



**T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

# **DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ BAYINDIRLIK POLİTİKALARI**

**Doktora Tezi**

**Ömer METE**

**Ankara-2023**

T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

# DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ BAYINDIRLIK POLİTİKALARI

Doktora Tezi

Öğrencinin Adı Soyadı

Ömer METE

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Hakan UZUN

Ankara-2023

## DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ BAYINDIRLIK POLİTİKALARI

### Doktora Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hakan UZUN

#### Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

Prof. Dr. Yasemin DOĞANER (Başkan)

.....

Prof. Dr. Hakan UZUN (Danışman)

.....

Prof. Dr. Necdet AYSAL

.....

Doç. Dr. Efdal AS

.....

Doç. Dr. Sedef BULUT

.....

**Tez Sınavı Tarihi:** 14 Temmuz 2023

Prof. Dr. Mesut ÇAPA  
Enstitü Müdürü

## ÖZET

Demokrat Parti, 14 Mayıs 1950 seçimleri sonrasında iktidara gelmesinin ardından birçok alanda süratle harekete geçme ihtiyacı hissetmiştir. Bu alanlardan bir tanesi de şüphesiz bayındırlık sahasıdır. Karayolları, su işleri, demiryolu ve limanlar ile yapı işlerinden müteşekkil bayındırlık faaliyetlerinde DP iktidarı her ne kadar açıkça kabul etmese de kendisinden önce başlatılan projeleri büyük ölçüde devam ettirmiştir. Bununla birlikte kendisinin başlattığı çok sayıda projenin bulunduğu da ilave edilmelidir.

Demiryollarında ancak mevcut işlerin devam etmesine yetecek kadar kaynak tahsis edilmiş, tüm bayındırlık yatırımları içerisinde demiryollarına ayrılan payda bariz bir küçülme meydana gelmiştir. CHP döneminde, finansman kapsamında uluslararası kuruluşlarla yürütülen görüşmeleri tamamlanan büyük liman işleri, DP iktidarı tarafından takip edilmiş, buna ilaveten barınak, iskele vs. gibi kıyı tesisleri de inşa edilmiştir. Yapı işlerine dair başlangıçta CHP iktidarından devreden bazı işlere dair tasarruf tedbirleri çerçevesinde girişimlerde bulunulmuş, fakat çoğunlukla belirli bir aşamaya geline işlerde, birkaçı dışında önemli değişiklikler yapılmamıştır. Diğer yandan yapı işlerini bir düzene koymak ve bunları Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde toplamak için sarf edilen gayretler boşa çıkmıştır.

İncelenen süreçte bayındırlık faaliyetleri kapsamında bilhassa karayolları ve su işleri konusunda yatırım hacimleri büyük ölçüde genişlemiştir. Bu durum muhalefet tarafından ülkenin gücü ötesinde olduğu gerekçesiyle sıklıkla eleştirilmiştir. Öte yandan DP İktidarı, uluslararası finans kuruluşlarından kaynak temin edilemeyen projelerin bazıları için ülkeler bazında birtakım krediler bulmayı başarmış, 1954 seçimlerinde alınan iyi netice iktidarı özellikle yürüttüğü bayındırlık politikaları noktasında daha da motive etmiştir.

Bahsedilen yatırımların büyüklüğü belli bir aşamadan sonra ekonomik sıkıntı yaratmaya başlamış, planlanan projelerin finansmanı için kredi temin etmek zorlaşmıştır. Söz konusu sorun ayrıca döviz sıkıntısı ve pahalılık başta olmak üzere kritik inşaat malzemelerinin sağlanamamasıyla kendisini hissettirmiştir. İzah edilen olumsuz tablonun da etkisiyle 1957 seçimlerinde DP'nin yaşadığı oy kayıpları, Menderes nezdinde iktidarı, ekserisi bayındırlık sahasında yer alan yatırımlara daha çok sarılmaya itmiş, projelerin her aşamasına ait törenler birbirini izlemeye başlamıştır. Bunların seçim propagandası olduğuna dair muhalefetin şiddetli eleştirileri DP mensuplarınca reddedilerek, muhalefet yapılan eserleri görmemekle tenkit edilmiştir. Nihayetinde 1959 yılına gelindiğinde DP grup toplantılarında köy yol ve su işlerine dair yaşanan tartışmalarda hissedilen kaygının yaklaşan yerel seçimlerden mi, yoksa halka hizmet götürme hevesinden mi kaynaklandığını tespit etmek kolay olmamıştır.



**Anahtar Kelimeler:** Demokrat Parti, Bayındırlık Politikaları, Karayolları, Su İşleri, Demiryolları, Limanlar, Yapı İşleri, İmar.



## ABSTRACT

Democrat Party needed immediately to get in to action in many areas on accession to power after 14th of May,1950. Public works is certainly one of these areas. DP government, although it didn't accept openly, mostly continued the projects of its predecessors in public works consisting of highways, hydraulic works, railways, ports and construction. In addition to this, there are many projects of its own.

The resources allocated to the railways were just enough for the ongoing works. The share of railways in all public works investments decreased significantly. DP followed up the process of great port deals which were negotiated with international institutions in terms of finance during CHP period. Moreover, coastline facilities like shelter and seaport etc. were constructed. In the beginning, DP made some initiatives in the frame of saving measures for some constructional works transfered from CHP power, but generally it did not make important changes in the works which reached to a definite stage, except some. On the other hand, all attempts to put the constructional works in order and gather them within the scope of Ministry of Public Works came to nothing.

Within the period of research, volume of investments on public works, especially highways and hydraulic works, significantly increased. This situation was criticized by the opposition because of being out of power of the country. However, DP government succeeded to obtain some credits from several countries for the projects for which financial resource could not be found before from international institutions. Thus, the successful result of the election in 1954 motivated DP more and more about ongoing public works policy.

The size of investments caused economic problems after a while, finding credit for finance of planned projects turned out to be tough. These economic problems became more obvious due to deficiency of currency and high prices which caused lack of construction equipments. The lose of votes in 1957 elections by the influence of the negative situation mentioned before, forced Prime Minister Menderes' government to hold the investment projects firmly, especially on public works. Ceromnies which held for each phase of the projects were organized one by one. The harsh critics of opposition stating that these ceremonies became propoganda of elections, were denied by DP members. They reprimanded the opposition for not seing the works finished. Finally in 1959, it was not easy to grasp what is the reason of the anxiety on the atmosphere in the group meetings of DP during the debates on road and hydraulic works for villages, whether eagerness for serving to people or just impending elections.

**Key Words:** Democrat Party, Public Works Policy, Highways, Hydraulic Works, Railways, Ports, Constructional Works.



## ÖNSÖZ

Uzun yıllar yönetimde bulunan Cumhuriyet Halk Partisi'nin 1950 seçimlerini kaybetmesiyle iktidara gelen Demokrat Parti, hemen hemen toplumun her kesiminde beklenti yaratmıştır. Her ne kadar demokrasi söylemi en önde gelen argüman olsa da İkinci Dünya Savaşı'nın neden olduğu sıkıntıların etkisiyle sosyoekonomik taleplerin dönemin gündeminde önemli bir yer işgal ettiği açıktır. Çok farklı çalışmalara konu olan DP dönemi, doğal olarak ekonomi, sanayi, tarım, ulaşım ve hatta karayolları politikaları açısından da incelenmiştir. Ancak bahsedilenlerin çoğunun altyapısını oluşturan veya bazılarını kapsayan bayındırlık politikaları bir bütün olarak ele alınmamıştır. Üstelik bayındırlık yatırımlarının bir süre sonra kalkınmayla eşdeğer tutulduğu göz önünde buldurulduğunda mevzu iyiden iyiye merak uyandırmıştır.

Bununla birlikte meselenin önemi sadece ekonomiye altyapı oluşturmasıyla sınırlı değildir. Bu aşamada incelenmesi gereken çok daha kıymetli bir yön vardır ki o da bayındırlık yatırımları sayesinde büyük halk kitlelerinin DP'ye gösterdiği teveccühtür. Aslında bir tarih araştırması açısından konunun ekonomik çalışmalar ile temelde farklılaştığı nokta da burasıdır. Zira DP iktidarınca halkın gönlünün anahtarı olarak görülen bayındırlık işleri, bir yandan kendisine kurulan bir tuzak haline gelirken öte yandan maddi kalkınma adı altında adeta bir kurtuluş mücadelesine evrilmiştir. İşte bu nedenle konunun araştırılarak gerçekte ne olduğuna bakılmasına karar verilmiştir.

Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, TBMM Arşivi'nde mikro film halinde bulunan Demokrat Parti Meclisi Grup Tutanakları, TİTE Arşivi, TBMM Tutanak Dergisi/Zabıt Ceridesi, MM Tutanak Dergisi, CS Tutanak Dergisi, Düstür, TBMM Kanunlar Dergisi, Resmî Gazete, Millî Kütüphane'de ulaşılan proje, rapor ve resmî belgeler ayrıca süreli yayınlar tezin dayandığı başlıca kaynaklardır. Bununla birlikte kamuoyunun, DP'nin yayın organı olan Zafer, CHP'nin yayın organı olan Ulus/Yeni Ulus/Halkçı gazeteleri ve toplumun büyük kesimine hitap eden Cumhuriyet ile Milliyet gazetelerinden takip edilmesinin, “*Audi alteram partem / diğer tarafı dinle*” ilkesine uygun olacağı ve objektif bir değerlendirme yapma imkânı vereceği kanaatine varılmıştır. Diğer yandan olayların arka planını aydınlatıcı etkisi nedeniyle dönemin önde gelen şahsiyetlerine ait anılara da mümkün mertebe başvurmaya gayret edilmiştir.

Yukarıda sıraladığım kurum ve çalışanlarına tez çalışması sırasında verdikleri desteklerden dolayı şükranlarımı sunarım. Bununla beraber her seferinde bana yol göstererek önemli tavsiyelerde bulunan tez izleme komitesi üyeleri Prof.Dr.Yasemin Doğaner ve Prof.Dr.Necdet Aysal'a, bilhassa kaynaklar açısından sundukları katkı ve yardımları

nedeniyle tez jüri üyeleri Doç.Dr.Efdal As ile Doç.Dr.Sedef Bulut’a, öte yandan çalışmalarım konusunda beni her zaman teşvik eden, pratik katkıları sayesinde işimi kolaylaştıran, çok kıymetli yönlendirmelerinin yanı sıra yardımlarını hiç esirgemeyen değerli Hocam Prof.Dr.Hakan Uzun’a teşekkürü borç bilirim. Ayrıca burada adını sayamadığım emeği geçen tüm dostlarım ile başladığım her girişimde beni cesaretlendiren anne, baba ve kardeşlerime son olarak verdiği destekten dolayı sevgili eşim Sümeyra ve oyun oynamak için uzun süre, “dersimin” bitmesini sabırsızlıkla bekleyen sevgili oğullarım Oğuzhan ile Batuhan’a teşekkür ederim.

Ömer METE  
Ankara, 2023



## İÇİNDEKİLER

|                     |     |
|---------------------|-----|
| ÖZET .....          | i   |
| ABSTRACT .....      | iii |
| ÖNSÖZ .....         | v   |
| İÇİNDEKİLER.....    | vii |
| KISALTMALAR.....    | x   |
| GRAFİK LİSTESİ..... | xi  |
| GİRİŞ.....          | 1   |

### I. BÖLÜM

#### DP DÖNEMİ KARAYOLLARI

|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| 1.1. Cumhuriyet Döneminde Karayolları .....                          | 24  |
| 1.1.1. Karayollarına İlişkin Mevzuat Düzenlemeleri .....             | 24  |
| 1.1.2. Hilts Raporu ve Karayolları Genel Müdürlüğünün Kuruluşu ..... | 32  |
| 1.2. Demokrat Parti Dönemi Karayolu Politikaları .....               | 45  |
| 1.2.1. Başlangıç Dönemi ve Politika Arayışları .....                 | 45  |
| 1.2.2. Geçit Yolları Politikası .....                                | 62  |
| 1.2.3. Karayolu Politikalarının Kamuoyu Yansımaları .....            | 65  |
| 1.3. Karayollarına Dair Uygulamalar .....                            | 71  |
| 1.3.1. Yol Yapımında Kullanılan Usuller.....                         | 71  |
| 1.3.2. Makineleşme ve Yol İşlerine Etkisi.....                       | 75  |
| 1.3.3. Yol Yapım Teknikleri.....                                     | 86  |
| 1.3.4. Köprüler.....                                                 | 93  |
| 1.3.5. Yapım İşlerine Tahsis Edilen Ödenekler.....                   | 96  |
| 1.3.6. Karayolları Bakım İşleri .....                                | 99  |
| 1.4. DP Dönemi Başlıca Proje ve Karayolu Faaliyetleri .....          | 107 |
| 1.4.1. Önemli Projeler .....                                         | 107 |
| 1.4.2. Teşkilat ve Mevzuata İlişkin Gelişmeler .....                 | 119 |
| 1.4.3. Uluslararası Faaliyetler.....                                 | 126 |
| 1.5. İl ve Köy Yolları.....                                          | 129 |
| 1.6. Karayollarına İlişkin Nicel Değerlendirme .....                 | 147 |

### II. BÖLÜM

#### DP DÖNEMİ SU İŞLERİ

|                                           |     |
|-------------------------------------------|-----|
| 2.1. Cumhuriyet Döneminde Su İşleri ..... | 152 |
|-------------------------------------------|-----|

|                                                                                   |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.2. DP Dönemi Su İşleri Politikaları .....                                       | 159 |
| 2.2.1. Büyük Su Kongresi.....                                                     | 159 |
| 2.2.2. Su İşlerine İlişkin Uygulamalar .....                                      | 173 |
| 2.3. DSİ'nin Kuruluşu ve Politika Tartışmaları.....                               | 187 |
| 2.4. Barajlar ve Hidroelektrik Santralleri .....                                  | 207 |
| 2.4.1. Hizmete Açılan Baraj ve Hidroelektrik Santralleri .....                    | 211 |
| 2.4.2. DP Dönemi Sonrasına Kalan Barajlar .....                                   | 235 |
| 2.4.3. Etüt ve Planlamalar.....                                                   | 241 |
| 2.4.4 Yardım Yapılan Baraj ve Hidroelektrik Santralleri.....                      | 242 |
| 2.4.5. Diğer Kurum Çalışmaları .....                                              | 245 |
| 2.4.6. Barajlar Nezdinde Bayındırlık Politikalarına İlişkin Değerlendirmeler..... | 246 |
| 2.5. Diğer Su İşleri.....                                                         | 251 |
| 2.5.1. Barajlar Dışındaki Su İşleri ile Münferit Su İşleri.....                   | 251 |
| 2.5.2. Yeraltı Suyu Faaliyetleri.....                                             | 259 |
| 2.5.3. Köy İçme Suları.....                                                       | 265 |
| 2.5.4. Diğer Faaliyetler .....                                                    | 276 |
| 2.6. Su İşlerine Dair Nicel Değerlendirme .....                                   | 280 |

### III. BÖLÜM

#### DP DÖNEMİ DEMİRYOLU VE LİMANLAR

|                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------|-----|
| 3.1. Demiryolları .....                                   | 285 |
| 3.1.1. DP'nin Demiryolu Politikası .....                  | 285 |
| 3.1.2. Demiryolu Yatırımları .....                        | 287 |
| 3.1.3. Demiryollarına İlişkin Değerlendirme.....          | 299 |
| 3.2. Limanlar .....                                       | 304 |
| 3.2.1. 1950 Öncesinde İnşasına Başlanan Limanlar .....    | 307 |
| 3.2.2. İskele ve Barınaklar .....                         | 312 |
| 3.2.3. 5775 Sayılı Kanun Gereğince Yapılan Limanlar ..... | 315 |
| 3.2.4. Limanlara İlişkin Değerlendirme.....               | 335 |

### IV. BÖLÜM

#### DP DÖNEMİ YAPI VE İMAR İŞLERİ

|                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------|-----|
| 4.1. Özel Kanunlar ile Gerçekleştirilen Yapı İşleri .....      | 342 |
| 4.1.1. Özel Yapı İşleri.....                                   | 342 |
| 4.1.2. Afetler Dolayısıyla İcra Edilen İnşa Faaliyetleri ..... | 373 |

|                                                                           |            |
|---------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.2. İmar ve İskân Vekaletinin Kurulması.....                             | 384        |
| 4.2.1. İstanbul’un İmarı .....                                            | 385        |
| 4.2.2. Umumi Afet Kanunu .....                                            | 395        |
| 4.2.3. DP’nin Mesken Politikası.....                                      | 396        |
| 4.3. Genel Bütçeye Dahil Kurumların Yapı İşleri.....                      | 401        |
| 4.4. Hava Meydanları .....                                                | 412        |
| 4.4.1. Yeşilköy Hava Meydanı .....                                        | 417        |
| 4.4.2. Esenboğa Hava Meydanı.....                                         | 419        |
| 4.4.3. Adana Hava Meydanı .....                                           | 420        |
| 4.4.4. Trabzon Hava Meydanı .....                                         | 421        |
| 4.4.5. Samsun Hava Meydanı.....                                           | 422        |
| 4.4.6. Van Hava Meydanı.....                                              | 423        |
| 4.4.7. Radyo Yardımcı Tesisleri.....                                      | 423        |
| 4.4.8. Hava Meydanları ve Marshall Yardımları.....                        | 424        |
| 4.4.9. NATO Müşterek Enfrastrüktür Programı Kapsamındaki İnşa İşleri..... | 424        |
| 4.5. Yapı İşlerine Dair Nicel Değerlendirme.....                          | 426        |
| <b>SONUÇ .....</b>                                                        | <b>431</b> |
| <b>KAYNAKÇA.....</b>                                                      | <b>439</b> |
| <b>EKLER .....</b>                                                        | <b>466</b> |
| <b>TABLolar.....</b>                                                      | <b>489</b> |
| <b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>                                                     | <b>513</b> |



## KISALTMALAR

|                  |                                                                                 |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>B.</b>        | : Baskı                                                                         |
| <b>b.t.y.</b>    | : Basım tarihi yok                                                              |
| <b>b.y.y.</b>    | : Basım yeri yok                                                                |
| <b>BCA</b>       | : Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi                                 |
| <b>Bkz.</b>      | : Bakınız                                                                       |
| <b>C.</b>        | : Cilt                                                                          |
| <b>CHP</b>       | : Cumhuriyet Halk Partisi                                                       |
| <b>Çev.</b>      | : Çeviren                                                                       |
| <b>Der.</b>      | : Derleyen                                                                      |
| <b>DP</b>        | : Demokrat Parti                                                                |
| <b>DSİ</b>       | : Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü                                               |
| <b>ECA</b>       | : Economic Cooperation Act/İktisadi İş birliği Kanunu                           |
| <b>EİEİ</b>      | : Elektrik İşleri Etüt İdaresi                                                  |
| <b>Haz.</b>      | : Hazırlayan                                                                    |
| <b>ICAO</b>      | : International Civil Aviation Organization/Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü |
| <b>KGM</b>       | : Karayolları Genel Müdürlüğü                                                   |
| <b>MTA</b>       | : Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü                                         |
| <b>s.</b>        | : Sayfa                                                                         |
| <b>TBMM</b>      | : Türkiye Büyük Millet Meclisi                                                  |
| <b>TTK</b>       | : Türk Tarih Kurumu                                                             |
| <b>v.b.</b>      | : ve benzeri                                                                    |
| <b>v.d.</b>      | : ve diğerleri                                                                  |
| <b>Yay. Haz.</b> | : Yayına Hazırlayan                                                             |
| <b>Yay. Yön.</b> | : Yayın Yönetmeni                                                               |

## GRAFİK LİSTESİ

|                                                                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Grafik 1 1950-1960 Dönemi Devlet Yolu Uzunluğu .....                                                          | 60  |
| Grafik 2 1950-1960 Dönemi Yol Yapım Çalışmalarında Uygulanan Usuller .....                                    | 74  |
| Grafik 3 1950-1960 KGM Envanterindeki Makine Sayısı.....                                                      | 84  |
| Grafik 4 1950-1960 Dönemi Yedek Parça Sarfıyatı .....                                                         | 85  |
| Grafik 5 1950-1960 Dönemi Stabilize ve Makadam (Kırmataş) Devlet Yolu Uzunlukları.....                        | 88  |
| Grafik 6 1950-1960 Dönemi Bitümlü Kaplama Yapılmış Devlet Yolları .....                                       | 93  |
| Grafik 7 1950-1960 Dönemi Devlet Yolları Üzerinde İnşa Edilen Köprülerin Toplam Uzunlukları .....             | 96  |
| Grafik 8 1950-1960 Dönemi İl Yolları Üzerinde İnşa Edilen Köprülerin Toplam Uzunlukları .....                 | 96  |
| Grafik 9 1951-1960 Dönemi Yapım İşlerinin KGM Yatırım Bütçesindeki Payı .....                                 | 97  |
| Grafik 10 1950-1960 Dönemi Bakım Altında Tutulan Devlet ve İl Yolları .....                                   | 102 |
| Grafik 11 1951-1960 Dönemi Yol Bakım Tahsisatları .....                                                       | 103 |
| Grafik 12 1950-1960 Dönemi Kış Programındaki Devlet ve İl Yolları .....                                       | 104 |
| Grafik 13 1950-1960 Dönemi Stabilize ve Makadam (Kırmataş) İl Yolu Uzunlukları.....                           | 139 |
| Grafik 14 1950-1960 Dönemi İl Yolu Uzunluğu .....                                                             | 147 |
| Grafik 15 1951-1960 Dönemi Karayolları Yatırımları.....                                                       | 148 |
| Grafik 16 1951-1960 Dönemi Karayolları Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100) ...                        | 149 |
| Grafik 17 1951-1960 Dönemi Karayolları Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı ..... | 149 |
| Grafik 18 1946-1950 Dönemi Karayolları Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı ..... | 151 |
| Grafik 19 1951-1960 Dönemi Su İşleri Yatırımları .....                                                        | 281 |
| Grafik 20 1951-1960 Dönemi Su İşleri Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100) .....                        | 281 |
| Grafik 21 1951-1960 Dönemi Su İşleri Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı .....   | 282 |
| Grafik 22 1946-1950 Dönemi Su İşleri Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı .....   | 283 |
| Grafik 23 1951-1960 Dönemi Demiryolu Yatırımları .....                                                        | 300 |
| Grafik 24 1951-1960 Dönemi Demiryolu Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100) ....                         | 301 |
| Grafik 25 1951-1960 Dönemi Demiryolu Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı .....   | 302 |

|                                                                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Grafik 26 1946-1950 Dönemi Demiryolu Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı .....   | 303 |
| Grafik 27 1951-1960 Dönemi Liman Yatırımları .....                                                            | 336 |
| Grafik 28 1951-1960 Dönemi Liman Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100) .....                            | 336 |
| Grafik 29 1951-1960 Dönemi Liman Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı .....       | 337 |
| Grafik 30 1946-1950 Dönemi Liman Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı .....       | 338 |
| Grafik 31 Bayındırlık Bakanlığı Bütçesine Devredilen Yapı İşlerinin Kurumlara Göre Dağılımları.....           | 410 |
| Grafik 32 Diğer Kurumlarca Bayındırlık Bakanlığı Bütçesine Devredilen Yapı İşleri Miktarları.....             | 412 |
| Grafik 33 1951-1960 Dönemi Yapı İşleri Temel Faaliyetleri .....                                               | 426 |
| Grafik 34 1951-1960 Dönemi Yapı İşleri Yatırımları.....                                                       | 428 |
| Grafik 35 1951-1960 Dönemi Yapı İşleri Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100).....                       | 428 |
| Grafik 36 1951-1960 Dönemi Yapı İşleri Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı ..... | 429 |
| Grafik 37 1946-1950 Dönemi Yapı İşleri Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı ..... | 430 |

## GİRİŞ

Demokrat Parti bayındırlık politikaları konusunun araştırılmasına karar verildiğinde aslında Cumhuriyet Dönemi'nden itibaren bir giriş yapmanın ve özetle konuyu DP iktidarına getirmenin yeterli ve uygun olacağı fikri mevcuttu. Ancak Nafia Vekâletinin 1934 yılına kadar Osmanlı Dönemi'nde çıkarılan 2 Teşrinievvel 1914 (1330) tarihli Nizamname'yi esas alarak vazifelerini yürütmüş olması<sup>1</sup> ayrıca bahse konu Nizamname'nin de önemli ölçüde Tanzimat Dönemi düzenlemelerine dayanması, giriş bölümünde Osmanlı Dönemi nafia düzenleme ve uygulamalarından bahsedilmesini bir zorunluluk olarak ortaya çıkarmıştır.<sup>2</sup> Zira Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâletinin görev ve teşkilatı büyük ölçüde Osmanlı İmparatorluğu Nafia Nezaretinden miras kalmıştır.<sup>3</sup>

Aslında daha kapsayıcı bir yaklaşımla ifade etmek gerekirse, Türkiye Cumhuriyeti'nin çağdaş idari yapı ve düzenlemelerinin mahiyetini tam olarak anlayabilmek açısından Tanzimat Devri reformlarından itibaren geçirilen dönüşümün tetkik edilmesi bir mecburiyettir. Çünkü 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde gerçekleştirilen reformlar hukuki, idari ve mali yapı bakımından çok önemli bir tarihi safha teşkil etmektedir. Bu gerçeği yeni araştırmalar ve yaklaşımlar her geçen gün daha açık bir tarzda gün yüzüne çıkarmaktadır.<sup>4</sup> İşte bu nedenle tez kapsamında incelenmesi planlanan 1950-1960 dönemi kurumlarının geçmişine göz atmak elzemdir. Elbette bu noktada ele alınan devirde bayındırlık alanına giren birçok hizmetin (barajlar, hava meydanları vb.) henüz ortaya çıkmadığını ya da yeni yeni oluştuğunu belirtmek gereklidir.

Tanzimat öncesi dönemde imar faaliyetleri eyalet ve sancaklar tarafından yürütülmüş, merkezi bir organizasyon ihdas edilmemiştir.<sup>5</sup> Dolayısıyla eyalet ve sancaklar, yol, köprü vs. gibi altyapı ihtiyaçlarını kendileri karşılamışlardır.<sup>6</sup> Bu noktada geleneksel devletin bahse

---

<sup>1</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.5.1934, Dönem: 4, C. 22, İnikat: 57'ye ek sıra no:164, Nafia vekâleti merkez ve taşra teşkilâtı hakkında I/979 numaralı kanun lâyihası ve Bütçe ve Nafia encümenleri mazbataları, s. 5-6.

<sup>2</sup> Nafia konusunda bu noktada verilebilecek çok sayıda örnek mevcuttur. Mesela yol mükellefiyeti uygulaması, bedeni yükümlülük, erkek nüfus konusu, 18-60 yaş aralığı gibi birçok uygulama Tanzimat Dönemi'nde oluşturulan nizamnamelerdeki esaslar temel alınmak suretiyle Cumhuriyet Dönemi'nde şekillenmiştir. Dahası bu dönemde alınmaya başlayan sonradan yol vergisine dönüşen vergi DP döneminde kaldırılmıştır. Nuray Özdemir, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 32/53 (2013), 213-248.

<sup>3</sup> *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933 (1-Vekalet Teşkilatı 2-Demiryollar İnşaatı)*. İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat, 1933, 11.

<sup>4</sup> İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Ankara: Cedit Neşriyat, 2008, 512.

<sup>5</sup> Aziz Tekdemir, "Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1/1 (Ocak-2011), 126.

<sup>6</sup> Ali Akyıldız, *Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1993, 140; Emrah Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, Ankara: TTK, 2017, 55; Yerel yönetici olan voyvodalar içinde hizmetleri ile tanınanlar mevcuttur. Edincik voyvodası Kapıcıbaşı rütbeli Abdülaziz Ağa buna bir örnektir. Kasabanın suyolları ile kaldırımlarını onartmış, hamam, köprü ve çeşmeler yaptırmıştır. Ancak bu

konu kentsel alandaki hizmetleri görebilecek teşkilat ve bütçeye sahip olmadığı ifade edilmelidir.<sup>7</sup> Öte taraftan ihtiyaç duyulan kamu ve devlet hizmetlerinin maaş karşılığında sağlanmasının yanı sıra büyük ölçüde vergi muafiyeti uygulamak suretiyle halk tarafından karşılanması yöntemi de benimsenmiştir.<sup>8</sup> Uygulanan adem-i merkeziyet usulüne binaen her şey İstanbul'dan beklenmeyerek mahallinde çözümler üretilme yoluna gidilmiş,<sup>9</sup> sözü edilen yaklaşım maddi durumu iyi olan kişilerin bu sahada rol almasına vesile olmuştur.<sup>10</sup> Hatta çoğu zaman padişahlar devlet başkanı sıfatı yerine hayırsever bir vatandaş olarak kendi imkânları ile bazı hizmetleri yerine getirmişlerdir.<sup>11</sup> Her ne kadar klasik dönemde bayındırlık işlerinin mimarbaşılar ve şehreminiler tarafından yönetildiği; bentler, su yolları ve kaldırımların inşa ve tamir görevinin mimarbaşılarcaya deruhte edildiği<sup>12</sup> ifade edilse bile günümüzde devlet tarafından ifa edilen birçok kamu hizmetinin Osmanlı Devleti'nde vakıflar aracılığıyla yürütüldüğü görülmektedir.<sup>13</sup>

Tanzimat dönemine kadar medrese, sağlık hizmetleri, su şebekesi gibi birçok hayati gereksinim<sup>14</sup> vakıflar yoluyla halledilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun her tarafına yayılmış

---

tarz yöneticilerin azınlıkta kaldığı dile getirilmelidir. Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara: TTK, 3. Baskı, 2013, 32. Ayrıntılı bilgi için bkz. s.10-44.

<sup>7</sup> Ortaylı, *Türkiye Teşkilat*, 318.

<sup>8</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Der. Salih Özbaran. İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984, 78.

<sup>9</sup> Konuya ilişkin olarak geleneksel şehir yönetiminin bazı hizmetleri görebilme imkân ve kabiliyetine sahip olmadığı dile getirilmelidir. Mesela su ve kanalizasyon alanındaki bazı tesisler vakıflar tarafından idare edildiği gibi, temizlik ve itfaiye hizmetleri de birtakım gruplar ve halk tarafından üstlenilmiş, çarşı temizliği bura esnafınca sağlanmıştır. Ortaylı, *Türkiye Teşkilat*, 288.

<sup>10</sup> Tuncer Baykara, *Osmanlılarda Medeniyet Kavramı*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2007, 340.

<sup>11</sup> Ziya Kazıcı, *Osmanlıda Vakıf Medeniyeti*, İstanbul: Kayıhan Yayınları, 2014, 112; Ülke yönetiminden sorumlu kişiler açısından haberleşme ve kesintisiz ulaşımın çok önemli olması nedeniyle köprü, kervansaray gibi altyapı kapsamındaki vakfiyelerin hemen hemen tamamının sultan ve vezirler tarafından yapıldığını söylemek mümkündür. Nazif Öztürk, "Sosyal Siyaset Açısından Osmanlı Dönemi Vakıfları", *Osmanlı*, Cilt V, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999, 40.

<sup>12</sup> Tekdemir, "Tanzimat Dönemi", 121-122; Geleneksel Osmanlı sisteminde her türlü resmi inşa ve onarım işleri hassa mimarları ocağı tarafından yürütülmüştür. Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete*, 8.

<sup>13</sup> Kazıcı, *Osmanlıda Vakıf Medeniyeti*, 113; Geleneksel Ortadoğu imparatorluklarında devlet, ticaret ve tarımı geliştirerek hükümdarın hazinesini zenginleştireceği düşüncesiyle kanal, bent, yol ve kervansarayların yapımı ve bakımı gibi bayındırlık işlerini üstlenmiştir. İslamiyet döneminde bu görevi dini ve hayırlı davranış olarak vakıf-imaret geleneği almıştır. Hükümdarlar tarafından bu işler yapılırsa bile vakıflar bağımsız olarak varlığını korumuşlardır. Osmanlılar da bu Ortadoğu geleneğine uymuşlardır. Halil İncelik, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev. Ruşen Sezer, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2003, 146; işte bu nedenle vakıflar Osmanlı Devletinde bayındırlık hizmetlerini de içeren kamusal hizmetleri üstlenen en önemli yapı olarak gelişmişlerdir. İrfan Türkoğlu, "Osmanlı Devletinde Para Vakıflarının Gelir Dağılımı Üzerindeki Etkileri", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18/2 (2013), 187.

<sup>14</sup> Kuyu, çeşme, mescit ve ufak misafirhaneler. İncelik, *Osmanlı İmparatorluğu*, 154; İktisadi hayatın canlı tutulması maksadıyla köprüler, yollar, yol üzerine kervansaraylar. Öztürk, "Sosyal Siyaset", 38; Suyolları, sebiller, abidevi çeşmeler, küçük mahalle çeşmeleri, su kuyuları, iskeleler, köprüler, fenerler gibi eserler. Bahaeddin Yediyıldız, "XVII. Asır Türk Vakıflarının İktisadi Boyutu", *Vakıflar Dergisi*, 18 (1984), 6; Cami, mektep, medrese, kütüphane, yol, köprü, çeşme, kuyu ve kabristan. Kazıcı, *Osmanlıda Vakıf Medeniyeti*, 120; yol, köprü, hamam, çeşme, sebil, su yolları. Tahsin Özcan, *Osmanlı Para Vakıfları Kanuni Dönemi Üsküdar Örneği*, Ankara: TTK, 2003, 8; Çeşme, atık suları şehir dışına taşıyan kanallar, köprüler, hamamlar, şehirde yol ve kaldırımlar, mezarlıklar. Ömer Demirel, *Osmanlı Vakıf-Şehir İlişkisine Bir Örnek: Sivas Şehir Hayatında Vakıfların Rolü*, Ankara: TTK, 2000, 155.

halde bulunan özellikle hem askeri ve hem de medeni vasıfları haiz kervansaray, köprü, su yolu, çeşme gibi eserlerin vücuda getiriliş usulleri bunu göstermektedir. Dolayısıyla Osmanlı şehir medeniyetinin anlaşılabilmesi ve üstelik doğru tarih yazılabilmesi ancak vakıflar hususunda bilgi sahibi olunmasıyla mümkündür.<sup>15</sup> Bu araştırma kapsamında Osmanlı vakıf medeniyetini uzun uzadıya incelemek imkân dâhilinde olmamakla birlikte, Tanzimat öncesinde bayındırlık işlerinin esas itibarıyla vakıflar yoluyla yürütüldüğü ifade edilmelidir.<sup>16</sup>

Ayrıca vakıflar vasıtasıyla ticari altyapıyı oluşturan, çarşı, han, dükkân gibi eserler vücuda getirilirken, diğer taraftan bunlardan elde edilen gelirlerle aralarında bayındırlık faaliyetlerinin bulunduğu birçok hizmet alanı finanse edilmiştir.<sup>17</sup> Söz edilen çerçevede para vakıfları da önemli rol üstlenmişler, devletin bütçesinden herhangi bir harcama yapmaksızın bu ihtiyaçların karşılanmasına imkân tanımışlardır.<sup>18</sup> Bununla birlikte yol, köprü, çeşme gibi imar faaliyetlerinin sürdürülmesinde para vakıflarının önemli katkısı olmuştur.<sup>19</sup>

Kısaca vakıflar konusundan bahsedilmesinin ardından bayındırlık hizmetlerinden olan yol yapımının klasik dönemde nasıl icra edildiğine değinilmelidir. Tanzimat öncesi yol yönetimi geleneksel çizgiden ayrılmamış, temel politika olarak mevcut yolların korunması hedef alınmıştır.<sup>20</sup> Osmanlı Devleti yol yapımında öncelikli olarak askeri sebepleri göz önünde bulundurmuştur.<sup>21</sup> Klasik dönemde şehir yollarının inşasında iki usul uygulanmıştır. Birincisi devlet tarafından, ikincisi ise vakıf gelirlerinden yaptırılmadır. Devlet tarafından yaptırma usulünde, masraflarının tümünün devletçe karşılanacağı manası çıkarılmamalıdır. Zira yapılan yolun güzergâhında bulunan hane ve dükkân sahiplerinden para toplanmış ancak eksik kalan kısmı devlet tarafından karşılanmıştır.<sup>22</sup>

Diğer yandan Tanzimat'a kadar umumi yollar devlet tarafından, hususi yollar tımar, zeamet ve hayır sahiplerinin himmetiyle inşa ve tamir edilmiş, umumi yollar için herhangi bir

<sup>15</sup> Ortaylı, *Türkiye Teşkilatı*, 314-315.

<sup>16</sup> Osmanlı döneminde bayındırlık işleri, klasik Osmanlı sisteminin temel kaygısının vergi kaynaklarını korumak ve azamiye çıkarmak olması nedeniyle vakıflar aracılığıyla yürütülmüştür. Bu anlamda devleti temsil edenler kentler ve mahaller yerine, pazarı düzenleme çabasında olmuşlardır. Ahmet Cihan, İlyas Doğan, "Osmanlı Toplumsal Yapısı ve Sivil Toplum", *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt I, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, 293.

<sup>17</sup> Özcan, *Osmanlı Para Vakıfları*, 1-2; Örneğin İstanbul'daki Süleymaniye camii evkafından çekmece yolunda yapılan kaldırıma 1025 kuruş verilmiş, Diyarbakır ve Hasankeyf'de köprü inşaatı ve bakımı için birer vakfın hizmet verdiği tespit edilmiştir. Alpay Bizbirlik, "Osmanlı Toplumunda Vakıfların Sosyo-Ekonomik Boyutları ve Buna Dair Örnekler", *Osmanlı*, Cilt V, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999, 58.

<sup>18</sup> Para vakfı, kuruluş sermayesinin bir bölümü veya tamamı paradan teşkil eden vakıflar olarak tanımlanmıştır. Bu yapıda ana sermaye olduğu haliyle korunmuş, para çeşitli şekillerde işletilerek sağlanan gelir, vakfiyede belirtilen hizmetlerin gerçekleştirilmesinde sarf edilmiştir. Türkoğlu, "Osmanlı Devleti", 189-194.

<sup>19</sup> Özcan, *Osmanlı Para Vakıfları*, 327.

<sup>20</sup> Çadircı, *Tanzimat Dönemi*, 299.

<sup>21</sup> Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete*, 34.

<sup>22</sup> Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu*, 42.

vergi bulunmadığından bu kapsamdaki giderler hazinenin gelir fazlasından karşılanmıştır.<sup>23</sup> Ayrıca yol ve köprülerin güvenlik ve bakımından vergilerden muaf tutulma karşılığında çoğu zaman civardaki bazı köyler sorumlu tutulmuşlardır.<sup>24</sup> Hatta bu hizmetler için büyük bölümü Türkmenlerden oluşan göçmenler de yerleştirilmişlerdir.<sup>25</sup> Diğer yandan hassa mimarları tarafından yol ve köprü inşası için usta ve işçi temini gerçekleştirilmiştir. Özellikle ordunun hareketi öncesinde hassa başmimarınca güzergâhtaki onarım ve inşa faaliyetleri planlanarak yürütülmüştür.<sup>26</sup>

Tanzimat öncesi dönemde su işleri kapsamında su yolu, lağım gibi alt yapı tesislerinin büyük çoğunluğunun yapım ve onarımı vakıflar tarafından üstlenilerek,<sup>27</sup> bir “*Su Nazırı*”nın<sup>28</sup> bu işler için görevlendirildiği saptanmıştır. Vakıflar dışında esnaf avarız sandıkları maharetiyle birtakım hizmetlerin karşılandığı da olmuştur. Diğer yandan bu eserlerin korunması ise “*Suyolcular Ocağı*” vasıtasıyla sağlanmıştır.<sup>29</sup>

Bayındırlık alanındaki diğer faaliyetlere ilişkin olarak, 19. yüzyıl ortalarına kadar limanlarda gemilerin yanaşabileceği rıhtımlar ile yükleme ve boşaltma tesislerinin mevcut olmadığını söylemek mümkündür. Bahse konu dönemde gemiler açığa demirleyerek yük ve yolcular kıyıya kayıklarla taşınmışlardır.<sup>30</sup>

Geleneksel yapı sonrası II. Mahmut, dağılma sürecine giren imparatorluğu ayakta tutabilmek maksadıyla, merkezi bir yönetim teşkil ederek hükümette değişiklikler yapmış ve nezaretleri kurmuştur.<sup>31</sup> 1826’da İhtisab Nezaretinin kurulmasıyla şehir içi yolların masrafının

<sup>23</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara: TTK, 1994, 95.

<sup>24</sup> İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu*, 155; bu işler, derbentçi, kaldırımçı, köprücü gibi gruplara bırakılmıştır. Ortaylı, *Türkiye Teşkilat*, 329.

<sup>25</sup> İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu*, 153.

<sup>26</sup> Ortaylı, *Türkiye Teşkilat*, 320.

<sup>27</sup> Kazıcı, *Osmanlıda Vakıf Medeniyeti*, 139; Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı’nın Sosyo-Kültürel ve İktisadi Yapısı*, Ankara: TTK, 2018, 60; Bizirlik, “Osmanlı Toplumu”, 58; Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu*, 78-79.

<sup>28</sup> İstanbul’un fethedilmesi sonrasında şehrin su ihtiyacının karşılanması, suyollarının inşa ve bakımının icrası maksadıyla su nezareti kurulmuştur. Nezaret önceleri sarayın sularının getirilmesi ve dağıtılmasından sorumlu olmakla beraber sonraları gerek şehirde ve gerekse şehir dışında suyollarının istikametlerinin belirlenmesi, vakıf suları da kapsamak üzere su dağıtımının düzenlenmesi ayrıca bent ve künklerin devamlı olarak bakımlı tutulması vazifelerini deruhte etmiştir. Ayrıca Bursa, Edirne, İzmir gibi birçok şehir ve kasabada hayır sahipleri tarafından vakıf su tesisleri inşa edilmiştir. Kütükoğlu, *Osmanlı’nın Sosyo-Kültürel*, 220-221.

<sup>29</sup> Ortaylı, *Türkiye Teşkilat*, 317-320.

<sup>30</sup> Kütükoğlu, *Osmanlı’nın Sosyo-Kültürel*, 393; bu konuya dair İlber Ortaylı, 16. yüzyıl sonlarında Osmanlı Devletine gelen Protestan Alman papazı Salomon Schweigger’in bu konudaki: “*Bütün sahte dindarların eski devirlerden bugüne kadar yapageldiği gibi, Türkler de Allah ’ı aldatmak için gösterişli pahalı binalar, mabetler yaparlar; kendi evlerine özen göstermezler. Oysa biz hakiki inanç sahipleri bu gibi masraflardan kaçınıyoruz. Parayı kendi yararımıza şeylere harcamak daha iyidir.*” Yargısına atıfta bulunarak, Schweigger’in yararlı şeyler olarak ev, antrepo, yol ve liman tesisleri gibi yatırımları kastettiğini kaleme almıştır. Ortaylı, *Türkiye Teşkilat*, 307-308.

<sup>31</sup> Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vâlâ (1838-1868)*, Ankara: TTK, 1994, 137; II. Mahmut’un saltanatının son yıllarında yönetici sınıfın faaliyet alanının genişlemesi Divan-ı Hümayun merkezli basit bir idari yapının karmaşık bir hükümet düzenine evrilmesini beraberinde getirmiştir. Bu anlamda ortaya çıkan farklı işlevler, Divan-ı Hümayun uzmanlarının üstesinden gelebileceğinden ziyade uzman bir teşkilat ve

prensipte artık devlet tarafından karşılanması ilkesi kabullenilmiştir.<sup>32</sup> Söz konusu gelişmeler kapsamında bayındırlık hizmetlerine ilişkin olarak Şehreminilik ve Mimarbaşılık birleştirilerek 1831’de Ebniye-yi Hassa Müdürlüğü<sup>33</sup> adı altında merkezi bir kuruluş teşkil edilmiştir.<sup>34</sup> Devamında ülkenin ziraat, bayındırlık ve sanayi gibi her türlü fenniyle ilgilenmek üzere 1838’de Meclis-i Umur-u Nafia kurulmuştur.<sup>35</sup> 1839’da Umur-ı Ticaret ve Nafia Nezareti kurulunca Meclis-i Umur-ı Nafia kaldırılarak ona ait işler bu nezarete devredilmiştir.<sup>36</sup>

Tanzimat’tan sonra altyapı işlerinin merkezi bir yapıya büründüğü söylenebilir.<sup>37</sup> Diğer yandan güçlü bir merkezi idare kurma çabaları bazı insanları her şeyi devletten bekleme yoluna itmiş, “devletin her şeye karışması, her ihtiyacı karşılaması” beklentisini ortaya çıkarmıştır.<sup>38</sup>

Yeni gelişmelere paralel olarak devletin imarı ve halkın refahını sağlamak gayesiyle resmi bina, yol, köprü vs. yapımı için sermaye ihtiyacı ortaya çıkmıştır.<sup>39</sup> Bundan dolayı 1845 yılında Meclis-i Vala’ya bağlı bir Nafia Hazinesi kurulmuştur.<sup>40</sup> 1848 yılında da ülkede

---

idareyi ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Dolayısıyla yeni gelişen fonksiyonların her biri için farklı “Danışma Kurulları” meydana getirilmiştir. Devamında söz konusu kurullar askeri, dışişleri, maliye, bayındırlık ve benzeri konularla ilgilenen ayrı nezaretlere dönüşmüşlerdir. Başvekil ya da eski Divan-ı Hümayun Başkanı’nın unvanı olan Vezir-i Azam olarak isimlendirilen bir nazırın liderliğinde bir araya gelen nazırlar Meclis-i Vükela’yı oluşturmuştur. Stanford J. Shaw, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Geleneksel Reformdan Modern Reforma Geçiş: Sultan III. Selim ve Sultan II. Mahmud Dönemleri”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt III., Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, 621.

<sup>32</sup> Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu*, 40; Eyaletlerdeki gelişmelerden hükümetlere karşı vali sorumlu tutulmuştur. Bilhassa 1826 yılından sonra şehirlerin bakım, onarımı ve bayındırlık işleri ile de doğrudan ilgilendikleri tespit edilmiştir. Ayrıca asker için yaptırılan kışla, yol, köprü gibi faaliyetleri de denetlemişlerdir. Çadircı, *Tanzimat Dönemi*, 20; Ortaylı’ya göre İhtisab Nazırlığı esasen vergilerin toplanması, asayişin sağlanması ve şehir hayatı nizamının muhafazası amacıyla kurulmuştur. Bu nedenle hizmet sağlamak maksadıyla ortaya çıkan olumlu bir gelişmeden ziyade “yasaklayıcı ve despotik” bir uygulama olarak vücut bulmuştur. Ortaylı, *Türkiye Teşkilatı*, 289.

<sup>33</sup> Şehirdeki tüm inşaat işlerinin kontrolü bu müesseseye verilmiştir. Tekdemir, “Tanzimat Dönemi”, 122; Mimarbaşılar işlerin teknik boyutuna bakarken şehriminleri ise mali yönden sorumluluk yüklenmişlerdir. Çetin, *Tanzimat’tan II. Meşrutiyete*, 8.

<sup>34</sup> Ortaylı, *Türkiye Teşkilatı*, 322.

<sup>35</sup> Musa Çadircı, *Tanzimat Sürecinde Türkiye Ülke Yönetimi*, (Der.) Tülay Ercoşkun, Ankara, İmge Yayınevi, 2007, 68-69; Meclis-i Umur-u Nafia’nın 1836’da kurulduğu belirtilmiştir. Çetin, *Tanzimat’tan II. Meşrutiyete*, 8; Meclisin kuruluşunda ve işleyişinde açıkça etkili olan Mustafa Reşit Paşa’nın bu fikrilerinin 1834 yılında Paris elçiliği sırasında olgunlaşmış olması muhtemeldir. Akyıldız, *Osmanlı Merkez Teşkilatı*, 259.

<sup>36</sup> Çetin, *Tanzimat’tan II. Meşrutiyete*, 8; Abdullah Saydam, “Tanzimat Devri Reformları”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt III, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, 787; Selahattin Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, *Osmanlı*, Cilt III, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999, 646; Akyıldız, *Osmanlı Merkez Teşkilatı*, 259-260.

<sup>37</sup> Akyıldız, *Osmanlı Merkez Teşkilatı*, 140; Çetin, *Tanzimat’tan II. Meşrutiyete*, 55; Aslında Tanzimat asrı nezaretlerin oluşmasıyla birlikte merkezi hükümette ihtisaslaşmanın görünmeye başladığı dönemdir. Ortaylı, *Türkiye Teşkilatı*, 482.

<sup>38</sup> Baykara, *Osmanlılarda Medeniyet*, 341.

<sup>39</sup> Tekdemir, “Tanzimat Dönemi”, 126.

<sup>40</sup> Akyıldız, *Osmanlı Merkez Teşkilatı*, 140-141. Meclis-i Vala Başkanı Rıfat Paşa ile Maliye Nazırı Nafiz Paşa’nın çabaları ile kurulmuştur. Ortaklaşa hazırlanan kuruluş tezkeresinde ülkenin imarı açısından Nafia Hazinesinin önemine vurgu yapılmıştır. Çetin, *Tanzimat’tan II. Meşrutiyete*, 68; 1845 yılında Tanzimat kapsamındaki ıslahat uygulamalarından istenen sonucun alınamadığını ve dolayısıyla tedbir alınmasını isteyen



ihtiyaç duyulan yol, köprü ve bina gibi inşa faaliyetleri, koruların muhafazası ve bataklıkların kurutulması gibi imar işlerine bakmak üzere Umûr-ı Nafia Nezareti kurulmuştur.<sup>41</sup> Nafia Nezaretinin görevleri genel olarak: tarım, sanayi ve sanatın geliştirilmesi; yeni fabrikaların kurulması, eşya ve emtianın çoğaltılması için çareler aranması olarak sıralanmıştır.<sup>42</sup>

Öte taraftan, binaların keşif, inşa ve tamir işleri, yetenekli ve bilgili mimar yetiştirmek maksadıyla Kasr-ı Hümayunda mimar yetiştirilmeye başlanması, ormanların gelişigüzel yok edilmesinin önlenmesi, sahile yakın yerlerde orman yetiştirilmesi, önceleri İhtisab Nazırı ve Zaptiye Müşiri tarafından yürütülen İstanbul'un kaldırım işleri, İstanbul'un su yolları ve bentlerin temizlenmesi de Nafia Nezaretinin görevleri<sup>43</sup> arasında yer almıştır. Her ne kadar Nezaretin görevi ayrıntılı olarak belirlenmiş olsa da bunları uygulama fırsatı olmamıştır. Zira Nezaret, Ticaret Nezareti ile birleşmiştir. Bu iki nezaret zaman zaman birleşmiş ve ayrılmışlardır. Ancak Ticaret, Tarım ve Nafia gibi halkın refahını amaç edinen üç nezaretin

---

Padişah Abdülmecit'in beyanı üzerine her memlekette biri Müslüman ve diğeri Hristiyan olmak üzere bölgenin sorunlarını bilen, muteber iki eyalet temsilcisinin belirlenerek İstanbul'a çağırılması yönünden karar alınmıştır. Eylül 1845'te yapılan toplantılar sonucunda açıklamada bulunan Süleyman Paşa yol köprü ve su yolları yapımı çalışmalarını takip edecek meclislerinin kurulacağını açıklamıştır. Bu meclislerin görevi ülkenin bayındır kılınarak halkın refah içerisinde yaşamasını temin etmek olarak saptanmıştır. Oluşturulan imar meclisleri kendi bölgelerini 7-8 ay dolaşmış, merkeze rapor göndermişlerdir. Bu raporlar doğrultusunda Meclis-i Valada yapılan görüşmeler neticesinde bir program hazırlanarak, Adana, Niş, Üsküp, Bursa, Konya, Ankara ve Çankırı sancaklarında 50 den fazla köprü ve benzeri yerlerin onarımına dair masraflar çıkarılmıştır. Gereken paranın bölgenin vergilerinden karşılanması esas alınmış, vakıflara ait olanların ise kurumları tarafından karşılanması ilkesi benimsenmiştir. Ancak birçok nedenden dolayı bu çabalar sonuçsuz kalmıştır. Çadircı, *Tanzimat Süreci*, 201-206.

<sup>41</sup> Akyıldız, *Osmanlı Merkez Teşkilatı*, 141; Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete*, 53; Tozlu, "Osmanlı Yol", 646; Tekdemir, "Tanzimat Dönemi", 126.

<sup>42</sup> Akyıldız, *Osmanlı Merkez Teşkilatı*, 141; Tekdemir, "Tanzimat Dönemi", 126-127. Nezaretin asıl görevi tarım, sanayi ve sanatın geliştirilmesine katkıda bulunarak eşya ve malların istihsalini artıracak lüzumlu çalışmaları yapmak olarak tespit edilmiştir. Bu kapsamda Meclis-i Vala nezdinde 10 maddelik rapor hazırlanmıştır. Özetle bu raporda: bazı bölgelerde verilen teşvikler neticesinde fabrikalar kurularak ziraatı kolaylaştıracak makinelerin üretimi tasarlanmıştır. Nafia hazinesi Meclis-i Vala'ya bağlanarak imar faaliyetleri için ihtiyaç duyulan kaynağın kolaylıkla sağlanması ve imar faaliyetlerinin hızlandırılması hedeflenmiştir. Nafia işlerinin uygun bir şekilde yürütülmesi sonucunda büyük fayda elde edileceği değerlendirildiğinden Ticaret Nezaretin bünyesinde bulunan ziraat meclisi üyeleriyle birlikte Nafia Nezaretine bağlanarak ismi Nafia Meclisi olarak değiştirilmiştir. Memleketin imarı ile ülkede üretilen kumaş vb. ürünlerin ucuz ve kaliteli olarak üretilmesinin sağlanması da Nezarete verilmiş görevler arasında yer almıştır. Bina yapımı konusu önemli addedildiğinden bu hususun üzerinde çok durulmuştur. Dahası inşa konusunda ortaya çıkan birçok aksaklık gündeme getirilerek Nafia Nezaretinin bahse konu noktalarda hassasiyet göstermesi istenmiştir. Ayrıca ülkede inşa edilecek binalar için Nafia Nezaretinden müsaade alınması ve imar faaliyetinin çıkarılması planlanan kanunlara göre yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Köprülere dair de anayollar üzerinde bulunanların tamir giderlerinin nafia hazinesinden, sapa bölgelerde bulunanların ise vakfa bağlı olanların vakıflarca, vakıf yoksa hayır sahiplerince o da mümkün değilse masrafin ahali tarafından üstlenilmesi, bahsedilen yolların sağlanamaması halinde ise Nafia Nezaretince karşılanması kararlaştırılmıştır. Nafia Nezaretinin idaresine verilen bir diğer konuda ormanlar mevzuudur. Bu kapsamda önceden hazırlanan mevzuatın Nafia Nezaretince toplanması kararlaştırılmıştır. Kaldırımlar (yollar) konusunda da ehil kişilerin maaş bağlanarak istihdam edilmesine ve bu yolla kaldırımların onarılmasına karar verilmiştir. Bendler ve su yollarının idaresinin de Evkaf-ı Hümayundan alınarak Nafia Nezaretine verilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir. Tekdemir, "Tanzimat Dönemi", 129-134.

<sup>43</sup> 6 Ekim 1868'de İstanbul'un imar ve yol işleri Nafia Nezaretinden, su idaresi de Maliye ve Evkaf Nezaretinden alınarak Şehremanetine verilmiştir. Çadircı, *Tanzimat Dönemi*, 274; ancak bu yolla vilayet ve kaza yönetimi karmaşık bir hale gelmiş, sağlıklı bir iş bölümü yapılamamıştır. Çadircı, *Tanzimat Dönemi*, 278.

birlikte yapılanması, aslında hiçbirisinin gerektiği şekilde hakkının verilememesine neden olmuştur.<sup>44</sup>

Merkezi yapı bahsedilen şekilde oluşturulurken buna mukabil eyalet ve sancak merkezi olan kentlerde yönetim, yargı ve maliye faaliyetleri ile uğraşan meclisler kurulmuştur. Bu meclislerin yönetimle ilgili görevlerinin arasında kamuya ait binaların korunması ve bakımı, livalar arasında yol yapımı gibi vazifeler yer almıştır. Meclis-i umumi-i vilayette görüşülen konulardan bayındırlık alanındakilere öncelik verilmiştir. Bu konular Dar-ı Şuraya gönderilerek yerinde görülen projeler uygulamaya konulmuştur. Ancak bir yandan bu meclislerin yaptırım gücünün bulunmaması diğer yandan da devletin yapılan her isteği karşılayabilecek mali imkânının olmaması sistemin yürümesini engellemiştir.<sup>45</sup> Belirtmekte fayda vardır ki bu yapılar merkezi hükümetin icraata katılmaları noktasında halktan talep ettikleri çaba neticesinde oluşturulmuştur. Yoksa bu yönde şehir sakinleri tarafından vaki olan herhangi bir istek mevcut değildir.<sup>46</sup>

1867 yılına gelindiğinde Avrupalı büyük devletler Osmanlı Devleti'ne yapılan yeniklerin yetersizliği hususunda bildirimde bulunmuşlar, buna karşın Osmanlı yönetimi bayındırlık alanındaki faaliyetleri daha etkin hale getireceğini açıklamıştır.<sup>47</sup> Yol, köprü gibi altyapı hizmetleri ile devlet binalarının inşasıyla ilgili işlerin planlanması ve düzenlenmesi, ticaretin artırılması ve ziraatın geliştirilmesi ile görevlendirilen Umûr-ı Nâfia ve Ticaret ve Ziraat Dairesi 1868'de kurulmuştur. Bu daire 1869'da yürürlüğe giren Nizamnâme-i Dahili'de, "*Nâfia Dairesi*" olarak anılmıştır. Müteakip yıllarda söz konusu idari görevler; Dahiliye, Nâfia, Nâfia-Maarif, Maliye-Nâfia-Maarif ve Maliye-Nâfia isimli daireler tarafından yürütülmüştür.<sup>48</sup>

Yaşanan gelişmelerin ardından Nafia Nezareti 2 Şubat 1870'te yeniden teşkilatlanmıştır. Nafia Nezaretinin Suret-i Teşkil ve Vezâifine Dair Nizamname ile yapılan düzenlemeye göre Nafia Nezareti, Turuk ve Meabir İdaresi, Demiryolları İdaresi ve Meadin, Posta ve Telgraf

<sup>44</sup> Akyıldız, *Osmanlı Merkez Teşkilatı*, 141-144; Nafia Nezareti 15 Mart 1849'da kapatılarak Ticaret Nezaretine katılmıştır. 12 Haziran 1863'te bu Nezaretten ayrılarak Nafia Nezaretin yeniden kurulmuştur. 17 Haziran 1863'te tekrar Ticaret Nezaretine bağlanmış, 18 Haziran 1866'da yeniden kurulmuş ancak 22 Haziran 1866'da yeniden Ticaret Nezaretine katılmıştır. N. Yücel Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (8 Ekim 1948-31 Aralık 2004)*, Ankara: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Yayınları, 2. Baskı, 2005, 45-46.

<sup>45</sup> Çadircı, *Tanzimat Dönemi*, 254; Benzer şekilde liva idare meclisleri de bulunduğu kazada mektep, hapishane, hastane gibi binaların yapım, bakım, onarım işleri, ayrıca kazalar arasındaki yolların yapımı ve bakımından sorumlu tutulmuşlardır. Keza kaza idare meclislerinin de bahsi geçen görevlerin kaza boyutundaki unsurları tespit edilmiştir. Çadircı, *Tanzimat Dönemi*, 255-267.

<sup>46</sup> Ortaylı, *Türkiye Teşkilatı*, 503.

<sup>47</sup> Çadircı, *Tanzimat Dönemi*, 301. Zaten Islahat Fermanı'nda bayındırlık işleri için yeni kaynaklar oluşturulması ve inşa edilecek yeni yollardan faydalanan eyalet ve sancaklardan ilave vergiler alınması belirtilmiştir. Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete*, 8.

<sup>48</sup> Abdülmecit Mutfak, "Şûra-yı Devlet (1868-1922)", *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt III, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, 605.

İdaresi olmak üzere üç idari yapıya bölünmüştür. Ayrıca yeni yapıda Nafia Nezareti bünyesinde bir Nafia Meclisi de ihdas edilmiştir.<sup>49</sup> Hâsılı bu değişiklikleri müteakip Osmanlı Nafia Nezareti müstakil yapısına kavuşmuştur.<sup>50</sup>

16 Eylül 1879'da Nafia Nazırı olarak atanan Hasan Fehmi Paşa tarafından bayındırlık işlerine dair bir rapor tanzim edilerek padişaha sunulmuştur.<sup>51</sup> Hasan Fehmi Paşa devletin yaşadığı mali sıkıntıların yol işlerine de yansıdığını ileri sürmüştür. Ona göre bayındırlık işlerinin yapılabilmesi için üç yol vardır: devlet parası, devlet-vatandaş iş birliği ve yabancı sermaye. İlk ikisi mümkün değildir, bu nedenle yabancı sermaye tek seçenek olarak öne çıkmıştır.<sup>52</sup> Hasan Fehmi Paşa sunduğu layihada yabancı sermayeye bu işlerin nasıl yaptırılacağını ve devletin sağlaması gereken kolaylıkları uzun uzadıya anlatmıştır. Devamında şose yolları, demiryolları, büyük limanlar ve iskeleler ile barınma limanları, bataklıkların kurutulması konularını ayrı bölümler halinde incelemiş, ayrıca layihaya her bir konu için nizamname ve şartname örneklerini de eklemiştir.<sup>53</sup>

Bahse konu layiha ilk defa Osmanlı topraklarını kapsayan bir karayolları haritasını içeren proje özelliği de taşımaktadır. Sonraki dönemde inşa edilen yolların bu layiha esas alınmak suretiyle belirlendiğini söylemek mümkündür.<sup>54</sup> 1879 sonrasında ve Meşrutiyet Devrinde icra edilen bayındırlık çalışmaları büyük ölçüde Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanan bu projenin uygulamasıdır.<sup>55</sup> Aslında bu Cumhuriyet Dönemi'nin başlarında da geçerliliğini korumuştur. Zira ilk etapta nafia faaliyetleri zaten esas itibarıyla Osmanlı mevzuatı çerçevesinde yürütülmüştür. Tezimiz açısından layihanın bu özelliğinin vurgulanması önemlidir.

Yaşanan gelişmelerle birlikte Nafia Nezareti, ülkenin imarına dair her türlü bayındırlık faaliyetlerini yürütme görevini üstlenmiştir. 1880 yılında Nafia Nezaretinde yeni bir düzenlemeye gidilirken,<sup>56</sup> Nafia Nazırı; demiryolları ve karayolları, tali yol ve geçitler, liman ve rıhtım inşası, bataklıkların kurutulması, kanallar açılması, arazinin sulanması, nehirlerin

<sup>49</sup> Tozlu, "Osmanlı Yol", 653; Tekdemir, "Tanzimat Dönemi", 138; Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete*, 59-60.

<sup>50</sup> Ortaylı, *Türkiye Teşkilatı*, 485.

<sup>51</sup> Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete*, 62-63;

<sup>52</sup> Tozlu, "Osmanlı Yol", 655.

<sup>53</sup> Celâl Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Türk Tarih Kurumu Belgeler Dergisi*. 5-8/9-12 (1968-1971), 160-233.

<sup>54</sup> Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu*, 59.

<sup>55</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl*, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, 1973, Karayolları Genel Müdürlüğü, 26.

<sup>56</sup> 19 Ocak 1880'de "Nafia Nezareti'nin Nizamname-i Dahiliyesi" adında bir düzenleme yapılarak, Nezaretin teşkilatı değiştirilmiştir. 5 fasıl 31 maddeden oluşan nizamnamenin ilk faslında kuruluş, 2. fasılda nazıra ait vazife ve yetkiler, 3. fasılda nazırın yapacakları, 4. fasılda üst düzey memurların görevleri, 5. fasılda nafia meclisinin vazifeleri düzenlenmiştir. Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete*, 63.

seyir sefaine kabil hale getirilmesi, deniz ve nehirlerde set inşası, nehir, deniz ve göller üzerinde yapılacak her türlü bayındırlık işlerinden sorumlu hale getirilmiştir.<sup>57</sup>

1909 yılında Meşrutiyetin ilanı üzerine yeni bir düzenleme yapılmış ve Nafia Nezareti bünyesinde yalnız Demiryolları ve Limanlar, Turuk ve Meabir ve Umuru Nafia Müdüriyetleri kalmıştır. Bahsedilen yapı esas alınmak suretiyle de 2 *Teşrinievvel 1330 (15 Ekim 1914) tarih ve 562 numaralı Nafia Nezareti Teşkilatı Hakkında Nizamname* oluşturulmuştur.<sup>58</sup>

Konunun Cumhuriyet Dönemi'ne kadar geçirdiği dönüşümün açıklanması sonrasında bayındırlık politikalarını takip etmek ve bu alandaki uygulamaları icra etmekle görevli olan Bayındırlık Bakanlığının DP'nin iktidara geldiği andaki teşkilatı ve görevlerinin o dönemde meri olan mevzuata göre ortaya konulması gerekmektedir.

Bu noktada, N.Yücel Mutlu'nun "*Bayındırlık Bakanlığı Tarihi*" adlı çalışması başta olmak üzere çeşitli yayınlar bulunmakla birlikte, bahsedilen hususları açığa çıkarmak o kadar kolay olmamış, zira resmi yayınlarda yer alan açıklamalarda dahi birbirlerinden farklı bilgilere yer verildiği görülmüştür. Dolayısıyla çoğu kez TBMM Zabıt Cerideleri, Düstur, Kanunlar Dergisi, Resmî Gazete ile birçok Meclis Komisyon Raporlarının taranması gerekmiştir. Ayrıca demiryolları, limanlar ve yapı inşaatları gibi yatırım işlerinin önemli bir bölümünün yürütülmesi görevinin Bayındırlık Bakanlığına özel kanunlarla verilmiş veya devredilmiş olması bahse konu dönemde Bakanlığın görevlerinin tespitini zorlaştırmıştır.

Diğer yandan ilk etapta bayındırlık görevleri arasında addedilip, bilahare oluşturulan kurum ve kuruluşlara devredilen birçok görev de mevcuttur. Ayrıca DP iktidara geldiğinde Bayındırlık Bakanlığı görevleri arasında olup da bilhassa "*işletme*" başlığı altında değerlendirilebilecek hususların tez kapsamına dâhil edilmesi uygun görülmemiştir. Zira yapılan değerlendirmeler üzerine sonradan oluşturulan kurum ve kuruluşlara bu görevler devredilmek suretiyle Bayındırlık Bakanlığından alınmıştır.

Osmanlı Devleti'nin yıkılışı esnasındaki olağan dışı süreç göz önünde bulundurulduğunda, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin tüm kurum ve kuruluşlarının bir anda ve her şekilde oturmuş bir görev anlayışı ile oluşturulmuş olmasını beklemek gerçekçi bir yaklaşım değildir. Keza Nafia Vekâleti ve faaliyetleri açısından da aynı saptamalar geçerlidir. Nitekim 1920-1923 yılları arasında savaş şartlarından kaynaklı olarak Nafia

<sup>57</sup> Tozlu, "Osmanlı Yol", 654.

<sup>58</sup> *Düstür*, C. VI, s. 1342-1350; *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933 (1)*, 11; *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 3; bu yayında söz konusu Nizamname'nin tarihi 15 Ekim 1914 olarak doğru verilmiş olmakla birlikte kanun olarak tanımlanmıştır. *Nafia Nezareti'nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na (1848-2015)*, Ankara: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yayınları, 2015, 21; sözü edilen bilgilerden de anlaşılacağı üzere, resmi yayınlardaki verilerde hatalı bilgiler mevcuttur.

Vekâletine bayındırlık işi kapsamında değerlendirilemeyecek birtakım görevlerin verildiği görülmektedir. Mesela 02 Ocak 1921 tarihli Tüzük ile lokomotifler için gerekli olan kömürün üretilmesi görevi Nafia Vekâletine verilmiştir.<sup>59</sup> Zira dönemin koşulları Nafia Vekâletinden beklentileri de şekillendirmiştir. 03 Ocak 1921’de Nafia Vekili Ömer Lütfi (Yayan) Bey’le<sup>60</sup> görüşmeye giden Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürü Behiç (Erkin) Bey’in<sup>61</sup> “*O günler için Nafia Vekaleti demek, demiryolları demektir.*” ifadelerini kullanması Nafia Vekâleti algısı hakkında fikir vermektedir.<sup>62</sup>

Başlangıçta ifade edildiği üzere Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâletinin görev ve teşkilatı büyük ölçüde Osmanlı İmparatorluğu Nafia Nezaretinden miras kalmıştır.<sup>63</sup> Zira bu Vekalet 1934 yılına<sup>64</sup> kadar Osmanlı Dönemi’nde çıkarılan 1330 tarihli Nizamname ve 1452 sayılı Kanun<sup>65</sup> kapsamında oluşturulan geçici kadrolara göre oluşturulmuş teşkilata göre idare edilmiştir.<sup>66</sup>

<sup>59</sup> *Nafia Nezareti’nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na*, 21; 1926-1928 yılları arasında Nafia Vekilliği yapan Behiç Bey’in Hatıratında bu konuya dair birçok anlatım ve örnek mevcuttur. Behiç Erkin, *Hatırat 1876-1958*, Yay. Haz. Ali Birinci, Ankara: TTK, 2010, 221-233.

<sup>60</sup> Ömer Lütfi Yayan, 1879’da Merzifon’da doğmuştur. 02.01.1921-17.12.1921 tarihleri arasında Nafia Vekilliği yapmıştır. Harbiye’den mezun olmuştur. Çeşitli birliklerde askeri görevler ifa etmiştir. Osmanlı Meclis-i Mebusan’da, 4. Dönem Amasya Mebusu, İdare memuru, TBMM 1. Dönem Amasya Milletvekilliği yapmış, 12.03.1956’da hayatını kaybetmiştir. *Nafia Nezareti’nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na*, 152.

<sup>61</sup> Behiç Erkin, 1876’da İstanbul’da doğmuştur. Eğitim hayatının ilk devrelerini özel hocalar nezaretinde geçirmeyi müteakip Harbiye Mektebine devam etmiş, Harbiyeden mezuniyetinin ardından Erkan-ı Harbiye sınıfına seçilerek 9 Ocak 1902’te Erkan-ı Harb Yüzbaşısı olarak mezun olmuştur. Meslek hayatına 3. Orduda başlamış, çeşitli birliklerde görev yapmıştır. Bu dönemde icra ettiği İstanbul-Selanik İltisak Hattı Muhafızlığı ile demiryolları alanında ilk görevini almış ve daha sonra ifa ettiği İstanbul-Selanik İltisak Hattı Komiserliği vazifeleri ile de meslek hayatının alt yapısı oluşmuştur. Bu süreçte, Anadolu Demiryolları İşletme Müdürlüğü, Müdür-i Umumiliği, Müdafaa-i Milliye Müsteşar Muavinliği, Anadolu- Bağdat Demiryolları Müdür-i Umumiliği gibi birçok görevde bulunmuştur. 31 Aralık 1925’te İstanbul milletvekili olarak Meclise girmiş ve 14 Ocak 1926’ta Nafia Vekili olarak kabinde yer almıştır. 15 Ekim 1928’de Nafia Vekâletinde istifa ederek, 1928-1943 yılları arasında Peşte ve Paris’te Büyükelçilik görevinde bulunmuştur. 1943-1946’da Çankırı milletvekilliği, 1947-1949’da Cenup Demiryolları İdare Reisliği, 1955-1961’de Türkiye Kredi Bankası İdare Meclisi Azalığı görevlerinde bulunmuş, 1961’de hayatını kaybetmiştir. Erkin, *Hatırat 1876-1958*, XXIII-XXVI.

<sup>62</sup> Erkin, *Hatırat 1876-1958*, 203.

<sup>63</sup> *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933 (I)*, 11.

<sup>64</sup> Bu tarihte 26 Mayıs 1934 tarih ve 2443 sayılı Nafia Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun yasalaşmıştır. *Resmî Gazete*, Sayı: 2713, 29 Mayıs 1934, s. 3853-3859; *Kanunlar Dergisi*, C. 13, s. 293-309.

<sup>65</sup> 29 Mayıs 1929 tarih ve 1452 sayılı Devlet Memurları Maaşatının Tevhit ve Teadülüne Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 7, s. 549-632; *Resmî Gazete*, Sayı: 1229, 30 Haziran 1929, s. 7643-7746; 1452 sayılı Kanun’un ikinci maddesi “*Umumî bütçeden maaş alan memurların derece ve maaşları merbut (2) numaralı kadro cetvelinde yazılıdır. Devlet devairi teşkilâtına ait yeni kanun yapıncaya kadar bu cetvel teşkilât kanunu hükmündedir. Cetvelde yazılı memuriyetlerden ücrete nakli icap edenler bir sene zarfında Hükümetçe tanzim ve Büyük Millet Meclisine takdim edilecek bir kanun ile tayin edilir.*” Hükmünü amirdir. Bahse konu 2 numaralı cetvelde Nafia Vekâletine dair teşkilat ve kadrolar da yer almaktadır.

<sup>66</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.5.1934, Dönem: 4, C. 22, İnikat: 57’ye ekli 164 numaralı Nafia vekâleti merkez ve taşra teşkilâtı hakkında 1/979 numaralı kanun lâyihası ve Bütçe ve Nafia encümenleri mazbataları, s. 1; Söz konusu süreçte 02 Mayıs 1920 tarih ve 3 sayılı Kanun’la bakanlığın adı “*Nafia Vekâleti*” olarak değiştirilmiştir. *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933 (I)*, 11; diğer bir resmi yayında zikredilen Kanun’un tarihi 20 Mayıs 1920 olarak ifade edilmiştir. *Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nun Tarihçesi, Kuruluş ve Görevleri*, Ankara: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 1988, 2; ancak bahsedilen kanun “*Büyük Millet Meclisi İcra Vekillerinin Sureti İntihabına Dair Kanun*” dur. Bunun da tarihi 20 değil 2 Mayıs 1920’dir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 2.5.1336 (1920), Devre: 1, C. 1, İnikat: 9, s. 185; Esasında “*vekil*” tabirinin Mustafa Kemal Paşa tarafından 24 Nisan 1920 tarihli Meclis

Mevzubahis durum dolayısıyla Nafia Vekâletinin esas vazifelerini yürütecek unsurlardan mahrum olduğu değerlendirilerek, bir teşkilat kanununun tedvinine ihtiyaç duyulmuştur. Oluşturulacak yeni teşkilata dair kanun layihasının gerekçesinde, ülkenin imar ve gelişmesi ile halkın sosyal ilişkilerinin artmasına hizmet edecek her türlü imkana sahip bir teşkilatın kurulmasına vurgu yapılmıştır. Ayrıca Nafia Vekâletinin temel vazifesi olarak halkın refahını artıracak ulaştırma ve nafia eserlerinin vücuda getirilmesi için “*yapmak, işletmek, devam ettirmek ve lâzım olan anasır ve vesaiti yetiştirmek*” icraatları belirtilmiştir.<sup>67</sup> Bahsedilen mülhazalar ile 1934’te yasalaşan 2443 sayılı Kanun’un birinci maddesi ile Nafia Vekâletine tevdi edilen görevler özetle: demiryolu, liman, şose ve köprüler yapmak; su işlerini tanzim etmek; karada, havada münakale ve muhabereye ait Nafia eserleri kurmak, işletmek ve idare etmek; devlet, daire ve müesseselerine ait her türlü bina ve inşaatı yapmak; Türk Mimarisinin tarzını tayin etmekle birlikte ilgili fen vasıta ve unsurlarını yetiştirmek; genel ve özel kanunlarla verilen diğer görevleri ifa etmek olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte zikredilen görevlerin, Demiryollar ve Limanlar İnşaatı, Münakalât ve Şose, Köprüler, Bina İşleri olmak üzere üç idare reisliği; Sular ile Nafia Şirket ve Müesseseleri olmak üzere iki umum müdürlük; Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü ve Posta, Telgraf, Telefon İdaresi Umum Müdürlüğü olmak üzere iki mülhak umum müdürlük aracılığıyla yürütülmesi hüküm altına alınmıştır. Bahsedilenlere ilave olarak eğitim ve idari faaliyetler için müdürlük ve mektepler kuruluşu dahil edilmiştir.<sup>68</sup>

Burada dikkat çeken bir husus ulaştırma işlerinin yabancı devletlerin çoğunda müstakil bakanlıklar aracılığıyla yürütülmesine rağmen, Türkiye’de henüz o kadar gelişmediğinden bahisle nakliyat işlerinin en azından ayrı bir daire tarafından yürütülmesinin zaruri görüldüğünün vurgulanmasıdır.<sup>69</sup> Açıklamadan da anlaşılacağı üzere ulaştırmaya dair icraatların Nafia Vekâletince geçici bir süre devam ettirilmesi kaidesi benimsenmiştir.<sup>70</sup>

---

görüşmelerinde hükümet şekline dair verilen ve Meclis tarafından kabul edilen bir takrirden geçtiği Celalettin Arif Bey tarafından ifade edilerek, bu takrirden bağı kalındığından bahisle 3 sayılı Kanun’da söz konusu tabirin kullanıldığı belirtilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 1.5.1336 (1920), Devre: 1, C. 1, İnikat: 8, s. 157; Mustafa Kemal Paşa’nın zikredilen takririnde konu: “*Heyeti İcraiye Meclisi Âlinin tasvibiyle tevkil edilecek ve Heyeti Umumiyyeye karşı mesul olacak azayı muhtermeden ibaret olacak ve hattâ isimleri de (Vekil) tesmiye edilecektir.*” şeklinde dile getirilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 1.5.1336 (1920), Devre: 1, C. 1, İnikat: 2, s. 31.

<sup>67</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.5.1934, Dönem: 4, C. 22, İnikat: 57’ye ekli 164 numaralı Nafia vekâleti merkez ve taşra teşkilâtı hakkında 1/979 numaralı kanun lâyihası ve Bütçe ve Nafia encümenleri mazbataları, s. 1-2.

<sup>68</sup> 26 Mayıs 1934 tarih ve 2443 sayılı Nafia Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 2713, 29 Mayıs 1934, s. 3853-3859; *Kanunlar Dergisi*, C. 13, s. 293-309.

<sup>69</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.5.1934, Dönem: 4, C. 22, İnikat: 57’ye ekli 164 numaralı Nafia vekâleti merkez ve taşra teşkilâtı hakkında 1/979 numaralı kanun lâyihası ve Bütçe ve Nafia encümenleri mazbataları, s. 2.

<sup>70</sup> Nitekim bu resmi yayında; bakanlığın demiryolları, limanlar, karayolları ve köprüler inşa etmek, su işlerini düzenlemek ve devlet daire ve müesseselerinin her türlü yapı işlerini yapmakla görevli kılındığı ifade edilmekle birlikte, ulaştırma faaliyetleri kapsamındaki görevlere yer verilmemiştir. *Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nın Tarihçesi, Kuruluş ve Görevleri*, 2.

Değişen şartlar doğrultusunda 2443 sayılı Kanun’la oluşturulan teşkilatın bina inşa kadrosu başta olmak üzere bazı kısımlarında birtakım düzenleme ihtiyacı hissedilmiştir. Bu kapsamda 1935 yılında çıkarılan 2799 sayılı Kanun’la<sup>71</sup> Binalar Fen Heyeti ayrılarak “*Yapı İşleri Umum Müdürlüğü*” teşkil edilirken, Şoseler, Köprüler, Binalar Reisliği “*Şose ve Köprüler Reisliği*”ne dönüşmüştür. Vilayetlerdeki Nafia Başmühendisliği de “*Vilayet Nafia Müdürlüğü*” olarak değiştirilmiştir.<sup>72</sup> Ayrıca geçen süre zarfında 2443 sayılı Kanun’da esasa taalluk etmeyen bazı değişiklikler de yapılmıştır.<sup>73</sup>

İncelenen süreçte Nafia Vekâleti, bir bütün halinde ulaştırma işlerini de yürütmüştür. Ancak günden güne ulaştırma faaliyetlerinin önem kazanmasından dolayı Hükümet tarafından Nafia Vekâletinin ikiye ayrılması kararlaştırılmıştır.<sup>74</sup> Bu kapsamda 2443 sayılı Kanun’la Nafia Vekâletine verilen görevlerden bazılarının yeni teşkil edilen Münakalat Vekâletine devredilmesi nedeniyle oluşan yeni durumun düzenlenmesi maksadıyla kanun tasarısı hazırlanmıştır. Söz konusu tasarıda Münakalat Vekâletine tevdi edilenlerin dışındaki görevlerin ana hattına dokunulmamış, Nafia Vekâleti tamamen “*İnşa*” vekâleti haline getirilmiştir.<sup>75</sup>

Zikredilen amaçla 1939’da yasalaşan 3611 sayılı Kanun’la<sup>76</sup> vekâlete verilen görevler şunlardır: Demiryolları ve limanlar inşaatı işleri, su işleri, şose ve köprü işleri, yapı ve imar işleri, Nafia şirket ve müesseseleri işleri, umumî ve hususî kanunların tahmil eylediği diğer işler, bu işleri görmeğe ehliyetli fen adamlarının yetiştirilmesi, bu işlere müteallik her türlü şartname, mukavelename tiplerde nizamnameler ve talimatnamelerin hazırlanmasıdır.<sup>77</sup> Vekalet’in bu görevleri Demiryollar ve Limanlar İnşaatı, Su İşleri, Şose ve Köprüler, Yapı ve

<sup>71</sup> 14 Haziran 1935 tarih ve 2799 sayılı Nafia Bakanlığının Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanuna Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 15, s. 657-664.

<sup>72</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 38.

<sup>73</sup> 04 Aralık 1936 tarih ve 3074 sayılı Nafia Vekâletinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Olan 2443 Sayılı Kanuna Ek Kanun ile “*Nafia Fen Mektebi*”, “*Teknik Okulu*”na kalbedilmiştir. *Kanunlar Dergisi*, C. 17, s. 96-97; 22 Haziran 1938 tarih ve 3476 sayılı Nafia Vekâleti Teşkilât Kadrosunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile Sular ve Nafia Şirket ve Müesseseleri ile Yapı İşleri Umum Müdürleri başta olmak üzere teşkilat kadrolarında yer alan bazı personelin maaş katsayıları yükseltilmiştir. *Kanunlar Dergisi*, C. 18, s. 935.

<sup>74</sup> Münakalat Vekâleti Vazife ve Teşkilâtı Hakkında Kanun lâyihası ve Bütçe encümeni mazbatasının (1/127) TBMM’de görüşülmesi esnasında Münakalat Vekili Ali Çetinkaya tarafından açıklanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 27.5.1939, Dönem: 6, C. 2, İnikat: 19, s. 322.

<sup>75</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.5.1939, Dönem: 6, C. 2, İnikat: 18’e ekli 60 numaralı Nafia Vekâleti Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası (1/128), s. 1; Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy, kanun layihasının TBMM görüşmelerinde, hükümetçe, eski Nafia Vekâletinin ikiye ayrılması ile bütün teknik işlerin bir vekâlette toplanılmasının arzu edildiğini ifade etmiştir. İşte bu nedenledir ki imar işleri kapsamında olup da Dâhiliye Vekâleti ve Ankara İmar Müdürlüğüne ait vazifeler de Nafia Vekâletine devredilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.5.1939, Dönem: 6, C. 2, İnikat: 18, s. 281; bu resmi yayında her ne kadar söz konusu Kanun’la işletmelerin teşkilattan çıkarılarak Bakanlığın yatırımcı bir yapıya kavuştuğu ifade edilse de Bakanlığın görevleri arasında halen nafia şirket ve müesseseleri işlerinin bulunduğu belirtilmelidir. *Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nun Tarihçesi, Kuruluş ve Görevleri*, 2.

<sup>76</sup> 26 Mayıs 1939 tarih ve 3611 sayılı Nafia Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 4219, 30 Mayıs 1939, s. 11832-11837; *Kanunlar Dergisi*, C. 20, s. 102-118.

<sup>77</sup> Kanun’un 1’inci maddesi.

İmar İşleri ve Nafia Şirket ve Müesseseleri Reislikleri ile yürütmesi hükme bağlanmıştır. Bunun dışında merkezde işleyişi sağlayacak heyet, müdür ve müşavirlikler ihdas edilirken, taşrada da müdürlükler oluşturulmuştur.<sup>78</sup> Ayrıca 1935 yılında teşkil edilmiş olan Elektrik İşleri Etüt İdaresi<sup>79</sup> Nafia Vekâletine bağlanarak, daha önce İktisat Vekâletine verilmiş olan vazife ve salâhiyetler Nafia Vekâletine devredilmiştir.<sup>80</sup> Açıklanan yenilikleri beraberinde getiren 3611 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesiyle 2443 sayılı Kanun yürürlükten kalkmıştır.<sup>81</sup>

Gelinen aşamada bayındırlık faaliyetleri Nafia Vekâletinin yenilenen teşkilat yapısı ve güncellenen görevleri çerçevesinde yürütülmeye başlanmıştır. Ancak zamanla bazı konularda değişiklik yapma gereksinimi ortaya çıkmıştır. Nitekim fen adamlarının yetiştirilmesi görevi 1941'de yasalaşan 4121 sayılı Kanun<sup>82</sup> ile Millî Eğitim Bakanlığına devredilmiştir.<sup>83</sup>

Depremler konusunda alınacak önlemler diğer bir alan olarak göze çarpmaktadır. Ülkenin farklı kesimlerinde meydana gelen depremler nedeniyle 1938 yılından itibaren deprem bölgelerinde araştırmalar yapılmış, aynı zamanda deprem tehlikesine maruz kalan devletlerin bu husustaki mevzuatları incelenmek suretiyle Nafia Vekâleti tarafından bir kanun layihası hazırlanmıştır.<sup>84</sup> Bu kapsamda 1944'te yasalaşan 4623 sayılı Kanun'la<sup>85</sup> Nafia Vekâletine başta yersarsıntısını müteakip ilk tedbirler çerçevesinde olmak üzere birçok görev verilmiştir.<sup>86</sup>

<sup>78</sup> Kanun'un 7'nci maddesi.

<sup>79</sup> 14 Haziran 1935 tarih ve 2819 sayılı Elektrik İşleri Etüt Dairesi Teşkiline Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 15, s. 714-717.

<sup>80</sup> 3611 sayılı Kanun'un 32'nci maddesi; EİEİ, farklı mülahazalara dayansa da 1946'da tekrar Ekonomi Bakanlığına bağlanmıştır. 04 Şubat 1946 tarih ve 4853 sayılı Elektrik işleri Etüt İdaresinin Ekonomi Bakanlığına Bağlanması Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 28, s. 551; bu İdare, 1949 yılında yeniden Bayındırlık Bakanlığına bağlanmıştır. Nitekim Elektrik İşleri Etüt İdaresi'nin yaşadığı bağlantı değişiklikleri ilerleyen bölümlerde gerekçeleriyle birlikte ele alınmıştır.

<sup>81</sup> Ayrıca 2443 sayılı Kanun'da değişiklik yapan 2799, 3074 ve 3476 sayılı kanunlar ile 2718 sayılı Kanun da meriyetten kaldırılmıştır. Kanun'un 34'üncü maddesi.

<sup>82</sup> 22 Eylül 1941 tarih ve 4121 sayılı İstanbul Yüksek Mühendis Okulu ile Teknik Okulunun Maarif Vekillğine Devri Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 22, s. 842-847; Kanun, gelişmiş ülkelerde de uygulandığı gibi sistemli ve düzenli bir terbiye verebilmek gayesine atfen endüstrinin her derecesindeki unsurların bir elden yetiştirilmesi maksadıyla çıkarılmıştır. Kaldı ki 430 sayılı Tevhidi Tedrisat Kanunu'nu da aynı ruhta tedvin edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 22.09.1941, Dönem: 6, C. 20, İnikat: 81'e ekli 291 numaralı Yüksek mühendis okulu ile Teknik okulunun Maarif vekâletine devri hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat encümen mazbatası (1/687), s. 1.

<sup>83</sup> Millet Meclisi Tutanak Dergisi, 15.06.1972, Dönem: 3, C. 25, Birleşim: 106'ya ekli 668 numaralı Bayındırlık Bakanlığı kuruluş ve görevleri kanunu tasarısı ve Bayındırlık ve Plân komisyonları raporları (1/623), s. 1-2.

<sup>84</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.07.1944, Dönem: 7, C. 12, İnikat: 86'ya ekli 222 numaralı Depreme Karşı Alınacak Tedbirler Hakkında Kanun Lâyihası ve Muvakkat Encümen-mazbatası (1/255), s. 1.

<sup>85</sup> 18 Temmuz 1944 tarih ve 4623 sayılı Yersarsıntısından Evvel ve Sonra Alınacak Tedbirler Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 26, s. 703-709.

<sup>86</sup> Bu görevler özetle: Tehlikeli yersarsıntısına maruz bölgelerin Maarif Vekâleti ile müştereken belirlenmesi (Birinci madde), kurulacak fen heyeti vasıtasıyla binaların tetkik ve muayenesi, devamında rapor hazırlanması (Dokuzuncu madde), yer değiştirilmesi icap eden yerleşim merkezlerine dair teklif sunulması (Onuncu madde), fen heyetlerince deprem açısından tehlikeli yerleşim yerlerinin saptanarak yasak bölge ilan edilmesi (On birinci



İller Bankasının teşkil edilmesi farklı bir konu olarak karşıya çıkmaktadır. İller Bankasının kurulmasına, mahalli idarelerin yapacakları inşaat vb. faaliyetleri kolaylaştırmak için ihtiyaç duydukları krediler başta olmak üzere diğer gereksinimlerin karşılanması amacıyla karar verilmiştir.<sup>87</sup> Söz konusu gaye ile 1945'te yasalaşan 4759 sayılı Kanun,<sup>88</sup> Bayındırlık Bakanlığına genel kurula üye görevlendirme<sup>89</sup> görevi verirken 3611 sayılı Kanun'la Bayındırlık Bakanlığına verilen işler dışında kalan yapı ve imar işlerinin İller Bankasınca yürütülmesi hükmünü getirmiştir.<sup>90</sup>

Buraya kadar bayındırlık işlerini yürüten Bayındırlık Bakanlığının görev ve teşkilatına dair mevzuat incelenmiş ve DP'ye kalan miras ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu noktada söz konusu işlerin hangi mevzuata göre ihale edildiği ve yaptırıldığına da kısaca değinilmelidir. Devletin yapacağı alım ve satım işlemlerini düzenleyen ilk mevzuat olarak 1293 (1877) tarihli Emlaki Mülkiye ve 1296 (1880) tarihli Vakfiyenin Tamir ve İnşası Nizamnamelerini zikretmek mümkündür. Cumhuriyet devrine gelindiğinde ilk etapta 1340 (1924) senesi bütçe Kanun'a konulan birkaç madde ile bazı düzenlemeler yapılmış ancak sonrasında 22 Nisan 1341(1925) tarih ve 661 sayılı Müzayede, Münakaşa ve İhalât Kanunu<sup>91</sup> tedvin edilmiştir.<sup>92</sup> Geçen zaman zarfında sözleşme ve işlemlere dair kanunlarda önemli değişiklikler olduğundan devlet yapı ve hizmetlerinde esaslı yenilikler vücut bulmuştur. Dolayısıyla 661 sayılı Kanun yetersiz kaldığından parça parça bazı hükümler ilave edilmiş neticede bunları bir araya getirecek yeni bir kanun yapma zorunluluğu oluşmuştur.<sup>93</sup>

Bu amaçla 2490 sayılı Kanun çıkarılarak düzenlenmeler toplanmıştır.<sup>94</sup> Her ne kadar zikredilen mevzuat aracılığıyla ihale koşulları düzenlenmiş olsa da bayındırlık işleri arasında

---

madde), imar planlarının tadili, uygulanması veya hazırlanması noktasında gerekenlerin yapılması ve belirtilen şartlara uygun olan inşaat izinlerinin verilmesi (On ikinci madde), tehlikeli bölgelerde yapılacak her türlü inşaat faaliyetine dair esasların tespit edilmesi (On üçüncü madde), yeniden kurulacak köyler hakkında plan saptanması (on dördüncü madde), bir program dâhilinde Hükümet konağı, hastane, mektep, fabrika ve işyerleri gibi bir çok kimselerin toplandığı resmî, hususi bina ve müesseselerin yersarsıntısına dayanıklı olup olmadıklarının tespiti ve kullanımına yönelik tedbirler alınması (On beşinci madde), riskli bölgelerde inşa edilecek sinema, tiyatro, otel, kahvehane, fabrika gibi umumî toplantı ve iş yerlerinin projelerin onaylanması (On altıncı madde), ayrıca kanun hükümlerinin uygulanmasının denetlenmesidir (Yirmi dördüncü madde).

<sup>87</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 08.06.1945, Dönem: 7, C. 18, Birleşim: 71'e ekli 119 numaralı Belediyeler Bankası hakkındaki 2301 sayılı kanunun 5 nci maddesinin A fıkrasının değiştirilmesine ve bu kanuna geçici bir madde ilâvesine dair kanun tasarısı ve Maliye ve Bütçe Komisyonları raporlarıyla Mahalli İdareler İmar Bankası hakkında kanun tasarısı ve İçişleri ve Bütçe Komisyonları raporları (1/187, 331), s. 5-6.

<sup>88</sup> 13 Haziran 1945 tarih ve 4759 sayılı İller Bankası Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 27, s. 715-722.

<sup>89</sup> On ikinci madde.

<sup>90</sup> Yedinci madde.

<sup>91</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 3, s. 286-290.

<sup>92</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 14.5.1934, Devre 4, C. 22, İnikat: 51'e ekli 140 numaralı 1/597 numaralı müzayede ve münakaşa kanunu lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları, s. 2.

<sup>93</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 14.5.1934, Devre 4, C. 22, İnikat: 51'e ekli 140 numaralı 1/597 numaralı müzayede ve münakaşa kanunu lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları, s. 2.

<sup>94</sup> 02 Haziran 1934 tarih ve 2490 sayılı Arttırma ve Eksiltme ve İhale Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 13, s. 706-722; 661 sayılı Kanun'a göre ihalelerin kapalı zarf usulu ile yapılması benimsenmiş, ayrıca inşaat ihalelerinde

yer alan demiryolu, liman, hava meydanları, yapı ve su işleri gibi işlerin büyük bölümü özel kanunlarla inşa ettirilmiştir. Ayrıca birçok kanun vasıtasıyla yapılacak işe mahsus olmak kaydıyla gelecek yıllara ilişkin geçici yüklenmelere girişilmesi hususunda Bayındırlık Bakanı'na yetki verilmiştir.<sup>95</sup>

3611 sayılı Kanun'a ilişkin olarak bu noktaya kadar bahsedilenlerin dışında başta karayolları olmak üzere su işleri, yapı işleri ve diğer alanlarda mevzuat değişiklikleri yapılmıştır. Ancak konu bütünlüğünü sağlamak adına mevzubahis düzenlemelere ilgili bölümlerde sırası geldiğinde değinilmiştir.

Son olarak tezin kapsam ve sınırlarının tespit edilmesine ilişkin sürecin izahının da gerekli olduğu değerlendirilmiştir. Tez önerisinin kabul edilmesiyle birlikte tez sınırlarının belirlenmesi hususunda devamlı olarak araştırma yürütülmüş, bayındırlık faaliyetlerinin tanımı ve kapsamı saptanmaya çalışılmıştır. Literatürde bayındırlık işleri: *“Kamu hizmeti amaçlarıyla veya bir kamu tüzel kişisi hesabına veya onun denetimi altında kamu yararına yapılan, taşınmaz mallara ilişkin işler”* olarak tanımlanmıştır. Yani herhangi bir işin; kamu hizmeti için veya kamu yararına yapılması, kamu tüzel kişisi hesabına veya onun nezaretinde yapılması, son olarak da taşınmaz mala ilişkin olması koşullarının bir arada bulunması durumunda bayındırlık çerçevesinde konumlandırılması doğru görülmüştür.<sup>96</sup> Diğer yandan

---

pazarlık usulünün uygulanabilmesi ilkesi de kabul edilmiştir. Ancak bu noktada altyapının kamu malı olarak görülmesi yolundaki Osmanlı devleti anlayışına devam edilmesi nafia işlerini genel ihale kanunu dışından tutulmasına neden olmuştur. Nitekim mevzubahis eksiklikler 2490 sayılı Kanun ile giderilmeye çalışılmıştır. Süha Ünsal ve Vahap Candan. *“Yeni Bir Cumhuriyet”, Nafia Türkiye'nin İnşa Tarihi*, Ankara, Demircioğlu Matbaacılık, 2015, 77.

<sup>95</sup> Ünsal, Candan, *“Yeni Bir Cumhuriyet”*, 77; kaldı ki 5367 sayılı ve 11 Nisan 1949 Tarihli *Bilûmum Hava Meydan ve Limanlarıyla Bunlarla İlgili Bina ve Tesislerin Bayındırlık Bakanlığınca Yapılması Hakkında Kanun, 11 Şubat 1950 tarih ve 5539 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun, 23 Mayıs 1951 tarih ve 5775 sayılı Limanların İnşa, Tevsi, Islâh ve Teçhizine Dair Kanun* gibi birçok kanunla 2490 ve 1050 sayılı Kanun'ların uygulanması hususunda, işlerin hızlı görülmesi, hizmetin aksamaması, 2490 sayılı Kanun çerçevesinde gerekli satın alma işlemlerinin gerçekleştirilememesi vs. gerekçeleri ile istisnalar getirilmiştir; bu konuya dair DP Milletvekili Süleyman Kuranel tarafından 1955 yılı bütçe görüşmelerinde: *“Arkadaşlar; Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu da böyledir. 21 sene evvel çıkan Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu o zamanki şartlara belki uygun idi. Fakat bugün yapılan büyük hamle karşısında Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu ile işlerimizi yürütmeye imkân yoktur. Arkadaşlar bu kanun ile bir taraftan bina satarız, diğer taraftan da gıda maddeleri alırsız. Gıda maddeleri alan ve inşaat işlerini satan kanuni müeyyideler aynı kanun bünyesinde yer almış bulunmaktadır. Bu hal bugünkü zihniyetimize uygun değildir. Yeni bir kanunun tedvinini Nafia Vekilinden bilhassa istirham eylerim.”* ifadeleri kullanılmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 659; bu ihtiyaç 1958 yılı bütçe görüşmelerinde CHP Meclis Grubu adına konuşan Ferid Melen tarafından da ifade edilmiş, üstelik idarelerin çeşitli kanunlar yoluyla, 2490 sayılı Kanun dışına çıkma gayretlerine vurgu yapılarak Kanun'un artık işlemez hale geldiğini ve ortaya çıkan mahzurlarla birlikte açıklamıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 669; Maliye Vekili Hasan Polatkan ise uzun incelemeler sonra hazırlanan Artırma ve Eksiltme Kanun tasarısının o dönem itibarıyla Maliye Encümeninde bulunduğunu söylemiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 675; 1960 yılına gelindiğinde 2490 sayılı Kanun halen değiştirilememiş olduğu, CHP Meclis Grubu adına konuşan Nihat Sargınalp tarafından belirtilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 677.

<sup>96</sup> Metin Kıratlı, *“İdarenin Bayındırlık Hizmetleri”*, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 27/4 (1972), 53-55.

kamunun doğrudan yararlanabileceği her türlü altyapı çalışmalarının bayındırlık kapsamında değerlendirilmesi görüşü de ifade edilmiştir.<sup>97</sup>

Verilen tanımlara karşın uygulamada azımsanmayacak miktarda farklılıklara rastlanmıştır. Konunun derinliklerine inildikçe aslında bayındırlık alanının belirlenmesi noktasında mercek altına alınan dönemde de bir fikir birliğinin bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu nedenle söz konusu uygulama ve politikaların nasıl sınıflandırılacağı ve hangi başlıklar altında ele alınacağı hususu bir problem olarak ortaya çıkmıştır. İncelenen dönemde meri olan mevzuat uyarınca Bayındırlık Bakanlığının teşkilat veya görevlerinden hareketle bir tasnif gerçekleştirilmesi mümkün olduğu gibi konunun DP Meclis grubunda veya TBMM’de ele alınış biçimine göre bir bölümlenme yapılması da olasıdır. Diğer yandan bu dönemde Bayındırlık Bakanlığı tarafından neşredilen eserlerde yapılan gruplandırmanın da dikkate alınması mantıklı olabilir. Ancak gelinen aşamada, tezin asıl konusunun DP’nin Bayındırlık Politikaları olduğu göz önünde bulundurularak, bizzat bu politikaları belirlemek ve icra etmekten, aynı zamanda hesap vermekle sorumlu olan Başbakan ve Bayındırlık Bakanları tarafından yapılan sınıflandırmanın esas alınması daha akla yatkındır. Dolayısıyla öncelikle Başbakan ve Bayındırlık Bakanları tarafından bayındırlık hizmetleri hususunda bir sınıflandırma veya gruplandırma yapıp yapılmadığı mevzuu araştırılmıştır.

Bu anlamda 1. ve 2. Menderes Hükümetinde Bayındırlık Bakanı olarak görev yapan Kemal Zeytinoğlu tarafından bayındırlığın beş ana kolu olarak “*Enerji, Su işleri, Limanlar ve Demiryolları, Karayolları, Hava meydanları ve yapı imar*” hususları sayılmıştır.<sup>98</sup> Bununla birlikte Zeytinoğlu başka bir yerde, Bakanlığın çalışma mevzuuna giren başlıca işleri; karayolları, su işleri, liman ve iskeleler, demiryolları, yapı işleri, elektrik etüt işleri olarak sıralamıştır.<sup>99</sup> Bakan’ın diğer bir izahına göre Bayındırlık Bakanlığının faaliyet sahaları: 1. Yapı işleri, 2. Su işleri (Küçük ve büyük su işleri, içme suları ve yer altı suları buraya dâhildir.) 3. Karayolları (il ve köy yolları buraya dâhildir.), 4. Elektrik etüt işleri, 5. Demiryolları, iskele, barınak ve liman inşaatıdır.<sup>100</sup> Yine DP’nin inşaat politikası kapsamında radyo konuşması yapan Zeytinoğlu’nun değindiği başlıklar: karayolları (devlet yolları, il yolları, köy yolları, köprü inşaatı), su işleri, liman işleri, yapı faaliyetidir. Ayrıca Bakan’ın konuşmasının devamında “*bayındırlık işleri için 1952 bütçesinde 285 milyon lira verilmiştir.*” demesi Bayındırlık Bakanlığı ve KGM işlerinin tamamını bayındırlık

<sup>97</sup> Vahap Candan, “Nafia Geçiyor”, *Nafia Türkiye’nin İnşa Tarihi*. Ankara: Demircioğlu Matbaacılık, 2015, 7; bu raporda “*Âmme hizmetleri Bayındırlık işleridir.*”denilmektedir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 04.02.1946, Dönem: 7, C. 22, Birleşim: 32’ye ekli 63 numaralı Elektrik İşleri Etüd İdaresinin Ekonomi Bakanlığına bağlanması hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık Ekonomi ve Bütçe Komisyonları raporları (1/527), s. 4.

<sup>98</sup> *Bayındırlık Yurt Hizmetinde*, Ekicigil Matbaası, 1954, 1.

<sup>99</sup> *Zafer*, 31 Aralık 1950; *Milliyet*, 31 Aralık 1950; *Ulus*, 31 Aralık 1950.

<sup>100</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1005.

kapsamında değerlendirdiğini göstermektedir.<sup>101</sup> Zira 1952 bütçesinde bu işler için toplam 289.189.216,00 lira tahsis edilmiştir.<sup>102</sup>

Bayındırlık işlerini tanımlayan elbette başkaları da olmuştur. DP Milletvekili Himmet Ölçmen,<sup>103</sup> Bayındırlık Bakanlığının su işleri, demiryolu ve liman, Elektrik İşleri Etüt İdaresi, hava meydanı, yapı işleri ve karayolları faaliyetlerini yürüttüğünü belirtmiştir.<sup>104</sup> Öte yandan CHP Meclisi grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu<sup>105</sup> yol, demiryolu, liman ve su işlerini bayındırlık işleri olarak nitelemiştir.<sup>106</sup> Bayındırlık işlerinin tasnifinde etkili olan bir diğer konu ise meselenin ele alınış biçimidir. Bu noktada Bayındırlık Bakanlığı bütçesi ve Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesi bir arada değerlendirilerek, iki bütçenin TBMM’de birlikte görüşülmesi son derece anlamlıdır.<sup>107</sup> Keza TBMM Bütçe Komisyonu adına söz alan DP Milletvekili Remzi Birand,<sup>108</sup> “ülke bayındırlığına” tahsis edilen ödenekleri, Bayındırlık Bakanlığı bütçesi ve KGM bütçesinin toplamı olarak değerlendirmiştir.<sup>109</sup> Bu yaklaşıma, DSI’nin kuruluşu sonrasında, Bayındırlık Bakanlığı, Karayolları Umum Müdürlüğü ve DSI Umum Müdürlüğü bütçelerinin birlikte görüşülmesi ile devam edilmiştir.<sup>110</sup> Nitekim bu raporda 1951 yılından itibaren nafia hizmetleri için ayrılan tahsisat, Nafia Vekaleti, Karayolları Umum Müdürlüğü ve Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğüne tahsis edilen ödeneklerin toplamı olarak ifade edilmiştir.<sup>111</sup>

Bahsedilen anlayışa karşın farklı sınıflandırmalarla da karşılaşmıştır. Mesela Maliye Vekili Hasan Polatkan’ın<sup>112</sup> açıklamalarında karayolları, demiryolu ve liman, iskele ve

<sup>101</sup> Zafer, 10 Nisan 1952.

<sup>102</sup> 5908 ve 5906 sayılı Kanun’lar; Tablo 3 ve Tablo 4.

<sup>103</sup> Himmet Ölçmen, 1911’de Konya/Sille’de dünyaya gelmiştir. İstanbul Teknik Üniversitesi Yüksek Mühendislik Okulundan Mühendis olarak mezun olmuştur. Urfa Belediyesi Fen Müşaviri, Serbest İnşaat Mühendisi, Kızılay 2. Başkanı, IX., X. ve XI. Dönem Konya Milletvekili olarak görev yapmış, 02.05.1969’da hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, Ankara: TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, 2. Baskı, 2010, 735.

<sup>104</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 846.

<sup>105</sup> Atıf Topaloğlu, 1914’te Fatsa’da doğmuştur. Lise mezunudur. Ticaret ve Belediyecilik, Tüccar ve Çiftçilikle meşgul olmuştur. Fatsa Belediye Başkanı, Belediye ve İl Genel Meclis Üyesi, Kızılay ve Spor Kurulu Başkanı, Türk Hava Kurumu Üyesi, Halkevi İdare Kurulu Üyesi, IX. ve XI. Dönem Ordu Milletvekili olarak görev yapmış, 21.08.1975’te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 746.

<sup>106</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1056-1061.

<sup>107</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 53, s. 1024.

<sup>108</sup> Remzi Birant, 1908’de Karaman/Gökçe’de doğmuştur. İstanbul Yüksek Mühendislik Okulu Su Şubesinden Su Mühendisi olarak mezun olmuştur. Ankara Su İşleri Mühendisi, Sular Genel Müdürlüğü Mühendisi, Su Süzgeci İşletme Müdürü, Su İşleri Reisliği Merkez Yüksek Mühendisi, Merkez Fen Heyeti Mintika Şefi, Çubuk Barajı İşletme Müdürü, Su İşleri Reis Muavini, Bayındırlık Bakanlığı Yüksek Fen Heyeti Üyesi, IX., X. ve XI. Dönem Konya Milletvekili olarak görev yapmıştır. 08.02.1966’ta hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 734.

<sup>109</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1061.

<sup>110</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 906.

<sup>111</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 367.

<sup>112</sup> Hasan Polatkan 1915’te Eskişehir’de doğmuştur. İstanbul Siyasal Bilgiler Okulundan mezun olmuş, Maliye ve Bankacılık ile iştigal etmiştir. Ziraat Bankası Müfettişi, VIII., IX., X. ve XI. Dönem Eskişehir Milletvekili, IX. Dönem TBMM Başkanlık Divanı Kâtip Üyesi, 19. Hükümet Çalışma, 19., 20., 21., 22. ve 23. Hükümet

barınak inşaları ulaştırma sahasında zikredilmiştir. Diğer yandan su işleri ise tarım faaliyetleri arasında sayılırken, amme hizmeti kapsamında değerlendirilen binalar bayındırlık işleri arasında tasnif etmiştir.<sup>113</sup> Ancak ertesı yıl Polatkan, iktisadi kalkınma faaliyetleri içerisinde yer alan bayındırlık faaliyetlerini: “...su işleri, liman ve hava alanları inşaatı...” olarak özetlemiştir.<sup>114</sup> Burada bir tenakuzdan söz etmek gerekir ki o da 1953 yılında liman işlerinin ulaştırma faaliyetleri arasında zikredilmesi ve su işlerinin ise tarım sahasında sayılmasına mukabil 1954 yılında bu işlerin bayındırlık faaliyetleri arasında konumlandırılmasıdır.

Müteakip yıllarda, “Büyük Hizmet Grupları İtibariyle Devlet Masrafları”<sup>115</sup> başlığı altında yapılan tasnifte “İktisadi Kalkınma” alt başlığı belirlenmiştir. “Başlıca Faaliyet Sahaları İtibariyle İktisadi Kalkınma Masrafları” başlığında yapılan tasnifte ise “Endüstri, madencilik, elektrik enerjisi”, “Ziraat”, “Münakalât” ve “Nafia” başlıca faaliyet sahaları olarak tanımlanmıştır.<sup>116</sup> Sonrasında “Bayındırlık İşleri” bölümünde: “Yukarda bahsolunanlar<sup>117</sup> dışında kalan nafia işlerindeki prensipimiz, resmî inşaatla lükse ve israfa kaçmadan ancak zaruri ve lüzumlu tesisleri yapmaktır.”<sup>118</sup> denilerek, her ne kadar faaliyet sahaları itibariyle farklı başlıklar altında zikredilse de özü itibariyle işlerin bayındırlık mahiyetini haiz olduğu kabul edilmiştir.

Benzer şekilde 1957 bütçesinde “d. Nafia İşleri” başlığı altında: “Nafia işlerine yapılan tahsislerden büyük kısmı, haddizatında sağlık, maarif, ziraat, münakale hizmetlerine mütaallik bulunması hasebiyle yukarda alâkalı kısımlar içerisinde mütalâa olunmuştur.”<sup>119</sup> cümlesi ile diğer kısımlar içerisinde geçen su, liman, demir yolu, hava meydanı, karayolu gibi

---

Maliye Bakanı olarak görev yapmıştır. 16.09.1961’de vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 714.

<sup>113</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44, s. 317-318.

<sup>114</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45, s. 531.

<sup>115</sup> “1955 yılı bütçe teklifindeki masrafların mahiyetlerine daha iyi nüfuz edebilmek için bu masrafları vekâletler ve daireler itibariyle değil, matuf oldukları hizmet neveleri itibariyle bir tahlile tâbi tutmak faydalı olur.” denilerek; “Sihhat”, “Maarif”, “Sosyal Güvenlik”, “İktisadi Kalkınma Masrafları”, “Müdafaa”, “Borç Ödeme” ve “Umumi İdare” başlıklarında hizmet grupları belirlenmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 49-50; bu aşamada bahsedilen hizmet gruplarının yatırım masrafları içerisinde yer almakla beraber, Bayındırlık Bakanlığınca yürütülen çok sayıda yapı işlerini içerdiği belirtilmelidir. Ayrıca hizmet gruplarına ayrılarak yapılan bu tasnif işlerini baz alarak yapılacak değerlendirmelerde problem olabilir. Zira yıllara göre hizmet grupları içerisindeki faaliyet sahalarının muhteviyatı değişiklik göstermektedir. 1956 yılında da aynı tasnif yapılmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39’a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 54.

<sup>116</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 60-61; 1956’da da aynı tasnif yapılmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39’a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 55.

<sup>117</sup> Yukarıda bahsedilenler: “Endüstri, madencilik, elektrik enerjisi”, “Ziraat”, “Münakalât” faaliyet sahaları içerisinde zikredilen işlerdir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 68-72.

<sup>118</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126 ), s. 72.

<sup>119</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 76.

işlerinin nafia işleri olduğu belirtilmiştir. 1958 bütçesinde de aynı sınıflandırma yapılmış olup: “*Nafia işleri: Nafia işlerinden nıadut faaliyetin büyük bir kısmı sağlık, maarif, ziraat, münakale hizmetlerine taallük etmesi dolayısıyla yukarda ilgili mevzular içerisinde mütalâa olunmuştur.*”<sup>120</sup> denilerek önceki değerlendirmeler teyit edilmiş, 1959 bütçesinde de aynı tasnif yöntemi kullanılmıştır.<sup>121</sup>

Bunların dışında Bayındırlık Bakanlığının uğraş alanında bulunan işlerin Bakanlık bünyesinde toplanılması hususunda mütalâada bulunulmuştur. Hatta bu noktada bahsedilen işlerin özel kanunlarla verilen yetkiler neticesinde diğer devlet teşekküllerince yapıldığının da altı çizilmiştir. Rapora göre bu işlerin bir kül halinde değerlendirilmesi lazımdır. Zira gelişen teknik ve yöntemlerin standart hale getirilmesinin ancak bayındırlık işlerinin en geniş tatbikatçısı olan Bayındırlık Bakanlığı eli ile yapılması mümkündür.<sup>122</sup> Bu raporda da: “*Nafia işlerini Nafia Vekâleti yapmalıdır.*” denilmiş, devamında Nafia Vekaletinin diğer Vekaletlerdeki “*inşaat*” işlerini devralması ve kendi bünyesindeki “*işletmecilik*” işlerini ise devretmesinin gerekli olduğu açıklanmıştır.<sup>123</sup> Ne yazık ki nafia işlerinin Nafia Vekâletince yapılması yolunda önemli bir ilerleme kaydedilememiştir.<sup>124</sup> Bununla birlikte CHP Meclisi grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu, Bayındırlık Bakanlığı bütçesinden: “*Bayındırlık mevzularından mühim bir kısmını içine alan...*” diye söz etmiştir.<sup>125</sup> diğer yandan dönemin Nafia Vekili Tevfik İleri, Nafia Vekâletini ülkenin iktisadi kalkınmasında birinci derecede etkili olan hizmetlerin Vekâleti olarak nitelemiştir.<sup>126</sup>

Buraya kadar bahsedilenler ışığında tarihsel sürece bakıldığında bayındırlık faaliyetlerinin büyük çoğunlukla teknik konular olarak görüldüğü, özünde inşa faaliyetini barındırdığı, işletme işlerinden her daim ayrılma çabasının bulunduğunu söylemek mümkündür. Nitekim 3611 sayılı Kanun’la gerçekleştirilen değişikliğin inşa niteliği TBMM üyelerince vurgulanmıştır. İzah edilen tespite ilave olarak söylenmesi gereken bir konu da tam olarak başarılı olunamasa da bayındırlık alanına dahil edilebilecek tüm işlerin Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde toplanma çabasıdır. Keza diğer kurumlarca yapılan inşa faaliyetlerinin -

<sup>120</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 87.

<sup>121</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 82.

<sup>122</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39’a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 290-291.

<sup>123</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri, s. 308.

<sup>124</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 268.

<sup>125</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1056.

<sup>126</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 688.

itirazlar gelse bile- sürekli olarak Bayındırlık Bakanlığı uhdesinde icra edilmesine yönelik değişmeyen bir gayretten söz etmek mümkündür.

Diğer yandan bilhassa genel gidişatın muhasebesinin yapıldığı bütçe müzakerelerinde çok farklı sınıflandırmalar yapılmıştır. Kalkınma, yatırım, vs. gibi pek çok başlık açılarak içi doldurulmuştur. Başlıklardan bağımsız olarak içerik irdelendiğinde yol, su, liman, demiryolu, baraj, bilumum yapı inşaatları göze çarpmaktadır. Buraya kadar yapılan açıklamalardan hareketle sayılan faaliyetlerin bayındırlık kapsamına girdiğinden şüphe duyulmamaktadır.

Öyleyse bir iktidarın bayındırlık politikasını tespit edebilmek için nerelere bakılmalıdır? Veya soru şöyle de sorulabilir. Neler iktidarın bayındırlık politikasını yansıtır? Şüphesiz ki bu soruların cevabı için söylenebilecek en önemli şey, bizzat iktidar tarafından planlanan ve doğrudan onun etkisinde olan bayındırlık alanındaki tüm işlerin, iktidarın bayındırlık politikasının göstergeleri olduğudur.

Yukarıda bahsedildiği üzere DP döneminde gerçekleştirilen ve bayındırlık işi kapsamında değerlendirilebilecek işler merkezi ve yerel olmak üzere birçok farklı kurumlar aracılığıyla yürütülmüştür. Hatta tam manasıyla bayındırlık faaliyeti olarak görülebilecek birçok işin bizzat idarecilerin bile neden böyle olduğunu bilmediği bir şekilde farklı kurumlar aracılığıyla yürütüldüğü saptanmıştır. Ne var ki bunların hepsinin derinlemesine incelenmesi tez boyutunun ötesinde çok daha hacimli çalışmaları gerektirmektedir. O nedenle bir sınırlamaya gidilmesi elzem görülmüştür.

Nitekim bu tezle tüm ülke sathında bayındırlık kapsamında meydana getirilen bütün işlerin gözden geçirilmesi, analiz edilmesi ve tüm yönleriyle aydınlatılarak bir araya getirilmesi sonuçsuz bir çabadır. Dolayısıyla yapılması gereken DP Dönemi Bayındırlık politikalarının en iyi şekilde saptanabileceği sınırların tespit edilmesiyle incelenecek konuların tezde ele alınabilecek boyuta indirgenmesidir.

Ortaya konulan kabul doğrultusunda bayındırlık işlerinin Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde toplanmasına yönelik çabalarla dolu tarihsel süreçle de uygun olarak DP hükümetlerinin bayındırlık politikalarını Bayındırlık Bakanlığı tarafından yürütülen bayındırlık faaliyetleri ile sınırlandırmak tezin amacına uygun bir yaklaşım olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca bunu yaparken de somut bir ölçüye sahip olmak adına bütçelerin esas alınmasının birçok açıdan kıyaslama imkânı sağlayacağı düşünülmüştür. Bu nedenle tezin ikinci sınırının da Bayındırlık Bakanlığı ve Bayındırlık Bakanlığına bağlı katma bütçeli idarelerin (KGM ve DSİ) bütçelerinde yer alan yatırımlar olarak belirlenmesinin mantıklı olacağı kıymetlendirilmiştir.

Tezin sınırlarının bu şekilde ifade edilmesi sonrasında tezde izlenen temel yaklaşımlardan da kısaca bahsedilmelidir. Kanun ad ve metinleri, Düstur, Cerideyi Resmiye, Resmî Ceride, Resmî Gazete veya Kanunlar Dergisinde yer aldığı şekliyle alınmış, günümüz Türkçesi imla kurallarına göre gereken düzeltme yapılmamıştır. TBMM Zabıt Ceridesi, TBMM Tutanak Dergisi, Cerideyi Resmiye, Resmî Ceride, Resmî Gazete, Kanunlar Dergisi, gibi faydalanılan kaynaklar döneminde nasıl isimlendirilmiş ise tezde o şekliyle yer verilmiştir. Keza “bayındırlık”, “nafia”, “vekâlet”, “bakanlık”, “rapor”, “mazbata”, “encümen”, “komisyon” vs. gibi tabirlerin hangisinin kullanılacağı hususunda bahsedilen dönemlerdeki tercihlere sadık kalındığı ifade edilmelidir.<sup>127</sup>

Diğer bir mevzu ise yapılan bayındırlık yatırımlarının değerlendirilmesine dair objektif kriterlerin saptanması meselesidir. Gelişmekte olan ülkelerde toplam yatırımların çok büyük bir bölümünü altyapı yatırımlarının oluşturduğu göz önünde bulundurularak, bayındırlık faaliyetlerinin ülkenin ekonomik, toplumsal ve kültürel yapısını doğrudan etkilediği ve bu anlamda gündelik yaşamda önemli bir yer tuttuğu söylenebilir. Bu kapsamda Türkiye özelinde konuya yaklaşıldığında, 18. yüzyıldan itibaren hedeflenen “modernleşme” ve “kalkınma” sürecinin bayındırlık faaliyetleri ile yakından ilişkili olduğu görülmektedir.<sup>128</sup>

Zikredilen tespitten yola çıkıldığında, dönem için yapılan başta siyasi değerlendirmeler olmak üzere toplumun her kesimi tarafından ifade edilen saptamalarda çoğunlukla ilk akla gelen, nelerin yapıldığı veya yapılmadığı hususudur. Daha somut olarak yaklaşmak gerekirse, insanlar inşa edilen yol, köprü, liman, baraj, hava meydanı, okul, hastane, devlet binası, mesken vs. gibi yapı/tesisleri bir iktidarın başarısının göstergesi olarak görmüşlerdir. Ancak tüm bu bahsedilenler büyük resim içinde ve nesnel değerlerle ortaya konulmadıkça, tarafsız bir değerlendirme yapılması, yani diğer bir deyişle gerçeğe yaklaşılması mümkün olmaz. İşte bu mantıkla bayındırlık politikasını teşkil eden her alanın, tarihsel eleştiri sürecinden geçirilen kaynaklardan elde edilen verilerle değerlendirmeye tabi

<sup>127</sup> Burada 10 Ocak 1945 tarih ve 4695 sayılı Anayasa’nın yasalaşmasından söz edilmelidir. Zira bu değişiklikte konuşma dilinde kullanılmayan ve artık yazı dilinde de kullanımı azalmış olan birçoğu Arapça olan eski kelimelerin yerine Türkçeleri belirlenerek resmi dilin Türkçeleştirilmesi hedeflenmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 10.01.1945, Dönem: 7, C. 15, İnikat: 22’ye ekli 39 numaralı İzmir Mebusu Şükrü Saraçoğlu ve 222 arkadaşının, Anayasa teklifi ve Teşkilâtı Esasiye Encümeni mazbatasını (2/56), s. 1; ancak daha sonra yasalaşan 24 Aralık 1952 tarih ve 5997 sayılı 491 sayılı Teşkilâtı Esasiye Kanununun Tekrar Meriyete Konulması Hakkında Kanun ile 4695 sayılı Anayasa yürürlükten kaldırılmıştır. Bu kanun teklifinin gerekçesinde, 1945 yılından sonra kanun, mahkeme, mektep ve diğer resmî dairelerde güçlüklerle kullanılmaya başlayan bir resmî dilin ortaya çıktığından bahisle, milletin bu dili yabancıladığı, resmi dairede işi olan vatandaşların güçlüklerle karşılaştıkları ve hatta bu yapmacık dilin Türk dilinin kendi bünyesi içindeki gelişmesini de yavaşlattığına dikkat çekilmiştir. İşte bu nedenlerle 4695 sayılı Kanun öncesine dönmüştür. *TBMM Tutanak Dergisi*, 08.12.1952, Dönem: 9, C. 18, Birleşim: 14’e ekli 232 numaralı İstanbul Milletvekili Fuad Köprülü ve 203 arkadaşının, Anayasa teklifi ve Anayasa Komisyonu raporu (2/349), s. 3-4; Dolayısıyla iktidar değişikliklerinde meydana gelen yaklaşım farklılıkları nedeniyle kullanılan kelimelerin seçimlerinde farklı tercihler söz konusu olmuştur.

<sup>128</sup> Süha Ünsal, “Önsöz”, *Nafia Türkiye’nin İnşa Tarihi*, Ankara: Demircioğlu Matbaacılık, 2015, 13.



tutulması mecburi görülmüş ve bu hususta nicel verilerden faydalanılarak oluşturulan tablo ve grafikler yardımıyla DP iktidarının faaliyetleri anlamlandırılmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak bu yolla gerçeğe bir adım daha yaklaşmış olacağı düşünülmüştür.

Nicel veriler konusunun biraz açılmasında fayda vardır. Çünkü bayındırlık faaliyetleri kapsamında meydana getirilen altyapı yatırımlarının büyüklüğü, çoğunlukla tahsis edilen kaynağın nominal değerine göre ortaya konulmuştur. Ancak sözü edilen cari meblağın dönemin şartlarında ne ifade ettiğini ilk bakışta anlamak mümkün değildir. Zira zamana bağlı olarak Türk lirasının değerinde ciddi ölçüde değişim meydana gelmiştir. İşte mevzubahis sakıncanın ortadan kaldırılması ve olayların kendi döneminin şartları dâhilinde anlamlandırılabilmesi için ifade edilen cari tutarların kıyaslanabilir sabit bir tutara dönüştürülmesi hedeflenmiştir. Yeri gelmişken bu kapsamda gerçekleştirilen hesaplama aracılığıyla sadece konunun daha anlaşılır hale getirilmesinin amaçlandığı belirtilmelidir. Yoksa buradaki değerlerden hareketle yapılacak bir iktisadî kıymetlendirmenin doğru sonuç vermeyebileceği akılda tutulmalıdır.

Bu bağlamda paranın zamana göre değer değişiminde fiyatlar genel seviyesi, faiz oranları ve döviz kurlarının göz önünde bulundurulması gerekmektedir.<sup>129</sup> Bununla birlikte faiz oranlarının söz konusu hesaplanmada en etkili faktör olduğunu söylemek mümkündür.<sup>130</sup> Geline aşamada söz konusu verilerin durumu incelenmiştir. Öncelikle, tezin kapsadığı dönemde Türkiye’de sabit döviz kuru sisteminin uygulandığı belirtilmelidir.<sup>131</sup> Dolayısıyla döviz fiyatlarından hareketle bir hesaplama yapmanın gerçekçi olmayacağı değerlendirilmiştir. Diğer yandan o dönemde uygulanan yıllık mevduat faiz oranlarına sağlıklı bir şekilde ulaşılamamıştır. Bu yüzden hesaplamalarda Türkiye İstatistik Kurumu tarafından yayımlanan “İstatistik Göstergeler” dokümanında<sup>132</sup> yer alan tüketici fiyat endeksleri esas alınmıştır.

<sup>129</sup> Osman Bayrı, “Paranın gelecekteki değeri: Fiyatlar Genel Seviyesi, Faiz Oranları ve Döviz Kurları”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11/2 (2006), 303.

<sup>130</sup> Mustafa Çimen, *Statik Deterministik Talepli Envanter Yönetiminde En İyileme ve Bir Planlama Faktörü Olarak Paranın Zaman Değeri*, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009, 26.

<sup>131</sup> Kürşad Arat, *Türkiye’de Optimum Döviz Kuru Rejimi Seçimi ve Döviz Kurlarından Fiyatlara Geçiş Etkisinin İncelenmesi*, Uzmanlık Yeterlilik Tezi, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, 2003, 37.

<sup>132</sup> *İstatistik Göstergeler 1923-2013*, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2014; bu yayında endekslere ilişkin şu açıklama yapılmıştır. “Türkiye İstatistik Kurumu tarafından hesaplanan ilk endeks 1927=100 bazlı endekstir. Daha sonra bu endeks 1938 ve 1948 bazlı olarak yayımlanmıştır. 1938=100 ve 1948=100 bazlı endekslere 70 madde dahil edilmiştir. Kurum, tüketici fiyat endeks hesaplamalarına 1954-55 yıllarında Ankara’da uyguladığı Aile Bütçesi Anketi ile devam etmiştir. 1955=100 endeksleri tartılandırılarak Türkiye tüketici fiyat endeksi elde edilmiştir. Tartı olarak herbir ilin, 11 ilin toplam nüfusu içindeki yüzdeleri kullanılmıştır.” *İstatistik Göstergeler 1923-2013*, 492.

Kıyaslama konusunda gözetilmesi gereken objektif yaklaşımın esasları açıklanmışken 1950 öncesi bayındırlık yatırımları ve dönemin hususiyetlerine de kısaca değinmekte fayda vardır. Bu bağlamda 1939'da Ulaştırma Bakanlığının kuruluşuyla Bayındırlık Bakanlığının inşa merkezli bir yapıya bürünmesinin -meydana gelen bariz yapısal farklar nedeniyle- 1939 öncesi ile sonrasının mukayese edilebilmesi için gerekli olan mutlak ortak zemini ortadan kaldırdığı değerlendirilmiştir.

Benzer şekilde 1939-1945 yılları arasında cereyan eden İkinci Dünya Savaşı'nın ekonomi ve dolayısıyla yatırımlara etkileri göz önünde bulundurulduğunda bahsedilen yılların kıyaslamaya dahil edilmesinin yanıltıcı olabileceği kıymetlendirilmiştir.

Öte yandan önceleri 1 Haziran tarihi başlangıç kabul edilerek tanzim edilen bütçelerin 1 Ocak başlangıç olacak şekilde düzenlenmesi konusunun yarattığı farka da dikkat edilmelidir. Zira 1945 yılı bütçesi bu nedenle 7 aylık olarak hazırlanmıştır. Dolayısıyla 1945 yılı için yapılan yatırım miktarının yıllık olarak tespit edilmesi imkânsız hale gelmiştir.

İzah edilen dönemsel etkilerden hareketle kıyaslama yapılırken CHP döneminin 1946 ila 1950 yıllarına ait bütçelerinin esas alınmasının mantıklı olacağı düşünülmüştür. Kaldı ki gerek dönemin muhalifleri ve gerekse iktidarda bulunan ileri gelenlerinin çoğunlukla bahsedilen aralığı göz önünde bulundurmak suretiyle değerlendirme yapmış olmaları, tarif edilen yaklaşımın tutarlılığı konusunda fikir vermektedir.

Yukarıda bahsedilenler doğrultusunda 1. bölümde karayolları, 2. bölümde su işleri, 3. bölümde demiryolu ve limanlar ve son olarak 4. bölümde ise yapı ve imar işleri ele alınmıştır. Bölümlere sayısal değerlendirme amacıyla grafikler eklenmiş ve bazı yorumlarda bulunulmuştur. Buralarda baz alınan veriler büyük ölçüde bütçe ve kesin hesap kanunlarından her bir faaliyet ayrı ayrı saptanmak suretiyle elde edilmiştir. Birçok kaynakta çeşitli başlıklar altında yatırımların yıllara göre kıyaslamaları mevcutsa da bunların içeriklerinin yıllara, koyulan başlığa ve hatta dönemin konjonktürüne göre değiştiği tespit edilmiştir. Hatta sektörler arasında yatırımların dağılışını gösterir bilgilerin mevcut olmadığı bu çalışmada da ifade edilmiştir.<sup>133</sup> Dolayısıyla en emniyetli yol -her ne kadar zaman alsa da- her bir faaliyete ilişkin yapılan yatırımların tek tek saptanması olarak görülmüş ve bu şekilde hareket edilmiştir.

---

<sup>133</sup> Agah Oktay Güner, *Türkiye'nin Kalkınması ve İktisadi Devlet Teşekkülleri*, İstanbul: Damla Yayınevi, 2. Baskı, 1978, 60.

## I. BÖLÜM

### DP DÖNEMİ KARAYOLLARI

#### 1.1. Cumhuriyet Döneminde Karayolları

##### 1.1.1. Karayollarına İlişkin Mevzuat Düzenlemeleri

Demokrat Parti'nin karayolu politikasının incelenmesinden önce bu döneme kadar yaşanan gelişmelerin ana hatlarıyla açıklanmasının gerekli olduğu düşünülmüştür. Bu nedenle öncelikle karayolları konusunda DP'ye kalan miras, başta mevzuat ve teşkilat noktasında ele alınmıştır. Zira karayollarının inşası, bakımı ve finansmanı gibi meseleleri tanzim eden birçok yasal düzenleme hayata geçirilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülke sınırları içerisindeki karayolu uzunluğu toplam 18.335 km olmakla birlikte bu yolların 13.885 km'si onarıma ihtiyaç duyarken, kalan 4.450 km'si ise tesviye halindedir. Diğer yandan bu dönemde takip edilen karayolu politikasının ülke savunması kapsamında ortaya çıkan askeri gereklilikler doğrultusunda şekillendiği ifade edilmelidir.<sup>134</sup> Ekonomik ve sosyal kalkınma çerçevesinde, Birinci Dünya Savaşı sonrasında başlangıçta ABD'de ve daha sonra Batı Avrupa'da motorlu taşıtlar için uygun yollar inşa edilmeye başlanmış ve kısa sürede önemli ölçüde yaygınlaşmıştır.<sup>135</sup> Buna karşın 1947 yılına kadar Türkiye'de nitelik ve nicelik açısından karayollarında önemli bir gelişme olduğunu söyleyebilmek mümkün değildir.<sup>136</sup>

Karayolları kapsamındaki yasal düzenlemelere göz atıldığında yeni Türkiye'nin bu kapsamdaki ilk mevzuatı olarak 102 sayılı Kanun zikredilebilir.<sup>137</sup> Bu Kanun'la yol mükellefiyeti esası devam ettirilirken, parayı ödeyemeyecek durumda olanlar için yolda çalışma yükümlülüğü gündeme gelmiştir.<sup>138</sup>

<sup>134</sup> Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Ankara: TESAV Yayınları, 2003, 67-68.

<sup>135</sup> Asım Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*, Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998, 42.

<sup>136</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 53; 1947 yılında Türkiye'de her mevsim geçit veren 12.246 km olmak üzere toplam 43.743 km karayolu bulunmaktadır. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 111-112; 1940 yılı itibarıyla km<sup>2</sup>'ye düşen yol uzunlukları kıyaslandığında, Türkiye 100 kabul edilirse, Bulgaristan'ın 208, Romanya'nın 683, Macaristan'ın 1280, Fransa'nın 2230 Dünya ortalamasının ise 183 olduğu görülmektedir. Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2013, 257; söz konusu mukayese yoruma ihtiyaç duyulmayacak şekilde Türkiye'nin karayolu konusundaki yetersizliğini göstermektedir.

<sup>137</sup> 21 Şubat 1337 (1921) tarih ve 102 sayılı Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu. *Ceride-i Resmîye*, 07 Mart 1337, 6; *Kanunlar Dergisi*, Cilt 1, 108; Karayolları Bülteni'nde yer alan makalede, "Tarik" kelimesi "Trafik" olarak ifade edilmiştir. Orhan Mersinli, "Yol Mühendisliğinin Türkiye'de Son Otuz Sene Zarfındaki İnkişafı", *Karayolları Bülteni*, 6/72 (Ekim 1956), 4.

<sup>138</sup> Kurban Ülüönen, "Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Tarihi Gelişimi (Karayolları-Demiryolları)", *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 5 (1992), 332-333.

Anılan dönemde Türkiye’de yol konusunda ciddi eksiklik ve sıkıntıların varlığı kaydedilmelidir. Keza bahse konu Kanun’un görüşmeleri esnasında Tahsin (San) Bey,<sup>139</sup> elli yıldan beridir yolların yapılmasında takip edilen usulün memleketi bir çıkmaza götürdüğünü belirtmiştir. Devamında Sultan Abdülhamit’in şoselere<sup>140</sup> çok önem verdiğini ve o dönemde bütün memurların ahaliyi sevk etmesi suretiyle yol yaptırıldığını ifade etmiştir. Tahsin Bey’e göre bu veçhe ile yapılan yollar (kısa bir süre önce Nafia Vekili tarafından ifade edilen 6.000 km’lik yolun büyük kısmı) bile muhafaza edilememiştir. Sözü edilen yolların her bir km’sinin sadece tamiri için dahi en az 1.000 lira gerekmektedir.<sup>141</sup>

Bahsedilen koşulların yanı sıra bir de tarik bedeli nakdisi olarak alınan meblağın güncel amele yevmiyesinin çok altında kalması sebebiyle oluşan değer kaybı, yeni bir güncelleme yapılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Ayrıca bu kapsamda yasalaşması planlanan kanun layihasının esbabımucibesinde, bedelin mevcut haliyle kalması durumunda Türkiye’nin en çok gereksinim duyduğu yolların inşası bir yana, tamirinin bile mümkün olamayacağı özellikle vurgulanmıştır.<sup>142</sup>

Öte taraftan her ne kadar Orhan Mersinli<sup>143</sup> bu Kanun’a göre yolların “*Turuku Umumiye*” ve “*Turuku Hususiye*” olarak iki şebekeye ayrıldığını ve bahsedilen sınıflandırmadan ilkinin “*Devlet Yolları*”, ikincisinin ise “*Vilayet Yolları*”nın mukabili olduğunu<sup>144</sup> ifade etse de Kanun’un hiçbir maddesinde bu husus açık olarak yer almamıştır.<sup>145</sup> Aslına bakılırsa Kanun öncesinde de böyle bir sınıflandırmanın varlığı söz konusudur.<sup>146</sup>

<sup>139</sup> Tahsin San (Hasan Tahsin San) 1865 yılında Selanik/Katru’da dünyaya gelmiştir. Rüştîye’yi bitirmiştir. İdare Mahkeme Başkâtibi, Mukavelât Muharriri, Polis Komiseri, Götürü, Mihaıl, Bozdoğan, Nif, Kuşadası, Urfa, Bulanık ve Çal Kazaları Kaymakamı olarak görev yapmıştır. I., II., III., IV. ve V. Dönem Aydın milletvekilliği, III. Dönem Divân-ı Muhasebât Encümeni Reisliği faaliyetlerini yürütmüş, 21.11.1951 tarihinde vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950*, Ankara: TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, 2. Baskı, 2010, 243.

<sup>140</sup> Zayıf temelli makadam yollar şose olarak isimlendirilmiştir. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 242.

<sup>141</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.2.1337, Devre 1, C. 8, İçtima: 153, s. 304.

<sup>142</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 17.2.1337, Devre 1, C. 8, İçtima: 152, s. 274, 102 sayılı Kanun çerçevesinde Kars-Ardahan-Hopa, Çanakkale-Balıkesir, Ordu-Sivas-Gaziantep yolları ele alınarak kanun çıkarılmak suretiyle yapılmıştır. Mersinli, “*Yol Mühendisliğinin*”, 4.

<sup>143</sup> Orhan Mersinli, 1912’de Selanik’te doğmuştur. 1934’te Amerika Illinois Üniversitesinden mezun olmuş. 1935-1949 yılları arasında taşeronluk ve müteahhitlik yapmıştır. 1950 yılında Karayolları Genel Müdür Yardımcılığına atandıktan sonra 12 Ocak 1956 tarihinde Karayolları Genel Müdürü olmuş ve 20 Ekim 1958 tarihinde bu görevden ayrılarak serbest çalışmaya başlamıştır. Türkiye Posta, Telgraf ve Telefon Genel Müdürlüğünde Yönetim Kurulu Başkanı olarak da görev yapan Mersinli, Ulaştırma Bakanlığı da yapmıştır. *Karayolları Genel Müdürlüğü Yöneticiler Albümü*, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, 2019, 30; 15 Şubat 1975’te hayatını kaybetmiştir. *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1975.

<sup>144</sup> Mersinli, “*Yol Mühendisliğinin*”, 4.

<sup>145</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 1, s. 108.

<sup>146</sup> Bu yayında, “*Turuku Umumiye*” ve “*Turuku Hususiye*” olarak yolların ikiye ayrılmasının tarihi 1908 olarak ifade edilmişken, 102 sayılı Kanun’un mevcut durumu devam ettirdiği belirtilmiştir. Ülüönen, “*Türkiye’de Ulaştırma*”, 332.

1925 yılına gelindiğinde Türkiye’de yollar hususunda birisi yukarıda zikredilen 102 sayılı Kanun diğeri de 172 Numaralı Kanunu Muvakkat<sup>147</sup> olmak üzere yürürlükte olan iki mevzuat mevcuttur.<sup>148</sup> Ancak gelinen aşamada yol mükellefiyetinin uzun zamandır uygulanmasına rağmen arzu edilen fayda sağlanamamış, birçok yerleşim merkezini birbirine bağlayacak yol şebekesi kurulamamıştır. O döneme kadar turuku umumiye ile turuku hususiye birbirinden ayrı ele alınmış, turuku umumiye devlet yolları olarak kabul edilerek muvazeneyi umumiyeden,<sup>149</sup> diğeri ise varidatı mahalliyyeden verilen tahsisata göre inşa ve tamir edilmiştir. Bahse konu süreçte, çoğu zaman durumun aciliyetine binaen turuku umumiye için yol mükellefiyetinden faydalanıldığı gibi, turuku umumiye için tahsis edilen gelirden turuku hususiyeye ayrılma yoluna da gidilmiştir.<sup>150</sup> İşte zikredilen bu eksiklikleri gidermek maksadıyla 1925 yılında 542 sayılı Kanun yasalaşmıştır.<sup>151</sup>

542 sayılı Kanun mucibince mükelleflere yolda çalışma veya parasını ödeme serbestisi tanınmış, çalışma yeri uzaklığı 8 saat, çalışma miktarı 6-12 gün olarak sınırlandırılırken, 18-60 yaş arasındaki tüm erkekler yükümlü tutulmuştur.<sup>152</sup> Düzenlemenin getirdiği en önemli fayda yol vergisi kapsamında elde edilen gelirlerin yine yol inşası veya bakımı gibi yol işlerine harcanması usulüdür. Hatta bu mesele kanun görüşmelerinde de gündeme gelmiş, Hüseyin Rıfkı Bey,<sup>153</sup> o zamana kadar meclisi umumilerin yol yapamamasının sebebi olarak, turuku hususiye tahsisatını tahsil edememeleri ve tahsil edilen paranın da cüzi bir miktarını yol yapım işlerine ayırmalarını göstermiştir.<sup>154</sup> Benzer şekilde yaklaşık 30 yıl sonra yapılan bir değerlendirmede de 542 sayılı Kanun, tahsil edilen yol paralarının yalnız yol işlerine kullanılması esasını getirmesiyle öne çıkarılmıştır.<sup>155</sup>

<sup>147</sup> 27 Şubat 1329 (1914) tarih ve 172 numaralı Tarik Mükellefiyeti Nakdiyesi Hakkında Kanunu Muvakkat. Düstur, Tertib-i Sani, C. VI, s. 304.

<sup>148</sup> “*Tariki Mükellefiyeti Naktiye ve Bedeniyesi Hakkında İzmit Mebusu İbrahim Bey’in (2/266) Numaralı Teklifi Kanunisi*” esbabı mucibesinde beyan edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 31.12.1340, Devre 2, C. 11, İçtima: 29, s. 315.

<sup>149</sup> Vekaletler bütçesinin bütünü. (mülhak bütçeler buna dahil değildir.) Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları, 28. Baskı, 2011, 813.

<sup>150</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 31.12.1340, Devre 2, C. 11, İçtima: 29, s. 317.

<sup>151</sup> 19 Kânunusani 1341 (19 Ocak 1925) tarih ve 542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu. Resmi Ceride, Numara: 84, 23 Şubat 1341, s. 7-8; Kanunlar Dergisi, C. 3, s. 39-41.

<sup>152</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 2.6.1929, Devre 3, C. 12, İçtima: 75’e ekli 233 numaralı Şose ve köprüler hakkında 1/431 numaralı kanun lâiyhası ve Nafia, Dâhiliye ve Bütçe Encümenleri mazbataları, s. 1.

<sup>153</sup> Hüseyin Rıfkı Bey, 1883’te Yunanistan/Dimetoka’da doğmuştur. Mühendis Mektebi’ni bitirmiştir. Nafia Umum Müfettiş Muavini, Nafia Fen Heyeti Baş Mühendisi, Turuk ve Maâbir Umum Müdürü olarak görev yürütmüştür. II. Dönem Edirne milletvekilliği yapmış, 1959 yılında vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950*, 92.

<sup>154</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 5.1.1341, Devre 2, C. 12, İçtima: 32, s. 16.

<sup>155</sup> Mersinli, “*Yol Mühendisliğinin*”, 4.

Öte yandan Kanun'da bedeni çalışma mükellefiyeti korunmuştur. Ancak bu konu eleştirilmiştir. Mesela Sabri (Toprak) Bey<sup>156</sup> tarafından para olmadığı için bedeni mükellefiyetin kabul edildiği beyan edilmiştir. Ancak ona göre bedeni mükellefiyet iktisadi bir yaklaşım değildir. Üstelik bedeni mükellefiyetin maliyeti, para ile çalıştırmanın neredeyse üç katına tekabül etmektedir. Sabri Bey tezini konuşmasının devamında uzunca anlatmıştır. Ona göre yolların makine yerine elle yapılması fenne aykırı bir durumdur.<sup>157</sup> Neticede 542 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesiyle 102 sayılı Kanun ile 172 numaralı Kanunu Muvakkat ilga edilmiştir.<sup>158</sup>

Son düzenlemenin ardından karayollarının inşa ve tamir giderleri, devlet yolları (turuku umumiye) için muvazenei umumiye, hususi yollar (turuku hususiye) için muvazenei hususiye<sup>159</sup> tahsisatı ile karşılanır durumdadır. Köy yollarının her türlü sorumluluğu ise Köy Kanunu mucibince köylülerdir.<sup>160</sup>

Ancak bu aşamada bazı sorunlar ortaya çıkmış 542 sayılı Kanun ile karayolları inşasında iyi bir sonuç elde edilememiştir.<sup>161</sup> Uzunluğu 8.000 km'yi bulan devlet yollarının muvazenei umumiyeden tahsis edilen ödenekle ancak 150 km'si inşa edilebilmiştir. Dolayısıyla askeri ve iktisadi öneme sahip bu yollar için yol mükellefiyeti çerçevesinde toplanan paralardan da buralara harcanma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Diğer yandan yol yapımında istihdam edilebilecek yeterli sayıda fen memuru bulmak mümkün olmamıştır. Ayrıca vilayet yollarının inşası esnasında gereken koordinasyonun sağlanamaması paraların heder olmasına neden olmuştur. Üstelik en çok özlem çekilen ve ihtiyaç duyulan düzenli bir yol şebekesinin oluşturulması için hatırı sayılır bir gelişme de yaşanmamıştır.<sup>162</sup>

<sup>156</sup> Sabri Toprak (Mehmet Sabri Toprak) 1877 yılında Bosna'da doğmuştur. Posta ve Telgraf Nezâreti Tercüman Kalemî Memuru, Posta ve Telgraf Nezâreti Ecnebi Muhasebâtı Kalemî, Baskâtibi, Mühendis Kalemî, Fen Memuru, Telgraf Mektebi Müdürü, Posta ve Telgraf Umum Müdürü olarak görev yapmıştır. Osmanlı Meclis-i Mebûsânı II. ve III. Dönem Saruhan Mebusluğu, TBMM II. Dönem Saruhan, III. Dönem Cebelibereket, IV. ve V. Dönem Manisa milletvekilliği, II. Dönem Posta ve Telgraf Encümeni ve III. Dönem Divân-ı Muhasebât Encümeni Reisliği, TBMM 1. Reis Vekilliği ve 4. Hükümet Ziraat Vekilliğini yürütmüş, 19.02.1938'de vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950*, 278.

<sup>157</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 1.1.1341, Devre 2, C. 11, İçtima: 30, s. 337.

<sup>158</sup> 542 sayılı Kanun 21. Madde. Kanunlar Dergisi, C. 3, s. 40.

<sup>159</sup> Muvazenei hususiye (muvâzene-i husûsiyye) Özel bütçe; giderleri kendi öz gelirleriyle karşılanan bütçe. Hasan Ferhat Aydın, Özlem Çakır, *Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Âyan Tutanak Terimleri Sözlüğü*. Ankara: TBMM Tutanak Hizmetleri Başkanlığı Yayınları, 2015, 160.

<sup>160</sup> Devlet ve Vilâyet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun Layihası Dahiliye Vekaleti Mazbatasında yer almaktadır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.6.1927, Devre 2, C. 33, İçtima: 79, s. 428.

<sup>161</sup> Ülönen, "Türkiye'de Ulaştırma", 333.

<sup>162</sup> Devlet ve Vilâyet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun Layihası Esbabı Mucibesi. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.6.1927, Devre 2, C. 33, İçtima: 79, s. 426-427.

İşte sayılan sorunların çözümü için hükümet yeni bir yasa çalışmasında bulunmuştur. Bu çaba neticesinde 1927’de yasalaşan 1131 sayılı Kanun<sup>163</sup> ile devlet ve vilayet yollarının birleştirilmesi planlanırken, düzenli bir yol şebekesinin kurulabilmesi amacıyla belirli bir yol programının oluşturularak buna göre hareket edilmesi hedeflenmiştir. Bundan sonra vilayetler tarafından Nafia Vekâletinin belirleyeceği usul çerçevesinde hazırlanacak yol programlarının Nafia, Dâhiliye, Ticaret Vekâletleri ve Erkânı Harbiyeyi Umumiye Riyaseti temsilcilerinden oluşan bir komisyon tarafından incelenip onaylanmasını müteakip yürürlüğe girmesi ilkesi benimsenmiştir.<sup>164</sup>

Ayrıca kanun layihasına ilişkin Dâhiliye Vekâleti mazbatasında yolların nevi ve şekilleri ne olursa olsun yapılmasını ve idamesini temin edecek en büyük unsurun vilayetler olduğu kaydedilmiştir.<sup>165</sup> Buradan da anlaşılacağı üzere yol işlerinin sorumlusu olarak vilayetler belirlenmiştir. Tercih edilen yeni yaklaşım o zamana kadar nispeten iyi giden yol işlerini büyük ölçüde sekteye uğratmış, bütün yol işlerinin vilayetlere devredilmesi çok büyük gerilemeye sebep olmuştur.<sup>166</sup>

Dikkat çekici bir husus da Kanun hakkındaki Meclis genel kurul görüşmelerinde hiçbir milletvekili tarafından söz alınmamış olmasıdır.<sup>167</sup> Oysa yollara ilişkin daha önce çıkarılan yasalara dair görüşmelerde devlet ve vilayet yollarının birleşmesine karşı ciddi fikirler beyan edilmiştir. 1131 sayılı Kanun görüşmelerindeki sessizlikte dönemin siyasi konjonktürün etkili olduğu değerlendirilmektedir. Zira İzmir Suikast Davası sonrasında Meclis’e olan ilgi ciddi manada azalmıştır.<sup>168</sup> Kanun’un yürürlüğe girmesiyle 542 sayılı Kanunu’nun, 1131 sayılı Kanun’a muhalif ahkâmı yürürlükten kaldırılmıştır.<sup>169</sup>

542 sayılı Kanun ile az çok yol köprü işleri meydana getirilse de işlerin bir merkezden idare edilmemesi ve belli bir amaca yönelik olmaması, dağınık halde inşa edilmiş yolların tamiri bile yapılamazken yeni inşa faaliyetlerine başlanması, çalışma kuvvetlerinin küçük parçalara ayrılması zorunluluğu, birbirinden bağımsız ve dağınık birçok yol girişiminin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu sebeplerden ötürü, Cumhuriyet Dönemi’ne miras kalan yol

<sup>163</sup> 22 Haziran 1927 tarih ve 1131 sayılı Devlet ve Vilâyet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun. Resmi Ceride, Numara: 629, 10 Temmuz 1927, s. 2832-2833; Kanunlar Dergisi, C. 5, s. 519-520.

<sup>164</sup> Devlet ve Vilâyet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun Layihası Esbabı Mucibesi. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.6.1927, Devre 2, C. 33, İçtima: 79, s. 427.

<sup>165</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.6.1927, Devre 2, C. 33, İçtima: 79, s. 428.

<sup>166</sup> Mersinli, “Yol Mühendisliğinin”, 4.

<sup>167</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.6.1927, Devre 2, C. 33, İçtima: 79, s. 435-436.

<sup>168</sup> Ömer Mete, *Anılarda Tahrir-i Sükûn Dönemi Uygulamaları (1925-1929)*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 2014, 178.

<sup>169</sup> 1131 sayılı Kanun’un 7. maddesi. Kanunlar Dergisi, C. 5, s. 520.

ihtiyaçları, tüm çalışmalara rağmen karşılanamamış, çok miktarda emek ve para boşa gitmiştir.<sup>170</sup>

Zikredilen aksaklıkların giderilmesi maksadıyla 1929 yılında kabul edilen 1525 sayılı Kanun<sup>171</sup> ile geçmişten alınan tecrübelerden yola çıkılarak, memleketin her tarafını şoselerle örölmüş bir ağ ile kaplamak, bunu yaparken de en son teknolojik gelişmelerden faydalanarak tek bir merkezden idareyi sağlayacak bir yapı hedeflenmiştir. Diğer yandan toplamda 21.000 km şose ihtiyacı bulunduğu ve bunun da kabaca 232 milyon liraya mal olacağı hesap edilmiş, bunların hepsine aynı anda başlanamayacağı değerlendirilerek bir sıralama yapma mecburiyeti göz önünde bulundurulmuştur. Ayrıca yollar yapılırken sadece hayvanların kullanacağı tarzda değil, gelişmiş motorlu vasıtaların da bunlardan rahatlıkla istifade edebileceği tarzda ve uzun ömürlü olacak şekilde inşası düşünülmüştür. Aynı zamanda inşa edilmiş yolların işlerliğini sağlamak masadıyla düzenli bir bakım sisteminin kurulması da planlanmıştır. Farklı bir yöne dikkat çeken Nafia Encümeni mazbatasında bu kanunun diğerlerinden en önemli farkı olarak her şeyi kanun çerçevesi içine alması ve idareimaslahatçılığa yer bırakmaması dile getirilmiştir.<sup>172</sup>

Bu Kanun doğrultusunda Nafia Vekâleti tarafından 3.594 km'lik bir milli şoseler şebekesinin tespit edildiğini ifade eden Orhan Mersinli'ye göre, mezkûr düzenleme ile yeni yol yapımı ve bunların bakımı için toplanan gelirlerin %50'si Nafia Vekâletine, %50'si de vilayetlere tahsis edilmiştir. Bundan başka vilayetler tarafından 3'er yıllık yol programları hazırlanarak Nafia Vekâletince tasdik edilmesi usulü getirilmiştir.<sup>173</sup> 1525 sayılı Kanun'un diğer bir özelliği de yol çalışmaları kapsamında temel teşkil eden bir kanun olmasıdır.<sup>174</sup> Ayrıca 1525 Sayılı Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle 542 ve 1131 sayılı Kanun'lar yürürlükten kaldırılmıştır.<sup>175</sup>

Yol vergisinin yol harcamalarında kullanılması prensibi hakkında neredeyse fikir birliği olmasına rağmen, icrada maalesef bu ilkeye bağlı kalmak mümkün olmamıştır. Mesela 1928

<sup>170</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 2.6.1929, Devre 3, C. 12, İçtima: 75'e ekli 233 numaralı Şose ve köprüler hakkında 1/431 numaralı kanun lâyihası ve Nafia, Dâhiliye ve Bütçe Encümenleri mazbataları, s. 2.

<sup>171</sup> 10 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu. Resmî Gazete, Sayı: 1214, 12 Haziran 1929, s. 7523-7527; Kanunlar Dergisi, C. 7, s. 962-966; Meclis görüşmelerinde kanun layihasının esasına yönelik bir değişiklik olmamış esbabı mucibenin ruhunu yansıtan Kanun yasalaşmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 2.6.1929, Devre 3, C. 12, İçtima: 75, s. 249-256.

<sup>172</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 2.6.1929, Devre 3, C. 12, İçtima: 75'e ekli 233 numaralı Şose ve köprüler hakkında 1/431 numaralı kanun lâyihası ve Nafia, Dâhiliye ve Bütçe Encümenleri mazbataları, s. 2-6.

<sup>173</sup> Mersinli, "Yol Mühendisliğinin", 4.

<sup>174</sup> *Karayolları Tarihi*, Ankara: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, 2007, 80-81; Bu Kanun'a göre Nafia Vekâletine verilen görevlerin, 2443 sayılı Kanun'a göre ihdas edilen Şoseler, Köprüler ve Binalar Reisliği tarafından ifa edilmesi hükme bağlanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.5.1934, Dönem: 4, C. 22, İçtima: 57'ye ekli 164 numaralı Nafia vekâleti merkez ve taşra teşkilâtı hakkında 1/979 numaralı kanun lâyihası ve Bütçe ve Nafia encümenleri mazbataları, s. 2-3.

<sup>175</sup> Kanun'un 27. maddesi. Kanunlar Dergisi, C. 7, s. 965.



ve 1929 yılları için vilayet özel bütçeleri ile yürütülen maarif hizmetlerinin devamının sağlanabilmesi amacıyla hükümet tarafından 51 vilayetin yol vergisinden pay alınması karara bağlanmıştır. 1930 yılında bahse konu bütçelerde bir iyileşme görülmediği gibi, yol vergisinden maarife pay ayırma yaklaşımının tüm vilayetleri kapsayacak şekilde genişletilmesi uygun görülmüştür.<sup>176</sup> İşte bu maksatla 1930'da 1618 sayılı Kanun<sup>177</sup> çıkarılmıştır. Faaliyete geçirilen düzenleme neticesinde vilayetlerin yapacağı ve bakımını üstleneceği yol işleri sekteye uğramıştır.

Bir yandan yol vergisinin bir kısmı maksadı dışında sarf edilirken diğer yandan 1525 sayılı Kanun uyarınca tespit edilen 8 lira nakit veya 10 günlük bedeni çalışma yükümlülüğü mükelleflere ağır gelmeye başlamıştır.<sup>178</sup> Öte yandan vilayetlere tahsis edilen %50'lik kısım ihtiyaçları karşılamaya yetmemiştir. Bu nedenle 1931 yılında çıkarılan 1882 sayılı Kanun<sup>179</sup> vasıtasıyla, nakit verginin 4 liraya, bedeni çalışma yükümlülüğünün ise 8 güne indirilmesi ayrıca Nafia Vekâletinin payının %50'den %15'e düşürülmesine karşın vilayetlerin payının %50'den %85'e çıkarılması hedeflenmiştir.<sup>180</sup> Ancak uygulamada vilayetlere ayrılan %85'lik kısmın çok az bir bölümü yollar için tahsis edilmiştir. Bununla birlikte Nafia Vekâleti de kendisine ayrılan %15'lik gelirle yol işlerine hız verememiş, sonuçta yol işleri duraklama dönemine girmiştir.<sup>181</sup>

Yol konusunda gelecekte ortaya çıkabilecek olumsuzlukları sezdiği anlaşılan dönemin Nafia Encümeni Reisi Etem Bey<sup>182</sup> 1525 sayılı Kanun ile hedeflenen gaye ve elde edilmeye

<sup>176</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 3.5.1930, Devre 3, C. 19, İçtima: 55'e ekli 141 numaralı Yol Mükelleflerinden Alınacak Maarif Vergisi Hakkında 1/596 Numaralı Kanun Lâyihası ve Dâhiliye, Maliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, s. 1.

<sup>177</sup> 19 Mayıs 1930 tarih ve 1618 sayılı Yol Mükellefiyetinden Alınacak Maarif Vergisi Hakkında Kanun. Resmî Gazete, Sayı: 1499, 21 Mayıs 1930, s. 8936; Kanunlar Dergisi, C. 8, s. 271.

<sup>178</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.7.1931, Devre 4, C. 3, İçtima: 35'e ekli 89 numaralı Şose ve Köprüler Kanununun Bazı Maddelerinin Tadili Hakkında 1/155 Numaralı Kanun Lâyihası ve Nafia ve Dâhiliye Encümenleri Mazbataları, s. 1; Aslında bu yükümlülük daha da artırılmıştır. Konuya dair dönemin TBMM Nafia Encümeni Reisi Etem Bey'in: "Meclisi umumiler tuttular, hakkımız vardır diye 8 lirayı 11 veya 10 liraya çıkardılar. Bir kanun kabul ettik. Maarifin açıklarını temin etmek için amelei mükellefeye üç gün zammettik. Mükellefiyeti naktiye miktarını 14, 15 liraya çıkardık." açıklaması meseleyi aydınlatıcı niteliktedir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.7.1931, Devre 4, C. 3, İçtima: 35, s. 383.

<sup>179</sup> 29 Temmuz 1931 tarih ve 1882 sayılı ve 1525 Numaralı Şose ve Köprüler Kanununun Bazı Maddelerinin Tadili Hakkında Kanun. Resmî Gazete, Sayı: 1862, 02 Ağustos 1931, s. 710; Kanunlar Dergisi, C. 10, s. 379-380.

<sup>180</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.7.1931, Devre 4, C. 3, İçtima: 35'e ekli 89 numaralı Şose ve Köprüler Kanununun Bazı Maddelerinin Tadili Hakkında 1/155 Numaralı Kanun Lâyihası ve Nafia ve Dâhiliye Encümenleri Mazbataları, s. 1.

<sup>181</sup> Mersinli, "Yol Mühendisliğinin", 4.

<sup>182</sup> Ethem Tuncay (Tuncel) 1875'te Torul'da doğmuştur Adana İdâdisi Müdür Yardımcısı, Elaziz, Kastamonu ve Trabzon İdâdisi Müdür Yardımcısı ve Öğretmeni, Vakfikebir, Tirebolu, Çarşamba, Tarsus Kaymakamı, Gelibolu, Kütahya, Antalya, Niğde, Afyonkarahisar, Ertuğrul, Kayseri, Ordu Mutasarrıfı, Afyonkarahisar Valisi, III. Dönem Samsun Milletvekili, Nâfia Encümeni Reisi olarak görev yapmıştır. 14.05.1938'de hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950*, 168.

çalışılan faydaları ihlal ettiği gerekçesiyle Kanun Layihasının 1 ve 2. maddelerine<sup>183</sup> muhalif olduğu yönünde Nafia Encümeni Mazbatasına şerh düşmüştür.<sup>184</sup> Bunun yanı sıra Kanun'a dair Meclis görüşmeleri esnasında da önemli açıklamalarda bulunmuş, gündemde olan değişikliğin 1525 sayılı Kanun'un ruhunu tamamıyla başka bir mecraya sevk ettiğini, yapılmak istenen tadilatla Nafia Vekâletinin iş yapamaz hale getirildiğini belirtmiştir. Buna karşın vilayetlerin de o zaman kadar yapabildiklerinden daha fazla bir iş yapabilecek duruma getirilmediğini ileri sürmüştür. Ona göre 1525 sayılı Kanun'dan mütevellit 7-8 milyon lira kadar para alan Nafia Vekâleti, bahse konu süreçte, 80'den fazla betonarme ve demir köprü inşa etmiş, yol idaresinin teşkilatını genişletmiş, yurtdışından mühendisler getirmiş, 5-10 milyon liralık köprü ve şose projesi tanzim etmiştir. Mevzuubahis düzenleme ile artık bu tarzda proje veya iş yapma imkânı kalmamıştır. Bu nedenle Etem Bey Kanun'a muhalif olduğunu ifade etmiştir.<sup>185</sup>

1882 sayılı Kanun'un meriyetini müteakip 1525 sayılı Kanun'un muhalif ahkâmı ile 1618 sayılı Kanun ilga edilmiştir.<sup>186</sup> 1525 sayılı Kanun, 1931'de değişikliğe uğraması sonrasında 1950 yılına kadar yürürlükte kalmıştır.<sup>187</sup> Aynı zamanda 1525 sayılı Kanun'a istinaden inşaat için gelecek yıllara geçici taahhüde girişilmesi hakkında çeşitli defalar kanun çıkarılmıştır.<sup>188</sup>

İzah edilen gelişmeler neticesinde etkin bir karayolu ağının kurulamamasından kaynaklanan sorunlar 1930'lu yılların son döneminde devletin üst düzey yöneticileri tarafından yüksek sesle dillendirilmeye başlanmıştır. 1937 yılına gelindiğinde mevcut uzunluğu 38.000 km olan karayollarının belli önceliklere dayanarak 22.000 km'lik bir ağ

<sup>183</sup> 1. madde bedelin 4 liraya düşürülmesi, 2. Madde ise Nafia Vekaleti payının %15'e indirilmesine dairdir. Kanunlar Dergisi, C. 10, s. 379.

<sup>184</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.7.1931, Devre 4, C. 3, İçtima: 35'e ekli 89 numaralı Şose ve Köprüler Kanununun Bazı Maddelerinin Tadili Hakkında 1/155 Numaralı Kanun Lâyihası ve Nafia ve Dâhiliye Encümenleri Mazbataları, s. 3.

<sup>185</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.7.1931, Devre 4, C. 3, İçtima: 35, s. 382.

<sup>186</sup> Kanun'un 6. maddesi. Kanunlar Dergisi, C. 10, s. 379.

<sup>187</sup> *Nafia Nezareti'nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na*, 22; her ne kadar böyle olduğu belirtilse de bahsedilenin haricinde tespit edebildiğimiz kadarıyla 4427 ve 4751 sayılı Kanun'lar ile en az iki defa değişiklik olmuştur.

<sup>188</sup> 1688 sayılı Yapılacak Köprüler ve Şoseler İçin Nafia Vekâletince Taahhüdat İcrasına Dair Kanun ile 1930-1942, 4251 sayılı (10 Haziran 1942) Şose ve Köprüler İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhüde Girişilmesi Hakkında Kanun ile 1943-1952 yılları arasına dair düzenleme yapılmıştır. Ancak 4251 sayılı kanun 5128 sayılı (4 Eylül 1947) Şose ve Köprüler Yapımı İçin Gelecek Yıllara, Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkında Kanun ile kaldırılmıştır. 5128 sayılı Kanun da 5416 sayılı (2 Haziran 1949) Şose ve Köprüler yapımı için Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkında Kanun ile yürürlükten kaldırılmıştır. 5416 sayılı Kanun'la yıllık ödeme miktarı 2.500.000 lirayı geçmemek üzere 125.000.000 liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişmeye Bayındırlık Bakanı yetkili kılınmıştır. Bu kapsamdaki yüklenmelerin 1525, 1882 ve 4427 sayılı Kanun'lar gereğince elde edilecek paralardan karşılanmasına dair hüküm de Kanun'da yer almıştır.

haline getirilmesi gündeme gelmiştir.<sup>189</sup> Toplam 175 milyon lira kaynak gerektiren bu yol programının uygulanmasına 1938’de başlanmış ne var ki İkinci Dünya Savaşı sebebiyle buna devam etmek mümkün olmamıştır.<sup>190</sup>

Her ne kadar Türkiye savaşa dahil olmasa da savaştan ileri gelen hayat pahalılığı nedeniyle mevcut gelirlerle yolların bakımının yapılması imkânsız hale gelmiştir. Bu nedenle 1882 sayılı Kanun ile düşürülen yol vergisinin miktarının artırılması bir mecburiyet olarak ortaya çıkmıştır.<sup>191</sup> Bahsedilen amaçla 1943’te yol vergisinin nakden ödenen kısmına bir misli zam yapan 4427 sayılı Kanun çıkarılmıştır.<sup>192</sup> Bu sayede 4 liradan 8 liraya çıkan yol vergisi, iller tarafından amacı doğrultusunda kullanılmadığı için 1945 yılında mevzubahis Kanun’un uygulanmasına son verilerek vergi tekrardan 4 liraya düşürülmüştür.<sup>193</sup> Diğer yandan bütçe yılının ocak ayının birinci gününden başlaması esasının uygulamaya koyulması nedeniyle yasalaşan 4751 sayılı Kanun’la<sup>194</sup> ayrıca yol vergisinin taksit zamanları söz konusu ilke ile uyumlu hale getirilmiştir.<sup>195</sup>

### 1.1.2. Hiltis Raporu ve Karayolları Genel Müdürlüğünün Kuruluşu

Savaş yıllarındaki olumsuzluklara rağmen karayolu yetersizliğinden kaynaklanan sorunların çözümü için 1942 yılında, 1943-1952 yıllarını kapsayacak 10 yıllık bir yol programı yapılmış ancak kronik hale gelen kaynak yetersizliği nedeniyle bu planın

<sup>189</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 80-81; Bu kaynakta 23.000 km olarak belirtilen yol ağının 1941-1942 kışında Vecdi Diker ve Hüsnü Okatan’ın 200.000’lik haritada çalışmaları sonucunda oluşturulduğu belirtilmiştir. Samire Akmen, “Sayın Vecdi Diker’in Anısına, Saygı İle...”, *Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Kurucusu Vecdi Diker’in Ardından (1908-1997)*, Haz. Asım Çavuşoğlu, Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998, 148.

<sup>190</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 80-81.

<sup>191</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.4.1943, Devre 7, C. 1, İçtima: 15’e ekli Eskişehir Mebusu İzzet Arukan’ın, Şose ve Köprüler Kanununun Bazı Maddelerinin Tadili Hakkındaki 1882 Sayılı Kanuna Ek Kanun Teklifi ve Nafia ve Dahiliye Encümenleri Mazbataları (2/4), s. 1-2; Kanun’a dair meclis görüşmelerinde, Eskişehir milletvekili İzzet Arukan (1888’de doğmuştur. Hendese-i Mülkiye Mektebi Âlîsi’nden mezun olmuştur. Nafia İşleri, Hicaz Demir Yolu Mühendisi, Tamiratı Müttemadiye Mühendisi Reis Muavini ve Reisi, Hicaz Demir Yolu İşletme İdaresi Başmühendis ve 1. Şube Operatörü, Mühendis Mektebi Muallimi, Ankara-Sivas Demir Yolu İnşaat ve İşletme Müdürü, Devlet Demiryolları İnşaat Umûm Reisi olarak görev yürütmüştür. VI.-VII. Dönem Eskişehir Milletvekilliği yapmış, 04.07.1948’de hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950*, 392.) yolların bakımsızlıktan harabeye döndüğünü ifade etmiştir. Ona göre bunun başlıca sebebi, yol vergisi gelirlerinin sabit kalmasına karşın olağanüstü halden kaynaklanan hayat pahalılığı, malzeme, araç gereç fiyatlarındaki artış nedeniyle mevcut gelirlerin işleri görmek için yetersiz kalmasıdır. Devamında teklifinin yol sorununu külliyen çözemeyeceğini kabul eden Arukan, asıl maksadın hükümetin hazırlamakta olduğu kapsamlı bir ana yol kanuna kadar yolların bakımsızlıktan elden çıkmasının öne geçmek amacı taşıdığını belirtmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.5.1943, Devre 7, C. 2, İçtima: 25, s. 120.

<sup>192</sup> 1 Haziran 1943 tarih ve 4427 sayılı Şose ve Köprüler Kanununa Ek Kanun. Resmî Gazete, Sayı: 5420, 03 Haziran 1943, s. 5217; Kanunlar Dergisi, C. 25, s. 468.

<sup>193</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 82.

<sup>194</sup> 7 Haziran 1945 tarih ve 4751 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu ile Bu Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkındaki 1882 sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. Resmî Gazete, Sayı: 6031, 14 Haziran 1945, s. 8889; Kanunlar Dergisi, C. 27, s. 689-690.

<sup>195</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 6.6.1945, Devre 7, C. 18, İçtima: 70’e ekli 118 numaralı Şose ve Köprüler Kanunu ile Bu Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkındaki 1882 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık İşleri ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/408), s. 1.

uygulanması mümkün olmamıştır. Diğer yandan program düşüncesinden vazgeçilmemiş, 22 Mart 1945'te Vecdi Diker<sup>196</sup> ve Vehbi Ekesan<sup>197</sup> adlı iki mühendis karayolları konusunda inceleme yapmak üzere ABD'ye gönderilmişlerdir. Söz konusu gezi sonrası Diker tarafından kaleme alınan raporun 1946 tarihli yol konferansında önemli etkisi olmuştur.<sup>198</sup>

Yaşanan gelişmeler üzerine ülkede ihtiyaç duyulan yolların kısa bir sürede inşa edilemeyeceği anlaşılarak, ilk etapta önemli addedilen yolların inşası için bir program hazırlanmıştır.<sup>199</sup> Bu kapsamda 1946 yılında Türkiye'nin sahip olduğu 43.000 km'yi bulan yol ağının 20.000 km'lik bölümünün 15 yıl içerisinde 3 sınıfa<sup>200</sup> ayrılarak inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>201</sup> Ancak bu program o dönem muhalefette olan Adnan Menderes<sup>202</sup> tarafından 15 yıllık toplam maliyetin 4 milyar liraya ulaşacağı gerekçesi ile eleştirilmiştir. Gerçekten de Osmanlı Dönemi'nden itibaren kronik sorun olarak varlığını koruyan ödenek yetersizliği söz konusu programın önünde en büyük engel olarak kendini göstermiştir.<sup>203</sup> Benzer şekilde DP'nin ilk Bayındırlık Bakanı Fahri Belen de yaptığı bir açıklamada 1946 yılına kadar şoselerin ihmal edildiğini, 1946 sonrasında yeniden ele alınmış olmasına rağmen istenilen seviyeye ulaşılmadığını, 1950'ye kadar yapılan nafia işlerinin cılız olmasının altında yatan nedenin plan programsız icraat olduğunu, mevcut programların da siyaset nedeniyle aksadığını vurgulamıştır.<sup>204</sup> Bahsedilen sıkıntıların aşılmasında, 1945 ve 1947 yıllarında Vecdi Diker'in ABD'de gerçekleştirdiği temas ve incelemelerin de etkisiyle Amerikan yardımlarından faydalanılabilmesi ve ABD Federal Yollar İdaresi ile iş birliğinin önünün

---

<sup>196</sup> Vecdi Diker, 1908 yılında İstanbul'da doğmuştur. 1935 yılında Amerika Missouri Üniversitesinden Yüksek Mühendis olarak mezun olmuş, 1937 yılında Nafia Vekaleti Şose Köprüler Reisliğinde göreve başlamıştır. Bakım ve Makine Fen Heyeti Müdürlüğü görevinin ardından Köprüler Reis Muaviniğine atanarak, 1948 yılında Şose Köprüler Reisi olmuştur. 1 Mart 1950 tarihinde yürürlüğe giren Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş Yasası ile ilk Karayolları Genel Müdürü olarak atanan Diker, 1951'de bu görevden ayrılmıştır. *Karayolları Genel Müdürlüğü Yöneticiler Albümü*, 29; 14 Temmuz 1997'de hayatını kaybetmiştir. Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 135.

<sup>197</sup> Vehbi Ekesan, Vecdi Diker'in kendisi ile beraber bir makine mühendisinin de gelmesini istemesi üzerine heyete dahil olan makine mühendisidir. Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 73.

<sup>198</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 114-115; ABD'ye gönderilmesinde ABD'deki çalışmalar konusunda verdikleri konferansların etkili olduğunu ve konuyu araştırması için gönderildiği beliren Diker, raporun Meclis'e verildiğini ve beğenildiği ifade etmiştir. Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 73.

<sup>199</sup> As, *Cumhuriyet Dönemi*, 267.

<sup>200</sup> Bu sınıflar: a. platformu 9, şosesi 6 m; b. platformu 8, şosesi 5 m, Platformu 7, şosesi 4 m olarak tespit edilmiştir. *BCA Fon: 30-10-0-0, Kutu: 156, Gömlek: 95, Sıra: 17, s. 1.*

<sup>201</sup> *BCA Fon: 30-10-0-0, Kutu: 156, Gömlek: 95, Sıra: 17.*

<sup>202</sup> Adnan Menderes 1899'da İzmir'de dünyaya gelmiştir. Ankara Hukuk Fakültesini bitirmiştir. Çiftçilikle iştigal etmiştir. Teğmen, İnzibat Subayı, Menderes Bölgesi Komutan Yaveri, 74. Alay Komutan Yaveri, olarak görev yapmıştır. Aydın Ticaret Odası Üyesi ve Ziraat Odası Başkanlığı görevlerini yürütmüştür. Demokrat Parti Kurucularından birisidir. IV., V., VI. ve VII. Dönem Aydın, VIII. Dönem Kütahya, IX., X. ve XI. Dönem İstanbul Milletvekili olmuştur. Parlamentolar Türk Grubu Kurucu Üyesi görevini yürütmüştür. 19., 20., 21., 22. ve 23. Hükümet Başbakanlığı görevini ifa etmiş, 17.09.1961'de hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 723.

<sup>203</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 87-88.

<sup>204</sup> *Milliyet*, 09 Eylül 1950.

açılması etkili olmuştur.<sup>205</sup> Bu gelişmeler, ulaşımda karayolu ağırlıklı politikalara geçişin DP ile anılmasına rağmen aslında 1947 yılından itibaren gerçekleştiğini göstermektedir. Zira demiryolu hatlarının inşası büyük ölçüde tamamlanmış, bu hatları sahil ve limanlara bağlayacak karayolları yapımı belli bir programa bağlanmıştır. Ancak planın icrası mümkün olmamıştır.<sup>206</sup>

Genel kanının aksine başlangıçta Amerikan yardımlarının karayollarına da tahsis edilmesi gündeme gelmemiştir. Amerikan heyetleri tarafından 1947 yılı içerisinde Türkiye'ye yapılan tetkik gezilerindeki tespitler, ilave olarak Vecdi Diker başkanlığındaki bir heyetin ABD'ye gönderilmesi yoluyla gerçekleştirilen ikna faaliyetleri sonucunda karayollarına ödenek verilmesine ilişkin olumlu hava yaratılmıştır. ABD tarafından ödenek ayrılmasıyla birlikte Türkiye'de karayolları alanından faaliyetler hız kazanmıştır.<sup>207</sup> Diker, bu geziye askerlerle birlikte gittiklerini, ancak askerlerin farklı bir düşünce içerisinde olmasına karşın kendisinin Amerika'daki gibi bir yol teşkilatı kurmak niyetinde olduğunu, uzun mücadele sonucunda Amerikan Yol Teşkilatı ile anlaşmaya vardıklarını söylemiştir.<sup>208</sup> Sürecin olumlu seyretmesinde Türkiye'ye gelen ve Oliver heyeti olarak adlandırılan heyetçe karayollarına ihtiyaç olduğuna dair verilen rapor ve söz konusu heyette yer alan Herbert J. Cummings'in desteğinin etkisi olmuştur.<sup>209</sup> Ayrıca Diker'in çalışmaları, Türkiye'de yol yapım çalışmalarının askeri bir idare yerine bir karayolu teşkilatı ile gerçekleşmesine önemli ölçüde katkıda bulunmuştur.<sup>210</sup>

Karayolları yapımında Türkiye'de danışmanlık yapacak ABD'li teknik uzmanları görevlendirme yetkisi, ABD Dışişleri Bakanlığının 9857 sayılı yürütme kararı ile ABD

---

<sup>205</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 43.

<sup>206</sup> Süha Ünsal ve Vahap Candan. "II Dünya Savaşı Sonrası ve Demokrat Parti Dönemi", *Nafia Türkiye'nin İnşa Tarihi*. Ankara: Demircioğlu Matbaacılık, 2015, 104.

<sup>207</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 117-119.

<sup>208</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 75-76.

<sup>209</sup> As, *Cumhuriyet Dönemi*, 274.

<sup>210</sup> Hüsnü Baki, "Vecdi Diker'in Hatırasına Saygı", *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*, Haz. Asım Çavuşoğlu, Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 159; benzer şekilde Vecdi Diker'e göre Marshall yardımlarından tahsis edilen 5 milyon dolar ile bazı askeri yolların yapılması hedeflenmiştir. Ancak kendisi yol işinin askeri kapsamda kalmasını istememiş, Türkiye'de ABD'deki gibi bir yol teşkilatı oluşturulması için çaba sarf etmiştir. Nitekim bu başarılar, teşkilat kurma işi Amerikan Milli Müdafaasından Amerikan Yollar İdaresine kaydırılmıştır. Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 119; Cummings, Türk Hükümeti tarafından demiryolu faaliyetinin gelişimini incelemek üzere Türkiye'ye davet edilen Amerikalı demiryolu uzmanlarının, Türkiye'de yeni demiryolu inşasına taraftar olmadıklarını açıklamıştır. Cummings'in açıklamalarına göre, Türkiye'ye gelen ilk Amerikan Yardım Heyetinin 1947 Haziran ayında verdiği raporla Türkiye'de karayollarının elverişsiz olduğu, yapılacak 100 milyon dolarlık askeri yardımdan 5 milyon dolarının karayolları ihtiyaçları için tahsis edilmesi ileri sürülmüştür. Sonuçta Türk Genelkurmayından bir kısım subay ve bazı bakanlık yetkilileri Türkiye'nin yol işlerini düzene koymak ve hızlandırmak için gelişmeleri fırsat olarak kullanmışlar ve uzun vadeli bir yol programının oluşumuna zemin hazırlamışlardır. İşte Türkiye'deki Amerikan Yollar Misyonu bu gelişmeler üzerine Türk hükümetinin daveti üzerine kurulmuştur. Cummings, Herbert J. "Türkiye'nin Karayolları Programı Geçici Bir İktisadi Tahlil", Çev. E. Tummel. *Karayolları Bülteni*. 2/14 (Aralık 1951): 8-9.

Federal Yol Teşkilatına verilmiştir. Bu kapsamda Amerikan Federal Yollar Teşkilatı Genel Müdür Yardımcısı M.G.Hilts başkanlığında bir heyet görevlendirilmiştir. “*Amerikan Yol Misyonu*” olarak isimlendirilen heyetin görevi, yeni bir karayolu kanun tasarısı hazırlamak, Amerikan menşeli yol yapım makineleri konusunda Türk personeli eğitmek ve Türk yetkililerle birlikte yol yapım işini planlayarak denetlemek olarak belirlenmiştir.<sup>211</sup> Türkiye’ye 01 Aralık 1947’de gelen heyet,<sup>212</sup> araştırma ve incelemeler sonucunda hazırladığı ve daha sonra “*Hilts Raporu*” olarak anılan raporu Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık Bakanlığına sunmuştur.<sup>213</sup>

Bu heyetin varlık nedeni ve görevi konusunda Türkiye içinde farklı platformlarda çeşitli tartışmalar yaşanmıştır. Söz konusu tartışmalar sadece Türkiye ile sınırlı kalmamış, Amerikalılar arasında da bazı anlaşmazlıklar meydana gelmiştir. Marshall yardımlarına ilişkin son sözün misyon şefi olarak ABD büyükelçisinde olması bir prensip olarak benimsenmiş olsa da “*Amerikan Yol Misyonu*” yollar konusunda yetkinin kendilerinde olması noktasında ısrarcı olmuştur. Ancak dönemin ABD Büyükelçisi Russel Dorr, bahsedilen yaklaşımların, öncelikler ve mezkûr yardımlar ile temin edilen makinelerin istenilen yollarda kullanılmasını sekteye uğrattığını ABD Hükümeti nezdinde dile getirmiştir. Sonuçta ABD’lilerin Türkler karşısında birlik halinde olmalarını önemli gören ABD Hükümeti, teknik konularda “*Amerikan Yol Misyonu*”na son söz hakkı verirken, önceliklerin belirlenmesi ve ECA<sup>214</sup> fonlarında temin edilen makinelerin nerede ve nasıl kullanılacağı konusunda ise Büyükelçiliğin yetkili olmasına karar vermiştir. Bu gelişmeler ECA’nın, kendi sağladığı fonlarla temin edilen makinelerin kullanım şeklini sıkı bir şekilde takip ettiğini göstermektedir.<sup>215</sup>

<sup>211</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 123; Vecdi Diker bir söyleşide, söz konusu heyetin görevlendirilmesine ilişkin o dönem Amerikan Federal Yollar Teşkilatı Genel Başkanı olan Mc Donald ile görüşmesini aktarmıştır. Devamında Diker, görevlendirilecek heyete daha önceden çok iyi tanıdığı bir profesörün dahil olmasını istediğini, ancak Mc Donald’ın: “*Bu senin istediğin adam mühendistir. Biraz dik kafalıdır. Sana daha uysal bir adam bulacağım.*” diyerek Hilts’i görevlendirdiğini anlatmıştır. Devamında Türkiye’ye hareketinden önce Hilts’le birlikte 29 Kasım 1947 tarihli New York La Guardia Havaalanı’nda çekilmiş bir fotoğrafı paylaşmıştır. Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü’nün*, 118-119.

<sup>212</sup> *Cumhuriyet*, 02 Aralık 1947.

<sup>213</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, 1973, 40; “*Türkiye’nin Yol Durumu*” adlı rapor, 26 Şubat 1948’de dönemin Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek’e sunulmuştur. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 127.

<sup>214</sup> ECA (Economic Cooperation Act-İktisadi İş birliği Kanunu) İkinci Dünya Savaşı sonrasında ekonomik ve sosyal bağlamda tükenmiş halde olan Avrupa’nın kalkınması için 1948 yılında ABD tarafından çıkarılan dört yıl süreli bir kanundur. Mehmet Gönübol vd., *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973)*, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 4. Baskı, 1977, 229; “*ECA’nın oluşturulmasındaki temel amaç ise, Marshall Planı’nın uygulanmasının, merkezi olarak denetlenmesinin yanında, yardım kapsamındaki ülkeler ile ABD arasındaki ilişkilerin düzenlenmesidir.*” Tolga Tören, *Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı: Türkiye Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, 45-46.

<sup>215</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 124-126.

Bahsedilenlere ilave olarak raporda dikkat çeken bir husus da yol yapım taahhütlerinde ABD menşeli firmaların rol alması noktasındaki istektir.<sup>216</sup> Nitekim 1949 Kasım'ındaki gezisini müteakip, Türkiye ile yol konusundaki iş birliğinin amacı olarak her mevsim geçide müsait mümkün olduğu kadar uzun bir yol şebekesini hayata geçirmek olarak açıklayan Hilts, Marshall yardımları kapsamında Türkiye'ye yapılan yardımlarla sağlanan makinelerin kademeli inşaat işlerinde kullanılacağını aktarmıştır. Açıklamanın devamında Marshall yardımları ile madenlerin kullanıma açılması için gereken şube yollarının inşa edileceği de belirtilmiştir. Bu yaklaşım akla Osmanlı Dönemi'nde verilen demiryolu imtiyazlarını çağrıştırmakla birlikte, ABD'nin dünya kaynaklarını uluslararası kullanıma açma konusundaki politikalarını göstermesi bakımından anlamlıdır.<sup>217</sup> Ayrıca ABD'nin yukarıda açıklanan tartışmalar çerçevesinde sergilemiş olduğu ısrarlı tavrın sebebine ilişkin de fikir vermektedir.

Hilts Raporu'nda yer alan tavsiyeler: “Teşkilat”, “Finansman”, “Yol ihtiyacı”, “Plânlaştırma ve programlaştırma”, Etüd ve plânlar”, Murakabe ve malzeme”, “Mühendislik standartları” ve “Muhasebe” olmak üzere sekiz bölüm halinde düzenlenmiştir.<sup>218</sup> Hilts'i “Milletlerarası şöhreti haiz bulunan” birisi olarak niteleyen Vecdi Diker, Amerikalı heyetçe takdim edilen “Hilts Raporu”un aslında büyük ölçüde kendileri tarafından hazırlandığını ifade etmiştir.<sup>219</sup> Raporu önemli kılan başka bir özellik de Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşunu sağlayacak kanun tasarısının hazırlanmasında esas itibariyle bu raporda açıklanan tavsiyelerin göz önünde bulundurulmuş olmasıdır.<sup>220</sup>

Hilts Raporu'nda belirtilen hususlar çerçevesinde, 1948 yılı itibariyle ülkenin iktisadi, askeri ve sosyal ihtiyaçları göz önünde bulundurularak 23 bin km uzunluğunda bir devlet yolu ağı tespit edilmiştir. ABD Federal yol Teşkilatı ile Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık Bakanlığı arasında belirlenen koşulları tespit eden “Karayolları Islah ve Yapım Anlaşması” 20 Nisan 1948 yılında imzalanmıştır. Bu anlaşma ile 3'er yıllık periyotlar halinde 9 yıllık bir yol programı oluşturulmuş, anlaşma 08 Ağustos 1948 yılında uygulanmaya başlanmıştır. Anlaşmaya göre birinci 3 yıllık periyotta ele alınması planlanan 6.395 km uzunluğunki

<sup>216</sup> Murat Yıldız, “1945-1960 Dönemi Hazırlanan Yabancı Raporların Türk Sanayi Politikalarına Etkileri”, *Turkish Studies*. 12/31 (2017), 310, doi.org/10.7827/TurkishStudies.12798, Erişim 26.03.2023.

<sup>217</sup> As, *Cumhuriyet Dönemi*, 286-287.

<sup>218</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37'ye ek Sıra No:148, Yollar Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/565), s. 2-3; As, *Cumhuriyet Dönemi*, 283; bu resmi yayında rapor 10 bölüm halinde verilmişken içeriğinde de bazı farklılıklar mevcuttur. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 45-47.

<sup>219</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 76.

<sup>220</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37'ye ek Sıra No:148, Yollar Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/565), s. 3.

şebekenin önemli yerleşim merkezleri ile coğrafi merkezleri birbirine bağlanması öngörülmüştür. İkinci 3 yıllık periyotta ele alınması planlanan şebeke 7.011 km uzunluğunda olmakla birlikte birinci şebekeyi etkin hale getirecek ve en az o kadar önemli olan yollardır. 7.349 km uzunluğundaki üçüncü şebeke ise ülkenin her yerine ulaşımı mümkün kılacak bir yapıya sahipken, bu yollara ek olarak özel ödenekle yapılan 983 km uzunluğundaki İskenderun-Erzurum yolu plana dahil edilmiştir.<sup>221</sup> Devlet yollarının standartları: platform genişliği 9 m, kaplama genişliği 6 m, asgari yarıçap 100 m, azami meyil %7 olarak saptanmıştır.<sup>222</sup>

Buna karşın savunma bakımından doğuda ve batıda hududa giden yollar ile Akdeniz ve Karadeniz'i İç Anadolu'ya bağlayacak yollar ilk etapta tasarlanan devlet yollarına dahil edilmemiştir.<sup>223</sup> Mesela, askeri yetkililer yol programından ziyade yalnızca İskenderun-Erzurum güzergahı gibi askeri yardım için ihtiyaç duyulan yolların yapılmasını istemişlerdir. Hatta askerlere göre Türkiye'nin yetersiz ekonomik imkanları nedeniyle ülke çapında bir yol şebekesinin oluşturulması mümkün değil, üstelik gereksizdir.<sup>224</sup> Konuya değinen Vecdi Diker bir söyleşide askerlere bu yol şebekesini kabul ettirmekte hayli zorlandıklarını belirtmiştir. Diker, askerlerin: *"Rus sınırına yol yapıyorsunuz... öyle olursa biz bu memleketi müdafaa edemeyiz"* dediklerini, buna karşın kendilerinin de: *"Biz yol yapmazsak, memleketi kalkındırmazsak, geliştirmezsek, memlekette hayat kalmaz"* diye cevap verdiklerini aktarmıştır. Sonuçta mevcut programın askerlerin de işine yaracağı yolundaki ikna çalışmaları netice vermiş ve askerler kabul etmişlerdir.<sup>225</sup> Yaşananlarda, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Kars ve Ardahan'ın Sovyetler Birliği'ne bırakılması kapsamındaki baskılar ve bunlar karşısında, tek başına bile olsa muhtemel bir Sovyet saldırısına karşı koyacağını tüm dünyaya ilan eden Türkiye'nin haklı kaygısının etkili olduğu belirtilmelidir.<sup>226</sup> Sonuç olarak 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanununa istinaden hazırlanan 9 yıllık programda belirtilen 23 bin

---

<sup>221</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 128-133; "9 Yıllık Devlet Yolu Programı" 08 Mayıs 1947 tarihinde onaylanan Türk-Yunan Yardım Programı (Truman Doktrini) ve 13 Mart 1948'de ABD Parlamentosunda kabul edilen Marshall Planı kapsamında sağlanan yardımların meydana getirdiği imkanlara dayanarak ortaya çıkmıştır. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 116.

<sup>222</sup> *Milliyet*, 08 Kasım 1950.

<sup>223</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 43.

<sup>224</sup> Fazıl Amal, "Vecdi Diker, İdeal, Düşünce, Meslektaşlık ve Saygıya Dayanan Bir Tanışıklık", *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*, Haz. Asım Çavuşoğlu, Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 154.

<sup>225</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 76-77.

<sup>226</sup> Gönlübol, *Olaylarla Türk Dış Politikası*, 201.



kilometrelik yolun dört mevsim geçiş sağlayacak hale getirilmesi amacıyla icraata başlanmıştır.<sup>227</sup>

Karayolları açısından gerçekleşen bu girişim olumlu tepkiler almıştır. Örneğin Kemal Cündübeyoğlu, 1948 yılını halkın yol hakkındaki şikayetlerinin iktidar tarafından dikkate alınması münasebetiyle “*hayırlı bir yıl*” olarak nitelemiştir. Cündübeyoğlu devamında o tarihten sonra yine yol konusunda yürütülen icraatları ümit verici bulduğunu ifade etmiştir.<sup>228</sup> Öte yandan, İkinci Dünya Savaşı sonrasında meydana gelen Türk Amerikan iş birliğinin en faydalı yanının yol yapım ve bakım konularında kendini gösterdiğini belirten Nihat Erim, dokuz yıllık yol programının, yol işlerinin gerçekçi ve programlı yürütülebilmesi gayesiyle hazırlandığını kaleme almıştır. Erim’e göre 1949 yılından itibaren uygulamaya koyulan programda geçen üç yılda da iyi neticeler alınmıştır.<sup>229</sup> Cumhuriyetin adını dahi duymayan yurt köşelerinin medeniyete kavuşacak olmasına vurgu yapan Hayri Alpar ise programın bir buçuk milyar liralık maliyetine dikkat çekerek bu sırada Amerikan yardımının imdada yetiştiğini belirtmiştir.<sup>230</sup>

Hakikaten söz konusu yol programının finansmanında Türk-Yunan Yardım Programı ve Marshall yardımlarının katkısı olmuştur. Bahsedilen kaynaklar tüm programın desteklenmesinden ziyade daha çok makine ihtiyacının karşılanması için sarf edilmiştir. Diğer taraftan 1,5 milyar liraya mal olması öngörülen programa yönelik ciddi eleştiriler yöneltilmiştir. Bilhassa tahsis edilen iç ödenekle programın ancak 36 yılda tamamlanabileceği başta gelen tenkit unsurlarından birisi olarak önce çıkmıştır.<sup>231</sup> Finansman hususundaki eleştiriler DP iktidara geldikten sonra da devam etmiştir. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, DP Balıkesir il kongresinde yaptığı konuşmada “*dillere destan*” diye nitelediği 23 bin km uzunluğundaki 9 yıllık yol programının uygulanabilmesinin mümkün olmadığını dile getirmiştir. Zira ona göre söz konusu programın uygulanabilmesi için yaklaşık olarak yıllık 175 milyon liralık bir tahsisatın yol işlerine ayrılması icap etmektedir. Ancak fiilen ayrılan ödenek bunun çok altındadır.<sup>232</sup>

<sup>227</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37’ye ekli 148 sayılı Yollar Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/565), s. 2; Yapılan bu işlerin DP cephesinde nasıl görüldüğüne dair bir değerlendirme:

<sup>228</sup> Kemal Cündübeyoğlu, “Yol Davamızın Bir Veçhesi: İl Yolları”, *Zafer*, 05 Şubat 1951, 1.

<sup>229</sup> Nihat Erim, “Yol Davamız”, *Ulus*, 18 Nisan 1951, 1-2.

<sup>230</sup> Hayri Alpar, “Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım”, *Zafer*, 17 Ekim 1950, 2.

<sup>231</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 139-141.

<sup>232</sup> *Zafer*, 17 Mayıs 1952; karayolları kanun tasarısı görüşmelerinde konuşan Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan bahsedilen 1,5 milyar lira tutarındaki meblağın tüm yolların yeni standarda göre ve asfaltla kaplanması halindeki maliyet olduğunu, oysa o dönem için her mevsimde geçit veren bir şebeke oluşturulmasının hedeflendiğini açıklamıştır. Devamında merhaleli inşaat sisteminin uygulandığını ve başlangıçta yola lüzumundan fazla ödenek tahsis etmeyi planladıklarını belirtmiştir. TBMM Tutanak Dergisi, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 36; Zeytinoğlu’na göre 1949 yılında tahsis edilmesi gereken ödenek miktarı 60 milyon lira olmasına rağmen

Uygulamaya konulan 9 yıllık yol programından başka Anadolu'nun doğusundaki yolların yapımına ilişkin ayrı bir program oluşturulmuştur.<sup>233</sup> Nihat Erim'in<sup>234</sup> “*Doğu İlleri Yol Programı*” diye adlandırdığı program 2. Hasan Saka Hükümeti döneminde, Milli Eğitim, Çalışma ve Bayındırlık Bakanlarının Türkiye doğusuna yaptıkları bir gezi dönüşünde 1948 yılı Eylül ayında Bakanlar Kurulunun kararına istinaden hazırlanmıştır. Toplam uzunluğu 3.740 km olan doğu yollarının 2.475 km'si 9 yıllık programda yer alırken, 1265 km'lik bölümü ise il ve köy yolları statüsünde ve bahse konu program haricindedir.<sup>235</sup> Programın 3 yıl içerisinde tamamlanması öngörülmüştür. Her iki programda ortak olan yolların ilk etapta geçit verecek şekilde yapılması, müteakiben 9 yıllık programa göre sırası geldiğinde geliştirilmesi hedeflenmiştir. Program için 1950 yılında 13 milyon lira ayrıldığını kaleme alan Erim “*doğu-batı farkı yoktur*” denilerek ayrı ödenek usulünün terk edildiğini ifade etmiştir.<sup>236</sup> Sonuç olarak 1949 yılında çalışmalara başlanan program 1951 yılında sonlandırılmış, program kapsamında olup da 9 yıllık devlet yollarına dahil olmayan yol şebekesi 23.000 km'lik yol ağına ilave edilerek devlet yolu ağı 26 Mart 1951 gün ve 3/12760 sayılı bakanlar kurulu kararı ile 24.306 km'ye çıkarılmıştır.<sup>237</sup>

---

CHP hükümeti tarafından bu tahsisatın yapılmaması samimiyetsizliğin bir göstergesidir. Sevilay Özer, *Demokrat Parti'nin Köy ve Köylü Politikaları*, Ankara: Berikan Yayınevi, 2013, 162-163; bu konunun daha sonra Kasım Gülek tarafından gündeme getirilmesi üzerine, bu sefer de Münakalat Vekili Muammer Çavuşoğlu 1949 yılı bütçesinde karayolları için ayrılan meblağa atıfta bulunarak CHP yönetimini bu program konusunda samimiyetsizlikle itham etmiştir. *Zafer*, 03 Temmuz 1955; benzer şekilde bu makalede de eleştirilmiştir. Mümtaz Faik Fenik, “Yol İşinde de Yolsuzdurlar Yola Gelmezler!”, *Zafer*, 09 Eylül 1953, 1-3.

<sup>233</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 145-146.

<sup>234</sup> Nihat Erim (İsmail Nihat ERİM), 1912’de Kandıra’da doğmuştur. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi mezunudur. Paris Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nde Devletler Arası Hukuk alanında Doktora yapmıştır. Anayasa ve Devletler Hukuku alanında Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Profesörüdür, Dışişleri Bakanlığı Hukuk Müşaviri, Avrupa İnsan Hakları Komitesi Üyesi, Ulus Gazetesi Başyazarı, Yeni Ulus ve Halkçı Gazeteleri sahibi olmuştur. VII. (Ara Seçim), VIII., I. (XII), II. (XIII) ve III. (XIV) Dönem Kocaeli Milletvekili, I. (XII) Dönem Dışişleri Komisyonu Başkanı, Avrupa İnsan Hakları komisyonu Türk Üyesi, Birleşmiş Milletler Devletler Hukuk Komisyon Üyesi, Kıbrıs Anayasası Hazırlama Komisyonu Türk Heyeti Başkanı, Lahey Devletler Hukuku Enstitüsü Üyesi, Avrupa Konseyi Danışma Meclisi Türkiye Parlamentosu Temsilcisi ve Başkan Yardımcısı, 17. Hükümet Bayındırlık Bakanı, 18. Hükümet Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı, 33. ve 34. Hükümet Başbakanı olarak görev yapmıştır. 19.07.1980’de hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 936.

<sup>235</sup> Leyla Şen, 9 yıllık program dışında kalan yol şebekesinin uzunluğunu 2500 km olarak vermişken, program haricindeki yol uzunluğunu 1480 km olarak belirtmiştir. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 145-146.

<sup>236</sup> Nihat Erim, “Doğu Bölgesi Yolları”, *Ulus*, 23 Şubat 1952, 1-3; 2. Hasan Saka Hükümeti 10.06.1948-16.01.1949 tarihleri arasında görev yapmıştır. Dönemin Milli Eğitim Bakanı Hasan Tahsin Banguoğlu, Çalışma Bakanı Tahsin Bekir Balta ve Bayındırlık Bakanı İsmail Nihat Erim’dir. İrfan Neziroğlu ve Tuncer Yılmaz (Haz.). *Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri (24 Nisan 1920-22 Mayıs 1950)*, Cilt I, Ankara: TBMM Yayınları, 2013, 587-588.

<sup>237</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 145-146; doğu yolları kapsamındaki ödeneğe dair 1951 yılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Bütçe komisyon raporunda: “Bu yıl bütçesinde, Doğu Anadolu kalkınması için bir ödenek bulunmamaktadır. Alınan izahlara nazaran, içinde Doğu Anadolu illeri de bulunan ve kalkınma hamlelerine en ziyade ihtiyacı olan bölgelerdeki çalışmaların, esas program arasında yer almış bulunduğu ve bu itibarla ayrıca mahallî ödenekler tefriki usulüne gidilmediği izah edilmiş ve komisyonumuzca yerinde görülmüştür.” ibareleri kaydedilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51’e ekli 85 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/87), s. 11.

Nihat Erim, Başbakan Adnan Menderes'in doğunun kalkınması başlığında verdiği memleketin doğusu ile batısı arasında fark olmadığı beyanını eleştirmiştir. Erim'e göre hukuki manada memleketin her yeri eşit olsa bile gerçekte durum öyle değildir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Ankara'nın doğusunda herhangi bir demiryolu bulunmadığını ifade eden Erim, söz konusu farkı ortadan kaldırmak adına demiryollarının üç koldan doğuya uzatıldığını belirtmiştir. Erim, bu yolda hareket edilmeyip de Adnan Menderes'in mantığına göre davranılması halinde doğuya bayındırlık alanında yapılan yatırımların hiçbirisinin yapılmaması gerektiğini kaleme almıştır.<sup>238</sup>

"Doğu Kalkınma Planı"nın gündeme gelmesi üzerine Seyfi Kurtbek<sup>239</sup> de bir yazı kaleme almıştır. Ona göre "Doğu Kalkınma Planı" 1950 seçimleri öncesinde uydurulmuş bir propaganda aracıdır. Her ne kadar bir ülkenin tüm parçaları birbirlerine sıkı sıkıya bağlı bir bütün olsa da sahil bölgeleri, gelişmiş memleketlere yakın kısımlar ve iktisadi yollar üzerinde bulunan bölümler daha hızlı gelişir. Türkiye'de de durum bu şekilde geliştiğinden batı kısmı, doğuya göre daha ileridir. İktisadi şartlar gözetilemeden yol, liman ve fabrika yapmakla doğuyu hemen kalkındırmak mümkün değildir. "Türkiyede bir Doğu kalkınması dâvası yoktur; Türkiyede tam mânasiyle muazzam bir millî kalkınma dâvası vardır." diyen Kurtbek, CHP iktidarının bu plana 10 milyon liralık göstermelik bir pay ayırarak, aslında millete hiçbir faydası olmayacak işlerle gösteriş yapmak amacını güttüğünü iddia etmiştir.<sup>240</sup> Bu konu daha sonra da gündeme gelmiş ancak özellikle DP'liler tarafından mevzu "yurdun doğusu batısı olmaz", "vatan bütündür" yaklaşımı ile ele alınmıştır. Buna karşın CHP ise daha çok kendi politikasının doğruluğunu savunarak, DP'nin söz konusu uygulamadan vazgeçmekle hataya düştüğünü iddia etmiştir.<sup>241</sup>

<sup>238</sup> Nihat Erim, "Doğu Kalkınması", *Ulus*, 05 Haziran 1950, 1.

<sup>239</sup> Seyfi Kurtbek (Ali Seyfi Kurtbek) 1905'te Gelibolu'da doğmuştur. Harp Akademisinden mezun olmuştur. 54. Alay 3. Bölük Takım Komutanı, Gaziantep Cenup Hudut Komiserliği Mülhaklığı Tercümanı, Kaynarca Süvari 2. Tümen 13. Alay 1. Bölük Takım Komutanı, Paris, Atina Ataşemiliteri, Karaköse 1. Süvari Tümeni 11. Alay 2. Bölük Komutanı, Çorlu 3. Kolordu 1. Şube Subayı, 1. Ordu İkmal Şubesi Subayı, 2. Süvari Tümeni 45. Alay Grup Komutanı, İstanbul 1. Müstakil Zırhlı Tugay 1. Alay 1. Tabur Komutanı, Genelkurmay 4. Şube Müdürü, Genelkurmay Başkanlığı Millî Seferberlik Dairesi Başkanı, Silahsızlanma ve Montrö Boğazlar Konferansı Askerî Uzmanı, T.C. Devlet Demiryolları İdare Meclisi Başkanı, IX. ve X. Dönem Ankara, II. (XIII) Dönem Sivas Milletvekili – Dışişleri Komisyonu Başkanı - II. (XIII) Dönem Büyük Millet Meclisi NATO Grup Başkanı, NATO Parlamenterler Konferansı Daimi Komite Üyesi - 19. ve 20. Hükümet Ulaştırma, 20. Hükümet Millî Savunma Bakanı olarak görev yapmış, 27.03.1995'te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 886.

<sup>240</sup> Seyfi Kurtbek, "Doğu Kalkınması", *Zafer*, 08 Haziran 1950, 1.

<sup>241</sup> Bilhassa Nihat Erim her fırsatta doğu yolları konusundaki politikalarının doğruluğunu savunmak amacıyla yazılar yazmıştır. Bunlardan bazıları şunlardır: Erim, Nihat. "Yol Davamız", *Ulus*. 18 Nisan 1951, 1; Erim, Nihat. "Yollarımız II", *Ulus*. 17 Şubat 1952, 1; Erim, Nihat. "Yollarımız", *Ulus*. 16 Şubat 1952, 1; bu yazılara atıfta bulunan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, DP iktidarının bayındırlık faaliyetlerini ziraat ve millî ekonomi ile çok yakın ilişkili ve manevi bütünlüğü sağlayacak mesele olarak gördüğünü hatırlatmıştır. Devamında şark ve garptan bahsetmekten ziyade ülkenin bir bütün olarak kalkınmasının esas olduğunu açıklamıştır. Ona göre doğu kalkınması çerçevesinde yol işlerine 1949'da 5 küsur, 1950'de 6 küsur milyon lira ayrılmış, 1951 yılında ise DP iktidarınca programa dahil olmayan yol ve köprüler de dahil edildiğinde 16 milyon

Doğuda yapılan yollar konusu sorularla Meclis gündemine de gelmiştir. DP Diyarbakır Milletvekili Nâzım Önen'in,<sup>242</sup> doğu bölgelerinde bulunan ilçelerinin kaçının il merkezlerine bağlanmış olduğuna dair sorusuna Bayındırlık Bakan Vekili Hasan Polatkan cevap vermiştir. Polatkan öncelikle ülkenin doğu batı diye ayrılması zihniyetini zararlı bulduğunu belirterek açıklamasına başlamıştır. Devamında Kars, Çoruh, Rize, Erzurum, Ağrı, Van, Bingöl, Tunceli, Elâzığ, Muş, Hakkâri, Bitlis, Siirt, Diyarbakır, Urfa, Mardin, illerini bu hudutlar içinde mütalâa ederek cevabını vereceğini ifade etmiştir.<sup>243</sup> Cevaba göre sayılan bu 16 ilde toplam 99 ilçe bulunmakta, bu ilçelerin sadece 3'ü her mevsimde motorlu taşıtların geçişine imkân sağlayan yollarla il merkezine bağlıdır. 49 ilçenin yolları ancak kurak aylarda geçit verebilecek vaziyette iken, 13 ilçenin yazın dahi motorlu araçların geçişine müsait yolu bulunmamaktadır.<sup>244</sup> İfade edilen rakamlar, ülkenin karayolu açısından bulunduğu hali yoruma gerek kalmaksızın ortaya koymaktadır.

Geçmişten beri üzerinde durulan ve 1949 yılından itibaren fiilen başlatılan yol seferberliği, Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliğinin teşkilatının genişletilmesini zaruri hale getirmiştir. Söz konusu teşkilatın rahatlıkla yönetebilmesi, ayrıca yollar için tahsis edilen ödeneklerin hakkıyla sarf edilebilmesi için bu yapının hükmi şahsiyeti haiz bağımsız bir şekle dönüştürülmesi mecburiyeti ortaya çıkmıştır.<sup>245</sup> Sözü edilen gaye kapsamında hazırlanan kanun tasarısının gerekçesinde öncelikle önemli bölge ve merkezleri; demiryolu, deniz ve hava istasyonlarını birbirlerine bağlayan, motorlu taşıtların her mevsimde geçişine elverişli bir yol ağının Türkiye'nin başlıca ihtiyacı olduğu izah edilmiştir. Ayrıca mili ekonomi ve milli güvenlik açısından da bu ihtiyacın kritik olduğu belirtilmiş karayolları nakliyatının her alandaki avantajları sıralanmıştır. Bununla birlikte dikkat çeken bir husus, Hilts Raporu'nda yer alan tavsiyelerin ayrıntılı olarak gerekçeye dahil edilmiş olmasıdır. Ayrıca gerekçede yolun kullanımı kapsamındaki gelirlerle, yol inşa, ıslah ve bakım

---

lirayı bulmuştur. Dolayısıyla bahsedilen doğu kalkınmasında çok daha fazla bir ödenek o bölgedeki yollara tahsis edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1008; tartışmalar böyle de bitmemiş, sonrasında doğu yolları programı kapsamında devam etmiştir. *Ulus*, 05 Eylül 1953; *Zafer*, 09 Eylül 1953; Ali Rıza Erem, "Doğu İleri Kalkınması", *Ulus*, 15 Eylül 1953, 2-5, hatta dönemin Nafia Vekili Tevfik İleri tarafından Van'da yapılan konuşmada DP'nin doğuda yaptığı yollar ve tesisler izah edilirken, yine CHP'nin doğu kalkınma planı eleştirilmiştir. *Zafer*, 17 Ekim 1958; 1959 yılı bütçesine ilişkin bütçe komisyonundaki görüşmelerde konuşan İleri, vatani doğu batı diye ayırma zihniyetinden uzak olduklarını yinelemiş, kendilerinin bu bölgeye gerektiği şekliyle çok emek sarf ettiklerini aktarmıştır. *Zafer*, 18 Ocak 1959.

<sup>242</sup> Nâzım Önen (Seyfullah Nâzım Önen), 1887'de Diyarbakır'da doğmuştur. Ziraat ve Belediyecilikle iştigal etmiştir. Diyarbakır İl Genel ve Belediye Meclisi Üyesi, Diyarbakır Belediye Başkanı, IX. Dönem Diyarbakır Milletvekili olarak görev yapmış, 14.01.1967'te vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 557.

<sup>243</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 08.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 16, s. 110.

<sup>244</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 08.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 16, s. 110.

<sup>245</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37'ye ekli 148 sayılı Yollar Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/565), s. 5.

faaliyetleri arasında sıkı bir ilişki tesis edilmiştir. Böylece ulaşım hacminin artışına bağlı olarak artan gelirlerin yine çoğalan yol bakım ve ıslah maliyetlerini karşılayacağı vurgulanmıştır.<sup>246</sup> Bahsedilen ihtiyaçlar doğrultusunda 1950 yılında kabul edilen 5539 sayılı Kanun ile Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur.<sup>247</sup>

Tasarının TBMM görüşmelerinde, Osmanlı Dönemi'nden itibaren karayolları konusunda takip edilen politikalar da dahil olmak üzere yol meselesi etrafıca tartışılmış, iktidarı ve muhalefetiyle eleştiride bulunulmuştur. CHP Milletvekili İhsan Olgun<sup>248</sup> tasarısındaki bölge sistemini eleştirmiş, üç ilden sorumlu olan bölge müdürünü kimin denetleyeceğini sormuştur.<sup>249</sup> DP Milletvekili Kemal Özçoban,<sup>250</sup> umumiyetle devlet yollarının konu alındığını, il ve köy yollarına çeşitli şekilde yardımdan bahsedildiğini ancak yardım yapılmazsa ne olacağının belli olmadığını, köy yolları sorununa ise hiç el atılmadığını ve köylünün derdinin devam edeceğini aktarmıştır.<sup>251</sup> Benzer şekilde DP Milletvekili Ahmet Veziroğlu<sup>252</sup> köylünün yol vergisi verdiği halde hizmetten faydalanamadığını ve CHP iktidarının her işte olduğu gibi yol konusunda da köylüyü son sıraya attığını ileri sürmüştür.<sup>253</sup> Diğer yandan Bağımsız Milletvekili Ahmet Ali Çınar<sup>254</sup> 9 yıllık yol programını eleştirmiş ve halihazırda tahsis edilen ödenekle 30 yılda bitirilebilecek bir projenin samimi olmadığını ve halkın kandırıldığını söylemiştir. Devamında köy yollarına değinen Çınar, köylünün yıllarca verdiği paraların nereye gittiğini bilmediğini bu tasarıyla da çözüm getirilmediğini

<sup>246</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37'ye ekli 148 sayılı Yollar Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/565), s. 1-3.

<sup>247</sup> 11 Şubat 1950 tarih ve 5539 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun. Resmî Gazete, Sayı: 7434, 16 Şubat 1950, s. 17775-17778; Kanunlar Dergisi, C. 32, s. 480-489.

<sup>248</sup> İhsan Olgun (Mehmet İhsan Olgun), 1910'da Yozgat'ta doğmuştur. Siyasal Bilgiler Okulunu bitirmiştir. Yozgat Maiyet Memuru, Torul, Kağızman, Iğdır, Osmaniye, Kırıkhan Kaymakamı, Mülkiye Müfettişi, Dâhiliye Vekâleti Mahallî İdareler 1. Daire Başkanı, Hakkâri Valisi, Mülkiyeliler Birliği, Türk İdareciler Derneği ve Kızılay Üyesi, VIII. Dönem Yozgat Milletvekili olarak görev ifa etmiş, 06.02.1985'te vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950*, 508.

<sup>249</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 17-18.

<sup>250</sup> Kemal Özçoban (Mehmet Kemal Özçoban), 1908'de Afyonkarahisar'da doğmuştur. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi mezunudur. Bolvadin Bahçe ve Akçeşme İlkokulu Öğretmeni, Nafia Vekâleti Muhasebe Müdürlüğü Memuru, Afyonkarahisar Mahkemesi Hâkim Namzedi, İstanbul Cumhuriyet Savcı Yardımcısı, Keşan Ceza Hâkimi, Serbest Avukat, VIII., IX., X. ve XI. Dönem Afyonkarahisar Milletvekili olarak görev yapmıştır. 03.04.2004'te hayatının kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 557.

<sup>251</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 18.

<sup>252</sup> Ahmet Veziroğlu, 1891'de Dinar'da doğmuştur. Rüştîye mezunudur. Ticaretle iştigal etmiştir. Dinar Belediye Başkanı, Dedeoğlu Un Fabrikatörü, Manifaturacılık yapmıştır. VIII. ve IX. Dönem Afyonkarahisar Milletvekili olarak görev yapmıştır. 04.01.1983'te hayatının kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 541.

<sup>253</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 25-26.

<sup>254</sup> Ahmet Ali Çınar, 1908'de Tefenni'de doğmuştur. Yüksek Mühendislik Okulunu bitirmiştir. Samsun Su İşleri Mühendisi, Su İşleri Umûm Müdürlüğü İstikşaf Fen Heyeti Mühendisi, Sıhhat ve İçtimâî Muâvenet Vekâleti Su Mühendisi, Antalya Su İşleri 16. Şube Müdürlüğü Yüksek Mühendisi, Nâfia Bakanlığı Su İşleri Yüksek Mühendisi, VIII. Dönem Burdur Milletvekili olarak görev yapmıştır. 14.08.1961'de vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950*, 456; Bağımsız olarak seçilen Çınar, önce DP'ye geçmiş, daha sonra DP'den ayrılarak MDG'ye katılmış, sonrasında MDG'den ayrılarak tekrar bağımsız olmuştur. <http://www.tesav.org.tr/1943-1960-yillari-arasinda-meclis-aritmetiginde-yasanan-degisim-2/> Erişim 08.01.2022, 54.

belirtmiştir.<sup>255</sup> Bu husustaki örneklerin çoğaltılması mümkün olmakla birlikte, müzakere sürecinde, köy yolları meselesinin üzerinde en çok durulan konu olduğu belirtilmelidir. Genel olarak CHP Hükümeti, yol yapımında bir önceliğe gidilmesi ve bunun da çok kullanılan az kullanılabilecek doğru olması düşüncesindedir. Bu nedenle Hükümet, ilk etapta ana yol vasfından dolayı devlet yolları, sonrasında sırasıyla il ve köy yollarına el atılması görüşünü savunmuştur. Buna mukabil muhalefette bulunan DP ile bağımsızların eleştirileri ise köy yollarının ihmal edildiği noktasında toplanmıştır.

İl ve köy yollarının göz ardı edildiği yolundaki eleştiriler üzerine CHP Hükümetinin Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan,<sup>256</sup> il ve köy yollarının ihmal edilmediğini, şimdilik ilk hedeflerinin 23 bin km’lik devlet yollarının yapılması olduğunu ifade etmiştir. Devamında her memlekette il ve köy yollarının mahalline bırakıldığını, bütün yolları devletin üzerine almasına imkân olmadığını söylemiştir. Adalan’a göre tasar, Türkiye’de uzun yıllar boyunca elde edilen tecrübeler ve yol konusunda başarılı olan ülkelerin çalışmaları ile yol işlerinde iş birliği yapmak üzere ülkeye gelmiş Amerikalı uzmanların tavsiye ve değerlendirmelerinden faydalanılmak suretiyle hazırlanmıştır.<sup>257</sup> Keza CHP Milletvekili Emin Soysal<sup>258</sup> da tasarının belli bir tecrübe sonucunda oluştuğuna vurgu yaparak, ülkenin ana yollarının yapımı için fayda sağlayacağını belirtmiştir.<sup>259</sup>

“Genel Hükümler”, “Görevler”, “Kuruluş”, “Yol Ağları”, “Gelirler”, “Çalışma Esasları”, “Müşterek Hükümler” ve “Çeşitli Hükümler” olmak üzere sekiz bölüm halinde tedvin edilen Kanun’la<sup>260</sup> oluşturulan yeni yapıya göre; devlet yollarının, Karayolları Genel Müdürlüğü marifetiyle devlet tarafından yapılması; il yollarının, iller tarafından il bütçeleri kapsamında ve il genel meclisi tarafından hazırlanan programlar çerçevesinde yapılması; köy yollarının ise köyler tarafından Köy Kanunu çerçevesinde yapılması kabul edilmiştir.<sup>261</sup>

<sup>255</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 22.

<sup>256</sup> Şevket Adalan (Hasan Şevket Adalan), 1901’de İzmir’de doğmuştur. Mülkiye Mektebini bitirmiştir. Dimetoka, Çardak Nahiyeleri Müdürü, Divanı Muhasebat Murakıp Murakıbbı, Maliye Vekâleti Maliye Müfettişi, Maliye Vekâleti Tahsilat ve Muhasebat Umum Müdürü, İstanbul Defterdarı, Teftiş Heyeti Başkanı, İş Bankası Yönetim Kurulu Üyesi, VII. (Ara Seçim), VIII. ve II. (XIII) Dönem İzmir Milletvekili, Kurucu Meclis İzmir İli Temsilcisi (06.01.1961 – 25.10.1961), VIII. Dönem Maliye Komisyonu Başkanı, 15. Hükümet Tarım, 16. Hükümet Gümrük ve Tekel, 16. ve 17. Hükümet Maliye, 18. Hükümet Bayındırlık Bakanı olarak görev yapmıştır. 02.11.1989’da hayatını kaybetmiştir. TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980, 866.

<sup>257</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 35-38.

<sup>258</sup> Emin Soysal (Mehmet Soysal), 1906’da Elbistan’da doğmuştur. Sivas Erkek Muallim Mektebi ve Ankara Gazi Terbiye Enstitüsü mezunudur. Merzifon İstiklâl Mektebi Muallimi, Amasya Şehir Yatılı Mektebi, Sinop Gerze ve Merkez Mektepleri Öğretmeni, Konya Merkez Saideli İlk Tedrisat Müfettişi, Ankara İl Tedrisat Müfettişi, İzmir Kızılçullu Köy Enstitüsü Müdürü, Bursa Kız Öğretmen Okulu Tedris Usulü Öğretmeni, olarak görev yapmıştır. Aynı zamanda gazeteci yazar olan Soysal, VIII. Dönem Maraş Milletvekilliği yapmıştır. 30.05.1970’te vefat etmiştir. TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950, 491.

<sup>259</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 26.

<sup>260</sup> Kanunlar Dergisi, Cilt 32, 480-486.

<sup>261</sup> Meclis görüşmelerinde dönemin Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan tarafından ifade edilmiştir. TBMM Tutanak Dergisi, 03.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 38, s. 80-81.

Ayrıca Karayolları Genel Müdürlüğünün il yolları konusunda düzenleyici ve kontrol edici bir görev üstlenmesi öngörülmüştür.<sup>262</sup> Tasarının görüşüldüğü esnada Bütçe Komisyonu üyesi olan CHP Milletvekili Cavit Ekin'e<sup>263</sup> göre, Kanun üç prensip üzerine kuruludur. Birincisi devlet yollarının yapım işlerini üstlenen yapının mülhak bütçeli<sup>264</sup> bir kimliğe sahip olması, ikincisi idarenin etüt, arama, laboratuvar, bakım, ıslah vb. işleri yürütebilecek teşkilata sahip olması, üçüncüsü teşekküle bazı gelirlerin tahsis edilmesidir.<sup>265</sup> Bilhassa gelir meselesine ilişkin düzenleme çok önemli görülmüştür. Nitekim daha sonra yapılan değerlendirmelerde Kanun'un çıktığı dönem koşullarında herhangi bir kuruma doğrudan gelir tahsis etmek, "devrim" olarak nitelenmiştir.<sup>266</sup> Sistemin, yoldan istifade edenin yolun inşa ve daimî bakım masraflarına katılmasını sağlamak üzere kurulduğunu yazan Alpar da benzer şekilde, yollar geliştikçe motorlu taşıt sayısının artacak ve buna binaen akaryakıttan alınan vergi miktarının yükselecek olmasına dikkat çekmiştir.<sup>267</sup>

Kanun, DP'nin iktidara gelişi sonrasında da Meclis gündemine gelmiştir. DP Milletvekili Himmet Ölçmen'in, Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluşu hakkındaki sözlü sorusuna,<sup>268</sup> o sırada Bayındırlık Bakanı Vekili olan Hasan Polatkan'ın cevabında, Kanun'un esas itibarıyla yalnız devlet yollarının ıslah ve inşasını hedef tuttuğu, il ve köy yollarının inşa ve ıslahını öngörmediği ifade edilmiştir. Devamında il yollarının 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu'nu ile ek ve tadillerine, köy yollarının da Köy Kanunu hükümlerine göre vilâyetlerce inşa ve tamir edildiği belirtmiştir. Polatkan'a göre mevcut durumda köy ve il yollarını da kapsayacak şekilde yol ihtiyacını halletmek mümkün görünmemekte, bu nedenle boşluğu doldurmak üzere yeni bir kanun tasarısı üzerinde çalışılmaktadır. Polatkan'ın yanıtını müteakip söz alan Ölçmen bazı eleştirilerde bulunmakla beraber Karayolları Genel Müdürlüğü gibi bir kuruluşun CHP iktidarınca teşkilini takdirle karşıladığını ifade etmiştir.<sup>269</sup>

<sup>262</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 165-166.

<sup>263</sup> Cavit Ekin (Abdülkadir Cavit Ekin) 1895'te Diyarbakır'da doğmuştur. Mülkiye Mektebi'ni tamamlamıştır. Maliye Nezareti Varidat Genel Müdürlüğü 2. Sınıf Kâtipliği, Diyarbakır Hukuk İşleri Müdürlüğü, Silvan Kaymakamlığı, Başvekâlet Hususi Kalem Müdürlüğü, Tuz İnhisarı Başmurakıplığı, İnhisarlar Umum Müdürlüğü Murakıplığı, Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti Başkanlığı görevlerini yürütmüştür. II. (Ara Seçim) ve VIII. Dönemde Diyarbakır Milletvekilliği, – 15., 16. ve 17. Hükümetler Ekonomi Bakanlığı yapmış, 05.01.1976'da hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 I. Cilt 1920-1950*, 463.

<sup>264</sup> Mülhak bütçe-Katma bütçe; genel bütçe dışında, giderleri kendi öz gelirleriyle karşılanan bütçe. Aydın, Çakır, *Meclis-i Mebusan*, 166.

<sup>265</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 32-33.

<sup>266</sup> Celalettin Dursun, "Kurucumuz", *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*, Haz. Asım Çavuşoğlu, Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 174.

<sup>267</sup> Hayri Alpar, "Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım", *Zafer*, 18 Ekim 1950, 2.

<sup>268</sup> Soruda özetle 5539 sayılı Kanun'un ülkenin yol davasını halletme noktasında yeterli olup olmadığı, il ve köy yolları konusundaki yaptırımlar ve daha birkaç mesele gündeme getirilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 11.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 17, s. 132.

<sup>269</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 11.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 17, s. 134.

5539 Sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesiyle birlikte, 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu ile 3611 sayılı Nafia Vekâleti Teşkilât Kanununun bu kanuna aykırı hükümleri kaldırılmıştır.<sup>270</sup>

Karayolları Genel Müdürlüğü, 10 Bölge ve 62 şube olarak teşkilatlanmıştır. Yol ve köprülerin yapım ve onarım işleri ile sorumlu olan bölgeler, İstanbul, İzmir, Konya, Ankara, Mersin, Kayseri, Samsun, Elâzığ, Diyarbakır ve Trabzon'da tesis edilmiştir.<sup>271</sup> Diker'e göre bölge ve şube teşkilatının amacı yetkileri paylaştırarak, adem-i merkezi bir yapı oluşturulmasıdır.<sup>272</sup> Gerçekten de Şose ve Köprüler Reisliği döneminde her iş için merkezden talimat alınmış ve bu durum çeşitli aksaklıklara neden olmuştur. Köprü ayakları için kazılan temeller söz konusu haberleşme zarfında geçen süreler esnasında sel suları ile çok defa dolmuştur.<sup>273</sup> Nitekim yeni teşkilatın getirdiği yenilik olarak merkezdeki yetkilerin bir kısmının bölge müdürlüklerine devredilmesiyle merkezi olmayan bir yapının kurulması ve böylece bürokratik karar verme sürecinin hızlanması gösterilmiştir. Bunun sonucunda her çalışan sorumluluk almış ve "karayolcu" ruhu oluşmuştur. Genel Müdürlüğün 1950 yılındaki örgüt şemasına göre, İdari İşler, Teknik ve İktisadi Etüd İşleri ile Yapım ve Bakım olmak üzere merkeze bağlı üç daire başkanlığı teşkil edilmiştir. Ayrıca yine merkeze bağlı hukuk müşavirliği ihdas edilmiştir.<sup>274</sup> İlave olarak makinelerin tamir ve bakımını sağlamak üzere her bölge merkezinde büyük bir bölge atelyesi, mühim şubelerde orta seviyede bir şube atelyesi ve diğer şubelerde de şube garajları ihdas edilmiştir.<sup>275</sup>

## **1.2. Demokrat Parti Dönemi Karayolu Politikaları**

### **1.2.1. Başlangıç Dönemi ve Politika Arayışları**

Karayolları Genel Müdürlüğünün kuruluşundan kısa bir süre sonra 14 Mayıs 1950 tarihinde gerçekleşen seçimleri Demokrat Parti kazanmıştır. İzah edildiği üzere karayolları alanında hatırı sayılır çalışmaların başlamış olduğu bir dönemde iktidara gelen DP'nin, Adnan Menderes Başbakanlığında kurulan ilk hükümet programında ulaştırma ve bayındırlık hizmetlerine öncelikle ziraat ve milli ekonomi ile yakından alakalı oldukları hasebiyle kıymet verildiği kaydedilmiştir. Devamında sulama meselesinin yanı sıra yol ve tarife konularının da ziraatla doğrudan ilişkili addedildiği belirtilmiştir. Ayrıca ulaştırma ve bayındırlık sahasındaki

<sup>270</sup> 5539 sayılı Kanun 38.md. *Kanunlar Dergisi*, Cilt 32, 485.

<sup>271</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 171; Şose ve Köprüler Reisliğinde 1946 yılı itibariyle İstanbul, Mersin, Trabzon ve İzmir olmak üzere 4 bölge müdürlüğü mevcuttur. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 89.

<sup>272</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 128.

<sup>273</sup> Hasan Bora, "En Büyük Karayolcu Vecdi Diker'i Kaybettik", *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*, Haz. Asım Çavuşoğlu, Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 164,

<sup>274</sup> *Karayolları Tarihi*, 89-92.

<sup>275</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51'e ekli 85 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/87), s. 2-3.



faaliyetlerin ülkede iktisadi ve manevi bütünlüğü temin edeceği, özellikle motorun süratli, kolay ve ucuz nakliyatı sağladığı vurgulanmıştır. Bundan dolayı karayollarına ehemmiyet verileceği ve köy yollarının yapılması hususunda imkân nispetinde genel bütçeden yardım sağlanacağı ifade edilmiştir.<sup>276</sup> Bu yaklaşım Adnan Menderes'in tüm hükümet programlarında korunmuştur.<sup>277</sup> DP'nin karayolu politikalarının sadece hükümet programlarında yer aldığı şekliyle ortaya konulabilmesi mümkün değildir. Zira karayolları özelinde hükümet programının tartışıldığı birçok farklı platformun araştırılması gerekli görülmüştür.

Belirtilen amaç kapsamında öncelikle DP Meclis grubu toplantılarında cereyan eden görüşmeler incelenmiştir. Burada icra edilen müzakerelerde söz alan Giresun Milletvekili Doğan Köymen<sup>278</sup> bilhassa Doğu Anadolu bölgesindeki yol eksikliğini, buna bağlı olarak tuz, şeker gibi inhisar ürünlerinin çok pahalıya satıldığını aktarmış, hükümet programında köy yolları konusunda yer alan beyanlardan duyduğu memnuniyeti ifade etmiştir.<sup>279</sup> Geçmişte köy okullarının yanı sıra şehirdeki okulların da köylüler tarafından yapılmasını eleştiren Bolu Milletvekili Mahmut Güçbilmez<sup>280</sup> de benzer şekilde bayındırlık mevzularında köy yollarının imkanlar nispetinde devlet bütçesinden yapılması hususunun programa dâhil edilmesini ferahlatıcı bir nokta olarak nitelemiştir.<sup>281</sup>

Diğer taraftan hükümet programının TBMM'deki görüşmelerinde konuya değinen CHP sözcüsü Faik Ahmet Barutçu,<sup>282</sup> karayollarına ehemmiyet verilecek olmasının memnuniyet verici olduğunu belirtmiştir. Sonrasında yol meselesinin dokuz yıllık bir programa bağlanmak suretiyle rasyonel bir şekilde ele alındığından ve 5539 sayılı Kanun'a atıfta bulunarak karayollarının yapım ve bakım işlerini üzerine alan idareye müstakil bir hüviyet verildiğinden söz etmiştir. Bununla birlikte dönem itibarıyla karayolları üzerinde daha ucuz, çabuk ve kolay nakliyat yapılabilmesinin, yol programının başarılı tatbikatının bir neticesi olduğunu ileri sürmüştür. Ayrıca köylerin ana yol şebekesine geçit verir yollarla bağlanmasını temin

<sup>276</sup> Neziroğlu, Yılmaz, *Hükümetler-Programları*, Cilt II, 756.

<sup>277</sup> As, *Cumhuriyet Dönemi*, 314.

<sup>278</sup> Doğan Köymen (Arif Doğan Köymen), 1901'de Alucra'da doğmuştur. Harp Okulunu bitirmiştir. Doğu Matbaası sahibi olan Köymen, İl Daimî Encümen Azası, IX., X. ve XI. Dönem Giresun Milletvekili olarak görev yapmış, 22.02.1992'te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 716.

<sup>279</sup> *DP Meclis Grubu Müzakere Zaptı*, 28 Mayıs 1950, MF:1246, Toplantı:1, s. 85-86.

<sup>280</sup> Mahmut Güçbilmez (Mahmut Faik Güçbilmez), 1909'da Nallıhan'da doğmuştur. Ankara Hukuk Fakültesini bitirmiştir. Nallıhan Merkez, Ankara Halkavun Bucağı, Merkez İsmet İnönü İlkokul Öğretmeni, Ankara Merkez Atatürk Erkek Okulu Öğretmeni, Savcı ve Hâkim, Afyon Asliye Mahkemesi Üye Yardımcısı, İskenderun Sorgu Hâkimi, Yozgat Cumhuriyet, Ankara Asliye Mahkemesi, Ankara Milli Korunma Mahkemesi Savcı Yardımcısı, Serbest Avukat, Vilayet Daimî Encümen Azası, IX. ve XI. Dönem Bolu Milletvekili olarak görev yapmıştır. 22.04.1988'de vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 701.

<sup>281</sup> *DP Meclis Grubu Müzakere Zaptı*, 28 Mayıs 1950, MF:1246, Toplantı:1, s. 121-122.

<sup>282</sup> Faik Ahmet Barutçu (Mehmet Faik Barutçu), 1894'te Trabzon'da dünyaya gelmiştir. İstanbul Hukuk Fakültesini bitirmiştir. Serbest Avukat ve Gazeteci olarak görev yapan Barutçu, Trabzon Muhafaza-i Hukuku Milliye Cemiyeti Kurucusu ve Yönetim Kurulu Üyesi, Trabzon İstikbal Gazetesi Kurucusu ve Başyazarı, Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi İdare Meclisi Başkanı, Trabzon Barosu Başkanı, VI., VII., VIII. ve IX. Dönem Trabzon, XI. Dönem Ankara Milletvekili, 16. ve 17. Hükümet Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı olarak görev yapmıştır. 14.03.1959'da hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 692.

maksadıyla özel idarelere yardım olarak kendilerince 1950 bütçesine konulmuş olan yedi milyon liranın gelecek yılların bütçelerinde artarak yer almasını beklediklerini ifade etmiştir.<sup>283</sup>

Faik Ahmet Barutçu'dan sonra söz alan Millet Partisi Genel Başkanı Osman Bölükbaşı'na<sup>284</sup> göre ise hükümet programında “*Yol ve tarife meselelerini ziraatimizle doğrudan doğruya alâkalı mevzular addetmekteyiz.*”, “*Ulaştırma ve Bayındırlık işlerimize evvelâ ziraat ve millî ekonomi ile çok yakından alâkalı mevzular olarak kıymet vermekteyiz*” gibi mütearifeler çoktur. Ancak bunlara nereden başlanacağı ve nasıl bir yol izleneceğine dair açıklama yoktur. Örnek vermek suretiyle demiryolu hususunda şube hatlarının inşa edilmesini hatalı olarak niteleyen Bölükbaşı, programda bu konuya değinilmediğini ifade etmiştir.<sup>285</sup>

Görüşmelerin devamında karayollarına temas eden diğer bir isim ise bağımsız Milletvekili Ali Fuat Cebesoy'dur.<sup>286</sup> Cebesoy, programda ulaştırma meselesi her ne kadar çok güzel özetlenmiş olsa da bir ulaştırma planından bahsedilmeyişini eksiklik olarak nitelemiştir. Sadece karayollarının daha süratli yapılması ve motorlu vasıtaların işleyişinin kolaylaştırılmasından söz edilmesinin yeterli olmadığını, öncelikle ulaştırma şebekesinin tamamlanmasının gerektiğini vurgulamıştır. Ayrıca CHP'nin 1949 yılın başlatmış olduğu yol davasına devam edilmesiyle sorunun halledilemeyeceğini ileri süren Cebesoy'a göre,

<sup>283</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 31.05.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 4, s. 49.

<sup>284</sup> Osman Bölükbaşı (Hacı Osman Bölükbaşı) 1913'te Kırşehir'de doğmuştur. Fransa Nancy Üniversitesi Fen Fakültesini tamamlamıştır. Kandilli Rasathanesi Asistanı, Haydarpaşa Lisesi Matematik Öğretmeni olarak çalışmıştır. Çiftçilik ve Serbest Ticaret ile işgal etmiştir. Millet Partisi Kurucu Üyesi, Cumhuriyetçi Millet Partisi Kurucu Üyesi ve Genel Başkanı, Cumhuriyetçi Köylü Millet Partisi Genel Başkanı, IX., X. ve XI. Dönem Kırşehir, I. (XII), II. (XIII) ve III. (XIV) (İstifa: 09.09.1973) Dönem Ankara Milletvekili, Kurucu Meclis Cumhuriyetçi Köylü Millet Partisi Temsilcisi (06.01.1961 – 15.10.1961) olarak görev yapmıştır. 06.02.2002'de hayatını kaybetmiştir. TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980, 905.

<sup>285</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 31.05.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 4, s. 62.

<sup>286</sup> Ali Fuat Cebesoy, 1882'de İstanbul'da doğmuştur. Askeri Rüstiye'yi 1893 yılında Erzincan'da bitirmiştir. Rüstiye'den sonra babası, isteği üzerine Saint-Jozef Lisesine kayıt yaptırmıştır. Liseden sonra girdiği Harbiyeden 1902'de, Harp Akademisinden ise 1905 yılında Kurmay Yüzbaşı olarak mezun olmuştur. Hem Harbiyede ve hem de Akademide Mustafa Kemal ile sınıf arkadaşıdır. Mondros Ateşkes Antlaşması'na kadar çeşitli birliklerde görev yapmıştır. 1919 Mart ayının ortalarında Anadolu'ya hareket eden Ali Fuat Paşa Kolordusunun Ankara'ya naklini sağlamıştır. Kongreler döneminde, Garbi Anadolu Umum Kuvay-i Milliye Komutanı sıfatıyla, Eskişehir ve İzmir bölgesinde Kuvay-i Milliye'yi organize etmekle meşgul olmuştur. 25 Haziran 1920 tarihinde Garp Cephesi Kumandanı olarak tayin edilmiş, Gediz Harekâtı sonrasında cepheden alınarak, Moskova'ya büyükelçi atanmıştır. 2 Haziran 1922'de Moskova'dan dönüşünde, Müdafaa-i Hukuk Grup Reisi olmuş, 11 Aralık 1922'de Meclis İkinci Reisi'ne seçilmiştir. İkinci Meclis'in göreve başlaması ile yeniden İkinci Reisi'ne seçilen Ali Fuat Paşa, 24 Ekim 1923'te görevinden istifa ederek, 2. Ordu Müfettişliğine atanmıştır. 30 Ekim 1924'te müfettişlik görevinden istifa ederek Meclis'e katılmış ve TCF'nin kuruluşunda rol almıştır. İzmir Suikastı Davası'nda yargılanmış, beraat etmesinin ardından köşesine çekilmiştir. Uzun süre politikandan uzak kalarak, 10 Haziran 1933'te Konya milletvekili olarak TBMM'ye girmiştir. VI. Dönemde Konya milletvekilliği, Nafia Vekilliği ve 30 Ocak 1948'de seçildiği TBMM Başkanlığı görevlerini yürütmüştür. 14 Mayıs 1950 seçimlerinde bağımsız Eskişehir, 1954 ve 1957 yıllarında ise bağımsız İstanbul milletvekili seçilerek bu görevleri ifa etmiştir. 1960 ihtilaliyle görevi sonlanan Ali Fuat Cebesoy bu tarihten itibaren aktif siyasetten çekilmiştir. Ali Fuat Cebesoy, *Siyasi Hatıralar Büyük Zaferden Lozan'a Lozan'dan Cumhuriyete Cilt: I-II*, (Yay.Haz.) Osman Selim Kocahanoğlu, İstanbul: Temel Yayınları, 2007, 34-38; *Türk İstiklal Harbine Katılan Tümen ve Daha Üst Kademelerdeki Komutanların Biyografileri*. Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1972, 153-155. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Ayfer Özçelik, *Ali Fuad Cebesoy (1882- 10 Ocak 1968)*, Ankara: Akçağ Yayınları, 1993.

ulaştırma konusunun demiryolları, limanlar, denizyolları ve hatta havayolları ile bir bütün olarak ele alınması gereklidir.<sup>287</sup>

Açıklanan eleştirilere mukabil Mümtaz Faik Fenik,<sup>288</sup> Faik Ahmet Barutçu'nun program hakkında yaptığı konuşmada verdiği rakamların, Şemsettin Günaltay tarafından radyoda okunan 72 dakikalık nutkun tekrarı olduğunu, “*Şu kadar kilometre yol yapılmış, bu kadar çocuk mektebe gitmiş, şu kadar yolcu nakledilmiş!..*” demenin bir faydasının olmayacağını, keza milletin zaten bu nutku dinledikten sonra CHP'yi iktidardan düşürdüğünü, aynı zamanda milletin harcanan paralarla çok daha iyisinin yapılacağını düşündüğünü sorularla ima etmiştir. Devamında Barutçu'nun konuşmasının tamamını değerlendiren Fenik, eski iktidarın değil programı eleştirmesi kendisini bile savunmaktan aciz olduğunu belirtmiştir.<sup>289</sup>

Karayolu politikalarına dair Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın<sup>290</sup> 9. Dönem 2. Yasama yılı TBMM açılış konuşmasında da ipucu bulunması mümkündür. Bayındırlık politikalarının milli ekonomi ile olan ilişkisine vurgu yapan Bayar, devlet karayolları şebekesinin, programda ihtiyaç duyulan düzenlemelerin yapılmasıyla kısa zamanda gerçekleştirilmesinin, köy yollarının esaslı şekilde ele alınarak bir programa bağlanmasının, bu işler için Marshall planından faydalanılma yollarının aranmasının, köy yolları için ayrıca umumi bütçeden yapılması planlanan yardım konusunun üzerinde durulmasının, yol vergisinin mevcut haliyle fakir vatandaşa yük olduğu göz önünde bulundurularak bunun daha adil ve yol ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir yapıya kavuşturulmasının gerektiğini belirtmiştir.<sup>291</sup> Ertesi yılki konuşmasında Bayar, Bayındırlık sahasındaki faaliyetlerin millî ekonominin icaplarına göre tertiplendiğini, devlet yolları şebekesinin yurt ihtiyacını karşılayabilecek bir duruma

<sup>287</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 02.06.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 5, s. 116.

<sup>288</sup> Mümtaz Faik Fenik (Hasan Mümtaz Fenik) 1905'te İstanbul'da doğmuştur. İstanbul Hukuk Fakültesi ve Brüksel İktisat Fakültesini bitirmiştir. Zafer Gazetesi Kurucusu, Başyazarı ve Genel Yayın Yönetmeni olarak faaliyette bulunmuştur. İstanbul Gazeteciler Cemiyeti Üyesi, Ankara Gazeteciler Cemiyeti Kurucu Üyesi, IX. ve X. Dönem Ankara Milletvekili olarak görev yapmıştır. 22.07.1974'te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 614.

<sup>289</sup> Mümtaz Faik Fenik, “Dünkü İktidar Müdafaa Geçti”, *Zafer*, 01 Haziran 1950, 1.

<sup>290</sup> Mahmut Celâl Bayar (Mahmut Celalettin Bayar) 1883'te Umurbey'de doğmuştur. Hususi ve Bursa Fransız Okulunu bitirmiştir. Gemlik Rejim İdaresi, Ziraat Bankası ve Deutsche Bank Bursa Şubesi Memuru ve Başmemuru, İttihâd ve Terakkî Fırkası Bursa ve İzmir sorumlu Kâtibi, Halka Doğru Dergisinin sahibi, Demirci Efe'nin Danışmanı, Akhisar Ulusal Kuvvetler Komutanı, Yazar, Türkiye İş Bankası Kurucusu ve Genel Müdürü, Halk Fırkası Kurucu Üyesi, Demokrat Parti Kurucusu ve Genel Başkanı, Osmanlı Meclis-i Meb'ûsân IV. Dönem Saruhan Mebusu, I. Dönem Saruhan, II., III., IV., V., VI. ve VII. (İstifa: 26.09.1945) Dönem İzmir, VIII., IX., X. ve XI. Dönem İstanbul Milletvekili, Lozan Barış Konferansı Türk Delegasyonu Danışmanı, 2. ve 3. İcra Vekilleri Heyeti, 7. ve 8. Hükümet İktisat, 2. Hükümet Mübadele, İmar ve İskân Vekili, 9. ve 10. Hükümet Başvekili, II. Dönem İktisat Encümeni Başkanı ve Cumhurbaşkanı olarak görev yapmıştır. Kırmızı-Yeşil Şeritli İstiklâl Madalyası sahibi olan Bayar, 22.08.1986'da hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 720; 10 yıl boyunca sürdürdüğü Cumhurbaşkanlığı görevinden, 27 Mayıs Askerî Müdahalesi ile 1960 yılında uzaklaştırılan Mahmut Celal Bayar, 15 Eylül 1961'de Yassıada Mahkemesi tarafından idama mahkûm edilmiştir. Cezası daha sonra müebbet hapse çevrilerek Yassıada'dan Kayseri Bölge Cezaevi'ne nakledilen Bayar, 7 Kasım 1964'te rahatsızlığı nedeniyle serbest bırakılmıştır. [https://www.tccb.gov.tr/cumhurbaskanlarimiz/celal\\_bayar/](https://www.tccb.gov.tr/cumhurbaskanlarimiz/celal_bayar/), Erişim tarihi: 15 Ekim 2022.

<sup>291</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 01.11.1950, Dönem: 9, C. 2, Birleşim: 1, s. 7.

getirilebilmesi için gereken bütün tedbirlerin alındığını ifade ederek, verilen öneme göstermesi bakımında tahsis edilen ödenek miktarlarını zikretmiştir.<sup>292</sup> Bayar'ın bu nutku Ulus gazetesinde -yol faaliyetinin 1948'de başlamış, programa bağlanmış, kanunları çıkarılmış, teşkilatı kurulmuş ve tahsisatı muayyen bir programa göre her yıl çoğaltılmış olmasına rağmen- yol seferberliğinin sanki 1950-1951'de başlamış gibi gösterildiği gerekçesiyle eleştirilmiştir.<sup>293</sup> Buna karşın Karacan, Bayar'ın nutkunda hükümetin son bir buçuk yıllık çalışmaları sonucunda alınan neticelerin olduğu gibi yansıtıldığını ileri sürmüştür.<sup>294</sup>

Buraya kadar bahsedilenlerin dışında karayolu politikaları, DP kongrelerinde de önemli yer işgal etmiştir. DP Büyük Kongresinde oluşturulan “*Dilekler Komisyonu Raporu*”nda il ve ilçe yollarının devlet yolu olarak ele alınması, köy yollarının ise illerin iç yolu olarak kabul edilmek suretiyle köylünün de yardımıyla bir an evvel yaptırılması kayda geçirilmiştir.<sup>295</sup> Diğer yandan yol konusu Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes'in çeşitli vesilelerle önce çıkardıkları meselelerin başında yer almıştır.<sup>296</sup>

Karayolu politikalarının hükümet programı ekseninde irdelenmesini müteakip, bizzat karayolu politikasını tatbik eden Bayındırlık Bakanlığı perspektifine göz atma ihtiyacı hissedilmiştir. DP Hükümetinin ilk Bayındırlık Bakanı Fahri Belen, yaptığı bir açıklamada yol konusunda öncelikli olarak köy yollarını ele alacaklarını, 50 bin km'lik köy yolu için dört yıllık bir programı gündeme aldıklarını, sonrasında da devlet yollarını ele almayı düşündüklerini belirtmiştir.<sup>297</sup> Konuya makalesinde değinen Barlas, dokuz yıllık yol programının o ana kadar uygulandığını ve Bayındırlık Bakanı Belen'in son beyanatından da bu programın yeni hükümet tarafından yürütülmeye devam edileceğinin anlaşıldığını kaleme almıştır. Aynı biçimde, Marshall yardımları kapsamında tetkiklerde bulunmak üzere Türkiye'ye gelen Avrupa iktisadî İş birliği Türkiye İcra Komitesi Reisi Mister Dorr da özellikle yol programının uygulanmasına ilişkin sonuçlardan memnuniyet duyduğunu bildirmiştir.<sup>298</sup>

<sup>292</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 01.11.1951, Dönem: 9, C. 10, Birleşim: 1, s. 9.

<sup>293</sup> Ulus, 03 Kasım 1951.

<sup>294</sup> Ali Naci Karacan, “Bayarın Meclisi Açış Nutku”, Milliyet, 03 Kasım 1951, 1.

<sup>295</sup> Zafer, 19 Ekim 1951.

<sup>296</sup> Bu konuda verilebilecek çok sayıda örnek mevcut olmakla birlikte, Bayar ve Menderes'in birlikte gittikleri Elazığ'da zirai kalkınma ön plana çıkarılırken, yol konusunun sadece Elazığ değil tüm ülkenin derdi olduğu belirtilmiş ve Hükümetin bu konunun üzerinde hassasiyetle duracağı vurgulanmıştır. Milliyet, 10 Ekim 1950, Zafer, 10 Ekim 1950; Cumhurbaşkanı Bayar, Konya'ya gerçekleştiği ziyarette Bayındırlık Bakanı'nı da yanına almış, yol ve su meselelerinin gözden geçirileceğini söylemiştir. Milliyet, 05 Haziran 1951, Ulus, 05 Haziran 1951, Zafer, 05 Haziran 1951.

<sup>297</sup> Milliyet, 09 Eylül 1950; köy yolları çalışmaları kapsamında nüfusu 500 ve daha yüksek olan köyler esas alınmış, bu köylerin ihtiyaç duyduğu yolların uzunluğu 50 bin km olarak tespit edilmiştir. “Köy Yolları Çalışmaları”, Karayolları Bülteni, 1/1 (Kasım 1950), 3.

<sup>298</sup> Barlas, Cemil Sait. “Mister Dorr'un Beyanati”, Ulus. 10 Eylül 1950, 1-3.

Dönem itibariyle inşa halinde bulunan Erzurum-İskenderun yolunun gazetecilerce gezilmesi vesilesiyle Karayolları Genel Müdürü Vecdi Diker izahatta bulunmuştur. Açıklamada devlet yollarının yanı sıra 27 bin km'lik il yollarının dört yıl içinde yaz kış geçit verir şekilde %60 düzeyinde yapılmasının planlandığı, diğer yandan 150 bin km'yi bulan köy yolları kapsamında bir çalışma programının hazırlandığı, köy yollarının köy emrine verilen basit makineler vasıtasıyla tamamlanmasının mümkün olacağı vurgulanmıştır.<sup>299</sup> Söz konusu geziye iştirak eden Alpar yazısında, sekiz günde üç bin km yol katettiklerini, bu süreçte en ufak bir rahatsızlık hissetmediklerini kaleme almıştır. Alpar'a göre artık Türkiye'de karayolu ile yolculuk yapmak bir masal değildir. Zira 1947'de ilk etapta Amerikan yardımı ve devamında Marshall yardımları ile yol konusu ele alındığında bu işin başarılıp başarılmayacağı konusunda tereddüt yaşanmış olmasına rağmen yol davasının halli maksadıyla atılan adımlar ilk olumlu sonuçlarını vermiştir.<sup>300</sup>

Bayındırlık Bakanı Fahri Belen diğer bir beyanında, ele alınan mevzuların en başında yol ve su meselesinin geldiğini, CHP iktidarınca hazırlanan dokuz yıllık yol programına atfen bunun 3-4 yıl içerisinde tamamlanmasının planlandığını, sonrasında vilayet ve köy yollarındaki çalışmaların iki katına çıkarılmasının kararlaştırıldığını dile getirilmiştir. Yollar hususunda o tarihte balkan ülkelerinden bile geri durumda olduklarına vurgu yapan Belen, yol meselesini bir an önce halletmek mecburiyetinde olduklarını beyan etmiştir.<sup>301</sup>

Bu süreçte sürpriz bir gelişme ile Bayındırlık Bakanı Fahri Belen istifa etmiştir. İstifa gerekçesi olarak sıhhi sebepleri öne süren Belen'e Başbakan Adnan Menderes “*sıhhat ve afiyet*” dilekleri ile mukabele etmiştir.<sup>302</sup> Ancak yaşananlar kamuoyunda olağan görülmemiş, bazı söylentiler dolaşmaya başlamıştır. Hüseyin Cahit Yalçın<sup>303</sup> tarafından kaleme alınan bir makalede Fahri Belen'in esasında hasta olmadığı, hastalığı istifanın bir mazereti olarak öne sürdüğü iddia edilmiştir. Yalçın, daha önce de çeşitli vesilelerle kabineden ayrılan bakanlara

---

<sup>299</sup> *Zafer*, 04 Ekim 1950.

<sup>300</sup> Hayri Alpar, “Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım”, *Zafer*, 16 Ekim 1950, 2-5.

<sup>301</sup> *Milliyet*, 27 Ekim 1950.

<sup>302</sup> *Zafer*, 29 Ekim 1950.

<sup>303</sup> Hüseyin Cahit Yalçın, 1874'te Balıkesir'de doğmuştur. 1896'da Mekteb-i Mülkiyeden mezun olmuş, Maarif Nezareti Mektubi Müdürlüğünde memurluk yapmıştır. 1897'den itibaren Vefa ve Mercan idadilerinde Türkçe ve Fransızca öğretmenliği, müdür yardımcılığı ve müdürlük görevlerinin icra etmiştir. 1908'de Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte memurluğu bırakmıştır. Aynı yıl, Tefik Fikret ve Hüseyin Kazım ile beraber Tanin gazetesini kurmuştur. İttihat ve Terakki Fırkasına girerek Tanin'de Fırka'nın fikirlerini savunmuştur. 1913'te Meclis-i Mebusana girerek 1 ve 2. dönemde İstanbul mebusu olarak görev yapmıştır. İstanbul'un işgali ile birlikte tutuklanarak, 1919'da Malta'ya sürgüne gönderilmiştir. Sürgünden döndükten sonra 1922'de Tanin gazetesini yeniden çıkarmaya başlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında yazdığı yazılar nedeniyle, 1925'te Çorum'a sürülmüştür. 1926'da İstanbul'a dönünce değişik işler ile meşgul olmuştur. 1933-1940 arasında Fikir Hareketleri dergisini çıkarmış, 1938'den sonra ise siyasete ve gazeteciliğe başlamıştır. 1939'da İstanbul, 1950'de Kars milletvekili olarak meclise girmiştir. 1943-1947 yıllarından yeniden Tanin gazetesini çıkarmıştır. 1948'de Ulus gazetesinde başyazarlık yapmaya başlamıştır. 18 Ekim 1957'de İstanbul'da hayatını kaybetmiştir. *Türk ve Dünya Ünlüleri Ansiklopedisi*, C. I-X., İstanbul: Anadolu Yayıncılık, 1983, 5582-5583.

atıfta bulunarak hastalığın şahıslar yerine başka yerde aranmasının gerektiğini ileri sürmüştür. Sonuçta sorunun asıl kaynağının Menderes'te olduğunu ima ederek, kabinenin çekilmesini ve başka bir kabinenin iş başına gelmesinin uygun olduğunu kaleme almıştır.<sup>304</sup>

Bahsedilen gelişmeler üzerine Zafer gazetesinde bir haber yayımlanmıştır. Söz konusu yazıda, muhalif gazetelerde çıkan, Bayındırlık Bakanı'nın Başbakan Menderes ile yaşadığı bir ihtilaf üzerine istifa ettiği yolundaki haberlerin gerçek dışı olduğu ayrıca Fahri Belen'in İstanbul'da verdiği bir beyanın da yine muhalif gazetelerce tahrif edildiği bildirilmiştir. Haberin devamında Fahri Belen tarafından Başkana gönderilen telgrafta: *"Deniz hastahanesinde yapılan muayenemde tedavi ve istirahat ihtiyacım olduğuna karar verilmiştir. Buna rağmen bazı gazetelerde yapılan yorumlardan ve bir gazetede ki beyanatımın tahrif edilmesinden müteessirim. Zatı devletlerinin kısa bir zamanda iadei afiyet etmeleri en büyük temennilerimdendir. Derin sevgi ve saygılarımı sunarım."* ifadeleri yer bulmuştur. Başbakan'ın cevabı ise: *"Hastalığınızın bir an evvel şifa bulmasını candan temenni ederim. Beyanatınızın aramızda bir ihtilâf vesilesi yapılmak istenmesine karşı izhar buyurduğunuz dikkat ve alâkadan dolayı teşekkürlerimi ve derin saygılarımı arz ederim."* şeklinde olmuştur.<sup>305</sup> Öte yandan Tanel Demirel, Fahri Belen'i gücünü DP'ye borçlu olmayan bakanlardan birisi olarak nitelemiş ve istifasını işlerine karışılmasına verilmiş bir tepki olarak yorumlamıştır.<sup>306</sup> Buna karşın Mustafa Albayrak ise durumu bir dikta olarak niteleyen Belen'in, Menderes'in demokratik zihniyete uymayan davranışlarından şikayetçi olduğunu belirtmiştir.<sup>307</sup>

Belen'in istifasının akabinde Bayındırlık Bakanlığına 28 Ekim 1950 tarihinden itibaren Çalışma Bakanı Hasan Polatkan vekaleten tayin edilmiş,<sup>308</sup> 14 Aralık 1950 tarihi itibarıyla de Devlet Bakanı Samed Ağaoğlu'nun<sup>309</sup> vekalet etmesi kararlaştırılmıştır.<sup>310</sup> 22 Aralık 1950'den itibaren ise Eskişehir Milletvekili Kemal Zeytinoğlu Bayındırlık Bakanı olarak atanmıştır.<sup>311</sup>

<sup>304</sup> Hüseyin Cahit Yalçın, "Hastalar Kurulu", *Ulus*, 31 Ekim 1950, 1.

<sup>305</sup> *Zafer*, 3 Kasım 1950.

<sup>306</sup> Tanel Demirel, *Türkiye'nin Uzun On Yılı Demokrat Parti İktidarı ve 27 Mayıs Darbesi*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2011, 107.

<sup>307</sup> Mustafa Albayrak, *Türk Siyasi Tarihinde Demokrat Parti (1946-1960)*, Ankara: Phoenix Yayınevi, 2004, 204-205.

<sup>308</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 06.11.1950, Dönem: 9, C. 2, Birleşim: 2, s. 22.

<sup>309</sup> Samet Ağaoğlu (Abdüssamet Ağaoğlu), 1909'da Kafkasya'da doğmuştur. Ankara Hukuk Fakültesini bitirmiştir. Hâkimiyeti Milliye Gazetesi Muhabiri, İktisat Bakanlığı İş ve İşçiler Bürosu Tetkik Memuru ve Raportörü, Sanayi Müfettişi, İktisat Bakanlığı İç Ticaret Genel Müdür Yardımcısı ve Şube Müdürü, Ticaret Bakanlığı İhtiyari Tetkik Komisyonu İstanbul Üyesi ve İç Ticaret Genel Müdürü, Serbest Avukat, Yazar, IX., X. ve XI. Dönem Manisa Milletvekili, 19., 20. ve 23. Hükümet Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı, 20. Hükümet Çalışma, 21. ve 22. Hükümet İşletmeler, 22. ve 23. Hükümet Sanayi Bakanı olarak görev yapmıştır. 06.08.1982'de vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 738.

<sup>310</sup> *Zafer*, 15 Aralık 1950; *TBMM Tutanak Dergisi*, 15.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 19, s. 236.

<sup>311</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 23, s. 306.

Gelinen aşamada ülkenin yol ihtiyacı devlet, il ve köy yolları olarak üç grupta belirlenmiş, devlet yollarının 23.000 km, il yollarının ise 27.000 km'ye ulaşması planlanmıştır. 1950 yılı itibariyle 50.000 km uzunlukta planlanan yol şebekesinin ancak 13.000 km'lik kısım ihtiyaçlara cevap verecek durumdadır. Şebekenin geri kalan bir kısmında hiç yol bulunmazken, mevcut yollar ise tamir gerektiren ham yol vasfına sahiptir. Öte yandan ihtiyaç duyulan köy yolu uzunluğu 150.000 km olarak tespit edilmiştir. Mevcut köy yollarının da çok büyük bir bölümünün motorlu vasıtaların geçişine müsaade etmeyeceği değerlendirilmiştir.<sup>312</sup> Yine o dönemde Kara Yolları Genel Müdürlüğünde Maliye, İçişleri ve Bayındırlık Bakanlıkları uzmanlarından müteşekkil bir komisyonun yeni bir yol kanunu tasarısını hazırlamakla meşgul olduğu ve 200 bin kilometrelik yol ihtiyacının giderilmesi için hazırlanmış olan programın halen 23 bin kilometrelik kısmı üzerinde çalıştığına dair haberler çıkmıştır.<sup>313</sup> Marshall yardım planı yollar mütehassısı Mr. William'ın yaptığı açıklamaya göre, ilgililerce mesele iyi anlaşıldığından, Türkiye'de yol işi iyi yürümekte, yol yapım ve tamir işleri planlı bir şekilde devam etmektedir.<sup>314</sup>

Bu gelişmelerin yaşandığı dönemde “*Barker İktisadi Misyonu*” tarafından hazırlanmış olan rapor,<sup>315</sup> 31 Mayıs 1951 tarihinde Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından kabul edilen Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası İkinci Başkanı R.L. Garner tarafından 15 Mayıs 1951 tarihli mektupla birlikte Cumhurbaşkanı'na arz etmiştir.<sup>316</sup> Bu kabulde Başvekil Menderes ile Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu da hazır bulunmuşlardır.<sup>317</sup> Barker misyonunun hazırladığı raporu incelenmek üzere teknisyenlerden oluşan bir heyete DP Hükümeti tarafından görev verilmiştir.<sup>318</sup> Barker raporunda, 23.000 km uzunluğunda 9 yılda inşa edilmesi planlanan ve yaklaşık 1,5 milyar liralık kaynağa ihtiyaç duyulan yol programı esas itibariyle tasvip edilmiştir. Bununla birlikte programın finanse edilebilmesi için sürenin iki katına çıkarılması tavsiye edilmiştir. Barker raporuna göre programın 1951 yılı itibariyle uygulanan birinci 3 yıllık bölümünün bitirilmesi, sonrasında 2. ve 3. devre programlarının

---

<sup>312</sup> *Milliyet*, 08 Kasım 1950.

<sup>313</sup> *Ulus*, 19 Kasım 1950.

<sup>314</sup> *Milliyet*, 06 Ocak 1951.

<sup>315</sup> Söz konusu rapor, CHP iktidarının son Başbakanı M. Şemsettin Günaltay'ın daveti üzerine ekonomik durumu incelemek ve kalkınma planı hazırlamak amacıyla 18 Haziran 1950 tarihinde Türkiye'ye gelen James M. Barker başkanlığındaki Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası Heyeti tarafından hazırlanmıştır. Rapor konusunda bkz. Mustafa Albayrak, “Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası'nın Hazırladığı İlk Raporun (1951) Demokrat Parti Hükümetlerinin Politikalarına Etkileri”, *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 58/20 (Mart 2004), 132-133.

<sup>316</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 41, Gömlek: 243, Sıra: 12, s. 1.

<sup>317</sup> *Zafer*, 01 Haziran 1951.

<sup>318</sup> Söz konusu heyet; Nizamettin Ali Sav, Tekin H. Onaran ve Şefik Bilkur'dan müteşekkildir. Heyet tarafından tetkik edilen Barker Rapor'una ilişkin inceleme raporu 21 Ağustos 1951 tarihinde Başbakanlığa sunulmuştur. Raporun hazırlanmasında muhtelif Bakanlık ve Kurumlar tarafınca hazırlanan 12 adet rapordan istifade edildiği bildirilmiştir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 873, Sıra: 8, s. 1.

yavaşlatılarak ana yolları köylere bağlayacak yollara ağırlık verilmesi ve zamanla oluşan trafik yoğunluğuna göre inşaaata devam edilmesi daha verimli olacaktır. Bu düşünceye karşı Bayındırlık Bakanlığına göre ana yolları besleyen tali yollar zaten yapılmakta iken, programın 2. ve 3. devre yollarının sadece geçit sağlayacak tarzda basit olarak yapılması ve zamanla artan trafik nispetinde geliştirilmesi planlanmıştır.<sup>319</sup> İzah edilen yaklaşımlar sonucunda Bayındırlık Bakanlığının hesabına göre 5 yıl için 830 milyon lira yeterli iken, Barker raporunda önerilen 2. ve 3. devre yerine köy yollarının yapılması halinde aynı müddet için 350-475 milyon lira yeterli görülmektedir. Barker Raporunu inceleyen heyete göre, Barker heyetinin tavsiyeleri makul ve pratiktir.<sup>320</sup>

Kemal Zeytinoğlu Bayındırlık Bakanlığına getirildikten sonra, ilk dönemde, dokuz yıllık programın herhangi bir değişiklik yapılmadan uygulanacağına dair işaretler belirmiştir. Nitekim Karayolları Genel Müdürlüğünün 1951 yılı bütçesinin Zeytinoğlu'nun da katıldığı TBMM Bütçe Komisyonundaki görüşmelerinde, Bakanlar Kurulunca tasdikli bir dokuz yıllık yol programına atıfta bulunulmak suretiyle kademeli inşaat sisteminin takip edileceği, belirlenmiş güzergâhların 1951 yılı içinde yapılması planlanan bölümlerine başlanacağı, bakım ve onarım faaliyetlerine aynı şekilde devam edileceği kaydedilmiştir. Hatta olası gecikme ve sapmalara neden olabilecek herhangi bir özel talebin dikkate alınmadan yol programının gerçekleştirilmeye çalışılacağı bizzat Bakan tarafından ifade edilmiş, bu husus da komisyon tarafından memnuniyetle karşılanmıştır.<sup>321</sup> Yine bu süreçte artık erat ile yol yapım çalışmalarına devam edilmeyeceği kesin bir dille açıklanmıştır.<sup>322</sup>

Bir yandan önceki iktidar tarafından ortaya konulan yol planına devam edileceği ifade edilirken, diğer yandan Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu, dokuz yıllık programa bağlanmış karayolları konusunun yeniden ele alınmak suretiyle ihtiyaçlar kapsamında tadil edilerek daha kısa sürede bitirileceğini dile getirmiştir. Üstelik yol konusunun, devlet yollarına paralel olarak, il ve köy yollarını da kapsayan muayyen bir programa bağlanması konuşulmaya başlanmıştır.<sup>323</sup> Hatta yeni yol programın icrasına yönelik bir kanun tasarısının hazırlandığına dair haber yapılmıştır. Programa göre; birinci grup sürat yolları 20 bin km ve ikinci sınıf yollardan 15 bin km 3 yıl içinde ihtiyacı karşılayacak hale gelecek, ikinci 3 yıl 15 bin km yol

<sup>319</sup> Barker Misyonu raporunu tetkik eden Heyet tarafından hazırlanan rapordan alınmıştır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 873, Sıra: 8, s. 44.

<sup>320</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 873, Sıra: 8, s. 44-45.

<sup>321</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51'e ekli 85 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/87), s. 11.

<sup>322</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 858-859.

<sup>323</sup> *Milliyet*, 31 Aralık 1950.



ele alınacak, üçüncü 3 yılda ise bu yollar asfaltlanarak 1959 yılında tamamlanmış olması planlanmıştır.<sup>324</sup>

Başka bir habere göre, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 23 bin km'si devlet yolu ve 27 bin km'si il yolu olmak üzere 50 bin km'lik yolun yapımı, dokuz yıllık bir programa bağlanmıştır. Bu çerçevede ilk üç yılda 35 bin km, ikinci üç yılda 7 bin km, son üç yılda da 8 bin km'lik yol yapımı planlanmıştır. Öte yandan 50 bin km olan köy yollarının, köylünün yardımıyla 4 yıllık bir program dahilinde halledilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>325</sup> Bahsedilen faaliyet doğrultusunda 06 Şubat 1951'de başlayan Karayolu Bölge Müdürleri toplantısında,<sup>326</sup> proje planlama, arazi etütleri gibi hususların görüşülmesinin yanı sıra ilk dört senede yapılması planlanan 50 bin km'lik köy yolları programının uygulama şekli üzerinde çalışılması amaçlanmıştır.<sup>327</sup> Benzer konu TBMM bütçe görüşmelerinde de gündeme gelmiş karayolları konusuna temas eden Zeytinoğlu, milletvekilleri tarafından gündeme getirilen il yollarına ilişkin, kanuna göre Karayolları Genel Müdürlüğünün devlet yollarını yapmakla mükellef olduğunu belirtmiştir. Ancak 23 bin km'si devlet yolu 27 bin km'si il yolları olmak üzere toplam 50 bin km'lik bir yol şebekesini programa bağlayarak, bunu Karayolları Genel Müdürlüğü eli ile yapmayı istediklerini aktarmıştır. Fazladan il yollarını yapma görevinin yöneltilmesi durumunda ilave finansman sağlanması gerektiğini, bu hususta yol vergisi kanununa dair İçişleri Bakanlığı ile mutabakata vardıklarını ifade etmiştir.<sup>328</sup>

DP'nin ilk Hükümeti 08 Mart 1951'de istifa etmiş, yeni kurulan Hükümet, programda kapsamlı bir değişikliğe gitmemiştir.<sup>329</sup> Bununla beraber karayollarının yeterli hale

---

<sup>324</sup> *Milliyet*, 28 Ocak 1951.

<sup>325</sup> *Zafer*, 09 Şubat 1951.

<sup>326</sup> *Milliyet*, 11 Şubat 1951.

<sup>327</sup> *Milliyet*, 09 Şubat 1951.

<sup>328</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 857.

<sup>329</sup> Neziroğlu, Yılmaz, *Hükümetler-Programları*, Cilt II, 920; Hükümetin neden istifa ettiğine dair farklı görüşler vardır: Cem Eroğlu, üç bakanın kabine dışı bırakılması amacıyla hükümetin istifa ettiğini, bu hareketin DP yöneticilerinin olaylara yaklaşımlarını göstermesi açısından da aydınlatıcı olduğunu belirtmiştir. Cem Eroğlu, *Demokrat Parti (Tarihi ve İdeolojisi)*, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, 2.Baskı, 1990, 63-64; Feroz Ahmad'a göre bu kabine istifası halk için sürpriz olmamıştır. Zira bütçenin kabulünden sonra bu olay beklenmektedir. Buna karşın yeni kabine herkesi şaşırtmıştır. Yapılan değişiklikler gerekçe olarak gösterilen o günün şartlarının gerektirdiği hükümetin kurulması fikrine çok uzaktır. Nadir Nadi bu konuya dair "pire için yorgan yakmak" tabirini kullanmıştır. Feroz Ahmad, Bedia Turgay, *Türkiye'de Çok Partili Politikanın Açıklamalı Kronolojisi 1945-1971*, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1976, 80-81; bu istifa ve yeni hükümet kurulması olayını Şevket Süreyya Aydemir "usulen bazı değişiklik" olarak nitelemiştir. Şevket Süreyya Aydemir, *İkinci Adam (İsmet İnönü) 1950-1964*, Cilt III, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1968, 56; Tekin Erer, Fevzi Lütfi Karaosmanoğlu ile Menderes arasında yaşandığı anlaşılan bir ihtilaftan sonra hükümetin istifa ettiğini kaleme almıştır. Erer'e göre Menderes yeni bütçeyi daha sağlam bir ekiple yürütmek istemiştir. Tekin Erer, *On Yılın Mücadelesi Türkiye'de Parti Kavgaaları*, Cilt 2, İstanbul: Ticaret Postası Matbaası, 1963, 65-66; Ahmed Emin Yalman, Hükümetin istifasını, 8 Mart 1951 tarihli *Zafer* gazetesinde çıkan bir yazı ile Tarım Bakanı Nihat Eğriboz'un istifaya davet edilmesine bağlamıştır. Bu olay sonrasında 9 Mart 1951'de hükümet istifa etmiştir. Yeni kurulan kabinede, Nihat Eğriboz, Ticaret Bakanı Zühtü Velibeye, Devlet Bakanı Fevzi Lütfi Karaosmanoğlu yer almamışlardır. Yalman o dönem yazdığı yazılara atıfta bulunmak suretiyle kabinede değişen bir şey olmadığını ifade etmiştir. Ahmed Emin Yalman,

getirilmesinin bir mecburiyet olarak görüldüğü, köy yollarının ayrı bir kol olarak değerlendirilmesi ve tüm yol şebekesi ile uyumlu bir şekilde ele alınması gerektiği vurgulanmıştır.<sup>330</sup> Ancak bu gelişme sonrasında önceki iktidar döneminde oluşturulan dokuz yıllık yol programına ilişkin sorgulama ayyuka çıkmaya başlamıştır. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu bir demecinde, CHP hükümetleri zamanında hazırlanmış genel bir bayındırlık kalkınma planının olmadığını, karayolları konusunda dokuz yıllık bir program hazırlanmış ise de bunun gerçek ihtiyaçlara cevap verip vermediğinin tartışmalı olduğunu, alınan birçok şikâyet ve dileklerin içeriği bu programın yeniden gözden geçirilmesini gerektirecek önemde bulunduğunu belirtmiştir.<sup>331</sup> Bundan iki gün sonra Zeytinoğlu; devlet, il ve köy yollarının birlikte ele alınabilmesine ilişkin çalışmalara devam edildiğini, 23 bin km'si devlet yolu, 27 bin km'si il yolu ve 50 bin km'si köy yolu olmak üzere toplam 100 bin km'lik yol davasına dair hazırlanan dokuz yıllık bir programın Bakanlar Kuruluna havale edileceğini ifade etmiştir. Açıklamaya göre, gerekli masraf için yeni bir yol vergisinin ihdası düşünülmekte iken, bunun %50'sinin devlet ve il yollarına, gerisinin de köy yollarına harcanması öngörülmektedir.<sup>332</sup>

Yeni Hükümetin göreve başlamasının akabinde Karayolları Genel Müdürlüğünde yönetim değişikliğine gidilmiş, Genel Müdürlüğe 14 Mart 1951 itibariyle Daniş Koper<sup>333</sup> tayin edilmiştir.<sup>334</sup> Karayolları Genel Müdürlüğünü vekaleten yürüten Vecdi Diker, zikredilen gelişme sonrasında asli görevi olan Bayındırlık Bakanlığı Müşavirliğine iade edilmesi<sup>335</sup> üzerine 16 Mart 1951'de istifa etmiştir.<sup>336</sup>

Bu olay kamuoyunda ciddi eleştirilere neden olmuş ve uzun süre gündemi meşgul etmiştir. Konunun ele alındığı bir makalede Bayındırlık Bakanı'nın yaklaşımı ile Amerikan Karayolları Grubu Başkanı'nın sözlerindeki tezada dikkat çekilmiştir. Yazıya göre, bir yandan Bayındırlık Bakanı, Vecdi Diker'in bu görevi zaten vekil olarak yürüttüğünü söylemişken diğer yandan Amerikalı yetkili, bu istifa ile Türk Hükümetinin çok kıymetli bir eleman

---

*Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, Yay. Haz. Erol Şadi Erdinç, Cilt II, İstanbul: Pera Turizm ve Ticaret A.Ş., 1997, 1553.

<sup>330</sup> Neziroğlu, Yılmaz, *Hükümetler-Programları*, Cilt II, 926.

<sup>331</sup> *Zafer*, 15 Mart 1951.

<sup>332</sup> *Milliyet*, 17 Mart 1951; *Zafer*, 17 Mart 1951.

<sup>333</sup> Daniş Koper, 1908 yılında Diyardin'de doğmuştur. Münih Teknik Üniversitesi'ni bitirmiş, Nafia Vekâleti Su İşleri Başkanlığı Mühendisi ve Başkan Yardımcısı, Garanti İnşaat Şirketi İnşaat Müdürü, İller Bankası Genel Müdürlüğü İdare Meclisi Üyesi, Karayolları Genel Müdürü, Nafia Vekâleti Müsteşarı, Verdi Limited Şirketi Teknik Müdürü, Türk Hava Yolları İdare Meclisi Reisi, Bormak ve Kuyaş Müesseseleri Umûm Müdürü, Kurucu Meclis Odalar Temsilcisi (06.01.1961- İstifa: 20.06.1961) olarak çeşitli görevlerde bulunmuştur. 24. Hükümet'te Bayındırlık Bakanlığı yapmıştır. Koper, 23.02.1992 tarihinde vefat etmiştir. *Nafia Nezareti'nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na*, 130.

<sup>334</sup> *BCA* Fon: 30-18-1-2, Kutu: 125, Gömlek: 19, Sıra: 13.

<sup>335</sup> *Zafer*, 23 Mart 1951.

<sup>336</sup> *Ulus*, 17 Mart 1951.

kaybettiğini belirtmiştir. Zira bu yetkiliye göre, son yıllarda karayollarında görülen gelişmeler Vecdi Diker'in şahsi gayreti ile meydana gelmiştir. Yazının devamında Karayolları Genel Müdürlüğüne atanan Daniş Koper'in su mühendisi olduğuna atfen karayollarına atanmasının ne kadar doğru olduğu da sorgulanmıştır.<sup>337</sup>

Basında çıkan eleştiriler nedeniyle Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu açıklama yapmak mecburiyetinde kalmıştır.<sup>338</sup> Zeytinoğlu, Bayındırlık Bakanlığı Müşaviri iken geçici olarak Karayolları Umum Müdürlüğü vazifesi ile görevlendirilen Vecdi Diker'in aslı vazifesine iadesi münasebetiyle basında birtakım yanlış haberlerin çıktığını aktarmıştır. Sonrasında, bizzat Vatan gazetesinin 20 Mart 1951 tarihli nüshasındaki Ahmet Emin Yalman'ın<sup>339</sup> başmakalesine atıfta bulunarak ortaya atılan fikir ve ithamların bütün bir nafıa camiasını hiçe saydığını ve bu nedenle de haklı olarak üzüntü yarattığını belirtmiştir. Bu yolda birçok mektup ve müracaat aldığını ifade etmiştir. Devlet idaresinde çok basit ve gündelik bir atama konusunun Ahmet Emin Yalman tarafından devlet meselesi haline getirilmesini anlamakta güç çektiğini ilave etmiştir. Bakan'a göre Bayındırlık Bakanlığınca yürütülen hizmette emeği bulunan, yüzlerce mühendis, mimar, memur ve işçilerin emeklerinin yok sayılarak, sanki her şey tek bir kişinin eseriymiş gibi tasvir edilmesi, yazar adına üzücü sayılması gereken bir durumdur. Devamında Zeytinoğlu, hükümet olarak yurt bayındırlığı kapsamında belirlenen plan ve programlar çerçevesinde yürünürken bir memurun değiştirilmesi gibi basit bir hâdiseyi gündeme taşıyanların bu hareketlerini lüzumundan fazla değerlendirmeye taraftar olmadığını ifade etmiştir.<sup>340</sup>

<sup>337</sup> Yekta Ragıp Önen, "Vecdi Diker'in İstifası", *Vakit*, 19 Mart 1951, 3.

<sup>338</sup> *Milliyet*, 23 Mart 1951.

<sup>339</sup> Ahmet Emin Yalman, 1888'de Selanik'te doğmuştur. 1901'de Selanik Askeri Rüstiyesini, 1907'de İstanbul Alman Lisesini, 1910'da da Hukuk Mektebini bitirmiş ve müteakiben ABD'ye gitmiştir. 1914 yılında New York Columbia Üniversitesi Felsefe Bölümünü bitirmiş, eşzamanlı olarak gördüğü gazetecilik eğitiminin ardından yurda dönmüştür. Gazeteciliğe, 1907'de Sabah'ta başlamış, 1908'de Yeni Gazete'de, 1917'de Tanin'de yazarlık ve muhabirlik yapmıştır. 1918'de Asım Us ile birlikte Vakit gazetesini çıkarmaya başlamıştır. 1919'da Damat Ferit hükümetince Kütahya'ya sürgüne gönderilmiştir. Devamında İngilizler tarafından Malta'ya sürülmüştür. 1921'de Malta'dan dönmüş, 26 Mart 1923'te Vatan gazetesini çıkarmaya başlamıştır. Vatan gazetesi Elâzığ İstiklal Mahkemesince 12 Ağustos 1925 tarihinde süresiz olarak kapatılmıştır. Uzun süre ara verdikten sonra 1936 da Kaynak dergisi ile dönüş yapmış, Zekeriya Sertel ve Lütfü Dördüncü'yle birlikte Tan gazetesini devralmıştır. Anlaşmazlık üzerine 1937'de Tan'dan ayrılmıştır. 19 Ağustos 1940'ta yeniden Vatan gazetesini çıkarmaya başlamış, 1959'a kadar başyazarlığını yapmıştır. 1959'da hükümete yönelik eleştirileri nedeniyle on beş ay ceza almıştır. 27 Mayıs 1960'ta serbest kaldıktan sonra Vatan gazetesinden ayrılarak 1960-1962 arasında Hür Vatan'ı çıkarmıştır. 19 Aralık 1972'de İstanbul'da hayatını kaybetmiştir. *Türk ve Dünya Ünlüleri Ansiklopedisi*, 5583.

<sup>340</sup> *Zafer*, 23 Mart 1951; Olayları mahallinde inceleyerek yazan Ahmet Emin Yalman'ın makalelerine çok değer verilmiştir. Yazıları halk tarafından takip edilmiş, Demokrat Parti iktidara geldikten sonra onu tenkit eden yazılar kaleme almaya başlamıştır. Enver Behnan Şapolyo'nun "Ahmet Emin'in kalemi partiler için korkunçtu" nitelemesi, anılan yazarın etkisini göstermesi bakımından önemlidir. Enver Behnan Şapolyo, *Türk Gazetecilik Tarihi ve Her Yönü ile Basın*, Ankara: Güven Matbaası, 1971, 226-227; Yalman'ın anılarında bu konuya dair herhangi bir açıklama saptanmamıştır.

Mevzu bahsedilenlerle sonlanmamış, Karayolları Genel Müdürü Vecdi Diker'in görevden alınması konusunu ele alan 20 Mart 1951 tarihli Vatan gazetesinde yayımlanan başmakaleye ilişkin Yüksek Mühendis Enver Ayanlar tarafından bir makale kaleme alınmıştır. Makaleye göre, Karayolları Genel Müdürlüğünün kurulmasından bu yana münhal bulunan genel müdürlük makamına bir yüksek mühendis atanmıştır. Bu olay üzerine baştan beri Genel Müdür Vekili olarak görev yapan Vecdi Diker'in asli görevi olan müşavirliğe dönmeyi kabul etmeyerek, istifa etmesi basını meşgul etmiştir. 21 Mart 1951 tarihli Akşam Haberleri gazetesi istifanın nedeni olarak bazı milletvekilleri tarafından yol güzergâhlarının kendi memleketlerinden geçirilmesinde ısrar etmeleri ve Bayındırlık Bakanı'nın onları uygun görmesi gösterilmiştir. İstifanın sebebinden bağımsız olarak bazı gazetelerde Vecdi Diker ve yol davasına dair yazılar yayımlanmıştır. Yazar bu makalesinde işte bu tarz yazılardan birisi olan ve belli başlı özellikler gösteren 20 Mart 1951 tarihli Vatan gazetesinin başmakalesini incelemiştir<sup>341</sup>.

Yazar, Yalman'ın makalesinde, Vecdi Diker'in görevden alınmasına razı olunmayarak, asli görevine dönmesinin *"bir kenara atılmak"* olarak yorumlanmasını, görevde olan müşavirler için nazik bir davranış olmadığını ileri sürülmüştür. Müteakiben, başarıdan bahsedilebilmesi için net kriterlerin ortaya konulması gerektiğini açıklamış ve 1948 yılında kabul edilen *"Bayındırlık Bakanlığı dokuz yıllık yol programı"* kapsamında birinci üç yılda 7184 km'lik yolun yapılmasının hedeflendiğini, üç yıllık ilk evre bittiğine göre söz konusu yolun kaç km'sinin hangi fiyatlar ile yapıldığının Diker'i başarılı olarak niteleyen Yalman tarafından açıklanmasını istemiştir. Diğer yandan yine aynı makalede, bir kısım nafia erkanının *"fen ölçüsü ile mürteci"* diye vasıflandırıldığını, bu kişilerin Amerikalı uzmanların gelişi hususunda *"bize para versinler biz yol yapmasını biliriz"* diye kıyameti kopardıklarının aktarıldığını belirtmiştir. Ayanlar'a göre, makalede anılan yol yapmasını biliriz diyen zevatın Sivas-Erzurum demiryolu inşaatını başaran ve ülkede daha pek çok demiryolu yapmış önemli simalardan birisidir. Kaldı ki demir yolu inşaatı karayolları inşaatına nazaran çok daha karışık ve zor bir iştir. Ayrıca Amerikan Federal İdaresinin Türk karayolları ile ilgilenmesi, Yalman'ın iddia ettiği gibi Vecdi Diker'in eseri değil, Türk-Amerikan siyasî ilişkilerinin kaçınılmaz bir neticesidir. Mr. Hilts'in Türkiye'ye gelmesi de diğer Amerikan ricalinin gelişini icap ettiren sebeplerle bağlantılıdır. Yazar, Vecdi Diker'in Genel Müdürlükte kalması için Amerikalı bir zatın gazetelerdeki beyanatını okuduğunu, Vecdi Diker'in buna mâni olmasını beklemiş olduğunu da ifade etmiştir. Bundan sonra da Türk mühendisleri ile Amerikalı meslektaşları arasında bulunan iyi ilişkilerin gelişmesine kani olduğunu ve

---

<sup>341</sup> Enver Ayanlar, "Karayolları Dâvâsı ve Ahmet Emin Yalman", *Zafer*, 29 Mart 1951, 2.

Karayolları Genel Müdürlüğüne Daniş Koper'in atanmasının Kemal Zeytinoğlu'nun karayolları davasına verdiği önemin bir işareti olduğunu kaleme almıştır.<sup>342</sup>

Meseleyi gündeme taşıyan diğer bir gazete olan Ulus'ta çıkan “*Yol güzergâhları değiştirilmiştirmiş*” başlıklı bir habere göre, Karayolları Genel Müdürü Vecdi Diker'in Bakan'la anlaşamaması nedeniyle istifası etmesi basında geniş yer bulmuştur. Birçok yazar hadiseyi üzüntü ile karşılamış, bunun ülke için bir kayıp olduğu noktasında fikir ileri sürmüştür. Vecdi Diker'le Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu arasında çıkan anlaşmazlığa dair konuşulanlara göre, Türk ve Amerikan heyetlerince hazırlanan 23 bin km'lik yola ilişkin milletvekilleri tarafından talep edilen güzergâh değişiklik isteklerinin bakanlıkta karşılık bulması, istifanın başlıca etmeni olmuştur. Diğer bir sebep olarak da Ankara-İstanbul yolunun Zeytinoğlu'nun memleketi Eskişehir'den geçirilmesi yönündeki talep gösterilmektedir. Prensiplere sadık kalma taraftarı olduğu söylenen Vecdi Diker'in mevzubahis iki tadil teklifine itiraz ettiği söylenmektedir.<sup>343</sup>

Ulus'taki haberin sonrasında Hüseyin Cahit Yalçın<sup>344</sup> tarafından Türkiye'de hükümetlerin idare tarzı konusunda bir yazı kaleme alınmış ve gelenin gidenin yaptığını bozduğu bir yapının bulunduğunu ifade edilmiştir. Yalçın, örnek vermek amacıyla sözü Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'na ve Vecdi Diker'in istifasına getirmiştir. Kamuoyuna hâkim havaya dayanarak değerlendirme yapan Yalçın'a göre, büyük hizmeti ve yararlığı görülen bir kişinin istifaya mecbur bırakılması, gayet yolunda giden işlere bir örnek diye gösterilen bir teşkilâtın sebepsiz yere ahenginin bozulması, liyakati, gayreti ve başarıları ile kısa sürede sempati kazanmış ve güven telkin etmiş bir uzmanın meçhul bir sebeple gitmesi idare adına övünülecek bir hareket değildir. Yalçın, Karayolları Genel Müdürlüğüne yeni atanan kişinin önceden yapılmış olan yol programında bazı değişiklikler yaptığını ileri sürmüştür. Makaleye göre işlerin mecrasına girdiği bir alanda Zeytinoğlu'nun emir ve hareketi ile iş baltalanmıştır. Zira Zeytinoğlu, Ankara-İstanbul karayolunun kendi seçim çevresi olan Eskişehir'den geçmesini istemiş, ancak vazifesine ciddiyetle bağlı olan eski Genel Müdür Vecdi Diker bu talebini kabul etmeyerek çekilmiştir. Yalçın sonrasında,

<sup>342</sup> Ayanlar, “Karayolları Dâvası”, 2.

<sup>343</sup> *Ulus*, 30 Mart 1951.

<sup>344</sup> Samet Ağaoğlu, 1950 seçimleri sonrasında ilk birkaç aylık sürede, CHP'ye muhalefette iken nasıl bir yol izlemesi gerektiğinin Hüseyin Cahit Yalçın tarafından gösterildiğini ileri sürmüştür. Bunun da iktidarın yaptığı hiçbir işin beğenilmemesi veya inkâr edilmesi suretiyle icra edildiğini belirtmiştir. Hatta bir hatırasını naklederek bir gün Hüseyin Cahit Yalçın'a: “... bir türlü çözemediğim bir muamma var. Bunu size farz ediniz ki ben değil, babam soruyor. Siz Halk Partisini, hele İsmet Paşa'yı bu kadar hararetle nasıl savunabilirsiniz?” diye sorduğunu, O'nun da “... ben de sana değil, babana cevap veriyorum, işte ben intikamımı böyle alırım.” diyerek cevapladığını aktarmıştır. Ağaoğlu'na göre, Yalçın bu cevapla, bir zamanlar kendisini vuranların artık kendisinin yardımına muhtaç hale geldiğini anlatmak istemiştir. Samet Ağaoğlu, *Babamın Arkadaşları*, İstanbul: Baha Matbaası, 3. Baskı, 1969, 131-132.

Bayındırlık Bakanı'na yüklenerek, kendisinden öncekinin yaptığı programı bozan bir şahsın açıkladığı yeni programların bir hükmünün olmayacağını iddia etmiştir. Zira kendisinden sonra iş başına gelenin onun programını bozmayacağını garanti yoktur. Kamuoyu DP'li bakanlardan ülke menfaatlerine uygun bir şekilde işlere ciddiyetle yaklaşmalarını beklemektedir. Yoksa bir bakanın kendi seçim çevresine hoş görünmek pahasına bahsedilen mülahazadan uzaklaşılmasının hoş karşılanmayacağı anlaşılmalıdır.<sup>345</sup>

Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu söz konusu gelişmelerin ardından yeniden beyanat verme ihtiyacı hissetmiştir. Bakan tarafından verilen izahata göre, bazı gazetelerde Karayolları eski Genel Müdür Vekili Vecdi Diker'in istifasının, yol güzergâhlarının değiştirilmesi amacıyla bazı milletvekilleri tarafından yapılan girişimlerin kendisi tarafından uygun bulunmasına ve Ankara-İstanbul yolunun Eskişehir'den geçmesi noktasındaki taleplerine müstenit olduğu haberleri ileri sürülmüştür. Ayrıca bu haberlere dayanarak 31 Mart 1951 tarihli Ulus gazetesinde Hüseyin Cahit Yalçın bir başmakale kaleme almıştır. Bu kapsamda daha önce açıklandığı şekilde Vecdi Diker Karayolları Genel Müdürlüğünü vekaleten yürütmüş, asli görevi müşavirliğe dönmeyi müteakip istifa etmiştir. Öte yandan DP henüz muhalefette iken bayındırlık işlerinin plansız ve hedefsiz yürütülmesini eleştirilmiş, iktidara gelindiğinde de bu hatalara düşmemek adına ülkenin gerçek ihtiyaçları çerçevesinde iyi etüt edilerek oluşturulan plan ve programlar doğrultusunda işlerin yürütülmesi hususunda irade koyularak faaliyetlerin icrası kararlaştırılmıştır. Bu itibarla herhangi bir şekilde güzergâhların değiştirilmesi söz konusu olmadığı gibi basında çıkan iddialar gerçeği yansıtmamaktadır. Eski Genel Müdür'le de bu konularda herhangi bir konuşma cereyan etmemiştir.<sup>346</sup> Bakan'ın bu beyanatı mahkeme kararıyla “Yol güzergâhları” başlığında Ulus gazetesinde birkaç defa yayımlanmıştır.<sup>347</sup>

<sup>345</sup> Hüseyin Cahit Yalçın, “Bozulan Bir İş Daha”, *Ulus*, 31 Mart 1951, 1.

<sup>346</sup> *Milliyet*, 04 Nisan 1951.

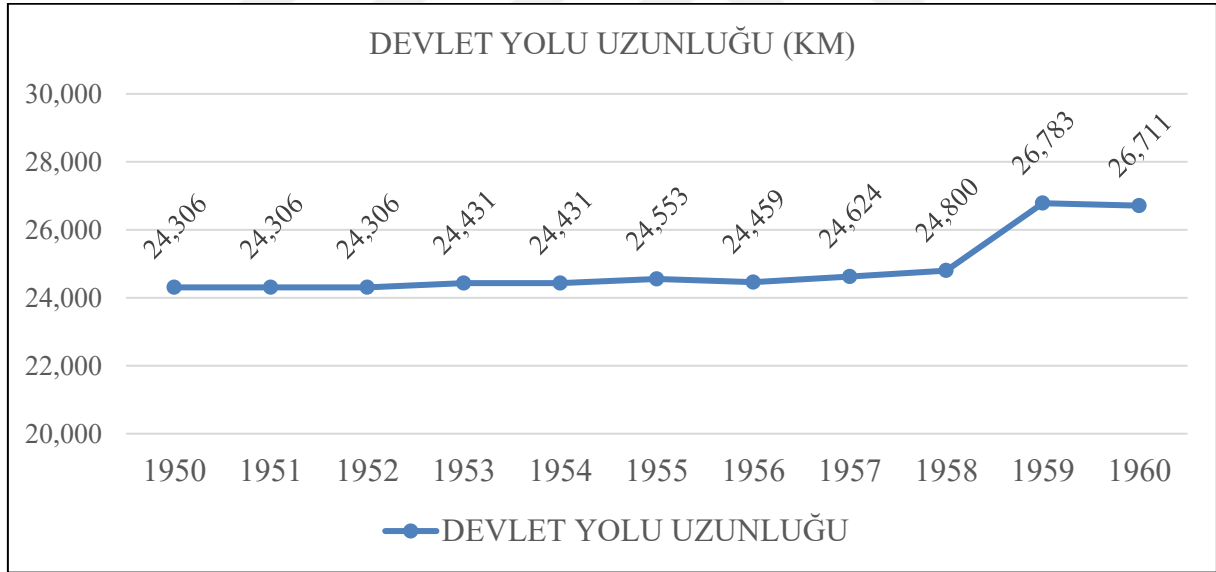
<sup>347</sup> Yazının metni: “*Ulus Gazetesi Yazı İşleri Müdürlüğüne : Gazetenizin 30. 3. 951 tarihli nüshasının 2 nci sayfa 2 nci sütununda (Yol güzergâhları değiştiriliyormuş) başlıklı yazıda Karayolları eski Genel Müdür vekili Vecdi Diker'in istifasına sebep olarak yol güzergâhlarının değiştirilmesi için milletvekilleri tarafından yapılan teşebbüslerin tarafımdan müsaait karşılanması ve Ankara - İstanbul yolunun seçim bölgem olan Eskişehir'den geçirilmesi için plânda değişiklik yapılmasını istemekliğim ileri sürülmekte ve bu habere dayanarak 31. 3. 1951 tarihli gazetenizde Hüseyin Cahit Yalçın bir başmakale neşretmiş bulunmaktadır.*

1 — Evvelce de açıklandığı gibi, Vecdi Diker Bayındırlık Bakanlığı Müşaviri bulunmakta ve vekâleten Karayolları Genel Müdürlük vazifelerini ifa etmekte idi. Kendisi Genel Müdür vekilliğinden istifa etmiş olmayıp asli vazifesine iade edildikten sonra müşavirlikten ayrılmıştır.

2 — Daha muhalefet sıralarında iken Bayındırlık işlerinin şahsî görüş ve tesirler altında hedefsiz yürütüldüğünü tenkid etmiş ve plânsız çalışmanın memlekete ne büyük zararları dokunduğunu misalleriyle belirtmiştik. İktidar olarak bu hatalara düşmemek niyet ve azmindeyiz. Bir çok vesilelerle beyan ettiğimiz ve hükümet programında da açıkça ifade ettiğimiz gibi bütün bayındırlık işlerimizi memleketin hakikî ihtiyaçlarına ve iktisadî icaplarına göre ayarlanmış, iyi etüt edilmiş devamlı plânlara ve programlara göre yürütmek kararındayız ve bu kararımızı dikkatle ve titizlikle tatbik etmekteyiz. Bu itibarla yol güzergâhlarının şu veya bu tesirle değiştirilmesi yolundaki iddialar hiçbir asla ve esasa dayanmamaktadır. Ve eski Genel Müdür Vekili ile bu hususta herhangi bir konuşma da cereyan etmemiştir. Bu tavzihin gazetenizin ilk çıkan nüshasında Basın

Vecdi Diker'in istifasına ilişkin birçok şey söylenmiştir. Olayda, mevcut programın baskıyla değiştirilmeye çalışılmasına karşın Diker'in bunu kabul etmemesinin etkili olduğu ileri sürmüştür.<sup>348</sup> Keza başka bir görüşe göre de Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu yerel politikalara uymayan yol programını değiştirmek istemiş, bu durum Vecdi Diker'in istifasını mecbur hale getirmiştir.<sup>349</sup> Olaydan uzun süre sonra 1989 yılında gerçekleştirilen bir söyleşide Vecdi Diker karayollarından ayrılışını şöyle izah etmiştir: *"Yol işinde politikanın ilgisi vardır. Politikacıya da soracağız, herkesin fikrini alacağız... Ama birşeyi tespit ettik mi, onu sonuna kadar götürmek, tamamlamak gerekiyor. Yoksa hergün değişirse, o program olmaz. İşte böyle ayrıldım."*<sup>350</sup>

Diğer yandan Amerikalı uzmanlar dokuz yıllık yol programının aksamadan devam edebilmesi için devlet yolu ağının genişletilmemesi gereğini vurgulamışlardır. Ancak yol programının ilerlemesiyle birlikte daha fazla yolun devlet yollarına dahil edilmesi hususunda siyasiler üzerindeki halk baskısı artmıştır. Bahsedilen sorun, bizzat Vecdi Diker tarafından ABD Federal Yol Teşkilatı üst düzey yetkilisi olan MacDonald'a yazılan mektupla gündeme getirilmiştir.<sup>351</sup> DP döneminde devlet yolu ağı, **Grafik 1**'de gösterildiği üzere son iki yıl hariç tutulduğunda çok fazla genişlememiştir.<sup>352</sup>



Grafik 1 1950-1960 Dönemi Devlet Yolu Uzunluğu

Kanunu hükümleri dahilinde neşrini rica ederim. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu" *Ulus*, 04 Nisan 1951; aynı yazı gazetesini bu nüshalarında da yayımlanmıştır. *Ulus*, 26 Ocak 1952; *Ulus*, 28 Ocak 1952.

<sup>348</sup> Amal, "Vecdi Diker", 154.

<sup>349</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 187.

<sup>350</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 77-78.

<sup>351</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 147.

<sup>352</sup> Tablo 25'e dayanarak hazırlanmıştır.

1952 yılına gelindiğinde Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu artık CHP tarafından oluşturulmuş yol programını alenen hedef almaya başlamıştır. Zeytinoğlu'na göre eski iktidar tarafından yapılan 23.000 km'lik yol programı politik kaygılar ile oluşturulmuştur. Bu konu üzerindeki inceleme sonuçlanmamıştır. Şebeke programının oluşturularak ilan edilmesi için araştırma sonucu beklenmektedir.<sup>353</sup> Benzer şekilde 1952 yılı bütçe görüşmelerinde ise karayollarında CHP iktidarından kalan yol planının detaylı olarak yeniden ele alınması ihtiyacına binaen gerekli çalışmalar yapıldığını açıklamıştır. Kısa süre içerisinde ilmi tetkiklere istinat eden hakiki devlet yolu plânını ortaya çıkması beklenmektedir. Ona göre CHP iktidarının devretmiş bulunduğu 9 yıllık devlet yolları programı esasında tamamen hayalî ve nazari bir program olduğu ifade edilmelidir. Zira yapılan hesaplara göre 23.000 km'lik yolun 9 yıl içinde tamamlanabilmesi için yıllık asgari 175 milyon liralık ödenğe ihtiyaç duyulduğu tespit edilmiştir. DP iktidarı tarafından, CHP'nin 1949'da tahsis ettiği 24 milyon ve 1950'de ayırdığı 53 milyon liralık ödenek, 1952'de 140 milyon liraya yükseltilmiştir.<sup>354</sup> Söz konusu tahsisat DP'nin karayollarına verdiği önemin bir göstergesi sayılarak daha önceden Türkiye'de kara, deniz ve hava yolunu kapsayacak şekilde koordineli bir ulaştırma sisteminin bulunmadığı ileri sürülmüştür.<sup>355</sup>

Gelinen aşamada Zeytinoğlu, dinamik iktisadi gelişmeler karşısında dokuz yıllık programı aynen uygulamanın bir manasının kalamadığını ifade etmiştir. Kaldı ki bu programı rijit bir halde tutma imkânı da kalmamıştır. Bu nedenle devlet yollarının ekonomik ve bilimsel çalışmalar ışığında her üç yılda bir revize edileceğini ve yol programının bu esaslar dahilinde yürütüleceğini aktarmıştır.<sup>356</sup> Zeytinoğlu'nun dokuz yıllık yol programını yeniden tetkik edecekleri ve gerçek devlet yolu programını hazırlayacakları yolundaki yaklaşımı, Efdal As tarafından, bölgesinden yol geçmeyen halkın baskısının bir sonucu olarak programın genişletilmesi olarak yorumlanmıştır.<sup>357</sup> Keza bu makalede de mahalli saiklerle bazı il yollarının devlet yollarına dahil edilmesi yolunda tazyik yaşandığı ifade edilmiştir.<sup>358</sup> Tüm bu gelişmelere karşın Vecdi Diker'in görüşlerine göre, DP iktidara geldiği zaman karayolları anlamında başarılı işleri görünce bazı noktaları tasvip etmeseler de "hayır" diyememiş, devamını sağlamışlardır. Zira politikacılar başarılı olunan işlerde ve bilhassa halkın benimsediği çalışmaları kendi düşüncelerine uymasa bile "evet" demişlerdir.<sup>359</sup>

<sup>353</sup> *Ulus*, 15 Ocak 1952.

<sup>354</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1007-1008.

<sup>355</sup> Necmi Tan, "Ulaştırma Politikamız ve Yol Davası", *Karayolları Bülteni*, 2/15 (Ocak 1952), 1-2.

<sup>356</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1073.

<sup>357</sup> As, *Cumhuriyet Dönemi*, 317.

<sup>358</sup> P.A. Carmichael, "Devlet Yolları İçin En Elverişli Uzunluk Nedir?", *Karayolları Bülteni*, 2/19 (Mayıs 1952), 1.

<sup>359</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 126.



Bütçe görüşmeleri vesilesiyle karayollarına tahsis edilen ödeneye karşılık yapılan yol uzunluğu gündeme gelmiştir. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, bu suale atfen karayolları inşaat sistemine ilişkin bilgi vermiştir. Ona göre devlet karayollarının takip ettiği prensip ve inşaat sistemi anlaşılmamıştır. Çünkü o tarih itibariyle KGM kademeli inşaat sistemi ile hareket etmektedir. Söz konusu yöntemle yıllık 2-3 bin km yol yapmak yerine, 20-25 bin km'lik yol şebekesinin kademeli şekilde bakım ve onarımının yapılması, taşıdığı trafikle ölçülü olarak standardının yükseltilmesi hedeflenmiştir. Dolayısıyla KGM'ye verilen tahsisatla, 20 bin km'yi aşkın yolun mütemadiyen bakım ve onarımı yapılmış, gerekli görülen yolların asfaltlanması, köprü ve büyük ıslahların yapılması, kış mevsiminde yolun açık tutulması gibi faaliyetler gerçekleştirilmiştir.<sup>360</sup> Mevzubahis açıklamada üzerinde durulan, yol üzerindeki trafik hacmine bakmak suretiyle yolun geliştirilmesi anlayışı “*Kademeli İnşaat Sistemi*” olarak tanımlanmıştır.<sup>361</sup>

### 1.2.2. Geçit Yolları Politikası

Karayollarının yeni bir yaklaşımla ele alındığı 1948 yılı ile 1956 yılları arasında yol işleri iki ana mihver üzerinde cereyan etmiştir. Birincisi, mevcut yolların bakım, onarım ve asfaltlama yoluyla ıslah edilmesi, ikincisi yolu olmayan güzergahlar ile trafik yükü artan eski yolların yerine yeni standartlarda yollar inşa edilmesidir. KGM ve yol müteahhitlerinin makine parklarının sınırlı olması ve bazı bölgelerde karayolu trafiğinin artışına bağlı olarak bu güzergahtaki yollarının hızlı bir şekilde yüksek standarda kavuşturulmasına ihtiyaç duyulması, aynı zamanda geçmiş dönemde elde edilen tecrübelerin belli bir seviyeye ulaşması, 1956 yılı itibariyle yeni bir değerlendirme yapılmasına yol açmıştır. Bununla birlikte uzunluğu yaklaşık 3.000 km'yi bulan ve geçit vermeyen yolların kısa zamanda yeni standartlara göre inşasına olanak bulunamaması da yol davasına başka bir pencereden bakmayı mecburi hale getirmiştir.<sup>362</sup>

İşte bu yeni yaklaşım sonucunda bir yandan yüksek standartlarda yollar inşa edilirken, diğer yandan ülkenin geri kalan bölümlerinde motorlu taşıtların geçişine imkân vermeyen yol kalmaması adına “*Geçit Yolları*” fikrini ortaya çıkarmıştır. Bu kapsamda KGM'de ilgili fen heyetlerinin ve bölge müdürlerinin katılımıyla gerçekleştirilen toplantılarda geçit yollarının esasları tayin edilmiştir. Sonuçta geçit yollarının amacı, devlet ve il yolları şebekesinde geçit vermeyen kısım kalmaması, bu bölümlerin bir an önce en azından bazı mevsimlerde geçiş sağlayacak şekilde mümkün olan standartta inşa edilmesi olarak saptanmıştır. Bu işin bir yılda tamamlanması mümkün olmadığından aynı zamanda belli ölçütler dahilinde bir sıralama

<sup>360</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1073.

<sup>361</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 144.

<sup>362</sup> “Geçit Yolları”, *Karayolları Bülteni*, 7/80 (Haziran 1957), 3.

yapılması da karar altına alınmıştır. Öte yandan inşası biten geçit yolunun derhal bakıma alınması ve tedrici olarak geliştirilerek ıslah edilmesi ilke olarak ortaya konulmuştur. Bu sayede görece olarak daha az bir maliyet ile tüm devlet ve il yolları şebekesinin tamamıyla geçit verir hale getirilmesi amaçlanmıştır.<sup>363</sup> Keza 1956 yılı Karayolları Bölge Müdürleri toplantısında konuşan Nafia Vekili Muammer Çavuşoğlu da varılmak istenen hedefi, devlet yollarının en kısa sürede geçit verir hale getirilmesi ve trafik yoğunluğu belli bir seviyenin üstüne çıkan yolların standart şekilde geliştirilmesi olarak açıklamıştır.<sup>364</sup>

Başlanan çalışmalarla 1956 yılında 3.000 km uzunluğundaki geçit vermeyen yolların 714 km'lik kısmı yapılmış, kalan 2286 km'lik bölümü sonraki yıllara bırakılmıştır. Yapılan yolların 614 km'lik bölüm her mevsim verecek şekilde, 100 km uzunluğundaki yol ise ancak yazın geçiş sağlayacak şekilde inşa edilmiştir. Çok arızalı olan arazi kesimlerinde dar olmak kaydıyla yapılan yolların genişlikleri 3 ila 8 m arasında değişkenlik göstermiştir. Bu meselenin önemle üzerinde durulmuş, hatta “*Geçit Yolları Programı Esasları*” tespit edilerek, söz konusu programda hedefler, prensipler, programlama usulleri, yol standartları, güzergâh, hendek ve drenajlar, yapım ve bakım usulleri açıklanmıştır. Ayrıyeten “*Geçit yolları İş Programı ve İhale İşleri Talimatı*” ve “*Onarım ve Geçit Yolları İhalesinde Kullanılacak Tip Şartname*” hazırlanarak, takip edilecek icraata ilişkin mevzuat oluşturulmuştur.<sup>365</sup> Sonrasında üç yıllık bir program hazırlanarak uygulamaya konulmuştur.<sup>366</sup>

Gerçekten de gerek DP Hükümetleri ve gerekse KGM tarafından geçit yolu meselesine çok önem verilmiştir. Bilhassa bütçe raporlarında geçit yollarının mantığı izah edilmiş, belirli süreler verilerek o tarihe kadar geçit vermeyen yol kalmayacağı ileri sürülmüştür. Ayrıca bu kapsamda gerçekleştirilen işler yıl yıl açıklanarak programın başarısının altı çizilmiştir.<sup>367</sup> Diğer taraftan karayolu bültenlerinde de konuya yönelik gelişmeler ele alınmıştır.<sup>368</sup>

<sup>363</sup> “Geçit Yolları”, *Karayolları Bülteni*, 7/80 (Haziran 1957), 3; geçit yollarının ilk gayesi: “ilk fırsatta motorlu taşıtlara geçit sağlayacak yolların elde edilmesi” olarak belirtilmiş, bu yollarda müteakip yıllarda trafik ihtiyacına göre tevsi ve güzergâh düzenleme işleri yapılacağı kaydedilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 48 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/269), s. 13.

<sup>364</sup> *Zafer*, 22 Mart 1956.

<sup>365</sup> “1956 Yılı Geçit Yolu Çalışmaları”, *Karayolları Bülteni*, 7/80 (Haziran 1957), 5-23.

<sup>366</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 15.

<sup>367</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47'ye ekli 67 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1957 mali yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/584), s. 14; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 24; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 48 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/269), s. 13; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 50 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/416), s. 14.

<sup>368</sup> “Bakım Fen Heyeti Müdürlüğü 1957-1958 Yılı Faaliyetleri”, *Karayolları Bülteni*, 8/90 (Mayıs 1958), 9.

Nafia Vekili Etem Menderes, 1957 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde karayollarının her mevsimde açık olması ve her türlü aracın geçişine müsait olmasının çok önemli olduğunu belirtmiştir. Devamında bu amaçla 24.550 km’lik devlet yolunun inşa ve ıslah faaliyetlerine devam edilirken, geçit vermeyen yolların geçiş yapılı hale getirilmesi için çalıştıklarını ifade etmiştir. 1956 yılında başlayan geçit yolu programına dikkat çeken Menderes, inşa edilen ve edilmesi planlanan yollara ilişkin bilgi vermiştir.<sup>369</sup> Keza Karayolları Genel Müdürü Orhan Mersinli de 1958 yılı karayolları bütçesinin bütçe komisyon görüşmelerinde geçit yollarının 1956 yılında 3 yıllık bir programa bağlandığını, 1958 yılında geri kalan bölümünün ele alınmasıyla 3.800 km’lik programın tamamlanmış olacağını böylece devlet yollarının tamamının motorlu taşıt geçişini müsait hale geleceğini ifade etmiştir.<sup>370</sup> Ertesi yılki bütçe görüşmelerinde CHP Milletvekili Şevket Dursun geçit vermeyen yol kalmayacağına dair beyanları hatırlatarak Nusaybin-Cizre yolunun o dönem itibariyle geçit vermediğini ifade etmiştir.<sup>371</sup>

En kısa zamanda motorlu taşıtların geçişine fırsat verecek tarzda yolların yapılabilmesi amacıyla başlatılan geçit yolları programına devam edilirken, ülkenin vazgeçilmez yol ihtiyaçlarına göre bir çekirdek program hazırlama düşüncesi ortaya çıkmıştır. İşte bu kapsamda 1958 yılında 5 yıllık bir program hazırlanmıştır. Zikredilen programın tespitinde KGM’nin kuruluşundan itibaren yapılan etüt ve sayım neticeleri kullanılmış, böylelikle 5 yılda tamamlanacak şekilde 16.067 km uzunluğunda “devlet yolları şebekesi” belirlenmiştir. Bu sayede tüm il merkezlerinin standart yollarla birbirine bağlanması hedeflenmiştir. O dönem itibariyle bir kısmı tamamlanmış olan bu şebekenin süratle inşasının tamamlanması, ardından da asfaltlanması planlanmıştır.<sup>372</sup>

Konu, Karayolları Genel Müdürü Orhan Mersinli tarafından 1958 yılı karayolları bütçesinin bütçe komisyon görüşmelerinde açıklanmıştır. Mersinli’ye göre ülke çapındaki toplam trafik hacminin %80’ini oluşturan, 16.000 küsur km’lik devlet yolu şebekesi ilk etapta ele alınarak modern hale getirilecektir.<sup>373</sup> Diğer yandan meseleye temas eden Nafia Vekili Tevfik İleri, bu programı programsızlık eleştirilerine bir cevap olarak sunmuş, yapılacak yolun standartlarını 12 m genişliğinde platform ve 7 m genişliğinde kaplama olarak betimlemiştir. Üstelik ortaya koyduğu standarda sahip bu yolların 1950 yılındaki yollarla

<sup>369</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903-904.

<sup>370</sup> Zafer, 19 Ocak 1958.

<sup>371</sup> Ulus, 17 Ocak 1959.

<sup>372</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47’ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 23-24.

<sup>373</sup> Zafer, 19 Ocak 1958.

mukayese edildiğinde 5-10 katına mal olduğunu da eklemiştir.<sup>374</sup> Ne var ki 1958 yılında yeni bir yol işine başlanmaması hususunda alınan prensip kararı neticesinde, programın icrası sonraya bırakılmıştır.<sup>375</sup> Söz konusu program 1959 yılında en kısa zaman en fazla fayda sağlayacak yollar olarak nitelenmişken, şebeke uzunluğu 16.120 km olarak kaydedilmiştir. Modern standartlara göre inşa edileceği belirtilen bu yolların süratli nakliyata imkân sağlayacağı da vurgulanmıştır.<sup>376</sup>

Karayollarının çalışma esasları 1960 yılında artık başlıca 4 ana mevzu çerçevesinde ele alınmıştır. Bunlardan ilki daha önce 5 yıllık çalışma programı kapsamında düzenlenen 16.120 km uzunluğundaki devlet yolu şebekesidir ki, bundan böyle “Devlet Sürat Yolları” olarak adlandırılmıştır. Ayrıca 1960 yılında bu yol şebekesinin yüksek standart ve sürat niteliklerinin yanına bir de emniyetli nakliyat vasfı ilave edilmiştir. Bunun dışında karayollarının iştiğal ettiği ikinci mevzu geçit yolları, üçüncü mevzu il yolları ve dördüncü mevzu olarak da köy yolları kaydedilmiştir.<sup>377</sup> Tüm bu bahsedilenlere rağmen 1960 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde konuşan Nafia Vekili Tevfik İleri: “Karayolları teşkilâtı 1950’nin ilk aylarında kuruldu, 9 senelik program 1948 senesinde yapıldı. Ve program dokuz sene zarfında iktidarımız zamanında tahakkuk ettirildi... Muhterem arkadaşlar; yol mevzuunda dokuz senelik bir programları varmış. Kabul ediyorum. Yolları bir programa bağladınız. Ya barajlar, ya limanlar, ya iskeleler?”<sup>378</sup> diyerek esasında karayolları konusunda CHP iktidarı döneminde başlatılan işlerin, DP iktidarı zamanında devam edilmek suretiyle tamamlandığını belirtmiştir.

### 1.2.3. Karayolu Politikalarının Kamuoyu Yansımaları

DP karayolu politikaları öncelikle Bayındırlık Bakanları tarafından çeşitli vesilelerle verilen demeçler<sup>379</sup> ve yapılan konuşmalarla<sup>380</sup> anlatılmış ve özellikle de CHP dönemi ile

<sup>374</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 810-811.

<sup>375</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47’ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 23-24.

<sup>376</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45’e ekli 48 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/269), s. 13.

<sup>377</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48’e ekli 50 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/416), s. 14.

<sup>378</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 694.

<sup>379</sup> Bakan Zeytinoğlu’nun açıklamalarında bayındırlık konularının yanı sıra yol ve köprüler ilişkin bilgiler de aktarılmıştır. *Milliyet*, 17 Mart 1951; 13 Temmuz 1951’de İstanbul’daki beyanatında yapılan, bakım altına alınan yol, bezer şekilde köprü, asfalt çalışması rakamlarla ifade edilmiştir. *Zafer*, 15 Temmuz 1951; etüdü yapılan ve planlanan yol ve köprüler ile inşa çalışmaları sayılarla belirtilmiştir. *Zafer*, 13 Ağustos 1951.

<sup>380</sup> DP Milletvekili Süleyman Kuranel’in sorusuna verilen cevapta, bakıma alınan yol, inşa edilen yol, yapılan asfalt çalışmaları, planlanan faaliyetler vs. sayılarla açıklanmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 09.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 74, s. 159-160; radyoda yapılan konuşmada yol inşa çalışmalarına ilişkin bilgi verilmiştir. *Zafer*, 10 Nisan 1952; bakan tarafından yapılan açıklamada, 1924 ila 1950 arasında yapılan köprü miktarı ile 1950-1952 döneminde yapılanlar karşılaştırılmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1008; 4 yıldaki nafia hizmetlerine dair radyo konuşması yapan Zeytinoğlu; köprü miktarına

mukayese edilerek, DP iktidarının yaptığı çalışmaların olumlu yönde farkı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Benzer şekilde Maliye Vekilleri tarafından verilen beyanatlar<sup>381</sup> ve DP sözcülerinin konuşmalarında da karayolları çalışmaları önemli bir yer tutmuştur.<sup>382</sup>

Bunların haricinde Uzun yıllardır hasret kalınan bir mesele olan yol konusunun, halkın temsilcilerinden müteşekkil TBMM gündemine mütemadiyen gelişi sürpriz olmamıştır. Bu nedenle TBMM’de cereyan eden görüşmelerin, bir anlamda halkın hassasiyetlerini de gösterdiği düşüncesiyle, karayolları politikası mevzuunda TBMM’nin yaklaşımı incelenmiştir. Sırası gelmişken, genel olarak bayındırlık işlerinde olduğu gibi karayollarına dair sorunların da daha çok bütçe görüşmeleri sırasında ortaya atıldığı ve etraflıca konuşulduğu belirtilmelidir.

Yapılan araştırma neticesinde, karayollarının, öncelikle milletvekillerinin Hükümetten talepleri çerçevesinde görüşüldüğü saptanmıştır. Milletvekilleri daha çok seçim çevrelerinde ihtiyaç duyulan hizmetleri TBMM’ye getirmişler bazen Başbakan ancak ekseriyetle Bayındırlık Bakanlarından istekte bulunmuşlardır. Öte yandan sadece iktidar mensubu milletvekilleri<sup>383</sup> değil aynı zamanda muhalif milletvekilleri<sup>384</sup> de meramlarını anlatmışlardır.

---

ilişkin rakam vermiştir. *Zafer*, 28 Nisan 1954; Tevfik İleri tarafından yapılan konuşmalarda, o tarih itibarıyla yapılan köprülerin uzunluğu belirtilmiş, DP iktidarı öncesindeki durumla kıyaslama yapılmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 810-811; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 693.

<sup>381</sup> Maliye Vekili Hasan Polatkan tarafından yapılan konuşmada, yollar için sarf edilen paralar, yapılan yol ve köprüler, CHP dönemi ile kıyaslanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40, s. 158; yine Polatkan tarafından yapılan yol ve köprüler, bunlar için yapılan tahsisatlar, bakım altındaki yollar, karayolları politikalarına dair uygulamalar, sürat yolları, geçit yolları vs. açıklanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41, s. 30-31.

<sup>382</sup> Demokrat Parti Meclis Grubu Adına Himmet Ölçmen tarafından, inşa edilen yollar, geçit veren yollar, asfalt yollar vs. uzunlukları belirtilmek suretiyle anlatılmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 680-681.

<sup>383</sup> DP milletvekillerinden şu örneklerinin zikredilmesi mümkündür: Şükrü Kerîmzade Ayancık ile Zonguldak arası karayolu konusunda talepte bulunmuştur. *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 852-853; Kâmil Tayşi, Diyarbakır-Bitlis-Muş ve Van yoluna ilişkin konuyu gündeme getirmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 853; Süleyman Kuranel, genel olarak Doğu Anadolu’yu denize bağlayan yollar ile bu güzergahta o dönem itibarıyla geçit vermeyen Kilis-Hassa gölgesinden bahsetmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 850, keza Galip Kınoglu da daha sonra aynı bölge için istekte bulunmuştur. *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1003; Sabri Erduman, Erzurum civarı yol konusuna değinmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1050; Baha Akşit, Denizli-Acıpayam-Fethiye yolunun ele alınmasını rica etmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1052; Mecit Bumin, Hopa-Kars yoluna dair açıklamada bulunmuştur. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1052; Şevket Mocan, Trakya bölgesi için yol talep etmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 53, s. 1024-1025; Ahmed Veziroğlu Denizli ile Dinar yolunu istemiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1056; bunlardan başka yol ve köprü yapım konusunda Muharrem Tunçay ve Şefik Bakay da bölgesel istekte bulunmuşlardır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1089-1090.

<sup>384</sup> CHP Milletvekili Esat Oktay Kars’ın karayolları ile ilgili durumu arz ederek talepte bulunmuştur. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1046-1047; CHP Milletvekili Mehmet Bahadır Posof-Ardahan yolunu gündeme taşımıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 849; bölgesel istekte bulunan diğer CHP Milletvekilleri, Hikmet Fırat ve Hasan Oral’dır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1089-1090; CHP Milletvekili Şerafettin Ayhan, Sinop-

Milletvekillerinin kendi bölgelerine dair yol isteklerine mukabil dönemin Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'nun şu sözleri gayet manidardır: “*Memleketin hangi köşesine giderseniz gidiniz göreceksiniz ki, yol meselesi yurdun o parçasının en mühim bir derdi olarak ayaktadır.*”<sup>385</sup> Hakikaten TBMM’de geçen tartışmalar yol konusundaki yokluğun durumunu ortaya koymaktadır.<sup>386</sup>

İstekler dışında karayolu konusu sorular yoluyla da tartışılmıştır. İlk bakışta soruların muhaliflerce yöneltilmiş olabileceği akla gelse de iktidar mensubu milletvekilleri tarafından da önemli sayıda sorunun TBMM gündemine taşındığı görülmüştür. DP Milletvekili Mustafa Ekinci’nin KGM 9. Bölge Müdürlüğünün yol faaliyeti hakkındaki sorusuna, Bayındırlık Bakanı Fahri Belen cevap vermiştir. Sorunun özünü söz konusu Bölge Müdürlüğünün gerekli görevi ifa etmediği, bu noktada birçok yolsuzluk yapıldığı iddiaları oluşturmaktadır. Bakan, sorunun ayrıntısındaki nicel değerleri belirtmek suretiyle cevap vermiş, usulsüzlük iddiaları kapsamında kendisine de bazı duyumların ulaştığını bu konuları tetkik ettirdiğini, ettirmeye devam edeceğini bildirmiş, hatta bölgeye bu konuları incelemek üzere bir heyetin de gönderildiğini aktarmıştır.<sup>387</sup> Yine DP Milletvekili Sabri Erduman’ın<sup>388</sup> özetle doğu bölgesindeki yolların durumuna ilişkin sorusuna Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu cevap vermiştir. Bakan açıklamasında, güzergâh bazında tahsis edilen ödenekleri, bakım altına alınan yolları belirtmiştir. Açıklamanın devamına göre, 24 bin km’lik devlet yolunun gerçekleştirilmesi için 1,5 milyar liraya ihtiyaç duyulmasına karşın bu paranın tamamının kısa sürede tahsis edilebilmesi mümkün değildir. Zaten yol işinin programa bağlanmasının başta gelen gerekçesi de budur.<sup>389</sup>

Meselenin ele alınması hususunda soru yöntemi muhalifler tarafında sıklıkla kullanılmıştır. Bingöl Milletvekili Feridun Fikri Düşünsel’in, Murat nehri üzerinde kurulması planlanan köprü, Kiğı-Bingöl ve Kiğı-Palu yollarına ilişkin sorusu Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu tarafından cevaplanmıştır. cevap vermiştir. Zeytinoğlu, Murat Nehri üzerinde kurulması planlanan köprü işi hakkında ayrıntılı bilgi vermiş, müteakiben bölgedeki yolların hangi statüde bulunduğunu açıklayarak, devlet yolu olan bölümün ne zaman ve nasıl ele

---

Ankara yolu üzerindeki tarihi Kabalı ve Karacaören köprülerinin onarımı hakkında istekte bulunmuştur. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 667.

<sup>385</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 13.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 39, s. 236.

<sup>386</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 13.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 39, s. 236-238.

<sup>387</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 28.06.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 14, s. 294-297, olayın akıbetine dair herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır.

<sup>388</sup> Sabri Erduman 1911’de Hasankale’de doğmuştur. Erzurum Öğretmen Okulunu bitirmiştir. Yusufeli Ersis, Hopa Kavak Köyü, Şavşat Merkez Okulu Öğretmeni, Ardanuç Merkez Okulu Başöğretmeni, Millî Eğitim Memuru olarak çalışmıştır. Serbest Ticaret ve çiftçilikle uğraşan Erduman, Bucak Yönetim Kurulu Başkanı, IX. Dönem Erzurum Milletvekili olarak görev yapmıştır. 06.04.1973’te vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 560.

<sup>389</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 13.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 39, s. 233.

alınacağını aktarmıştır.<sup>390</sup> Keza Kars Milletvekili Lâtif Aküzüm'ün,<sup>391</sup> Kars-Digor yoluna dair sorusuna yanıt veren Bakan'a göre, söz konusu yol il yolu statüsündedir ki mevcut mevzuata göre il yollarının yapım ve bakım işleri il özel idarelerine ait vazifelerdendir.<sup>392</sup>

Yolsuzluk iddiaları da TBMM görüşmelerine konu olmuştur. CHP Milletvekili Hamdi Orhon'un<sup>393</sup> Düzce'de usulsüz ilân üzerine yapılan ihale hakkındaki söylentinin mahiyetine dair Başbakanlıktan olan sorusuna Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Samet Ağaoğlu sözlü olarak cevap vermiştir. Ağaoğlu'nun cevabına göre, Düzce Karadere ormanlarından Bolu ve Düzce'ye ulaşım sağlamak amacıyla etüdü yaptırılmış olan yaklaşık 34 kilometre uzunluğundaki yolun inşası lüzumlu görülmüş ve keşif bedeli 531.774 lira 45 kuruş olan bu yol eksiltmeye çıkarılarak Ankara'da Hürses ve İstanbul'da Son Posta gazetelerinde dörder defa ilân edilmiştir. Dolayısıyla işin 150.000 liraya yaptırılabilmesi söz konusu değildir.<sup>394</sup>

Gerek talepler vesilesiyle ve gerekse sorular aracılığıyla ifade edilen yol meselelerine ilişkin yeterli gelişme olmadığını düşünen milletvekilleri iktidar mensubu bile olsa eleştiri yöneltmekten geri durmamışlardır. Mesela DP Milletvekili Sabri Erduman öncelikle Bayındırlık Bakanı'nın ülkeyi gezmediği, en mahrum bölgelere gitmediği, gerekli inceleme ve gözlemlerde bulunmadığını ima ederek sitemde bulunmuştur. Devamında ülkenin doğusunda yol konusunda gelişme olmadığını ileri sürmüştür.<sup>395</sup> Buna karşın muhalif Milletvekillerinden eleştiride bulunmakla birlikte yapılan yol çalışmalarına dair olumlu görüş bildirenler de olmuştur. Nitekim CHP Milletvekili Avni Doğan'ın<sup>396</sup> *“Yol politikasının, yol faaliyetinin, memleketteki müspet faaliyetini inkâr etmek; güneşi balçıkla sıvamak olur. Bilhassa dört yıldan beri sarf edilen, mesainin son iki yıldan beri hamle hamle artarak 1952*

<sup>390</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 04.04.1951, Dönem: 9, C. 6, Birleşim: 60, s. 135-137.

<sup>391</sup> Lâtif Aküzüm 1912'de Kars/Şöregel'de doğmuştur. Ankara Hukuk Fakültesini bitirmiştir. İstatistik Genel Müdürlüğü Muvakkat Tasdik Memuru, Emniyet Genel Müdürlüğü 5. Sınıf Muamelât Memuru, İktisat Bakanlığı Zonguldak Mıntıka Müdürlüğü Memuru, İktisat Vekâleti Maden Umum Müdürlüğü Memuru, Serbest Avukat, IX. Dönem Kars Milletvekili olarak görev yapmış, 20.11.1975'te hayatını kaybetmiştir. TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980, 572.

<sup>392</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 21.12.1951, Dönem: 9, C. 11, Birleşim: 20, s. 295.

<sup>393</sup> Hamdi Orhon (İskender Hamdi Orhon) 1910'da Sürmene'de doğmuştur. Mülkiye ve Ankara Hukuk Fakültesini bitirmiştir. Ankara Valiliği Maiyet Memuru, Keşan, Kağızman, Cihanbeyli, Çeşme ve Bergama Kaymakamı, Serbest Avukat, VIII. ve IX. Dönem Trabzon Milletvekili olarak görev yapmış, 25.06.2006'ta hayatını kaybetmiştir. TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980, 598.

<sup>394</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 23.01.1952, Dönem: 9, C. 12, Birleşim: 30, s. 291-292.

<sup>395</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1014.

<sup>396</sup> Mehmet Avni Doğan, 1892'de Yozgat'ta doğmuştur. 1903'te Yozgat Nümune-i Gayret'ten, 1908'de Yozgat Ortaokulunda, 1910 yılında ise İstanbul Sultanisinden mezun olmuştur. Mülkiye-i Şahaneden (Siyasal Bilgiler Fakültesi), 1913'te mezun olmuştur. Boğazlıyan ve Ereğli kaymakamlıkları yapmıştır. İkinci Büyük Millet Meclisinde, Bozok mebusu olarak görev yapmış ve Şark İstiklal Mahkemesi üyeliğine seçilmiştir. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10. dönemlerde Yozgat milletvekili olarak Mecliste bulunmuş, milletvekili olmadığı süreçte, Kastamonu, Samsun valilikleri görevini yürütmüştür. 1943 yılında birinci umumi müfettişlik görevine atanmış, 1948-1950 yılları arasında Ankara valiliği yapmıştır. 1961 yılında da Kurucu Meclis Ankara temsilcisi olarak görev yapmıştır. Osman Nebioğlu, *Türkiye'de Kim Kimdir*, İstanbul: Nebioğlu Yayınları, 1962, 233-234; 14 Haziran 1965'te hayatını kaybetmiştir. TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950, 87.

yılında bugünkü seviyeye varması cidden şayanı şükrandır.” sözleri dikkat çekicidir. Devamında bunun Cumhuriyet Hükümetlerinin ortak bir icraatı olarak görülmesi gerektiğini ifade etmiştir.<sup>397</sup> Diğer yandan TBMM’de muhaliflerin yol işlerini eleştirdiği konuların başında maliyet konusu gelmiştir. CHP Milletvekili Mehmet Hazer<sup>398</sup> yolların pahalıya mal olduğunu, aynı şekilde yol bakımının da masraflı olduğunu ifade etmiştir.<sup>399</sup> Benzer şekilde 1960 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde CHP Meclis Grubu adına konuşan Nihat Sarginalp<sup>400</sup> karayolları inşaatlarının pahalıya mal edildiğini karayolları bültenlerinden yayımlanan verilere dayanarak ispat etmeye çalışmıştır.<sup>401</sup>

DP iktidarının takip ettiği karayolları politikasına ilişkin görüşler doğal olarak sadece TBMM genel kurulunda açıklanmakla kalmamıştır. Bunun dışında birçok farklı platformda değişik biçimde değerlendirilmiştir. Bunların hepsinin ortaya konulabilmesi hacim itibariyle imkânsız olmakla birlikte mümkün olduğu ölçüde genel durumu yansıtan örneklerle yer verilmeyle yetinilmiştir.

Örneğin bütçe kanun tasarısı gerekçelerinde ve raporlarında bu aşamaya kadar bahsedilenlerden farklı bir tutum sergilenmemiş, sayılar verilmek suretiyle mesele sıklıkla izah edilmiştir.<sup>402</sup> Bununla birlikte basında -neredeyse tamamı Zafer gazetesi olmak üzere- çeşitli vesilelerle yol işlerinin geliştiği haberleştirilmiştir.<sup>403</sup> Öte yandan CHP’nin yayın organı olan Yeni Ulus gazetesinde “*DP propagandasının bir yalanı açığa vuruluyor*” başlığıyla karayolları konusunda eleştiride bulunulmuştur.<sup>404</sup> Ancak bunlara cevap gecikmediği<sup>405</sup> gibi yol ve köprüler konusundaki çalışma, yeni planlar, yapılan yollara ilişkin vatandaşlarca gönderilen telgraflar ve benzerlerine ilişkin haberler sık sık verilmeye devam

<sup>397</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1010-1011.

<sup>398</sup> Mehmet Hazer 1917’de Kars’ta doğmuştur. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesini bitirmiştir. Arpaçay Lisesi Maliye Tahsil Müfettişliği ve Varidat Müdür Yardımcısı, İçişleri Bakanlığı Mahallî İdareler Genel Müdürlüğü Memuru, Mahallî İdareler Köy Şubesi Kâatibi, Seyhan Kaypak Bucağı Müdürü, Seyhan İli Maiyet Memuru, Osmaniye, Saimbeyli, Kurşunlu, Kalan, Lice, Kemah, Patnos, Besni, Akhisar Kaymakamı, X. ve XI. Dönem Kars Milletvekili olarak görev yapmıştır. 25.12.1987’de hayatını kaybetmiştir. TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980, 728.

<sup>399</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45, s. 891.

<sup>400</sup> Nihat Sarginalp 1906’da Gümüşhane’de doğmuştur. Yüksek Mühendis Okulunu bitirmiştir. Erzurum Demir Yolu İnşaatı Mühendisi, Çanakkale Boğazı İskele İnşaatları Amiri, Nafia Takımları Grup Komutanı, Elâzığ-Van Hattı Demir Yolu Mühendisi, Alanya İskele Kontrol Mühendisi, Karayolları Mersin Bölge Müdürü, Diyarbakır Karayolları Bölge Müdürü, Karayolları Genel Müdürlüğü Bakım Müdürü, İl Köy Yolları Fen Heyeti Müdürü, Karayolları Umum Müdürlüğü Murakabe Kurulu Üyesi, XI. Dönem Gümüşhane Milletvekili olarak görev yapmıştır. 10.11.2002’de hayatını kaybetmiştir. TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980, 717.

<sup>401</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 678.

<sup>402</sup> 1951-1960 dönemindeki KGM’nin tüm bütçe tasarısı gerekçe ve raporlarında bunlara rastlanmıştır.

<sup>403</sup> Zafer, 13 Nisan 1952; Zafer, 10 Mayıs 1952; Zafer, 03 Mart 1953; Zafer, 02 Temmuz 1953; Zafer, 16 Ekim 1953.

<sup>404</sup> Bu haberde özetle DP’nin, 1947 yılından 1950’ye kadar CHP tarafından oluşturulan yol programının üzerine konduğu, haber tarihine kadar yapılan devlet yollarının tamamının 1950 Mayıs’ından önce programa alınarak projesi hazırlanmış olanlar olduğu ileri sürülmüştür. Yeni Ulus, 28 Mart 1954.

<sup>405</sup> Zafer, 31 Mart 1954.



edilmiştir.<sup>406</sup> Karayolları çalışmalarının kamuoyu yansımaları bazı gazete makalelerinde vücut bulmuştur. Söz gelişi, Kemal Cündübeyoğlu o dönem itibariyle yeni yapılmış Ankara-Kırıkkale yolunu örnek göstermek suretiyle daha önce 7 saatte aldıkları ve son derece rahatsızlık duydukları bu yolun, stabilize olarak yeni yapılmış haline vurgu yaparak 80-90 km/s hızla 2,5 saatte gittiklerini belirtmiştir. Cündübeyoğlu'na göre süratle gelişen yol davası nedeniyle elde edilen büyük kazanç son derece sevindiricidir.<sup>407</sup>

DP yayın organı olan Zafer gazetesinde yayımlanan mevzubahis yazıda karayolları çalışmalarının övülmesini normal karşılamak mümkündür. Buna karşın CHP yayın organı olan Ulus gazetesinde yayımlanan bir köşe yazısındaki yaklaşım gayet manidardır. Her ne kadar makalenin asıl konusu ormanlara zarar veren keçi de olsa Kayseri, Sivas, Elâzığ, Bingöl, Muş, Van, Bitlis, Diyarbakır ve Ankara'yı kapsayan bir geziden dönen Selâhattin Batu, gördüğü yol yapım çalışmaları ve diğer konulara dair izlenimlerini aktarmıştır. Batu'ya göre, bozuk geçitler yok olmuş, yollara ferah hale gelmiş, adeta Anadolu nefes almaya başlamıştır. Diğer yandan şehirlerdeki kalkınma kendisini göstermeye başlamış, Elâzığ bayındır hale gelmeye başlamış, yeni yapılar yükselmeye başlamıştır. Yol bu illerin hasretiye artık dağları sarmış, köyler suya kavuşmuş, vatandaş yüzünü yıkamaya başlamış artık teyemmüm almak yerine taharetlenmeye başlamıştır.<sup>408</sup> DP iktidarının karayolları politikası, 1960 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesinin komisyondaki görüşmelerinde konuşan CHP Milletvekili Ferit Melen<sup>409</sup> tarafından da Nafia Vekaletinin ileri gittiği alanlardan birisi olarak örnek gösterilmiştir.<sup>410</sup>

TBMM Bütçe Komisyon görüşmeleri kapsamında karayollarına ilişkin değerlendirmeler gazetelerde yayımlanmıştır. Komisyon görüşmelerinde söz alan CHP Mardin Milletvekili Ali Rıza Erten ülkenin doğusundaki yol sıkıntısına dikkat çekmiş, bilhassa Mardin ilindeki aciliyeti vurgulamıştır.<sup>411</sup> Sonraki yıllarda da benzer uygulamalara rastlanmıştır. 1959 yılı Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin Komisyon görüşmelerinde söz alan CHP milletvekillerinin önemli bir bölümü kendi bölgelerinden örnekler vermek

---

<sup>406</sup> Bahsedilen kapsamda birçok haber mevcut olmakla birlikte bir kısmına dair kaynaklar şunlardır: *Zafer*, 04 Kasım 1954; *Zafer*, 11 Mayıs 1955; Burhan Belge, "Yol !...", *Zafer*, 12 Mayıs 1955, 1-4; *Zafer*, 07 Temmuz 1955; *Zafer*, 03 Ocak 1956; *Zafer*, 14 Kasım 1956; *Zafer*, 11 Aralık 1956; *Zafer*, 17 Temmuz 1957; *Zafer*, 29 Temmuz 1957; *Zafer*, 04 Ağustos 1957; *Zafer*, 21 Haziran 1958; *Zafer*, 26 Aralık 1958; *Zafer*, 29 Aralık 1958; *Zafer*, *Zafer*, 06 Ocak 1959; 12 Mart 1959; *Zafer*, 04 Mart 1960; *Zafer*, 08 Şubat 1960.

<sup>407</sup> Kemal Cündübeyoğlu, "Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre", *Zafer*, 03 Ekim 1952, 4-5.

<sup>408</sup> Selâhattin Batu, "Keçi", *Ulus*, 01 Ağustos 1953, 2.

<sup>409</sup> Ferit Melen, 1906'da Van'da doğmuştur. Ankara Siyasal Bilgiler Okulunu bitirmiştir. Bursa Maiyet Memuru, Maliye Müfettiş Yardımcısı ve Müfettişi, Vasıtalı Vergiler Genel Müdürü, Gelirler Genel Müdürü, IX. ve XI. Dönem Van Milletvekili olarak görev yapmış, 03.09.1988'de hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010* 2. Cilt 1950-1980, 759.

<sup>410</sup> *Ulus*, 19 Ocak 1960.

<sup>411</sup> *Ulus*, 27 Ocak 1951.

suretiyle karayolları konusundaki aksaklıkları dile getirmişlerdir.<sup>412</sup> Geline aşamada karayollarına dair mevzuların DP Meclis grup toplantılarında da konuşulduğu belirtilmelidir. Mesela Gaziantep-Kömürler yoluna dair soruya Nafia Vekili Muammer Çavuşoğlu tarafından cevap verilerek işin ihale ve emanet usulü ile yapılan bölümlerine ilişkin açıklama yapılmıştır. Beyanatta gecikmenin nedeni ayrıntılı olarak belirtilmiş, müteahhit yaptığı işler çerçevesinde sorgulanmıştır.<sup>413</sup>

### 1.3. Karayollarına Dair Uygulamalar

#### 1.3.1. Yol Yapımında Kullanılan Usuller

Yapım işlerinin ayrıntısına geçilmeden önce, incelenen dönemde yol yapım faaliyetinin kapsamının açıklanmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu çerçevede değerlendirilen ilk iş “yeni yol yapımı”dır. Adı üzerinde bu tanım yeni bir güzergâh üzerinde yapılan çalışmalar için kullanılmıştır. Yol için gerekli olan toprak işleri, büz, istinat duvarı, menfez vs. gibi sanat yapılarını ihtiva eden “alt yapı çalışmaları” ve stabilize veya kırmataştan oluşan “temel” ve “alttemel” ile asfalt, beton, parke gibi kaplamalardan oluşan “üst yapı çalışmaları” yeni yol yapımının ana unsurları olarak belirlenmiştir. İkinci alan önceki yıllarda yapılan yolların, ufak düzeltmelerle standart hale getirilmesi ve asfaltlanması işleri olarak tasnif edilen “projeli onarım çalışmaları” başlığı altında toplanmıştır. Üçüncü konu olarak devlet yollarının belediye sınırları içinde kalan bölümleri “şehir içi geçişi” adıyla tespit edilmiştir. Her ne kadar 1950-1960 yılları arasında çok az gerçekleştirilmiş olsa da “turistik yollar” yol yapım çalışmalarının dördüncü kolunu teşkil etmiştir. Son olarak özel anlaşmalı yol yapım çalışmalarından söz edilmelidir. KGM kendi bütçe ve programı dışında başka kurum ve kuruluşlar için bedeli karşılığında yol yapmıştır. Bunlar karşılıklı protokollerle icra edilmiştir. Baraj yolları, fabrika bağlantı yolları, sivil-asker radyo link yolları gibi işler bu kapsamda değerlendirilmiştir. 1950-1960 döneminde toplam değeri 50 milyon liraya ulaşan 15 adet iş bu şekilde yapılmıştır.<sup>414</sup>

Tezde incelenen dönemde; proje, şartname ve sözleşmeleri hazırlanmış olan yollar Yol Yapım Fen Heyeti Müdürlüğü tarafından inşa ettirilmiş, işler ihale ve emanet usulü olmak üzere iki yolla yürütülmüştür.<sup>415</sup> 2490 sayılı Kanun<sup>416</sup> kapsamında icra edilen ihale usulü, işin bir müteahhit tarafından kendi teçhizat ve elemanları ile yapılması olarak tarif edilmiştir.

<sup>412</sup> Ulus, 19 Ocak 1959.

<sup>413</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 24 Nisan 1956, MF:1255, Toplantı:167, s. 80 ve devamı

<sup>414</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 141-149.

<sup>415</sup> “Yol Yapım Fen Heyeti”, Karayolları Bülteni, 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958), 42; Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 135.

<sup>416</sup> 02 Haziran 1934 tarih ve 2490 sayılı Artırma ve Eksiltme ve İhale Kanunu. Kanunlar Dergisi, Cilt 13, 706-722.

İhaleli işlerin kontrolündeki yetersizlik, bu mevzudaki en büyük problem olarak ortaya çıkmıştır.<sup>417</sup> Bu nedenle Amerikalı uzmanların kontrol mekanizmalarının iyileştirilmesine dair tavsiyeleri doğrultusunda 1952 yılında “Yol Yapımı İçin Standart Şartnameler” oluşturulmuştur. Bu şartnameler “Umumi İhtiyaçlar” ve “İnşaat Detayları” olmak üzere iki bölüm halinde düzenlenmiştir. “Umumi İhtiyaçlar” bölümünde kanuni hükümler yer almışken, “İnşaat Detayları”, toprak işleri, kırma taş tabakası kaplama, satıh kaplaması, tesisler ve arızı inşaat unsurlarından meydana gelmiştir. Söz konusu şartnamelerle üç yenilik getirilmiştir. Birincisi keşif bedelinin ihale öncesinde açıklanmamasıdır. İkincisi, ihaleye girecek müteahhidin önceki işleri ve çalışma programı ile işin finansmanına ilişkin ayrıntılı bir şekilde bilgi talep edilmesidir. Sonuncu ise başlangıç maliyetinin %20 artması halinde ek anlaşmalarla birim fiyatlarda güncelleme yapılabilmesidir.<sup>418</sup>

Emanet usulü ise aynı Kanun’un 50. maddesinde bir müteahhit araya girmeksizin kurum tarafından veya kurum namına resmen oluşturulacak sorumlu heyetler vasıtasıyla işin yaptırılması olarak tanımlanarak bazı şartlar tedvin edilmiştir.<sup>419</sup> Bununla birlikte Bayındırlık Kurulu kararlarında, 2490 sayılı Kanun’un emanet işlerini tam olarak tarif etmediği, usulün, dairenin kendi teşkilatına ilave edeceği unsurlarla uygulanması şeklinde anlaşıldığı belirtilmiştir.<sup>420</sup> Ayrıca halkın desteğine imkân vermesi emanet usulünün bir diğer özelliği olarak vurgulanmıştır.<sup>421</sup>

Bahsedilenlere karşın emanet usulü istisnai bir yol olarak tanımlanmış, bu işlere genellikle aciliyet durumunda gidilmesi bir ilke olarak benimsenmiştir. Yine işin herhangi bir bölümünün ihale ile yaptırılmasında bir engel yoksa kaide olarak işin tamamının ihale edilmesi lüzumlu görülmüştür. Hatta inşaat işlerinin genellikle ihale suretiyle yaptırılmaları, işin selameti açısından daha uygun olduğu cihetiyle çok önemli ve acil bir ihtiyaç dışında

<sup>417</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 183.

<sup>418</sup> L. Sterling Hedgpeth, “Standart Şartnameler ve İhaleli Yol Yapımı”, *Karayolları Bülteni*, 3/25 (Kasım 1952), 6-8.

<sup>419</sup> Bunlar Kanun’da:

“A) Keşif bedeli (on bin) lirayı geçmemek üzere resmî dairelerin binaları, yolları, köprüler inşa veya tamiri;

B) Keşif bedeli (beş yüz bin) lirayı geçmemek üzere harp gemileri (onarılması) tamirleri;

C) Mevaddı infilâkiye imali ve istihkâmların inşa ve tamiri ile yasak mıntakalar içindeki arazi ve meyva ağaçları hasılatının toplattırılması;

D) Tuz çıkarma işleri;

E) Eksiltme veya pazarlık suret]le ihalesi mümkün olmayan diğer inşa, tamir ve imal işleri (Bunların tahmin veya keşif bedelleri on bin lirayı geçtiği takdirde İcra Vekilleri Heyetinden karar alınması şarttır).” olarak sırlanmıştır. 02 Haziran 1934 tarih ve 2490 sayılı Artırma ve Eksiltme ve İhale Kanunu 50. madde. *Kanunlar Dergisi*, Cilt 13, 718; meriyetini müteakip bu Kanun çok sayıda değişikliğe uğramıştır. 50/A ve nitekim 50/E maddesindeki 10 bin lira bedel 30 bin lira çıkarılmış, incelenen dönemde bu şekilde uygulanmıştır. *Bayındırlık Kurulu Kararları 1938-1968*, Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, 1969, 167; Cevat Geray, “Toplum Kalkınmasında Halk Katılışları, Destekli İmece ve Emanet Usulü Uygulaması”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 20/2 (1965), 540.

<sup>420</sup> *Bayındırlık Kurulu Kararları 1938-1968*, 167.

<sup>421</sup> Geray, “Toplum Kalkınmasında Halk Katılışları”, 540.

emanet usulüne gidilmemesi ve emanet usulünün ancak mücbir durumlarda kullanılmasının uygun olacağı Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık Kurulunun 15 Mart 1951 gün ve 1951/50 sayılı kararı ile de tespit edilmiştir.<sup>422</sup>

Dolayısıyla yol yapım çalışmalarında, bilhassa devlet yolları ve ana yönlerde ihale yapımına öncelik verilmesi prensip olarak kabul edilmiştir.<sup>423</sup> Bununla birlikte her ne kadar emanet suretiyle iş yapımına sınırlama getirilse de 5539 sayılı Kanun'un 26. maddesi, Karayolları Genel Müdürlüğüne 2490 sayılı Kanun hükümlerinden bağımsız inşaat yapma imkânı tanımıştır.<sup>424</sup> Üstelik dönemin idarecileri de bu olanaktan sıkça yararlanarak çoğunlukla emanet usulünü tercih etmişlerdir.<sup>425</sup> Bu gerçek, dönemin yol yapım çalışmalarında hangi usulün kullanıldığını gösterir **Grafik 2'**ye açık olarak yansımıştır.<sup>426</sup> Grafiğin sol skalası yıl yıl ele alınan toplam yol uzunluğunu km cinsinden göstermektedir. Buna karşın grafikteki sağ ölçekte yüzde cinsinden ifade edilen “*Emanet Usulünün Tüm Çalışmalar İçindeki Payı*” çizgisindeki eğilim dikkat çekmektedir. Zira yapılan işlerin büyük bölümünde emanet usulünün tercih edildiği ve çeşitli dalgalanmalar gözlemlense de bu payın yıldan yıla artış gösterdiği görülmektedir.

<sup>422</sup> Bayındırlık Kurulu Kararları 1938-1968, 170-171.

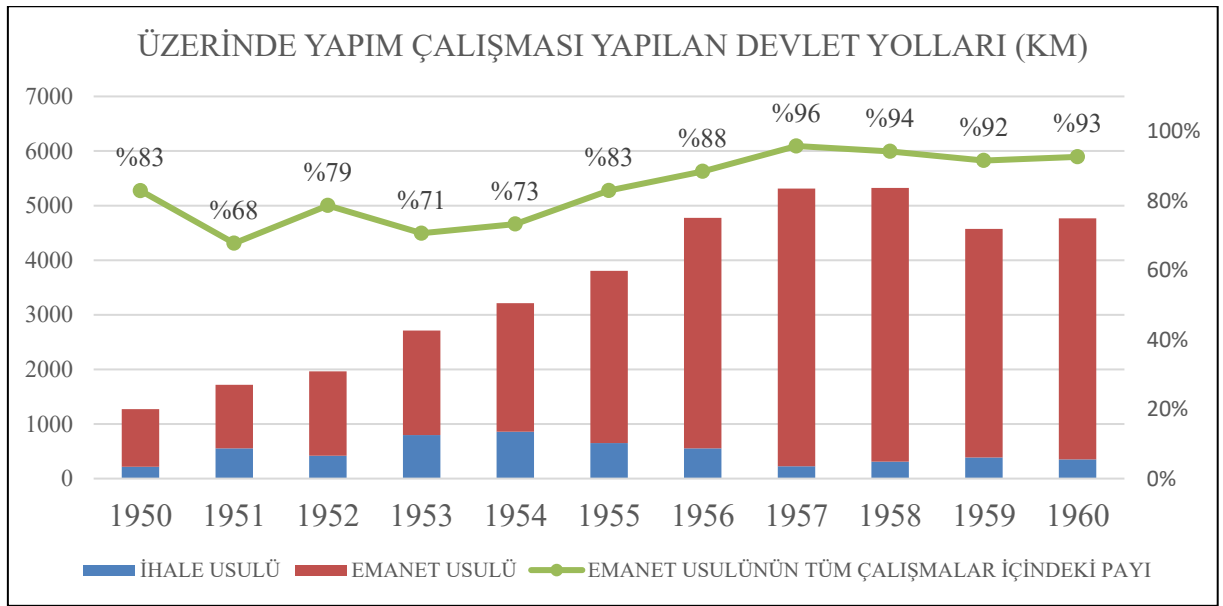
<sup>423</sup> Ancak aşağıda sıralanan:

- (1) Sosyal, ekonomik, askerî ve turistik nedenlerle acele hizmete girmesi düşünülen yol yapım çalışmalarında;
- (2) Sadece geçit sağlama amacı güdülen yol yapım çalışmalarında;
- (3) Metraj ve keşif işleri önceden tam yapılamayan “ıslah ve onarım” çalışmalarında;
- (4) Doğal afetler ve arazi kaymaları (heyelanlar) nedeniyle yollarda oluşan hasarın giderilme çalışmalarında;
- (5) Müteahhit bulunamayan mahrumiyet bölgelerindeki çalışmalarda;
- (6) Makineli müteahhidi ilgilendirmeyen küçük, dağınık işlerde;
- (7) Müteahhit nam ve hesabına yaptırılacak işlerde ikinci bir müteahhit bulunmadığı hallerde;
- (8) Asfalt kaplama yapımı ve yenileme işlerinde;
- (9) Mevcut personel ve makine ile istenilen süre içerisinde yapılması mümkün olan işlerde emanet usulü tercih edilmiştir. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 136.

<sup>424</sup> Necati Özgül, “İzmir-Çeşme Yolu”, *Karayolları Bülteni*, 10/110 (Aralık 1959), 11.

<sup>425</sup> Geray, “Toplum Kalkınmasında Halk Katılışları”, 542.

<sup>426</sup> Tablo 26'ya dayanarak hazırlanmıştır.



**Grafik 2 1950-1960 Dönemi Yol Yapım Çalışmalarında Uygulanan Usuller**

Bu tespit akıllara şu soruyu getirmiştir. Mevzuatta emanet usulü istisnai bir yol olarak tanımlandığı ve birçok kısıt getirildiği halde, neden bu yöntem daha çok tercih edilmiştir? O dönemde yapılan bir araştırma cevaba ilişkin ipuçları barındırmaktadır. Araştırmaya katılan bürokratlara göre, emanet usulü, yapı ve tesisleri ucuza mal etme bakımından olumlu sonuç vermektedir. Ayrıca idareciler emanet usulünü genellikle ucuzluk sağlayan bir yöntem olarak görmüşlerdir. Diğer yandan idareciler emanet usulü ile yapılan işlerin daha sağlam olduğunu düşünmüşlerdir. Ankete katılan 84 idareciden 52'si emanet usulü ile inşa edilen yapıları diğer yöntemlerle yapılanlara göre büyük ölçüde sağlam olarak nitelemişken, 10'u ise biraz daha sağlam bulmuştur. Bu noktada idarecilerin bizzat gözetiminde yürüyen işlerin daha sağlam olduğunu düşünmeleri doğaldır.<sup>427</sup> Öte yandan KGM, müteahhitlerin yeterli yol yapım makineleri ve/veya bunları kullanabilecek teknik personel bulamamaları nedeniyle, ellerindeki kısıtlı imkanları kullandırmak istememiştir. Bu nedenle öncelikli olan yollarda kalitenin düşmemesi için emanet usulü tercih edilmiştir.<sup>428</sup> İşin uygulayıcıları böyle düşünmekteyken, dönemin siyasilerinin yaklaşımları da çok farklı değildir. Konuyu 1956 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde dile getiren DP Milletvekili Sabri Erduman karayollarında emanet yolu ile yaptırılan işlerin gayet iyi netice verdiğini, buna karşın ihale edilen işlerin çeşitli gerekçelerle müteahhitler tarafından ihmal edildiğini ve bu nedenle işlerin uzadığını belirtmiştir. Erduman'a göre yapı işlerinde de durum farklı değildir.<sup>429</sup> Görüldüğü üzere emanet usulü incelenen dönemde bir işi ucuz, sağlam, kaliteli ve hızlı bir şekilde

<sup>427</sup> Geray, "Toplum Kalkınmasında Halk Katılışları", 540-557. Araştırma her ne kadar daha çok 1962-1964 yıllarını baz almışsa da katılımcı bürokratların çok büyük bir bölümünün 1950-1960 yılları arasında da görevli oluşu meseleye dair kuvvetli ipuçları sunmuştur.

<sup>428</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 185.

<sup>429</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45, s. 892.

yapmanın anahtarı olarak görülmüştür. Bu saptama, aynı zamanda DP iktidarının yatırımlar konusundaki aceleci tavrına işaret eden nesnel bir bulgu özelliği arz etmektedir.

Buraya kadar anlatılanlardan, emanet usulünün mükemmel olduğu sonucu da çıkarılmamalıdır. Nitekim yine idarecilerce emanet usulünün en büyük sakıncası, dedikoduya sebebiyet vermesi olarak gösterilmiştir. Zira emanet usulünün temelinde güven unsuru yatmaktadır. Diğer yandan teknik eleman yetersizliği, emanet işlerde karşılaşılan sorunların başında gelmiştir.<sup>430</sup> Buraya kadar izah edilenlerden bağımsız olarak hangi usul tercih edilirse edilsin, neticede işin yapısına uygun planlama yapmak gerekmiştir. Bu amaçla personel konusunda o dönem itibarıyla yol şantiyelerinde ihaleli işler için 3, emanet işleri için 4 mühendis bulunacak şekilde teşkilat oluşturulmuştur. Ayrıca şantiyelerde yaşam koşullarının iyileştirilmesi adına çaba sarfedilmiştir. Gerçekten de dönemin şartlarına göre pikap, radyo, elektrik, buzdolabı gibi imkanlar sağlanmış, ayrıca yemek konusunda bir düzen kurulmuştur.<sup>431</sup>

### 1.3.2. Makineleşme ve Yol İşlerine Etkisi

Türkiye’de yol inşaatında ilk faydalanılan makineler silindir ve kamyonlar olmakla birlikte, 1946 yılından itibaren asfalt kazanları, çeşitli tipte konkasörler<sup>432</sup> ve kompresörler<sup>433</sup> kullanılmaya başlanmıştır.<sup>434</sup> Ancak modern anlamda yol yapım çalışmaları konusunda, Hilts Raporu’na istinaden hazırlanan dokuz yıllık yol programının uygulanmaya başlandığı 08 Ağustos 1948 tarihi adeta milat kabul edilmiş, bu tarihten sonrası “*Modern Yol Yapım Dönemi*” veya “*Makinelili Yol Yapım Dönemi*” olarak isimlendirilmiştir. Söz konusu süreçte meydana gelen farklılığın, ilk etapta askeri yardımdan karayollarına ayrılan 5 milyon dolarlık yardım ile temin edilen yol yapım makinelerinin etkisiyle ortaya çıktığı değerlendirilmiştir. Hatta bu anlamda Türk Silahlı Kuvvetlerine de önemli bir rol atfedilmiştir. Bahsedilen finansman ile 48 buldozer, 225 kamyon, 25 pikap ve ilave olarak atölye teçhizatı, makine avadanlıkları vs. temin edilmiştir.<sup>435</sup>

Makine aynı zamanda yol inşaat ve bakım işlerinin ucuza mal edilebilmesi için zaruri addedilmiştir.<sup>436</sup> Nitekim bu yaklaşım, karayolları kanun tasarısı görüşmeleri esnasında

<sup>430</sup> Geray, “Toplum Kalkınmasında Halk Katılışları”, 559-560.

<sup>431</sup> “Yol Yapım Fen Heyeti”, *Karayolları Bülteni*, 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958), 42.

<sup>432</sup> Konkasör: Yol, bina vb. yapımında kullanılacak çakıl veya taşları elde etmek için, büyük kayaları kırıp ufalamaya yarayan makine, kırma makinesi. <https://sozluk.gov.tr/> Erişim 19.04.2023.

<sup>433</sup> Kompresör: Yol yapımında, dökülen çakılları, kumları bastırıp sıkıştırmak için kullanılan ağır silindirik araç. <https://sozluk.gov.tr/> Erişim 19.04.2023.

<sup>434</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 120.

<sup>435</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 135.

<sup>436</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51’e ekli 85 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/87), s. 9.

iktidarda olan CHP Hükümetinin Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan'ın ifadelerinde de kendisini göstermiştir. *“Yol işi artık kazma kürekle halledilecek bir iş değildir. Yollarımızı süratle ve ucuz yapabilmek için makinalaşmak mecburiyetindeyiz.”* diyen Adalan, bahsi geçen 5 milyon dolarlık yardıma değinmiş, ardından yol programının uygulanabilmesi için Marshall Planına vurgu yaparak tahsis edilen kredilere ilişkin açıklamalarda bulunmuştur.<sup>437</sup>

Bakan'ın açıklamalarında yol konusunda ihtiyaç duyulan makinelerin sağlanması noktasında Marshall planına yüklenilen mana dikkat çekicidir. Zira 1948-1960 döneminde Marshall planı kapsamında karayollarına ayrılan kaynak, 38.825.685 doları direkt yardım olmak üzere toplamda 40.389.685 dolara ulaşmıştır. Daha da önemlisi bu kaynağın, %82'si inşaat makinesi, motorlu vasıta, paletli traktör, bunlara dair yedek parça ve lastik gibi ihtiyaçlar için kullanılmıştır.<sup>438</sup> Özellikle başlangıçta daha da belirgin olan bu husus, kamuoyu tarafından da vurgulanmıştır. Makine tedarikinin o dönem itibarıyla Amerikan yardımı aracılığıyla sağlandığından bahisle karayolları için bütçede tahsis edilen paranın sadece inşaat masraflarına harcandığı belirtilmiştir. Bununla birlikte gelecekte söz konusu yardım sona erdiğinde, makine temini faaliyetleri kapsamında karşılaşılabilecek tabloya ilişkin değerlendirmelerde bulunulmuştur.<sup>439</sup> Marshall ve Menderes başlığında bir makale kaleme alan Peyami Safa Avrupa'yı kalkındıran Marshall planı sayesinde üç yıldan beridir yolların düzeldiğini belirtmiştir. Safa'ya göre, Menderes, Amerika'nın parası, planı ve tekniği, sanki kendi eseri imiş gibi gururlanmaktadır. Sözlerine:

*“Marshall ekonomisi ile Menderes ekonomisini birbirine karıştırmıyalım. Marshall ekonomisi yoldur, köprüdür, traktördür, teknik ve geniş istihstaldır. Menderes ekonomisi kömüre zamdır, Sümerbank mamullerine zamdır, içkiye, tütüne, mazota, benzine, tramvay ve otobüs ücretlerine zamdır.”* diyerek devam eden Safa: *“Sizin anlıyacağınız, Türkiye'de bir Marshall Plânı yok, Menderes Plânı vardır. Bütün teknik âletler ve traktörler Menderes fabrikalarında yapılır. Parayı Menderes'in malî dehâsı yaratmıştır. Bugünkü kalkınmanın tanrısı o ve D.P. nin amentüsü de budur.”*

diyerek tamamlamıştır<sup>440</sup>. Keza Nihat Erim, 1949-1954 yılları arasındaki iktisadi gelişmelerde Marshall yardımlarının olumlu etkisinin olduğunu belirtmiştir. Ancak Bayar tarafından Amerikan Kongresinde yapılan konuşmada Marshall yardımlarından ötürü teşekkür edilmesine rağmen, Menderes tarafından bu meselenin dile getirilmediğini, bu yaklaşımın hakkaniyetli olmadığını ifade etmiştir.<sup>441</sup>

<sup>437</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 36.

<sup>438</sup> Ayrıntısı için bkz. Tören, *Yeniden Yapılanan Dünya*, 157-159.

<sup>439</sup> Hayri Alpar, “Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım”, *Zafer*, 17 Ekim 1950, 2.

<sup>440</sup> Peyami Safa, “Marshall ve Menderes”, *Ulus*, 14 Mart 1952, 1.

<sup>441</sup> Nihat Erim, “Amerikan Yardımı Olmasaydı?”, *Yeni Ulus*, 4 Mart 1954, 1.

Diğer yandan makine ve yedek parçalarının temini için tahsis edilen yardımlar basında sıklıkla dile getirilmiştir.<sup>442</sup> Ayrıca süreç içinde yapılan Marshall yardımlarının ulaştığı meblağ, bunların nerelere sarf edildiği, fonda meydana gelen artışlar, eklenen ödenekler, temin edilen makinelerin cins ve miktarları, kurulan bakım ve tamir merkezleri farklı kesimden gazete sütunlarını sıklıkla işgal etmiştir.<sup>443</sup> Karayolları Genel Müdürlüğü envanterine giren makineler, DP iktidara geldikten sonra da başta Cumhurbaşkanı olmak üzere devlet erkani tarafından dikkatle takip edilmiştir. Nitekim Cumhurbaşkanı Celal Bayar, beraberinde Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı ve Karayolları Genel Müdürü olduğu halde Karayolları 4. Bölge Müdürlüğü garajına getirilen yeni yol inşa makinelerini incelemiş ve izahat almıştır.<sup>444</sup> Benzer şekilde yolları gezen basın mensupları da burada çalışan makinelerin, insana gurur verdiğini ve Türkiye’de yol davasının gerçekleşmesinde eşsiz rol oynadığını dile getirmişlerdir.<sup>445</sup> Makineli yol yapım çalışmalarına bağlı olarak yaşanan ilerlemeler, muhaliflerce de ifade edilmiştir. Erim, Ankara-İstanbul karayolu üzerinde yaptığı bir seyahatte, süratle ilerlemesine atıfta bulunarak, 1948’den beri yaşanan gelişmeleri ve KGM’nin makine mevcudunu dile getirmek suretiyle sevincini ifade etmiş, yol davasının politika üstü bir konu olduğunu kaleme almıştır.<sup>446</sup>

Amerikan yardımları ile sağlanan makinelere KGM bütçe raporlarında da temas edilerek, bu sayede yol işlerinin tamamen makineli hale getirilmesinin öngörüldüğü açıklanmıştır.<sup>447</sup> Bununla birlikte söz konusu makinelerin neredeyse tamamının ABD’den tedarik edilmiş olduğuna dikkat çekilmiş, bunların ömürleri doluncaya kadar gerekli olan yedek parçanın satın alınabilmesi maksadıyla ihtiyaç duyulan dövizin dolar olarak sağlanmasının mecburi olduğu kaydedilmiştir.<sup>448</sup>

Her ne kadar makineli yol inşaatına geçilmiş olsa da insan gücünü hafızalardan silmek mümkün olmamış, insan ve makine kıyaslaması yapılmıştır. Sonuçta doğal olarak makinenin sağladığı sürat ve diğer kolaylıklar yol mühendisliği için bir şans olarak görülmüştür. Makineli yol inşaatına geçiş beraberinde bazı zorluklar da getirmiştir. İşe göre uygun makinenin seçimi bunlardan birisi olarak belirmiştir. Diğer yandan bu makinelerin doğru kullanımı için operatör eğitimi ve makinelerin işler halde tutulması için etkin bir bakım

<sup>442</sup> Zafer, 28 Haziran 1950.

<sup>443</sup> Zafer, 28 Haziran 1950; Milliyet, 28 Haziran 1950; Ulus, 28 Haziran 1950; Zafer, 25 Şubat 1951; Ulus, 25 Şubat 1951; Zafer, 25 Şubat 1951.

<sup>444</sup> Milliyet, 17 Nisan 1951; Ulus, 17 Nisan 1951.

<sup>445</sup> Hayri Alpar, “Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım”, Zafer, 23 Ekim 1950, 2.

<sup>446</sup> Nihat Erim, “Yollarımız II”, Ulus, 17 Şubat 1952, 1.

<sup>447</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51’e ekli 85 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/87), s. 2.

<sup>448</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49’a ekli 60 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/278), s. 10.



sisteminin kurulmasına işaret edilmiş, mevcut makinelere dört elle sarılmak gerektiği vurgulanmıştır.<sup>449</sup> Zorluklar yalnızca burada zikredilenlerle sınırlı kalmamış:

1. Makineleri kullanacak, bakım ve tamirini yapacak personelin yetiştirilmesi,
2. Karayolu çalışmalarında kullanılan makinelerin tamiri için atelyelerin kurulması,
3. Makine çalışmaları için lüzumlu olan her türlü ikmalin sağlanması,
4. Karayollarının ihtiyacı olan makine cinslerini tespiti, yurtdışından satın alınacakların şartnamelerinin hazırlanması, yurtiçinde yaptırılacakların yapımını sağlanması,
5. Bütün bu hizmetlerin gerçekleşmesinde en önemli rolü oynayacak Makine Mühendisleri, Fen Memurları ve Teknikerlerin gerekli pratik bilgilerle donatılması, başlıca sorun alanlarını teşkil etmiştir.<sup>450</sup>

Aslında makinelerin idamesi noktasında lüzumlu olan bakım sistemine yönelik ihtiyaç daha başlangıçta kendini göstermeye başlamıştır. Söz konusu makineleri işler halde tutmak maksadıyla makine bakım atelyeleri kurulması gerekmiştir. Bu nedenle ABD’den 376 adet makine bakım ünitesi ve portatif sacdan binalar ithal edilmiş ve üç bölge atelyesi kurulmuştur. Bunun dışında küçük çapta arızaları onarmak için seyyar tamirhaneler de kurulmuştur. 1948 yılında 3 adet olan bu tamirhanelerin sayısı 1950’de her bölge bir tane olmak üzere toplam ona çıkarılmıştır. ABD’den gelen makinelerin çok farklı çeşitte ve kullanılmış oluşu bunların idame edilmesini zorlaştırmış, 1950 yılı Mart ayına gelindiğinde takriben yarısının gayri faal hale gelmesine yol açmıştır. Bu durum ABD yönetimi tarafından, makinelerin özenli kullanılmamasına bağlanmıştır. Üstelik bu gerekçe ile bir nevi yaptırım olarak ABD tarafından bazı makineler verilmemiş veya verilmesi geciktirilmiştir.<sup>451</sup> Nitekim CHP’nin iktidarda bulunduğu dönemde Bayındırlık Bakanı olan Şevket Adalan, makinelerin randımanı konusunda bir mukayese yapma ihtiyacı hissetmiş, ABD’ye kıyasla Türkiye’deki makine veriminin %86 olduğunu ifade etmiştir. Adalan’a göre, bu sonucun normal kabul edilmesi gerekir. Zira henüz makineler yeni kullanılmaya başlanmıştır ki bunların onarım ve bakımları için atelye kurum faaliyetine devam edilmektedir.<sup>452</sup> Bu problemin çözümü için öncelikle Makine Fen Heyeti Müdürlüğü, müteakiben ise Makine ve İkmal Fen Heyetleri

<sup>449</sup> Ekrem Yeşilada, “Neden Makine Kullanmalıyız”, *Karayolları Bülteni*, 3/33 (Temmuz 1953), 4-6.

<sup>450</sup> “Makine Fen Hey’etinin Faaliyetleri”, *Karayolları Bülteni*, 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958), 28.

<sup>451</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 121-122.

<sup>452</sup> Meclis görüşmelerinde dönemin Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan tarafından ifade edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 03.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 38, s. 82-83.

oluşturulmuştur.<sup>453</sup> Makinelerin bakım, kontrol ve tamir görevleri Makine Fen Heyeti ile bölgelerin makine teşkilatlarına verilmiştir.<sup>454</sup>

Detaya inilmesi gereken bir diğer sıkıntı da yedek parça konusudur. Amerikan yardımı kapsamındaki makinelerin yanında gelen ve yine yardımlarla sağlanan yedek parçalar nedeniyle belli bir döneme kadar bütçelerde yedek parça tahsisatı ayrılmamıştır. Ancak 1952 yılı bütçesi ile birlikte artık zorunlu hale gelen yedek parça ödeneği için 10 milyon lira tahsis edilmiştir.<sup>455</sup> Yedek parça için gerekli tutar, müteakip yıllarda makine ve araçların onarım masraflarını artıran birinci amil olarak öne çıkmış ve bütçelere bu nedenle eklemeler yapılmıştır.<sup>456</sup> Mesele TBMM görüşmelerinde de gündeme gelmiştir. CHP Milletvekili Hüsamettin Tugaç<sup>457</sup> makineleşme ve buna bağlı olarak ortaya çıkan yedek parça ihtiyacını dile getirmiştir. Bu konuda da parçaların içeride üretilmesi noktasında eskiden faal olan Türk Hava Kurumunun motor fabrikasına atıfta bulunmuştur.<sup>458</sup> DP Milletvekili İzzet Akçal da benzer şekilde yedek parça sıkıntısına işaret etmiş ve bu nedenle yol işinin aksadığını ifade etmiştir.<sup>459</sup> O dönemde görevli olan teknik personelin de değerlendirmeleri farklı değildir. 1948 yılında Karayolları 4. Bölge Müdürlüğünde makine mühendisi olarak çalışmaya başlayan Tahsin Önalp, bölgede bulunan buldozerin çok eski olduğunu ve sürekli arızalandığını, bulanamadığı için de yedek parçaların bir şekilde torna vs. yoluyla üretilmeye çalışıldığını ifade etmiştir.<sup>460</sup>

Yeri gelmişken genel ekonomik durumdan da bahsedilmesinde yarar vardır. Çünkü büyük resim görülmeden, karayolları başta olmak üzere bayındırlık alanındaki yatırımlarda yaşanan sıkıntı ve duraklamaların anlaşılması son derece güçtür.

Avrupa ülkeleri, 2. Dünya Savaşı nedeniyle yıkılan ekonomi ve şehirlerini ayağa kaldırmak için devletin yol göstericiliğini zorunlu görmüş ve kıt kaynakların etkin kullanımı

<sup>453</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 281-282.

<sup>454</sup> “Makine Fen Hey’etinin Faaliyetleri”, *Karayolları Bülteni*, 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958), 28.

<sup>455</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49’a ekli 60 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/278), s. 8.

<sup>456</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 53’e ekli 98 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1953 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/481), s. 4-5; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50’ye ekli 80 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/694), s. 7; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45’e ekli 65 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/363), s. 14.

<sup>457</sup> Hüsamettin Tugaç (Ahmet Hüsamettin Tugaç) 1889’da Hasankale’de doğmuştur. Harp Akademisini bitirmiştir. Tiflis Tahran ve Viyana Atışemiliteri, Genelkurmay Haber Alma Dairesi Subayı, Dâhiliye Vekâleti Seferberlik Müdürü, İâşe Müsteşarlığı Tedarik ve Dağıtım Genel Müdürü, VII. Dönem Ağrı, VIII. ve IX. Dönem Kars Milletvekili olarak görev yapmıştır. İstiklâl Madalyası sahibi olan Tugaç 02.01.1975’te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 573.

<sup>458</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1087-1088.

<sup>459</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1088.

<sup>460</sup> H. Tahsin Önalp, “Sayın A. Vecdi Diker”, *Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Kurucusu Vecdi Diker’in Ardından (1908-1997)*, Haz. Asım Çavuşoğlu, Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 182-183.

için kalkınma planlarını hayata geçirmişlerdir. Bu süreçte iktidara gelen DP ise bahsedilen ekonomik uygulamaların dışında hareket etmiştir. 25 Haziran 1950'de başlayan Kore Savaşı neticesinde batılı ülkelerle komünist ülkeler karşı karşıya gelmiş, hammadde ve gıda fiyatları dünyada hızlı bir şekilde yükselmeye başlamıştır. Bu durum karşısında tarım sektörüne öncelik veren Menderes Hükümeti, 1951-1953 yıllarındaki uygun iklim koşullarının da etkisiyle Türk çiftçisinin refahını artırmayı başarmıştır. 1954 yılında ise koşullar terse dönmeye başlamıştır. Elverişsiz hava koşullarına, Temmuz 1953'te Kore Savaşı'nın sona ermesi nedeniyle dış piyasadaki ihracat avantajının kaybolmasının da eklenmesiyle ekonominin iç ve dış dengesi bozulmuştur. Buğday başta olmak üzere tarım mahsulü ihraç eden Türkiye'de toplam ihracat azalırken, ithalat artmaya başlamıştır.<sup>461</sup> İhraç mallara ilişkin dış talebin azaldığı bu dönemde ithalatta kısıtlamalara gidilmiş, liberal dış politikaya son verilmiştir.<sup>462</sup> Ayrıca Türkiye, kamu borçlarını ödeyebilmek, sadece O.E.E.C<sup>463</sup> ülkelerine olan bölümü 162,5 milyon dolara varan ticari borçlardan kurtulabilmek ve ekonomik kalkınma için zorunlu olan teçhizat ve hammaddeyi ithal edebilmek için giderek artan bir şekilde döviz ihtiyacı duymaya başlamıştır.<sup>464</sup> Sonuçta dış ticaret açığının büyümesiyle döviz kıtlığı meydana gelmiştir.<sup>465</sup>

Öte yandan 1946-1953 dönemini bir bütün olarak değerlendiren Boratav, DP'nin iktidara gelmesinin ekonomik politikaların ana hatlarında bir değişiklik meydana getirmediğini savunmuştur. Nitekim Truman Doktrini ve akabinde Marshall Yardımları çerçevesinde dış yardım arayışı CHP ve DP döneminde aynı anlayışla devam etmiştir.<sup>466</sup> Meselenin dikkat çekici diğer bir yönü ise ABD'nin 1948-1954 yıllarında Türkiye'ye genelde bağış şeklinde yardım yapmış olmasıdır. Zira bu nedenle 1950-1954 döneminde dış borçlanma ABD hibelerine bağlı olarak düşük kalmıştır.<sup>467</sup> Üstelik bu süreçte gerçekleştirilen dış yardımların neredeyse tamamı mal ithaline gitmiş, Devlet yatırımlar için başka kaynaklara yönelmek mecburiyetinde kalmıştır.<sup>468</sup> 1954 sonrasında ise Türkiye'nin dış borcu hızla

<sup>461</sup> Erdinç Tokgöz, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2004)*, Ankara: İmaj Yayınevi, 7. Baskı, 2004, 137-142.

<sup>462</sup> Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-1985)*, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 5. Baskı, 1995, 85; Türkiye yabancı sermayeyi çekebilmek adına Yabancı Sermaye Kanunu ve Petrol Kanunu çıkarmış olmasına rağmen, umulduğu gibi yabancı sermayeyi çekmeyi başaramamıştır. Kenan Bulutoğlu, *100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye*, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1970, 124-125.

<sup>463</sup> Avrupa Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-Organisation of European Economic Cooperation-O.E.E.C). Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye I. Dünya Savaşı'ndan 1971'e*, Cilt III, Çev. Babür Kuzucu, İstanbul: Belge Yayınları, 5. Baskı, 1989, 183.

<sup>464</sup> Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, 204.

<sup>465</sup> Tokgöz, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi*, 142; 1950'de 277 milyon dolar olan dış borç 1960'ta 1.138.000.000 dolara ulaşmıştır. Bulutoğlu, *100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye*, 124.

<sup>466</sup> Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi*, 76-79.

<sup>467</sup> Bulutoğlu, *100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye*, 120-121.

<sup>468</sup> Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, 183.

artmıştır. Bunda da altın stoklarının erimesi ve iç fiyatlarda başlayan hızlı artış etkisiyle ihracatın duraklaması ve hatta gerilemesi etkili olmuştur. Dolayısıyla DP'nin dışardan borçlanması hız kazanmıştır.<sup>469</sup>

1954 sonrasında ortaya çıkan döviz darboğazını aşmak için DP Hükümeti liberalizme son vermekle kalmamış, aynı zamanda iç piyasada ihtiyaç duyulan ürünlerin yerli üretimle sağlanması amacıyla ithal ikameci politikalara geçiş yapmıştır.<sup>470</sup> Bahsedilen tedbirlerin yanı sıra Türkiye'ye yapılan yardımlara rağmen 1955-1957 döneminde ithalatın ihtiyacı karşılayabilmesi mümkün olmamıştır. Zira enflasyona bağlı olarak değeri düşen paranın resmi değerinin aşırı yüksek tutulması nedeniyle ihracat imkanları kısıtlı kalmıştır.<sup>471</sup> Kredi alınamadığı için ithalat yapılamamış ve yatırımlar durma noktasına gelmiştir.<sup>472</sup> 1958 yılına gelindiğinde Türkiye, vadeleri gelen dış borçlarının taksitlerini ödeyememiş, uzun süredir ithal ettiği malların ücretini verememiş, yani iflas etmiştir. Sonuçta 1958'de devalüasyon yapılarak paranın değerinin düşürülmesi gerekmiştir. Çünkü bunu yapmadıkça ve mevcut iktisadi politikasını sürdürdüğü müddetçe, alacaklı olan ülkeler artık kredi açmayacakları yolunda Türkiye'ye ultimatom vermişlerdir. Nitekim 04 Ağustos 1958'de Türkiye, 2,8 lira olan doların değerini 9 liraya çıkarmayı, banka kredilerini dondurmayı ve uzun süre kredileri aynı seviyede tutmayı kabul etmiştir.<sup>473</sup>

Özet olarak 1950-1954 arasında ithalat sürekli artmış, 1954-1958 yıllarında yaşanan döviz kıtlığı nedeniyle de ithalat azalmıştır. İthalatın artması ancak -1958 kararları sonrasında- 1959 yılından itibaren mümkün olmuştur.<sup>474</sup> 1954-1958 arasında Milli Korunma Kanunu yeniden yürürlüğe konmuş, fiyat ve piyasa bu şekilde kontrol edilmeye çalışılmıştır.<sup>475</sup> İthalatta sıkıntılar yaşanmaya başlanmasıyla da yedek parça ve yatırım malzemelerindeki eksiklikler nedeniyle yatırımlarda gecikmeler ortaya çıkmıştır.<sup>476</sup>

Genel ekonomik durumun açıklanması sonrasında makineleşme konusuna geri dönülmelidir. Bir yönüyle yedek parça konusu ile yakından ilişkili olarak, 1954 yılına gelindiğinde makineli yol yapımından vazgeçilemeyeceği kabul edilmekle birlikte artık KGM içerisindeki makinelerin cins ve özelliklerinin tartışılmaya başlandığı tespit edilmiştir. Mesela

<sup>469</sup> Türkiye 1958'e kadar büyük ölçüde ABD'den borç alınmıştır. Başbakan Adnan Menderes ile Dünya Bankası temsilcisi arasında yaşanan bir tartışma sonucunda, temsilcinin ülkeyi terk etmesinin istenmesi sonucunda 1953 yılından itibaren Dünya Bankası uzun süre Türkiye'ye borç vermeyi reddetmiştir. Bulutoğlu, *100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye*, 120-121.

<sup>470</sup> Tokgöz, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi*, 147.

<sup>471</sup> Bulutoğlu, *100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye*, 120-121.

<sup>472</sup> Tokgöz, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi*, 152.

<sup>473</sup> Bulutoğlu, *100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye*, 123-124.

<sup>474</sup> Tokgöz, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi*, 151.

<sup>475</sup> Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi*, 88.

<sup>476</sup> Güner, *Türkiyenin Kalkınması*, 60.

bu makalede dizel iş makinelerinin benzinle çalışanlara göre daha avantajlı olduğu birtakım hesaplarla ortaya konulmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak da “zararın neresinden dönülürse kârdır” mantığıyla mevcut benzinli makinelerin elden çıkarılarak yerlerine dizel olanlarının alınmasını uygun olacağı açıklanmıştır.<sup>477</sup> Bir yandan bu konular tartışılırken, diğer yandan makine temin etmek adına her türlü fırsat değerlendirilmiştir. Nitekim 23 Haziran 1955’te Westinhouse Air Brake firması ile bir sözleşme imzalanmıştır. Söz konusu gelişmede bilhassa KGM için sipariş verilen inşa makinelerinin yanısıra, yedek parça konusuna da vurgu yapılmıştır.<sup>478</sup>

Ülkeye giren çok farklı evsaf ve markadaki kamyonlar neticesinde yaşanan yedek parça yokluğunun önüne geçebilmek adına 05 Kasım 1956 tarihinde İktisat ve Ticaret Bakanlığı koordinatörlüğünde KGM temsilcilerinin de iştirak ettiği bir toplantı gerçekleştirilerek, ithaline müsaade edilecek kamyonlar için 24 marka tespit edilmiştir.<sup>479</sup> Keza 1957 yılı bütçe raporunda KGM için peyderpey satın alınan makinelerin birbirleri uyumlu olmasına çalışıldığı kaydedilmiştir.<sup>480</sup> Bu dönemde Hermes kredisinden tahsis edilen 1.300.000 dolar, Fransız Sınai ve İktisadi Teçhizat kredisinden tahsis edilen 1.500.000 dolar ve serbest döviz olarak tahsis edilen 1.000.000 dolar olmak üzere toplam 3.800.000 dolar ile KGM’ye 400 kamyon temin edilmiştir. Ancak Nafia Vekaleti 17 Ağustos 1957 tarihli yazısı ile 250 kamyonu daha ihtiyacı olduğunu, 9 milyon Alman markı tutarındaki Hermes kredisinin tahsisi ile bunların teminini talep etmiştir. Buna cevap olarak Hermes kredisinden 3.237.643 Alman markı kaldığı, bunun da Alman makamlarının kabul etmemesi nedeniyle yeni kamyon alımında değil, yedek parça ithali için KGM’ye tahsis edildiği bildirilmiştir.<sup>481</sup>

Diğer yandan döviz sıkıntısı, yedek parça meselesinin altında yatan başka bir neden olarak öne çıkmıştır. Mesela Yol ve Ağır İnşaat Makinaları İthalatçıları Derneğinin oluşturan firmalar tarafından hazırlanan rapor bu konuya ışık tutmaktadır. Raporda 1945 yılından itibaren ithal edilen makinelerin değerinin 150-170 milyon dolar değerinde olduğu, yıllık 15-

<sup>477</sup> H. Erbil, “Yol Makinalarımız”, *Karayolları Bülteni*, 5/45-46 (Ağustos 1954), 4-5.

<sup>478</sup> *Milliyet*, 24 Haziran 1955; *Zafer*, 24 Haziran 1955; Westinhouse Air Brake International Company 1869 yılında demiryolu malzemesi üreten bir teşekkül olarak George Westinhouse tarafından kurulmuştur. 1955 yılında KGM, DSİ ve Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü ile 3 ayrı sözleşme imzalanmıştır. Toplam bedeli 32 milyon dolar olan bu sözleşmeler göre kredi 7 yıl içerisinde taksitler halinde ödenecektir. Söz konusu kredi ile KGM ve DSİ’ye ağır yol ve sondaj makineleri ile bunlara ait yedek parçaların temin edilmesi planlanmıştır. Makinelerin KGM ve DSİ’ye teslimleri 1957 yılı itibarıyla tamamlanmıştır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 7, Gömlek: 36, Sıra: 24, s. 2; Buna göre KGM için 17.862.000 dolar değerinde yol makinesi ve yedek parça temin edilmesi planlanmıştır. “Westinhouse Air Brake İnşaat ve Yol Bakım Makinelerinin İlk Partisi Geldi”, *Karayolları Bülteni*, 6/67 (Mayıs 1956), 6; yol makinelerinin Türkiye’ye gelişleri gazetelere de yansımıştır. *Zafer*, 26 Mayıs 1956.

<sup>479</sup> As, *Cumhuriyet Dönemi*, 267.

<sup>480</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47’ye ekli 67 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1957 mali yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/584), s. 14.

<sup>481</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 473, Sıra: 9, s. 2-5.

17 milyon dolar tahsis edilmesi suretiyle yedek parça temin edilmediği takdirde bu makinelerin büyük bölümünün gayri faal hale geleceği ve milli servetin heder olacağı, dolayısıyla ihtiyaç duyulan dövizin tahsis edilmesi gerekçeleriyle birlikte izah edilmiştir. O güne kadar parça eksikliğinden kaynaklanan sıkıntının hissedilmemesinin sebebi olarak devamlı olarak yeni makine girişinin gösterildiği rapora göre bundan sonra bu imkân da kısıtlı hale gelmiştir. Teklifi inceleyen mütehassıs müşavir, teklifin faydadan ziyade tekel doğuracağı ve resmi sektör ihtiyaçlarının takdirinin bir derneğe bırakılacağı gerekçeleri ile teklifi mahzurlu bulmuş, yedek parça ihtiyacının, istatistiki çalışmalara istinaden belirlenecek muayyen esaslara bağlanmasının uygun olacağını değerlendirmiştir. Başvekalet müsteşarlığınca yazılan 31 Temmuz 1957 tarihli cevabi yazıda derneğin söz konusu talebinin değerlendirmeye alındığı bildirilmiştir.<sup>482</sup> Öte yandan Hürriyet Partisi Milletvekili Emrullah Nutku'ya<sup>483</sup> göre yedek parça ve malzeme döviz transferlerinin vaktinde yapılmaması yol işinde aksamalara sebep olmuştur.<sup>484</sup>

Tüm bu bahsedilenlere karşın DP iktidarının konuya yapıcı bir şekilde yaklaştığını söylemek güçtür. Zira motorlu taşıt sayısının 1950 yılındaki seviyesine indirilmesi halinde yedek parçaların mağazalardan *“sokaklara döküleceğini”* ileri süren Başvekil Menderes, yedek parça sıkıntısını kabul etmemiş, yedek parça ihtiyacının büyümesini artan vasıta sayısına bağlamıştır.<sup>485</sup>

KGM'nin 1958 yılı bütçe raporunda yol işlerinin devam ettirilebilmesi için gereken dövizin tahsis edilmesine vurgu yapılmıştır. Hatta bu dövizin temin edilmemesi halinde KGM makine parkının *“akıbetinin pek düşündürücü vaziyette gözüktüğü”* belirtilmiştir.<sup>486</sup> Hakikaten o dönem itibarıyla KGM'nin makine parkında 500 çeşit marka ve modelde 9466 adet yol inşaat makinesinin bulunduğu dikkate alındığında, bahsedilen saptamanın abartılı olmadığı anlaşılmaktadır.<sup>487</sup> Belki bir anlamda içinde bulunulan dar boğazın da etkisiyle 07 Nisan 1958'de KGM ile International Harvester Export Company arasında 13,5 milyon

<sup>482</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 85, Gömlek: 535, Sıra: 14, s. 1-7.

<sup>483</sup> Emrullah Nutku (Mehmet Emrullah Nutku), 1901'de İstanbul'da doğmuştur. Bahriye Mektebi, Alman Bahriye Mektebi ve İstanbul Hukuk Fakültesini bitirmiştir. Denizcilik ve Deniz Ticaret Hukuku, Turgut Reis Zırhlısı Subayı, Trabzon Deniz Nakliyat Komutanlığı Subayı, Gazal Römorkörü, Preveze Gambotu Seyir Subayı Yardımcısı, Samsun Vapuru, Berki Satvet Gemisi Subayı, Çırak Mektebi Bölük Subayı, Bahriye Mektebi Müdürlüğü Kısım Subayı, Galata Yatı 2. Komutanı, Deniz Kurmay Başkanlığı Neşriyat Şubesi Subayı, Askerî Hâkim, Serbest Avukat olarak görev yapmıştır. Gülyurdu Gazetesi sahibi ve Neşriyat Müdürü olan Nutku, Türk Ticaret Kaptan ve Makinistler Cemiyeti Başkanı, IX. Dönem Erzurum, X. Dönem Trabzon Milletvekili, X. Dönem İktisat Komisyonu Başkanı görevlerini yürütmüştür. 19.04.1980'de hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 672.

<sup>484</sup> *TBMM Zabut Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 904-905.

<sup>485</sup> *TBMM Zabut Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 911.

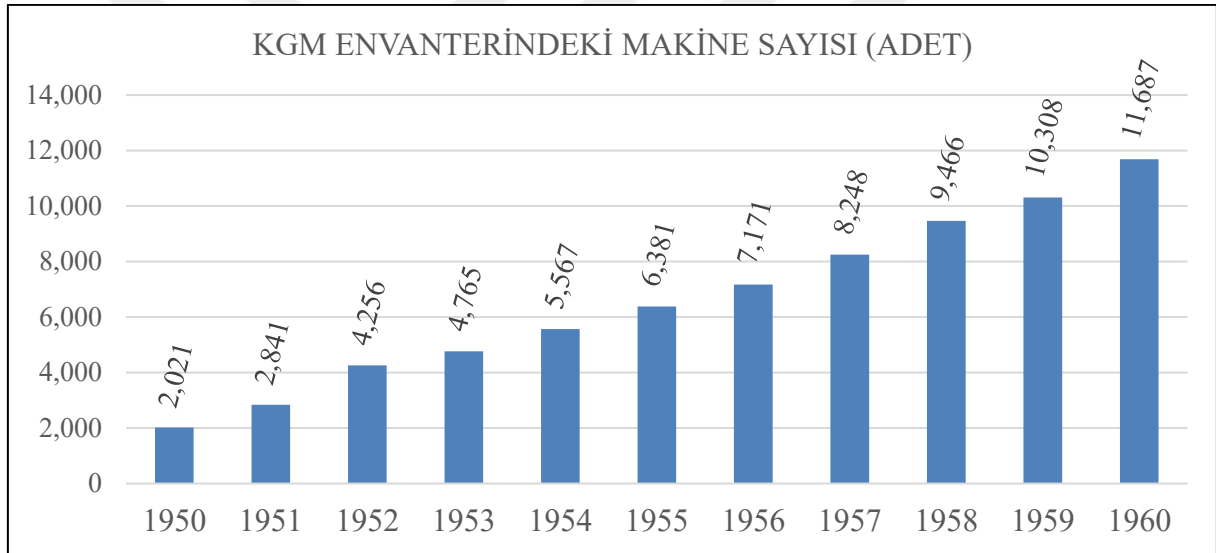
<sup>486</sup> *TBMM Zabut Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 14.

<sup>487</sup> “Makine Fen Hey’etinin Faaliyetleri”, *Karayolları Bülteni*, 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958), 28.

değerinde muhtelif yol inşa makineleri ve bunlara ait yedek parça vs. temin hususunda bir sözleşme imzalanmıştır.<sup>488</sup> Nitekim KGM'nin 1959 yılı bütçe raporunda bu anlaşmadan duyulan memnuniyet ifade edilerek makina parkının yenilenmesi mevzuunda idarenin çalışmaları övülmüştür.<sup>489</sup>

İzah edilen tablo karşısında, dış ödeme açığının azaltılması amacıyla bilhassa 1954'ten itibaren basit makinelerin imkanlar nispetinde özel sektör veya KGM atölyelerinde yaptırma gayreti içerisine girilmiştir. 1959 yılında da yedek parça, lastik, atölye sarf malzemesi gibi ihtiyaçlarının bir bölümünün Türkiye'de yaptırılmasına başlanmıştır. Bu çabaya rağmen yerli parça temin oranı 1959 yılında ancak %2 seviyesine ulaşabilmiştir.<sup>490</sup>

Çeşitli kaynaklarda farklı veriler mevcutsa da Bayındırlık Bakanlığının resmi yayını baz alınmak suretiyle hazırlanan **Grafik 3'e**<sup>491</sup> bakıldığında KGM'nin envanterinde bulunan makine sayısının yıldan yıla doğrusal bir şekilde arttığı görülmektedir.<sup>492</sup>



Grafik 3 1950-1960 KGM Envanterindeki Makine Sayısı

Buna karşın **Grafik 4**'te gösterilen yedek parça sarfiyatlarının yıllar itibariyle artmasına karşın, devalüasyonla birlikte 1959 ve 1960 yıllarında ciddi şekilde yükseldiği fark edilmektedir.<sup>493</sup>

<sup>488</sup> BCA Fon: 30-11-1-0, Kutu: 274, Gömlek: 5, Sıra: 4.

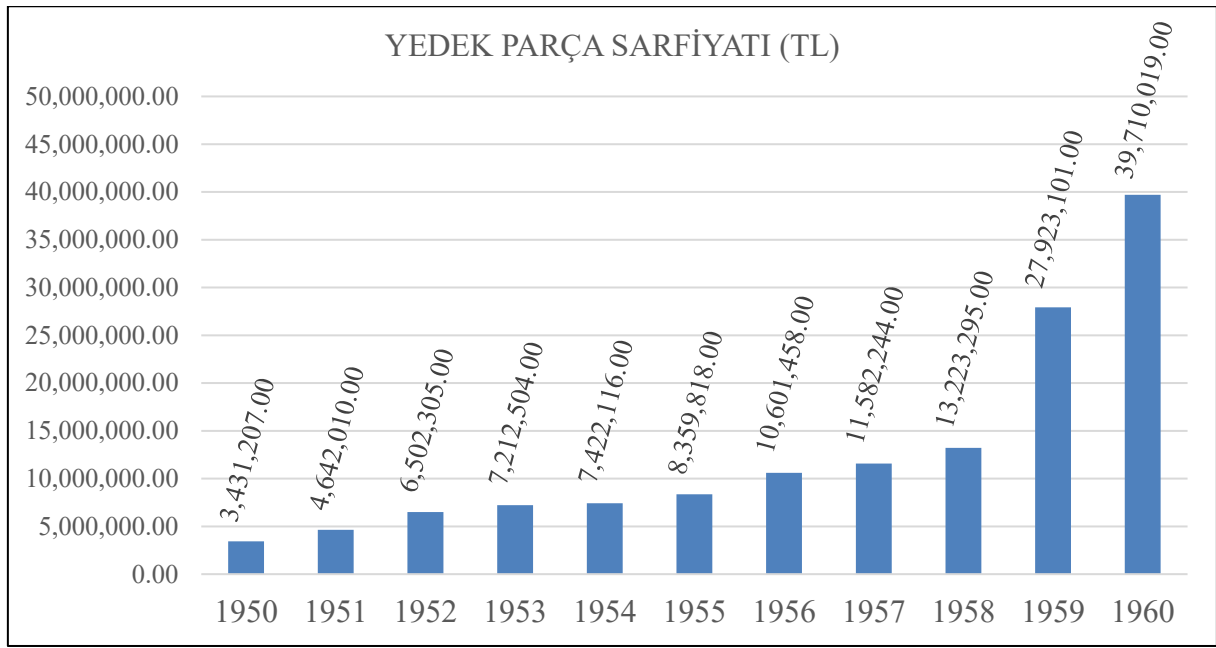
<sup>489</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnkat: 45'e ekli 48 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/269), s. 12.

<sup>490</sup> Bu oran 1972'de %62 seviyesine çıkabilmiştir. Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 295.

<sup>491</sup> Tablo 14'e dayanarak hazırlanmıştır.

<sup>492</sup> Mesela aynı kaynakta yer alan bilgilerde tenakuz olduğu görülmektedir. KGM'nin kuruluşunu müteakip Şose ve Köprüler Reisliğinden toplam değeri 24.712.700 dolar olan 5.244 adet makinenin devredilmiş olduğu ifade edilmiştir. Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 288.

<sup>493</sup> Tablo 15'e dayanarak hazırlanmıştır.



**Grafik 4 1950-1960 Dönemi Yedek Parça Sarfıyatı**

KGM'nin elinde bulunan makinelerin bölgelere dağıtımı da gündeme gelen konulardan birisi olmuştur. Erzurum Milletvekili Sabri Erduman'ın sorusu üzerine verilen cevapta; mevcut 272 greyderin 25'i, 52 ekskavatörün 5'i, 145 traktörün 16'sı 24 konkasörün 2'si, 96 kompresörün 11'i ve 1126 kamyonun 116'sının KGM Onuncu Bölge Müdürlüğüne tahsis edildiği belirtilmiştir. On adet bölge olduğu göz önünde bulundurulduğunda makinelerin onda birinden fazlasının bu bölgeye verilmiş olduğu görülmektedir.<sup>494</sup> DP Milletvekili Zeki Erataman,<sup>495</sup> makinelerin illere dağıtımında adaletsizlik olduğunu ileri sürmüştür. Erataman'a göre, Eskişehir ilinde 100'den fazla makine bulunmakta ve bu makinelerin bir kısmı diğer illere kiralanmaktadır. Bu iddiayı Karayolları Genel Müdürü de doğrulamıştır.<sup>496</sup>

Diğer yandan makine konusu değişik vesilelerle baskı aracı olarak da kullanılmıştır. ABD tarafından sağlanan makinelerin, Türkiye'de görevli olan ABD Federal Yol Teşkilatının uzmanları tarafından belirlenen yollar ile öncelikli olarak addedilen devlet yolu ağı ve ECA kapsamında talep edilen yollarda kullanımına dair ısrarlı olunmuştur.<sup>497</sup>

Bahsedilenlerin dışında karayolları faaliyetinde sürat ve tasarrufu sağlamak üzere modern vasıta ve imkânlardan faydalanılması için çeşitli arayışlarda bulunulduğu da tespit edilmiştir. Bu kapsamda yeni yol güzergâhlarının keşfinde zaman ve paradan tasarruf sağlamak amacıyla helikopter kullanılması düşünülmüş ve bazı deneme çalışmaları

<sup>494</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 13.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 39, s. 233.

<sup>495</sup> Zeki Erataman (Ahmet Zeki Erataman) 1915'te Erzincan'da doğmuştur. İstanbul Tıp Fakültesini bitirmiştir. Demirköy, Saray Hükümet Tabibi, Serbest Doktor olarak çalışmış, IX. ve X. Dönem Tekirdağ Milletvekilliği yapmıştır. 23.11.1966'da vefat etmiştir. TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980, 670.

<sup>496</sup> Ulus, 21 Ocak 1958.

<sup>497</sup> Şen, Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları, 121-122.



yapılmışsa da<sup>498</sup> söz konusu faaliyetlerde gelişme meydana gelmemiştir. Bununla beraber tamir atelyeleri ve teknik yetiştirme kurslarına ilişkin önemli ilerleme kaydedilmiş, DP dönemi sonlarında illerin de bu faaliyetlerden istifade edilebilmesi gündeme getirilmeye başlanmıştır.<sup>499</sup>

### 1.3.3. Yol Yapım Teknikleri

Yol inşasında uygulanan tekniğin, yol yapım işinin süresi, maliyeti, kolaylığı gibi birçok faktörde derinden tesiri olmuştur. Türkiye’de yol yapımında, 20. yüzyılın başlarından itibaren taş temel tekniği uygulanmaya başlanmıştır. Bu teknikte taş ocağına uzak olan yerlerde yol yapım işi aksamıştır. Mesela Adana-Konya, Adana-Karataş, Adana-Yenice, Adana-Ceyhan gibi yolların uzun dönem yapılmayışında, temel malzeme olarak kullanılacak taşın Torosların eteğinden getirilmek zorunda kalınması etkili olmuştur.<sup>500</sup> Makadam olarak adlandırılan, taşla yol yapım tekniğini Türkiye’ye, bunu İngilizlerden öğrenen Fransızlar getirmişlerdir. Bu tekniğin taşın olmadığı bölgelerde yol yapımını imkânsız hale getirdiğini ifade eden Vecdi Diker, ABD’de gördüğü stabilize tekniğinin, bölgedeki malzemelerin kullanılması sayesinde çok daha ucuz ve pratik bir yol olduğunu ifade etmiştir.<sup>501</sup>

Stabilize usulünü ABD’lilerin getirdiğini belirten Nihat Erim’e göre daha önceden uygulanan makadam yol usulüne kıyasla maliyetler yarıya, hatta üçte bire düşmüş, yol yapım işi ciddi anlamda ucuzlamıştır. Hatta yolların kısa zamanda düzelmiş olmasının sırrı 1948’den itibaren Türkiye yollarının stabilize usulü ile yapılması ve programlı harekette aranmalıdır.<sup>502</sup> Erim’den farklı olarak stabilize yol yapım tekniğinin Vecdi Diker tarafından Türkiye’ye getirildiğini öne süren Amal da benzer şekilde stabilize tekniğinin yol yapımının en maliyetli unsuru olan malzeme nakil masraflarını minimuma düşürmesi ve inşa süresini kısaltmasıyla teknolojik bir devrim yarattığını ifade etmiştir. Nitekim bu teknikle kısa bir sürede ve uygun maliyetle Türkiye’nin karayolu ağı oluşturulabilmiştir.<sup>503</sup>

Yol yapımında bir nevi çığır açan stabilize tekniğine biraz daha yakından bakılmasında yarar vardır. Türk Dil Kurumu sözlüğünde stabilize yol: “*kum, çakıl veya mucur ve bağlayıcı olarak kil karışımıyla yapılan, silindirle sıkıştırılan yol*” olarak tanımlanmışken,<sup>504</sup> Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğünde: “*Granüler alt temel tabakası kalınlığı en az 20 cm ve*

<sup>498</sup> Zafer, 19 Mayıs 1951.

<sup>499</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48’e ekli 50 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/416), s. 13.

<sup>500</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 85.

<sup>501</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü’nün*, 72-73; Makadam yol: Kırılmış taş döşenip silindir geçirilerek yapılan yol. <https://sozluk.gov.tr/> Erişim 19.11.2022.

<sup>502</sup> Nihat Erim, “Yollarımız”, *Ulus*, 16 Şubat 1952, 1.

<sup>503</sup> Amal, “Vecdi Diker”, 153-154.

<sup>504</sup> <https://sozluk.gov.tr/> Erişim 25.04.2023.

*granüler temel tabakası kalınlığı en az 10 cm olarak inşa edilen yol.”* olarak tarif edilmiştir.<sup>505</sup> Karayolları kanun tasarısı görüşmelerinde meseleye temas eden CHP dönemi Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan, stabilize yolun o zamana kadar Türkiye’de uygulandığı haliyle çakıl ve kumu gelişi güzel bir şekilde yola serpmek olmadığını ifade etmiştir. Adalan’a göre amaçlanan hız, maliyet ve mukavemetin temini için, stabilize yolun laboratuvar sonuçlarına istinat etmesi ve makinelerle yapılması şarttır. Bu şekilde tatbik edilen stabilize tekniği, bakım, onarım ve yeni yol yapımında kolaylık sağlamaktadır. Buna karşın makadam şosenin tamiri için yolun sökülerek yeniden yapılması gerekmektedir. Oysaki stabilize yolda böyle güçlüklerle karşılaşılmamaktadır.<sup>506</sup> Öte taraftan Erim, stabilize usulünün bir doğa olayının gözlemlenmesi sonucunda uygulanmaya başlandığını belirtmiştir. Erim’in tarifine göre özellikle vadi, nehir veya dere kenarlarında kum, kireç, kil ve çakıl gibi çeşitli malzemelerin belli oranlarda karışması sonucunda çamurlaşmayan ve tam tersine beton gibi katılaşan bir yapı ortaya çıkmaktadır. Bu karışım aynı zamanda her daim kuru kalmakta ve bataklık hale de gelmemektedir. İşte bu mantıkla oluşturulan stabilize yol usulü Türkiye açısından bir nimettir.<sup>507</sup>

Stabilize yol yapım tekniği TBMM’de de gündeme gelmiştir. DP Milletvekili Mehmet Özbey, makadam yoldan stabilize yola geçilmesini isabetli bulduğunu, bunun süratli bir kalkınma sağlayacağını belirtmiştir. Devamında hızlı bir şekilde daha fazla yolun stabilize hale getirilmesi için tedbir alınması yolunda temennide bulunmuştur.<sup>508</sup> Buna karşın stabilize tekniği eleştirilmemiş de değildir. Nitekim CHP Milletvekili Hüsametdin Tugaç stabilize yolların çok çabuk bozulduğunu belirtmiştir. Tam olarak neden böyle olduğu konusunda bilgisi olmadığını ifade eden Tugaç’a göre ya gerekli özen ve hassasiyet gösterilmemekte ya da kil, kum, çakıl karışımı uygun şartlarda hazırlanmamaktadır.<sup>509</sup> Bu eleştiriye cevap veren Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, yolların artık eskisi gibi makadam şose yapılmadığını, farklı bir inşa sistemi olan kil, kum ve çakıl karışımı ile meydana gelen doğal beton ile stabilize edildiğini ifade etmiştir. Malzemenin laboratuvarında incelendikten sonra yola serildiğini belirten Zeytinoğlu, dünyanın her yerinde bu sistemin böyle uygulandığını açıklamıştır.<sup>510</sup>

<sup>505</sup> *Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü*, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, 2011, 62.

<sup>506</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 37.

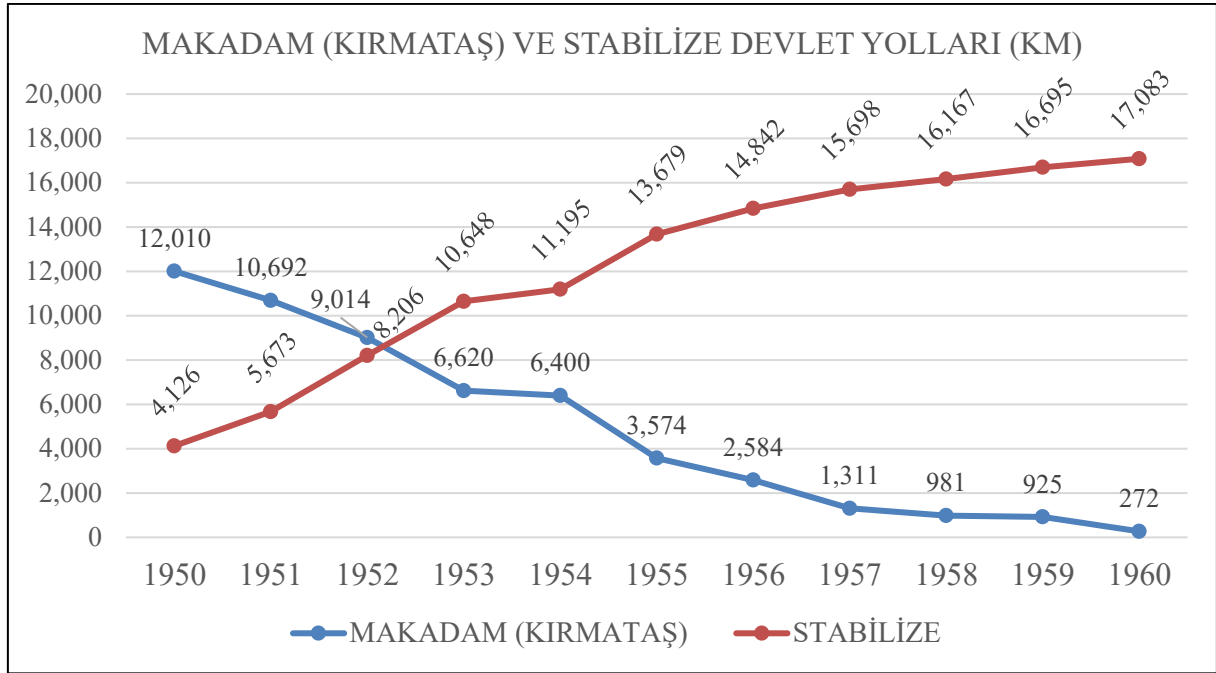
<sup>507</sup> Erim, “Yollarımız”, 1.

<sup>508</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1055.

<sup>509</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 938.

<sup>510</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 941.

Gerçekten de **Grafik 5**'e<sup>511</sup> bakıldığında inşa edilen stabilize yol miktarının her geçen yıl arttığı, makadam yolların ise tam tersine azaldığı çok net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Kaldı ki bu değişim KGM bültenlerine de konu olmuştur.<sup>512</sup>



Grafik 5 1950-1960 Dönemi Stabilize ve Makadam (Kırmataş) Devlet Yolu Uzunlukları

Yapılan yolların hangi teknikle yapılmasının uygun olacağına dair tartışmalar stabilize yolun tercih edilmesi ile son bulmamıştır. Aslında daha başlangıç yıllarında hangi yolun stabilize hangi yolun beton yapılması hususu sorgulanan bir konu olarak karşıya çıkmıştır. Bu noktada maliyet ve trafik yoğunluğunun belirleyici faktörler olduğu kabul edilmişken, aynı şekilde elde edilecek faydanın da bariz etkisi vurgulanmıştır. Bu çerçevede o dönemde kaleme alınan bir makaleye göre, herkesin iyiyi istemesinin gayet doğal olmasının yanı sıra iyi yol yapılacak diye diğer yerler ihmal edilmemelidir. Temelde ülkeye öncelikle yaz-kış geçit veren geniş, düzgün ve daima bakımla tamir ve takviye edilen yola ihtiyaç vardır.<sup>513</sup>

Tartışmaların yanı sıra yol yapımı konusunda uygulanacak yöntem ve tekniklerin denenerek fayda ve mahzurlarının ortaya çıkarılması gerekmiştir. Hatta tespit edilen farklı yöntemleri araştırmak için laboratuvarlarda yapılan testler bile kimi zaman yeterli olmamıştır. Bu nedenle bazı uygulamaların bizzat sahada denenmesi ve elde edinilen sonuçların değerlendirilmesine ihtiyaç duyulmuştur.<sup>514</sup> Bahsedilen amaç doğrultusunda daha önce Menemen kasabasında 400 m uzunluğunda bir tecrübe yolunun inşa edileceği haberleri basına

<sup>511</sup> Tablo 25'e dayanarak hazırlanmıştır.

<sup>512</sup> "Yol Faaliyetleri ve Amerikan Yardımı", *Karayolları Bülteni*, 5/54 (Nisan 1955), 6.

<sup>513</sup> Hayri Alpar, "Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım", *Zafer*, 18 Ekim 1950, 2.

<sup>514</sup> Abdülhakim Atanur, Fikret Özelci, "Aliğa Tecrübe Yolu", *Karayolları Bülteni*, 7/76 (Şubat 1957), 7.

yansımıştır. Haberin detayında denemenin farklı yol yapım tekniklerinin parça parça uygulanması ile gerçekleştirileceği bildirilmiştir. Ayrıca bu tarz bir tecrübenin Türkiye’de ilk defa uygulanacağı aktarılmışsa da ne var ki bu çalışmanın akim kaldığı saptanmıştır.<sup>515</sup> Zira başka bir makalede Türkiye’de uygulanmaya başlayan ilk tecrübe yolunun Aliaga’da oluşturulduğu açıklanmıştır. Zikredilen tecrübe çalışması ile toz yatıştırma problemi ele alınmış ve çözüm yolları araştırılmıştır.<sup>516</sup>

İzah edilen faaliyetler çerçevesinde yol yapımında asfalt tekniği, kamuoyunu meşgul eden işlerden birisi olmuştur. Öncelikle asfalt konusuna ilişkin bazı temel tanımların açıklanmasında fayda görülmüştür. Zira bunlardan bahsedilmeden konunun anlaşılmasının güçleşeceği değerlendirilmiştir. Ulaştırma ve haberleşme terimleri sözlüğünde, asfalt: “*ana maddesi katran olan ve yolların kaplanmasında kullanılan karışım*” olarak tanımlanmıştır.<sup>517</sup> DP döneminde yeni yapılan standart bir yola başlangıçta sathi kaplama<sup>518</sup> uygulanmış, müteakip yıllarda bu yollar trafik hacmine göre rodmiiks<sup>519</sup> veya asfalt betonu<sup>520</sup> ile kaplanmıştır.<sup>521</sup> Asfalt beton kaplama, makine ile kolaylıkla uygulanabilmesi, uygulama sonrasında hemen kullanıma hazır hale gelmesi, su geçirmez bir yapıya sahip olması, plastik özelliğinden dolayı büyük bir uyum niteliğinde olması sebebiyle tercih edilen bir teknik olmuştur. Ayrıca doğru yapılması halinde uzun bir ömre sahip olması ve çok az bakıma ihtiyaç duyulması kaplama tekniğinin önemli özellikleri olarak öne çıkmıştır.<sup>522</sup>

Türkiye’de asfalt yol yapılmasına ilişkin ilk teşebbüs 1929 yılında gerçekleşmiştir. Bu konuda araştırma yapmak için Avrupa’ya heyet gönderilmiştir. Ancak kaliteli olmasına rağmen bu yol yapım şeklinin pahalı olması tartışmaları beraberinde getirmiştir. O dönem için Türkiye’nin bu tarz lüks yollardan ziyade daha çok miktarda sağlam yola ihtiyacı olduğu düşüncesinde birleşilmiştir.<sup>523</sup> Makineli asfalt inşaatının başladığı 1949 yılında Türkiye’de bulunan toplam 500 km uzunluğundaki asfalt yolun 150 km’si İngilizler, 150 km’si Fransızlar ve 200 km’si Almanlar tarafından inşa edilmiştir. O dönemde asfalt kaplama için gereken

<sup>515</sup> Zafer, 18 Temmuz 1955.

<sup>516</sup> Atanur, Özelçi, “Aliaga Tecrübe Yolu”, 7.

<sup>517</sup> Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, 2011, 161.

<sup>518</sup> Temel tabakası üzerine belirli özellikteki bitümlü bağlayıcı ve agreganın birbiri peşi sıra serilip sıkıştırıldığı kaplama türü “*sathi kaplama*” olarak adlandırılır. Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, 2011, 59.

<sup>519</sup> Rodmiiks: Plentte veya yolda karıştırma sonucunda elde edilen bakım malzemesi. Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, 2011, 58; Rodmiiks usulü 1920’li yılların ortasından itibaren ABD’de uygulanmaya başlamıştır. Şeref Atılay, “Road Mix Nerede, Ne Zaman Kullanılmalı ve Ne Kullanmalı?”, *Karayolları Bülteni*, 5/40 (Şubat 1954), 6.

<sup>520</sup> Asfalt Betonu: Belirli gradasyondaki agrega ve filler ile bitümlü bağlayıcının belirli şartlarda karışımından meydana gelen yüksek niteliğe sahip bir sıcak karışım. Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, 2011, 13;

<sup>521</sup> “Asfalt Yolları Uzunlukları ve Kaplama Tipleri”, *Karayolları Bülteni*, 7/74 (Aralık 1956), 8.

<sup>522</sup> Nezahat Özbil, “Asfalt Betonu”, *Karayolları Bülteni*, 9/105 (Temmuz 1959), 13-14.

<sup>523</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 78.

bitüm<sup>524</sup> tamamen yurtdışında ithal edildiği için maliyet çok yükselmiş ve asfalt yaptırmak bir lüks addedilmiştir. Maliyetlerin düşürülmesi amacıyla ilk etapta bitümlü maddelerin yurtiçinde temin edilip edilemeyeceği araştırılmış, MTA'nın çalışmaları üzerine Karabük ve Batman'da söz konusu malzeme bulunmuştur. İkinci bir konu olarak karşılaşılan malzemenin nakli meselesi ise Almanya'dan satın alınan 40 ton kapasiteli ve ısıtmalı 30 adet sarnıçlı vagonla halledilmiştir. Diğer yandan yurtiçinde 40 tonluk 150 adet ısıtma tertibatlı tank, ayrıca Karabük ve Batman'da 1.000 tonluk birer tank yaptırılmıştır. Üçüncü aşamada yıllık 1.000 km asfalt kaplama yapabilecek makineler ABD'den temin edilmiştir. Son olarak yapılan yolların bakımı için her 50 km'de bir 20'şer tonluk sabit tank ve 1,5 ton kapasiteli lastik tekerlekli tank temin edilmiştir. Bu sayede 1952 yılında 700 km uzunluğunda asfalt yol yapılmıştır.<sup>525</sup> Bu gelişmeler asfalt işlerinin genişlediği haberleriyle basına yansımıştır.<sup>526</sup>

Bahsedilen faaliyetlere rağmen başlangıçta asfalt yolun imajının iyi olduğunu söylemek mümkün değildir. DP Milletvekili Kâmil Kozak tarafından Ankara-Bolu-İstanbul şosesinin bozulan asfaltı bir soru ile gündeme getirilmiştir. Konu hakkında açıklama yapan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, uzun uzadıya yeni yol yapım yöntemini eski usullerle kıyaslayarak anlatmış, asfaltın bozulmasının nedeni olarak bazı malzeme ve makinelerin gecikmesinden kaynaklı olarak işin yağışlı mevsime kalmasını göstermiştir. Ancak yapılan açıklamalardan Kozak'ın tatmin olduğunu söylemek güç olsa da Bakan, yağışlı mevsimde asfalt kaplama yapılmasının yanlış olduğunu kabul etmekle birlikte, o işin yapılmaması halinde malzemenin ziyan olması nedeniyle daha büyük zararlar oluşacağını iddia etmiştir. Diğer yandan stabilize yol tekniğine dair açıklamalarda bulunarak, yöntemin hızlı ve ekonomik oluşunu vurgulamıştır<sup>527</sup>. Asfalt konusundaki bir başka soruya verilen cevapta ise yoldaki trafik yoğunluğuna göre stabilize veya asfalt kaplama yöntemine karar verildiği, yoğun yolların stabilize olarak muhafaza ve bakımı çok zor olduğundan, bu yollarda asfalt kaplama tercih edildiği belirtilmiştir.<sup>528</sup> Her ne kadar konu açıklansa da asfalt yola yaklaşımı değiştirmek kolay olmamıştır. Mesela DP Milletvekili Sinan Tekelioğlu<sup>529</sup> ufak bir yağmurda özellikle asfalt yolların çok çabuk bozulduğunu ileri sürmüştür.<sup>530</sup>

---

<sup>524</sup> Bitüm: Ham petrolün rafine edilmesinden elde edilen ya da doğal asfalt olarak bulunan, hemen hemen ya da tamamen toluende çözünen ve ortam sıcaklığında çok viskoz ya da katıya yakın olan, görünürde buharlaşmayan adeziv ve su geçirmeyen malzeme. *Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü*, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, 2011, 18.

<sup>525</sup> "1949 dan 1952 ye Asfalt Çalışmaları", *Karayolları Bülteni*, 2/24 (Ekim 1952), 6; Asfaltlanması biten Tarsus-Adana şosesine dair haber çıkmıştır. *Zafer*, 10 Eylül 1951.

<sup>526</sup> *Zafer*, 18 Temmuz 1952; *Zafer*, 19 Ağustos 1952; *Zafer*, 25 Eylül 1952.

<sup>527</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 18.04.1951, Dönem: 9, C. 6, Birleşim: 66, s. 223-225.

<sup>528</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 13.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 39, s. 233.

<sup>529</sup> Sinan Tekelioğlu (Ali Sinan Tekelioğlu) 1889'de Halischatun'da doğmuştur. Harp Okulu ve İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesini bitirmiştir. Kayseri Jandarma Komutanlığı Subayı, 4. Kolordu Batı Kilikya

Asfalt kaplama tekniğinin fayda ve mahzurlarının ortaya çıkarılabilmesi amacıyla 1954 yılında Planlama Fen Heyeti Müdürlüğü tarafından “*Trafik Muvacehesinde Yol Yapım ve Kaplama İşlerinin Rantabilitesi*” isimli bir çalışma yapılmıştır. Bu çalışmanın sonuçları yol şebekesinin asfaltlanmasının ülke çıkarları açısından zaruret olduğunu göstermiştir.<sup>531</sup> KGM’nin 1955 yılı bütçe kanun tasarısında yer alan gerekçede bitümlü kaplama işlerinin, bakım işlerini ve seyahatleri ekonomik hale getirmesine dikkat çekilerek, trafiği yoğun yollarda asfalt kaplama işlerine devam edileceği belirtilmiştir.<sup>532</sup> Konu sonraki yılın raporunda da aynı şekilde kaydedilmiş, üstelik yapılmış yolların daha yeterli ve trafiğe elverişli duruma getirilmesi için asfalt faaliyetinin giderek artmasının lüzumlu olduğu vurgulanmıştır.<sup>533</sup> Yine bu süreçte asfalt maliyetine ilişkin çalışmalar yayımlanmış, 1956 yılı verilerine göre 1 m<sup>2</sup> sathi kaplamanın maliyeti 1 lira, dayanım süresi ise 3-5 yıl olarak tespit edilmiştir. Aynı ölçüde rodmiiks kaplamanın maliyeti 3 lira, dayanım süresi 5-8 yıl, beton asfalt kaplamanın maliyeti 3,5-4 lira, dayanım süresi 10-15 yıl olarak hesaplanmıştır.<sup>534</sup>

Sonrasında 1957 yılı bütçe raporunda asfalt işlerinin hızlandırılmış olması nedeniyle duyulan memnuniyet ifade edilmiştir. Ayrıca bu sayede motorlu taşıtlarının ömürlerinin uzadığı, işletme masraflarının azaldığı, yol bakımında tasarruf sağlandığı ve sonuçta asfalt işlerine yapılan yatırımın kısa süre içerisinde amorti edildiği belirtilmiştir.<sup>535</sup> Hatta bu dönemde 1957 yılı karayolları asfalt programı gazetede yayımlanmıştır.<sup>536</sup> Nitekim 1957 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde konuşan Nafia Vekili Etem Menderes asfalt kaplama programının 1956 yılından itibaren genişlediğini ifade etmiştir.<sup>537</sup> Bahse konu genişleme ile birlikte asfalt temininde bazı sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu nedenle 1958 yılı asfalt yol programı için gerekli asfalt sağlanamadığı için Nafia Vekâleti tarafından bu ihtiyacının bir kısmının fuel-oil ile karşılanması konusunda 02 Aralık 1957 tarihinde

---

Cephesi Kumandanı, Garp Cephesi 4. Alay Subayı, Fethiye, Daday, Akşehir İlçeleri Kaymakamı, İktisat Bakanlığı Ölçüler ve Ayarlar Memuru ve Müfettişi, Serbest Avukat, Ulaştırma Bakanlığı Özel Kalem Müdürlüğü, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Müfettişi, VI., VII., VIII., IX. ve X. Dönem Seyhan Milletvekili olarak görev yapmıştır. 15.12.1965’te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 592.

<sup>530</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 677.

<sup>531</sup> Hidayet Erbil, “Mevcut Stabilize Yolların Asfalt Kaplamaya Tahvili ile Sağlanacak Döviz ve Para Tasarrufları”, *Karayolları Bülteni*, 8/87 (Ocak 1958), 14-16.

<sup>532</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48’e ekli 166 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1955 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/136), s. 9.

<sup>533</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45’e ekli 65 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/363), s. 13-21.

<sup>534</sup> “Asfalt Yolları Uzunlukları ve Kaplama Tipleri”, *Karayolları Bülteni*, 7/74 (Aralık 1956), 21.

<sup>535</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47’ye ekli 67 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1957 mali yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/584), s. 15.

<sup>536</sup> *Zafer*, 04 Şubat 1957.

<sup>537</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903-904.

Başvekalete bir yazı yazılmış, ancak başka kullanım yerlerine tahsis edildiği gerekçesiyle bu talebin karşılanamayacağı bildirilmiştir.<sup>538</sup>

Öte taraftan asfalt kaplamanın avantajlarına ilişkin çalışmalar iyiden iyiye görünür hale gelmiştir. Mesela Karayolları Bülteni'nde yayımlanan bir makalede yolun kaplanacağı asfalt tipinin seçilmesinde etkili olan kriterler olarak: kullanılacak agreganın<sup>539</sup> niteliği, asfaltik malzemenin cinsi, inşaat sahasındaki iklim koşulları ve kullanılacak makineler saptanmıştır.<sup>540</sup> Diğer bir makalede, yapılan harcamalar karşılığında yapılan asfalt faaliyetinin iktisadi olup olmadığı araştırılmıştır. Makaleye göre asfalt faaliyetinin birçok maddi ve manevi faydası mevcuttur. Bunlar: bakım ve onarım işlerinde tasarruf sağlanması, trafik işaretleme masraflarının azalması, yolculuk hızının artışına bağlı olarak elde edilecek zaman kazançları, trafik kazalarının azalmasında dolayı sağlanacak kazançlar, tozun ortadan kaldırılması ile sağlanacak faydalar, seyahat kalitesinin artması ile oluşması beklenen nakliye ücret düşüşleri ve turizmin gelişmesidir. 1956 yılı verileri esasa alınarak yapılan hesaba göre bakım altında olan 17.218 km uzunluğundaki stabilize ve makadam yolun asfaltlanması durumunda sağlanacak net tasarruf 102.251.259 lira ve 15.743.845 dolar olarak tespit edilmiştir.<sup>541</sup>

KGM'nin 1958 yılı bütçe tasarısının gerekçesinde, envanterde bulunan makinelerin büyük bölümünün bakım işleri için kullanıldığı belirtilmiştir. Rapora göre, bu durumda gelecekte oluşacak döviz finansman ihtiyacının minimum seviye indirilmesi gayesiyle devlet yolları şebekesinin süratli bir şekilde asfaltlanması elzemdir. Zira stabilize veya makadam yolların bakımında kullanılan makinelerin tamamına yakınının ithal malı olmasına karşın asfalt yollar için bu oran %20-25 civarındadır. Üstelik asfalt yolların bakım maliyeti, diğer tipteki yollara göre yaklaşık %50 daha düşüktür. Bahsedilenlere ilave olarak asfalt yollar aracılığıyla motorlu taşıtların ömürleri uzamakta ve işletme maliyeti azalmaktadır. Neticede asfalt yol tekniği ile ciddi miktarda tasarruf sağlanması işten bile değildir. Dolayısıyla Batman ve Karabük tesislerinde üretilen bitümlü malzemelerin büyük bir kısmı müteakip yıllarda

<sup>538</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 473, Sıra: 6; Asfalt programının aksamadan yürüyüp zamanında hedefine varmasının Batman'dan temin edilecek asfalta bağlı olduğu, bu imkânın aksamadan teminin zaruri görüldüğü raporlarda belirtilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 16.

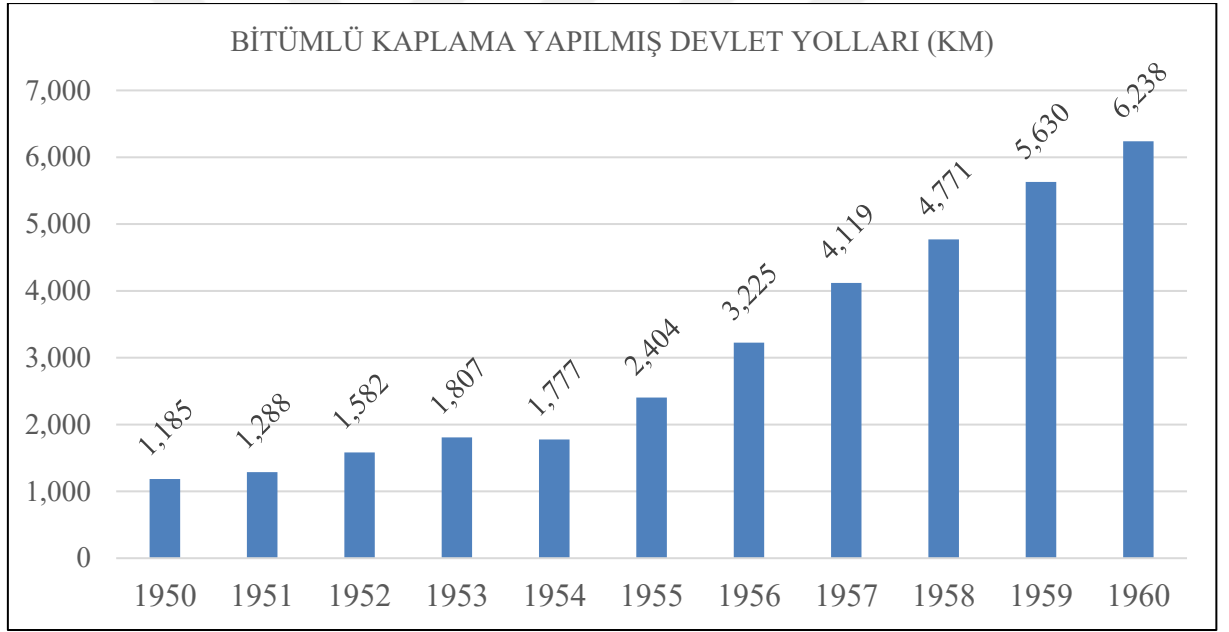
<sup>539</sup> Agregası: Belirli gradasyona ve kaliteye sahip kayaç parçaları, çakıl, kırmataş, kum vb. gibi mineral malzeme veya bunların karışımı. *Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü*, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, 2011, 12.

<sup>540</sup> Fethi A. Kömürcüoğlu, "Asfalt Kaplamalar", *Karayolları Bülteni*, 7/78 (Nisan 1957), 3.

<sup>541</sup> Erbil, "Mevcut Stabilize Yolların", 13-16; makalede kalem kalem ve toplam tasarruf ve sarfiyat miktarları verilmiştir. Net tasarruf tarafımızca, toplam tasarruf miktarından toplam sarfiyat çıkarılmak suretiyle hesaplanmıştır.

asfaltlanması planlanan yollarda sarf edilmek üzere KGM kullanımına ayrılmalıdır.<sup>542</sup> Asfalt kaplama işlerine verilen önem sonucunda 1949 yılında 1 ekiple başlamış olan asfalt faaliyeti, 1958 yılına gelindiğinde 16'sı sathi kaplama, 4'ü beton asfalt, 1'i rodmiks olmak üzere 21 ekiple yürütülür seviyeye gelmiştir. 1950 yılında 7.000 ton olan asfalt işleme kapasitesi 1958 yılı itibariyle 60.000 tona ulaşmıştır. O dönem itibariyle yapılan etütlere göre bakım altındaki 20.000 km'lik devlet yol şebekesinin asfaltlanması rantabl görülmüş, hatta 13.500 km'lik bölümün asfaltlanmasının zaruri olduğuna işaret edilmiştir.<sup>543</sup> Karayolları Genel Müdürü Orhan Mersinli, 1958 yılı karayolları bütçesinin bütçe komisyon görüşmelerinde beş yıllık bir asfalt programının hazırlandığını, bu kapsamda 12 bin km'lik yolun asfaltlanmasının planlandığını bildirmiştir.<sup>544</sup>

Asfalt çalışmalarını gösterir **Grafik 6**'ya bakıldığında bitümle kaplanan yol uzunluğunun 1954 yılı hariç olmak üzere genel olarak arttığı, ancak özellikle 1955 yılından itibaren artış hızının belirgin bir biçimde yükseldiği fark edilmektedir.<sup>545</sup>



Grafik 6 1950-1960 Dönemi Bitümlü Kaplama Yapılmış Devlet Yolları

#### 1.3.4. Köprüler

Buraya kadar yol yapımı veya bununla yakından alakalı olduğu değerlendirilen konular üzerinde durulmuştur. Geline aşamada köprü meselesine de değinilmelidir. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne 283 kargir ve 102 adet demir köprü kalmıştır. Diğer

<sup>542</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 19.

<sup>543</sup> "Araştırma İşlerimiz", *Karayolları Bülteni*, 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958), 7-8.

<sup>544</sup> *Zafer*, 19 Ocak 1958.

<sup>545</sup> Tablo 25'e dayanarak hazırlanmıştır.



yandan 1923-1947 yılları arasında ise toplam uzunlukları 10.851 m olan 166 adet köprü inşa edilmiştir.<sup>546</sup> Bahse konu süreçte bir karayolu şebekesi tesis edilememiş olmasına rağmen köprülere daha fazla önem verilmiştir. Zira geçit vermeyen sulardan geçebilmenin yegâne çözümü köprü olarak görülmüştür. 1929 yılına kadar köprü inşaatları, herhangi bir teşkilattan bağımsız olarak, müteahhitlerce tanzim edilen projeler çerçevesinde yürütülmüştür. 1525 sayılı Kanun'un kabulü sonrasında köprü işleri yeni kurulan teşkilata devredilmiş ve Alman yönetmelikleri baz alınmaya başlanmıştır. Maddi imkansızlardan ötürü köprü işinde de karayolu ağında oluğu gibi pragmatik bir yol, yani çok sayıda ucuz ve mukavim köprü yapma usulü yeğlenmiştir.<sup>547</sup> 1947-1951 arasında ise toplam uzunluğu 9.345 m olan 138 adet köprü'nün yapımı planlanmış, bunlardan 126'sının 1949 ve 1950 yıllarında inşası tamamlanmıştır.<sup>548</sup>

Cumhuriyet öncesinde mevcut imkanlar ve ihtiyaçlar çerçevesinde daha çok küçük açıklıklı ve nispeten hafif yüklere dayanabilecek tarzda köprüler inşa edilmiştir. Yol yapımında makineli dönemin başlamasıyla, köprü yapımında da büyük çapta makineler ve yeni teknikler kullanılmaya başlanmıştır. Her ne kadar Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren büyük açıklıklı betonarme köprüler yapılmışsa da özellikle 1950 yılında KGM'nin kurulmasının ardından köprü yapım işi hız kazanmıştır.<sup>549</sup> Bu süreçte köprülerin inşa tekniğine ilişkin çeşitli görüşler de ortaya atılmıştır. Karayolları kanun tasarısı görüşmesinde konuşan Emin Soysal köprü yapımında, standart demir köprü yapımının işleri hızlandıracağını ileri sürmüştür. Ona göre beton köprüler pahalıya mal olmaktadır.<sup>550</sup> CHP Hükümetinin Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan tarafından bu konuda gereken temaların devam ettiğini belirtilmiştir.<sup>551</sup> Ancak daha sonra bu faaliyetin akıbetine ilişkin herhangi bir gelişmeye rastlanmamıştır.

Kuruluşunu müteakip KGM devlet, il ve köy yolları üzerinde yeni inşa edilecek köprülerin inşasından sorumlu tutulmuştur. Bunun dışında 6 m'den daha uzun olan köprülerin bakım ve onarım işleri de görevleri kapsamında dahil edilmiştir.<sup>552</sup> İhale ve emanet usulü ile yapılan köprü inşaatlarını takip etmekle merkezde “*Köprü Yapım Fen Heyeti*”, bölgelerde ise köprü şeflikleri görevlendirilmiştir. Aynı zamanda köprülerin keşif şartnamelerin

<sup>546</sup> Askerî Aras, “Büyük Köprülerimiz”, *Karayolları Bülteni*, 2/22 (Ağustos 1952), 1; Leyla Şen, Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülke sınırları içerisinde 105 köprü'nün bulunduğunu, bunun 60'ının Osmanlı Dönemi'nde inşa edilmişken, 45'i ise daha önceki yıllardan kaldığını belirtmiştir. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 91.

<sup>547</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 92.

<sup>548</sup> A. Aras, “1951 Mali Yılı Başında Büyük Yol Köprüleri”, *Zafer*, 03 Temmuz 1951, 2.

<sup>549</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 199.

<sup>550</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 27.

<sup>551</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 03.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 38, s. 83.

<sup>552</sup> “Köprü Yapım İşlerimiz”, *Karayolları Bülteni*, 7/79 (Mayıs 1957), 27.

hazırlanması, devlet yolları üzerindeki köprülerin bakım, onarım işleri de bu Fen Heyetine tevdi edilmiştir.<sup>553</sup>

1953 yılında kabul edilen 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre her köprünün 15 ton yük taşıması öngörülmüştür. Bu nedenle köprülerin standartlaştırılması amacıyla Köprü Yapım Fen Heyeti teşkilatı içinde “*Köprü Envanter Şubesi*” ihdas edilmiştir. 1953 yılından itibaren devam eden köprü envanter faaliyetleri o gün itibariyle yalnızca devlet yolları üzerindeki köprüleri kapsamıştır. Başlangıç için trafiğin en yoğun olduğu yollar seçilmiştir. Mesnet açıklıkları 6 m ve üzerinde olan köprüler envanter tespitine tabi tutulmuştur. Envanter çalışmasında matbu sicil kartları hazırlanmış ve köprüye ait teknik bilgiler bu kartlara işlenmiştir.<sup>554</sup>

DP'nin iktidara gelişiyle köprü yapımı işinde kayda değer bir değişiklik meydana gelmemiştir. Zafer gazetesinde ihaleye çıkarılması planlanan köprülere ilişkin haber yayımlanarak, söz konusu işlere ilişkin ayrıntılı bilgi verilmiştir.<sup>555</sup> Keza köprü çalışmalarına dair makale kaleme alınmıştır. Yazıda verilen programa göre inşa edilmesi gereken toplam 85.000 m uzunluğunda 1.900 adet daha köprü tespit edilmiş, bunların maliyeti 280.000.000 lira olarak hesaplanmıştır.<sup>556</sup> Dönem içerisinde köprü yapımının hızlandığına dair çeşitli bilgilere rastlansa da verilerin bunları teyit ettiğini söylemek mümkün görünmemektedir.<sup>557</sup> Bahsedilen durumun incelenebilmesi adına 1950 yılından itibaren devlet yolları üzerinde inşa edilen köprülerin toplam uzunlukları **Grafik 7**'de, aynı dönemde il yolları üzerinde inşa edilen köprülerin toplam uzunlukları ise **Grafik 8**'de gösterilmiştir.<sup>558</sup>

<sup>553</sup> “Köprü Yapım Çalışmalarımız”, *Karayolları Bülteni*, 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958), 25-26.

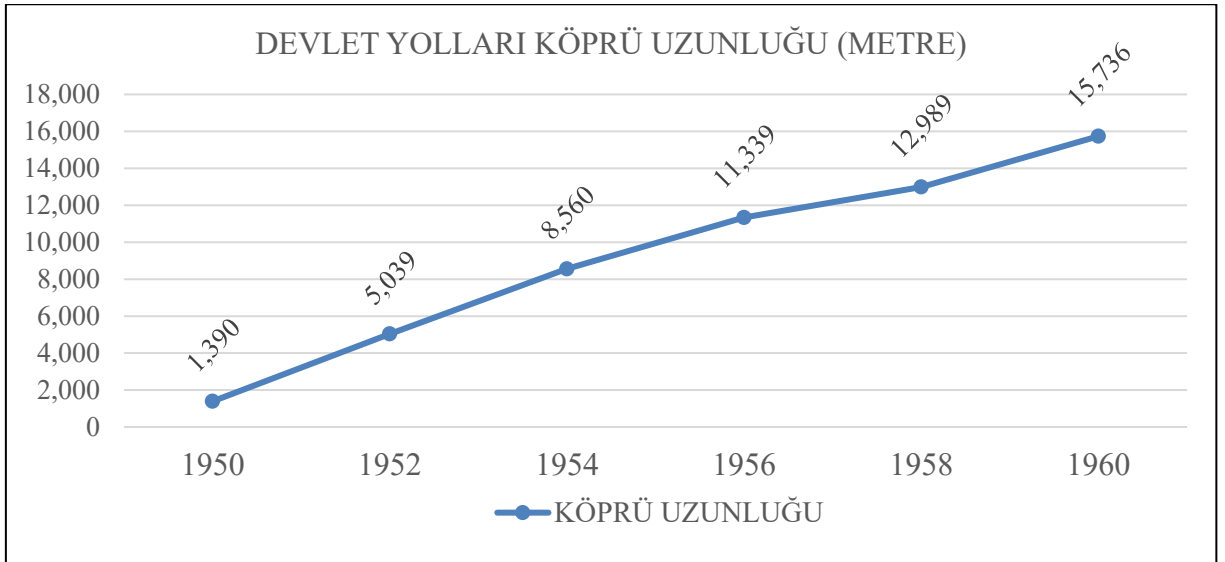
<sup>554</sup> Turgut Seler, “Köprü Envanteri”, *Karayolları Bülteni*, 5/61 (Kasım 1955), 5-8.

<sup>555</sup> *Zafer*, 27 Ağustos 1950.

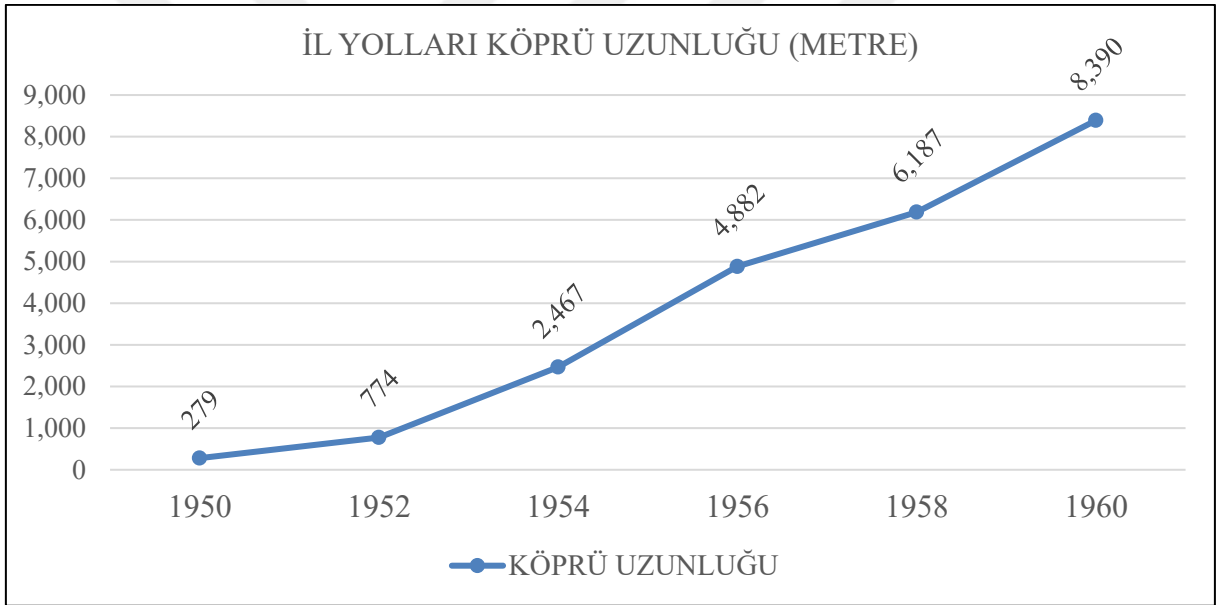
<sup>556</sup> Aras, “1951 Malî Yılı Başında Büyük Yol Köprüleri”, 2.

<sup>557</sup> 1956 yılında sadece devlet yollarında toplamda 3000 m'den daha fazla uzunluğa sahip 56 köprü inşa edildiğine dair haber verilmiştir. “Köprü Yapım İşlerimiz”, *Karayolları Bülteni*, 7/79 (Mayıs 1957), 28; Köprü yapım çalışmaları 1958 yılında önceki yıllara göre daha artış gösterdiği bildirilmiştir. “Köprü Yapım Çalışmalarımız”, *Karayolları Bülteni*, 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958), 23.

<sup>558</sup> Grafikler, Tablo 16'ya dayanarak hazırlanmıştır.



Grafik 7 1950-1960 Dönemi Devlet Yolları Üzerinde İnşa Edilen Köprülerin Toplam Uzunlukları



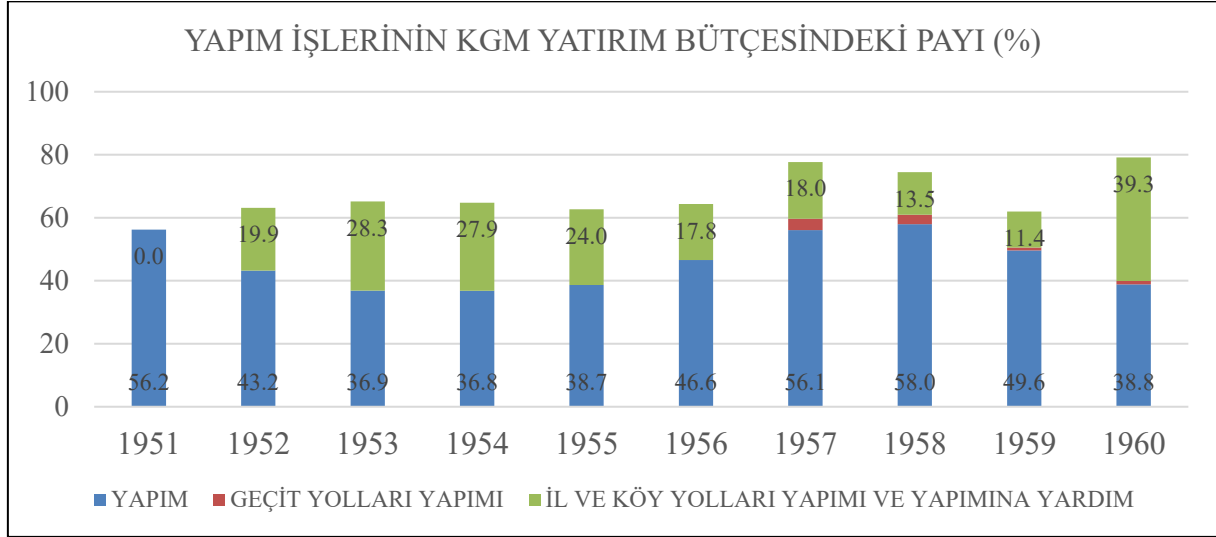
Grafik 8 1950-1960 Dönemi İl Yolları Üzerinde İnşa Edilen Köprülerin Toplam Uzunlukları

Her iki grafiğe birlikte bakıldığında, hafif dalgalanmalar mevcutsa da genel olarak doğrusal bir artıştan söz edilmesinin yerinde olduğu söylenebilir. Bununla birlikte 1954 yılı ve sonrasında il yolları üzerindeki köprülere biraz daha ağırlık verildiği fark edilmektedir. Bunda devlet yollarında meydana gelen ilerlemeye bağlı olarak, KGM'nin il yollarına artan yardımının etkisinin olduğu değerlendirilmektedir.

### 1.3.5. Yapım İşlerine Tahsis Edilen Ödenekler

Karayolları yapım işleri için tahsis edilen ödeneklerin incelenmesinin konuyu daha anlaşılır hale getireceği değerlendirilmiştir. Zaten KGM'nin esas faaliyetini yol yapım ve

bakım işleri oluşturmuştur.<sup>559</sup> Ayrıca tahsisat miktarları da bu tespiti teyit etmektedir. **Grafik 9**'a<sup>560</sup> bakıldığında yapım çalışmaları<sup>561</sup> için KGM bütçesinden ayrılan payın yıllara göre değişkenlik gösterdiği görülmektedir. Bununla birlikte il yolları ve 1957 yılından itibaren hayata geçirilen geçit yolları projesi için ayrılan meblağın da eklenmesiyle yapım işlerinin KGM yatırım bütçesinden en büyük payı aldığı açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır.<sup>562</sup>



**Grafik 9 1951-1960 Dönemi Yapım İşlerinin KGM Yatırım Bütçesindeki Payı**

Ancak geline aşamada bir saptamanın daha ifade edilmesi gereklidir. Zira yıl bazında tahsis edilen ödeneklerin çok büyük bir bölümü önceki yıllarda ihale edilerek devam eden işlerin o yıla tesadüf eden miktarı için kullanılmıştır.<sup>563</sup> 1948 ila 1952 yıllarındaki yol çalışmalarını değerlendiren Nihat Erim, bu süreçteki gelişmenin en önemli sebeplerinden birisi olarak yollara harcanan paranın artmasını göstermiştir.<sup>564</sup> Buna karşın KGM tarafından, 1954 yılı içerisinde yeni yapılacak yol kapsamında ihale planlanmamıştır. Bütçe raporunda söz konusu gelişmeye dair, KGM'nin her yıl artan bir şekilde faaliyet göstermesine atıfta

<sup>559</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51'e ekli 85 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/87), s. 11.

<sup>560</sup> Tablo 17'deki tahsisatların, Tablo 4'te yer alan "Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli)"ndeki meblağa oranlanması ile elde edilen verilere dayanarak hazırlanmıştır.

<sup>561</sup> KGM bütçelerinde yapım işleri: ihaleli yol yapımı, emanet yol yapımı, standart yollardaki noksanların ikmali, bitümlü kaplama, istimlak giderleri, ihaleli köprü yapımı, emanet köprü yapımı, tesis yapımı, bono ödemeleri gibi farklı kalemler altında belirtilmiştir. Ancak içeriklere bakıldığında bu tahsisatların çok büyük bölümünün yol ve köprü yapımına dair işlerde sarf edildiği tespit edilmiştir.

<sup>562</sup> 1951 yılında köy ve il yollarına ayrılan 12 milyon liralık meblağ Bayındırlık Bakanlığı bütçesinde yer aldığı için grafiğe dahil edilmemiştir. Bu tutarın da hesaba katılması halinde yol yapım işlerinin payının hiçbir dönem %60'ın altında kalmadığı belirtilmelidir.

<sup>563</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51'e ekli 85 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/87), s. 5; *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49'a ekli 60 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/278), s. 8; *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 53'e ekli 98 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1953 yılı Bütçe kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/481), s. 4-5.

<sup>564</sup> Erim, "Yollarımız", 1.

bulunularak, 1954 yılı için yaşanan durgunluğa ilişkin bilhassa özel sektör açısından yol makineleri ve yedek parça imkanının kısıtlı oluşuna vurgu yapılmıştır.<sup>565</sup>

Her ne kadar cari olarak artış gösterse de esasında 1951 ila 1953 yıllarında da **Grafik 9**'da gösterilen devlet yolları yapımı için tahsis edilen ödeneğin KGM yatırım bütçesi içerisindeki payının azaldığı görülmektedir. Bunda o süreçte il ve köy yolları için ayrılan ödeneğin çoğalmasının etkili olduğunu söylemek mümkündür. Diğer yandan daha önce 1949 yılında çıkarılan 5416 sayılı Kanun'la Bayındırlık Bakanı'na verilen yıllık ödeme miktarı 25 milyon lirayı geçmemek üzere toplamda 125 milyon tutarında gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme yetkisi sona ermiştir.<sup>566</sup> Bu nedenle 9 Mart 1954'te kabul edilen 6344 sayılı Kanun'la Bayındırlık Bakanı'na karayollarında kullanılmak üzere yıllık ödeme miktarı 50 milyon lirayı geçmemek koşuluyla 250 milyon liraya kadar bono çıkarılması hususunda yetki verilmiştir.<sup>567</sup> Mevzubahis Kanun'a istinaden çıkarılması planlanan bonolar sayesinde KGM'nin 1955 bütçesinde yol yapım hacminin bir nebze artması mümkün olmuştur. Ancak yine de önceden devam eden işlerden kaynaklı yükler nedeniyle yapım bütçesinin minimum seviyede tutulması hedeflenmiş ve yeni yol işi için ihale planlanmamıştır. Köprü yapımında da aynı mantıkla hareket edilmiş, köprü ihalelerinin asgari tutulması ve yalnız yeni inşa edilmekte olan yollar üzerindeki zaruri birkaç köprü ihalesi programa dahil edilmiştir. Bu dönemden itibaren mevcut makinelerden istifade edilerek, işlerin emanet usulü yapılmasına ağırlık verilmeye başlanmıştır.<sup>568</sup> Nitekim bu yaklaşımı daha önceki bölümde ele alınan **Grafik 2**'deki veriler de doğrulamaktadır.

Aynı maksat, 1956 yılında da takip edilmiş, yeni olarak sadece mecburi sayılan iki yol varyantının ihalesi 6344 sayılı Kanun kapsamında çıkarılan bonolara istinaden gündeme alınmıştır. Köprü ihaleleri konusunda önceki yıllardaki anlayış muhafaza edilmiştir.<sup>569</sup> Hatta 6344 sayılı Kanun kapsamındaki bono miktarı, 1955 yılı faaliyet programında önemli ve acil olarak belirtilen yapım işlerine yetmemiş, üstelik Türk-Alman ve Westinhouse Firması ile imzalanan anlaşmalar gereği ödenecek taksitlerin bono karşılıkları için ilave yetkiye ihtiyaç

<sup>565</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50'ye ekli 80 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/694), s. 7.

<sup>566</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 09.03.1954, Devre: 9, C. 29, İnikat: 62'ye ekli 181 sayılı Karayolları yapımı için girişilecek sâri taahhüt işlerinde kullanılmak üzere bono ihracına yetki verilmesi hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/766), s. 1.

<sup>567</sup> 09 Mart 1954 tarih ve 6344 sayılı Karayolları yapımı için girişilecek sâri taahhüt işlerinde kullanılmak üzere bono ihracına yetki verilmesi hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, Cilt 36, 952.

<sup>568</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48'e ekli 166 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1955 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/136), s. 9.

<sup>569</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45'e ekli 65 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/363), s. 13.

duyulmuştur.<sup>570</sup> İşte bu amaçla 03 Şubat 1956'da çıkarılan 6655 sayılı Kanun'la yıllık ödeme miktarı 70 milyon liraya, toplam yetki ise 300 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>571</sup>

1956 yılı sonrasında da izah edilen yaklaşım değişmemiş yol yapımı için daha çok emanet işlere yönelik ödenek tahsis edilmiştir. Hatta kimi zaman işlerin durakladığına dair ibareler bütçe raporlarına yansımıştır.<sup>572</sup> Nitekim bu mesele TBMM görüşmelerinde eleştirilmiş, Hürriyet Partisi Milletvekili Emrullah Nutku karayolları şebekesinin giderek geliştiğini ifade etmekle beraber döviz tahsislerinin yapılamaması, dış finansman kaynaklarının sağlanamaması nedeniyle maliyetlerin yükseldiğini ve yol yapımında gerilemeler yaşandığı belirtmiştir. Nutku'ya göre 1953'ten itibaren tahsis edilen ödeneklerdeki artışların aksine yapım işlerinde azalmalar meydana gelmiştir.<sup>573</sup> 1958 yılına gelindiğinde 6344 ve 6655 sayılı Kanun'lar ile verilen 300 milyon liralık yetkiden kalan 22 milyon liralık yetki ile Fransız, Alman ve Amerikan kredileri için gerekli olan ödemelerin yapılamayacağı anlaşılmıştır.<sup>574</sup> İşte bu nedenle 26 Şubat 1958'de kabul edilen 7090 sayılı Kanun'la 6344 ve 6655 sayılı Kanun'larla verilen yetkinin kalan kısmı iptal edilerek, yıllık ödeme miktarı 70 milyon lirayı geçmemek koşuluyla 140 milyon liraya kadar bono çıkarılması hususunda yeniden yetki verilmiştir.<sup>575</sup>

### 1.3.6. Karayolları Bakım İşleri

Cumhuriyet Dönemi'nde yeni yapılan yolların sürekli bakım ve onarımın sağlanması noktasında fikir birliğine varılmıştır. Zira sadece yol yapmanın yeterli olmayacağı, bu yolların uzun ömürlü olması için sürekli bakım yapılması fikri kabul görmüştür. Yapım işinde olduğu gibi, yol bakımı için de finansal kaynak ayrılmasına gayret gösterilmiştir. Ancak iyi bir teşkilat oluşturulana kadar yol bakım işinin sorumluluğu illere verilmiş, sürekli bakım ve onarım postaları oluşturulmaya başlanmıştır.<sup>576</sup> Ne var ki maddi yetersizlik, bakım işleri için

<sup>570</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 03.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 32'ye ekli 55 Karayolları Yapımı için Girişilecek Sâri Taahhüt İşlerinde Kullanılmak Üzere Bono ihracına Yetki Verilmesi hakkındaki 6344 sayılı Kanunun birinci maddesinin değiştirilmesine dair kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/387), s. 1.

<sup>571</sup> 03 Şubat 1956 Tarih ve 6655 sayılı Karayolları Yapımı İçin Girişilecek Sâri Taahhüt İşlerinde Kullanılmak Üzere Bono İhracına Yetki Verilmesi Hakkındaki 6344 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, Cilt 38, 187.

<sup>572</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 15-16; TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 48 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/269), s. 12-17.

<sup>573</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 904-905.

<sup>574</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 84 Karayolları yapımı için girişilecek sâri taahhüt işlerinde kullanılmak üzere bono ihtiyacına yetki verilmesi hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/153), s. 1-2.

<sup>575</sup> 02 Şubat 1958 Tarih ve 7090 sayılı Karayolları Yapımı İçin Girişilecek Sâri Taahhüt İşlerinde Kullanılmak Üzere Bono İhracına Yetki Verilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, Cilt 40, 129.

<sup>576</sup> O dönemde bakım yapılan bazı iller bulunduğunu gibi hiç bakım yapılmayan illerde mevcuttur. Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 75.

gerekli finansmanın sağlanmasına imkân vermemiş, bu nedenle yeni bir uygulama başlatılmıştır. İlk defa Trabzon-Erzurum-İran Transit Yolu'nda uygulamaya başlanan bu usulde, ihaleyi alan şirkete yol bakım ve onarım sorumluluğu da verilerek, yolun 55 km'lik bölümüne dokuz adet “*tamirevi*” kurulması sağlanmıştır.<sup>577</sup>

Yol bakımı için 1943'te Şose ve Köprüler Reisliğine bağlı “*Yol Bakım Masası*” kurulmuştur.<sup>578</sup> Bunun akabinde 1945 yılında ABD'ye gönderilen Vecdi Diker'in de içinde bulunduğu heyetin ülkeye dönüşü sonrasında, ABD'de uygulanan bakım sisteminin de etkisiyle, Şose ve Köprüler Reisliğine bağlı “*Bakım ve Makine Fen Heyeti*” ihdas edilmiştir.<sup>579</sup> Yol yapım işine yaklaşımın değişmeye başladığı 1947'den itibaren yol bakım işine gereken önem verilerek bir “*Geçici Bakım Yönetmeliği*” hazırlanmış ve bakım teşkilatı ihdas edilmiştir. Yönetmeliğe göre şube yolları 100 km'lik kısımlara ayrılarak sorumlu bir kısım şefi tespit edilmiştir. Devamında bu bölümler de 25 km'lik alt kısımlara ayrılmak suretiyle sorumlu çavuşlar ve onların emrinde ameleler istihdam edilmiştir.<sup>580</sup> Tüm bu gelişmelere rağmen 1948 yılına kadar yol bakım faaliyeti büyük ölçüde makadam yollar ile sınırlı kalmıştır. Ayrıca bakım insan gücü ve el aletleri temel alınmak suretiyle gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Bakımın şekli ise yol yüzeyini oluşturan kırma taşların arasının kumlanması ve yolun 4-5 mm kalınlığında kumlu bir tabaka ile kaplı bulundurulmaya çalışılmasından ibarettir.<sup>581</sup> 1948 yılından sonra, yapılan yolun devamlı olarak bakım altında tutulması yaklaşımı ilke haline gelmiştir.<sup>582</sup>

1950 yılında kuruluşu sonrasında Karayolları Genel Müdürlüğünün esas fonksiyonu bakım olarak zikredilmiştir.<sup>583</sup> Bu çerçevede yol bakımının amacı devlet yollarında her mevsim ve hava şartlarında emniyetli bir şekilde seyahat edilebilmesinin sağlanması şeklinde tanımlanmıştır. KGM bakım teşkilatı aynı zamanda yolları geliştirmek ve ıslah etmek noktasında da çalışmalarla görevlendirilmiştir. Açıklanan yaklaşıma göre karayolu bakımı; normal bakım, kar mücadelesi, yol boyu inkişafı ve fevkalade bakım çalışmaları olarak

---

<sup>577</sup> *Karayolları Tarihi*, 82; yapımının üzerinden 15 yıl geçtiği halde bu yolun bozulmadan kalması, sürekli olarak bakım altında tutulmasına bağlanmıştır. Ayrıca yolun bu hali, bakım faaliyetinin önemini göstermesi bakımında iyi bir örnek teşkil etmiştir. Kemal Cündübeyoğlu, “Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre”, *Zafer*, 09 Eylül 1952, 5.

<sup>578</sup> Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 97.

<sup>579</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 53.

<sup>580</sup> “Ekip Usulü ile Yol Bakımı”, *Karayolları Bülteni*, 2/19 (Mayıs 1952), 5.

<sup>581</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 244.

<sup>582</sup> *Karayolları Tarihi*, 87.

<sup>583</sup> Özgül, “İzmir-Çeşme Yolu”, 11-12.

gruplandırılmıştır. DP'nin iktidarı elde ettiği 1950 yılında bakıma alınma niteliğine sahip yol uzunluğu 18.363 km olarak tespit edilmiştir.<sup>584</sup>

Bu süreçte yol yapım ve bakım işleri eş önemde görülmüştür.<sup>585</sup> Ayrıca bir bütün oluşturan yol işlerinin en önemli tarafı, yapılan yolların bakımı olarak kabul edilmeye başlanmıştır.<sup>586</sup> Bahsedilen anlayış doğrultusunda yeni kriterler belirlenerek, 1951 yılında her bir kontrol bölgesi için tahsis edilecek ödeneğin merkezden tespit edilmesi usulüne geçilmiştir. Söz konusu kriterlerden bazıları, kaplama tipi, yolda kullanılacak malzemenin uzaklığı, trafik yoğunluğu, meteorolojik koşullar olarak saptanmıştır. Mevzubahis konsept uyarınca 1952 yılında yeni bir talimat çıkarılarak, daha önce oluşturulan bakım sistemindeki çavuş ve kısım şefleri kaldırılmış, yerlerine muhtelif ekipler oluşturulmuştur. Bu talimatla yol bakımı üç sınıfa ayrılmıştır. Birincisi her mevsim geçit veren ve her daim sürat ve emniyetle katedilebilecek yollar, ikincisi her mevsim geçit veren ancak daha düşük hızlarla seyredilebilecek yollar, üçüncüsü ise sadece yaz mevsiminde geçit veren yollar diye tasnif edilmiştir. Bu yollardan birincisinin makineli ekiplerle, ikincisinin yine makineli ekiplerle (yeterli değilse amele ekipleriyle), üçüncüsünün amele ekipleriyle bakımının yapılmasına dair uygulamaya geçilmiştir.<sup>587</sup>

Bu şekilde oluşturulan bakım sistemiyle “*bakım terbiyesi*” yerleşmiş, bu durum raporlarda milli bir kazanç sayılmıştır.<sup>588</sup> Hatta 1957 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde konuşan Nafia Vekili Etem Menderes, bu vaziyet sonucunda KGM teşkilatının devlet yollarının haricinde, il yollarının da bakımını yapmaya başladığını ifade ederek, 1956 yılından yapılan 3.690 km’lik il yolunu örnek göstermiştir.<sup>589</sup> Ayrıca Karayolları Umum Müdürlüğüne devlet yolları şebekesinin sürekli olarak bakım altında tutulması ve mevcut yolların iyi durumda bulundurulması yol inşaatına yatırılan paranın heba olmamasının en büyük teminatı olarak görülmüştür. KGM’nin bu noktada gösterdiği hassasiyetin takdir

<sup>584</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 241; Bakım işlerinin içerisinde yol boyunda sığınak (kar ve tipiden korunma maksatlı), çeşmeler, fidanlıklar, ot biçme işleri de sayılmıştır. Nurettin Karacadağ, “Bakım, Karayollarında Tatbiki Arzu Edilen Mevzulara Ait Rapor”, *Karayolları Bülteni*, 8/94 (Ağustos 1958), 14-16; 1946 yılında bakım altındaki yol şebekesinin uzunluğu 5.065 km’dir. Bu rakam 1947’de 10.849’a, 1948’de 12.590’a, 1949’da ise 15.424’e yükselmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 39.

<sup>585</sup> Dursun, “Kurucumuz”, 174.

<sup>586</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü’nün*, 95.

<sup>587</sup> “Ekip Usulü ile Yol Bakımı”, *Karayolları Bülteni*, 2/19 (Mayıs 1952), 5; Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 143.

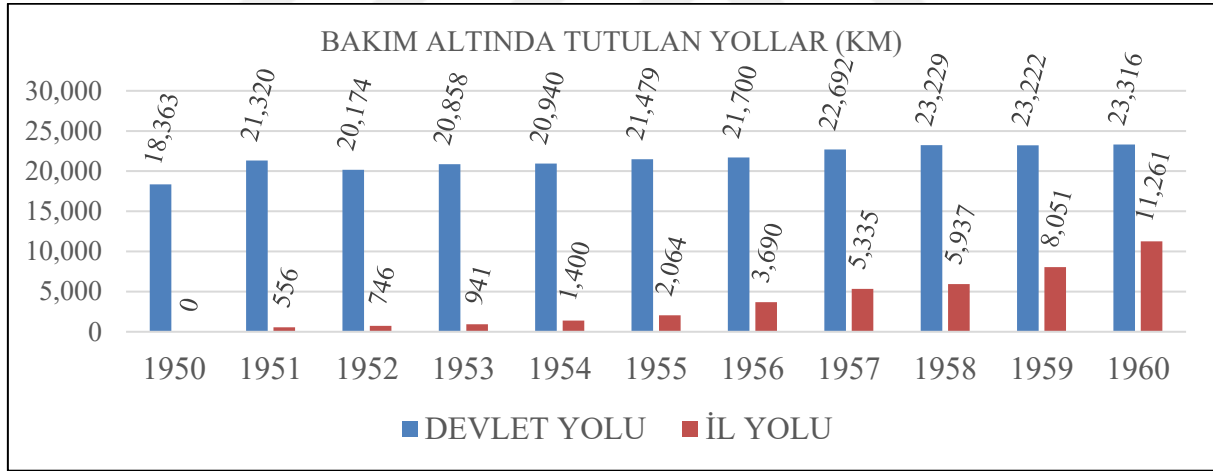
<sup>588</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45’e ekli 65 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/363), s. 15.

<sup>589</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903-904.



edildiği raporda, bakım faaliyetleri için ayrılan makinelerin her daim hazır bulundurulması ve başka işlere tahsis edilmemesi en önemli prensip addedilmiştir.<sup>590</sup>

Yol bakımına verilen önem ve bu maksatla kurulan sistemin sonucunda düzenli şekilde bakım altına alınan yollarda artış meydana gelmiştir. Üstelik bu mesele her türlü platformda gündeme getirilmiş, dönemin siyasileri tarafından da sıklıkla ve sayılarla ifade edilmiştir. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'nun, verdiği bir beyanatta 24.305 km'yi bulan devlet yollarının 20.824 kilometresinin düzenli olarak bakım altına alındığını açıklaması,<sup>591</sup> 1952 yılı KGM bütçe raporunda yine devlet yolları şebekesinin 21000 km'sinde sürekli bakım faaliyetinin uygulandığının belirtilmesi,<sup>592</sup> benzer şekilde 1959 yılı raporunda bu şebekenin 23.229 km'sinde bakım halde tutulduğunun belirtilmesi<sup>593</sup> bu konuda verilebilecek örneklerdendir. Ayrıca bu konu sadece anılan dönemde mühim sayılmamış, sonrasında yayımlanan resmi yayınlarda da zikredilmiştir.<sup>594</sup> Farklı bilgilere rastlansa da Bayındırlık Bakanlığı tarafından yayımlanan yayındaki veriler baz alınmak suretiyle oluşturulan **Grafik 10**'da bakım altına alınan devlet ve il yolları verilmiştir.<sup>595</sup> Grafik incelendiğinde devlet yolları şebekesinde bir artıştan söz etmek mümkün olmakla birlikte asıl farkın bilhassa 1954 yılından itibaren il yollarında vücut bulduğu anlaşılmaktadır.



Grafik 10 1950-1960 Dönemi Bakım Altında Tutulan Devlet ve İl Yolları

Gelinen aşamada yol bakım faaliyetleri için tahsis edilen ödeneklere bakılmasında fayda vardır. Bu çerçevede Karayolları Genel Müdürlüğü Bütçelerinde “Sürekli Onarmalar” kalemi

<sup>590</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâihası ve Bütçe Encümeni mazbatasası (1/28), s. 19.

<sup>591</sup> Ulus, 30 Haziran 1951.

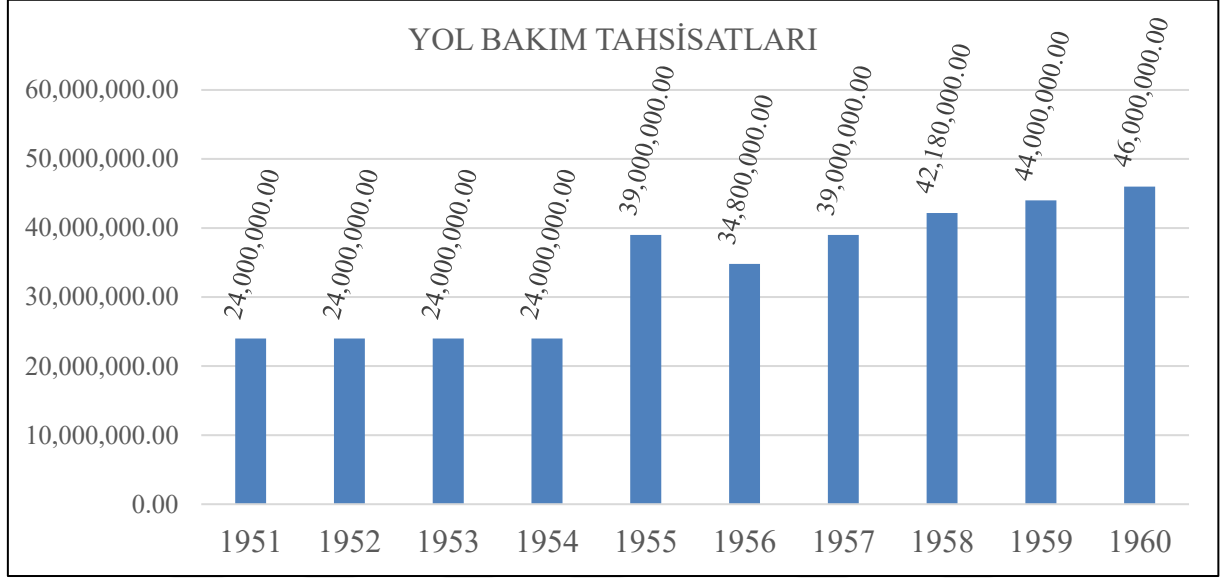
<sup>592</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49'a ekli 60 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/278), s. 10.

<sup>593</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 48 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâihası ve Bütçe Encümeni mazbatasası (1/269), s. 12.

<sup>594</sup> Mesela bu yayında 1950 yılında makine ile bakımı yapılan yol uzunluğu 8.024 km olarak belirtilmişken, 1960 yılında bu miktarın 33.000'ye ulaştığı kaydedilmiştir. Karayolları Tarihi, 93.

<sup>595</sup> Tablo 27'ye dayanarak hazırlanmıştır.

altında tahsisat ayrılmıştır.<sup>596</sup> Yol bakımı için ayrılan tahsisatların gösterildiği **Grafik 11**'e bakıldığında 1951 ila 1954 yıllarında ayrılan ödenekte bir değişiklik olmadığı sonrasında ise 1956 yılı istisna olmak kaydıyla artış yaşandığı görülmektedir.<sup>597</sup> 1956 yılındaki azalış, standart yollardaki birtakım eksiklerin tamamlanmasına ilişkin konunun bakım faaliyeti olarak değil de yol yapımı olarak telakki edilmesinden kaynaklanmıştır.<sup>598</sup> CHP Milletvekili Vedat Mengi'ye göre yol bakımı için yapılan masraflarının her yıl artması nedeniyle yol maliyetleri artmaktadır.<sup>599</sup>



Grafik 11 1951-1960 Dönemi Yol Bakım Tahsisatları

Normal bakım faaliyetinin daimî oluşu, yolların her zaman geçiş sağlaması için yeterli olamamıştır. Zira Türkiye'nin meteorolojik koşullarının yollara ciddi etkisi olmuştur. Yolları açık tutmak için yapılan bakım işlerinin bir boyutunu teşkil eden kar mücadelesine ayrıca değinilmesi lüzumludur. Türkiye'de 1947 yılına kadar kar mücadelesi tamamen insan gücü ve el aletleri yürütülmüştür. Ayrıca umumi bir plan yapılmamış, çalışmalar İl Nafia Müdürlüklerinin çabaları ile sınırlı kalmıştır. Kar temizliği öncelikle yarma şeklinde 3 m genişliğinde bir kar yığının yol kenarına yığılması, müteakiben gelberilerle bu kar yığınlarının aşağı çekilmesi ile yapılmıştır. Bazı bölgelerde ağaçlardan faydalanmak suretiyle kar siperi uygulaması yapılırken, bazı bölgelerde ise bu maksatla ağaç dikilmiştir. Yine bu dönemde kar mücadelesinde dikkate değer bir çözüm de "sıyırğı" denilen ve sonradan çok yaygın olarak

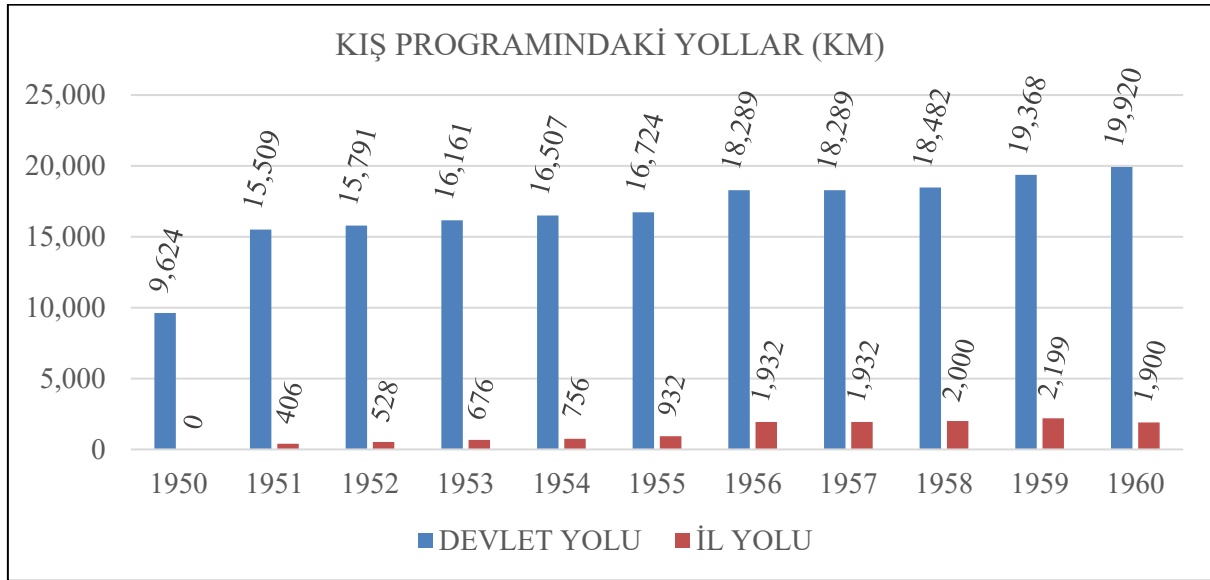
<sup>596</sup> KGM bütçe kanunlarında bu başlık altında; yol, köprü, tünel ve tesislerle trafik emniyeti tesislerinin bakılması, tamirleri ve yolların ağaçlandırılması masrafları ve buna bağlı diğer masraflar yer almıştır. 29 Şubat 1960 tarih ve 7465 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 412.

<sup>597</sup> Tablo 17'ye dayanarak hazırlanmıştır.

<sup>598</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45'e ekli 65 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/363), s. 14.

<sup>599</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 686.

kullanılan V bıçaklarını andıran bir kar sürgüsünün kullanımıdır. Bu araç 3 çift öküz tarafından çekilirken 4 m genişliğinde bir yolu temizlemekte, kenara yığılan kar birikintileri de insan eliyle yol dışına atılmaktadır. 1948 yılından sonra yol uzunluklarının artmasına ve satıl cinsindeki gelişmelere bağlı olarak, kış mücadelesine kapsamında alınan yolun miktarı artmaya başlamıştır. Yaşanan bu gelişmeler doğal olarak kar mücadelesinde de makineli faaliyetlerin artışını beraberinde getirmiştir. Kar mücadelesinde ilk etapta 1948 yılında 5 tane düz bıçak ve 5 tane V bıçağı satın alınmış, ayrıyeten askeri yardımdan 10 adet V bıçaklı kamyon temin edilmiştir. 1949'da bu sayılar artış göstermiş, 1950 yılında KGM kurulduğunda, 50 adet yan bıçak ve 30 adet V bıçağından oluşan makine parkına ulaşılmıştır.<sup>600</sup> Bu gelişmelerin akabinde kış programına alınan yol uzunluğu zamanla yükselmiştir.<sup>601</sup> Kış programına alınan yol miktarları **Grafik 12**'de gösterilmiştir.<sup>602</sup>



Grafik 12 1950-1960 Dönemi Kış Programındaki Devlet ve İl Yolları

Karla, sadece yolda biriken karın kaldırılmasıyla mücadele edilmemiştir. Rüzgârın taşıdığı karın yolda birikmesinin önlenmesi amacıyla kar siperleri yapımı diğer bir yol olarak önce çıkmıştır.<sup>603</sup> Bu hususta 28 Ocak 1949 tarihli tamimle konunun önemi ilk defa belirtilmiştir. Sonrasında 22 Aralık 1949 tarihli başka bir tamimle de faaliyetin nasıl yapılacağı tafsilatlı olarak açıklanmıştır. Bu amaçla 1950 yılında ABD'den çitalı (Kanada tipi) örnekler getirilerek bölgelere gönderilmiştir. 1951 yılında ise çeşitli kar siperleri ile bunların kullanımını gösterir bir talimat yayımlanmıştır. Hemen akabinde bu talimatın kaynağı olan kitap tercüme edilerek dağıtılmıştır. İlk etapta mesele çok ciddiye alınmamış,

<sup>600</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 251.

<sup>601</sup> Halit Ziya Sarman, "Karayollarımızda Kar Mücadelesi", *Karayolları Bülteni*, 5/52 (Şubat 1955), 3.

<sup>602</sup> Tablo 27'ye dayanarak hazırlanmıştır.

<sup>603</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 252.

fakat uygulamalardan elde edilen iyi sonuçların üzerine 1952 yılında toplam kar siperlerinin uzunluğu 39 bin m'ye, 1954 sonunda ise 204 bin m'ye çıkmıştır. Ayrıca kar mücadelesi esnasında yolun sınırlarını göstermek suretiyle mücadele ekiplerinin işini kolaylaştırmak amacıyla kar kazıkları ile işaretleme işine de 1952 yılından itibaren başlanmıştır.<sup>604</sup> Diğer yandan karla mücadele konusunda araştırmalar yapılarak, sonuçlarına ilişkin yazılar yayımlanmıştır.<sup>605</sup>

Karla mücadele konusu kamuoyunun da dikkatini çekmiş, gazete yazılarına konu olmuştur.<sup>606</sup> Diğer yandan Kars Milletvekili Lâtif Aküzüm'ün bir sorusu üzerine gündeme gelen kar temizliği meselesine ilişkin Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu, mevcut kar makinaları ve yolların durumuna göre devlet yollarında kar mücadelesi için bir programın yapıldığını açıklamıştır. Sonrasında Kars il sınırları içinde, Kars-Sarıkamış-Erzurum güzergahı ve Iğdır-Doğubayazıt yolunun söz konusu programa dahil olduğunu belirtmiştir.<sup>607</sup> Kar mücadelesine olan talep giderek artmıştır. Hatta bu konu halk tarafından benimsenerek, bir hak olarak aranır olmuştur. Nitekim Bitlis'te bir kiraathane sahibi olan Rıfat Günay ve arkadaşları tarafından 09 Mart 1954 tarihinde Başvekalet'e telgraf çekilerek şehir içinden geçen yolun kardan temizlenmesi istenmiştir. Bunun üzerine Karayolları 9. Bölge Müdürlüğüne temizlik için talimat verilmiş, Bölge Müdürlüğünce temizliğin yapıldığına dair rapor çekilmiştir. Ancak daha sonra bu kişiler tarafından tekrar bir telgraf çekilerek şehrin girişinde 200, çıkışında ise 150 m'lik kısmın temizliğinin yapılmadığı, sadece arada kalan 500 m'lik bölümün temizlendiği bildirilmiş ve gerçek dışı rapor çekenler hakkında gereğinin yapılması talep edilmiştir.<sup>608</sup> Karla mücadelede kaydedilen ilerlemelere rağmen, faaliyetin kolaylıkla sürdürüldüğünü söylemek de mümkün değildir. Mesela KGM 11. Bölge Müdürlüğünde görevli olan 3 KGM personeli, Tuğ-Ahlat arasında kar mücadelesi sırasında hayatını kaybetmiştir.<sup>609</sup> Ancak sonuçta sarf edilen emeğin karşılığı alınmaya başlanmıştır.<sup>610</sup>

Yapılan yolların her daim geçiş sağlaması adına yürütülen bakım faaliyetlerinde sadece bahsedilenlerle yetinilmemiş, karayolunu kullanan insanların dinlenmelerini sağlamak amacıyla parklar yapılması, erozyonu önlemek için bitkilerden yararlanılması, yol estetiğinin sağlanması için ağaç vb. dikilmesi faaliyetleri de bakım işleri arasına dahil edilerek “yolboyu

<sup>604</sup> Sarman, “Karayollarımızda Kar Mücadelesi”, 4.

<sup>605</sup> Alaaddin Eğemen, “Kar Mücadelesinde Canlı Çitlerin Kullanılması”, *Karayolları Bülteni*, 5/39 (Ocak 1954), 9-10.

<sup>606</sup> Kemal Cündübeyoğlu, “Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre”, *Zafer*, 28 Eylül 1952, 5.

<sup>607</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 21.12.1951, Dönem: 9, C. 11, Birleşim: 20, s. 295.

<sup>608</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 469, Sıra: 11.

<sup>609</sup> “Kar Mücadelesinde Üç Personelimiz Soğuktan Dondular”, *Karayolları Bülteni*, 8/89 (Mart-Nisan 1958), 8-9.

<sup>610</sup> Trabzon-Erzurum yolu kapanma süreleri dönem içerisinde her geçen yıl daha da azalmıştır. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 254.

*inkışafı*” olarak isimlendirilmiştir. Yol boyunun güzelleştirilmesi ve kar siperi amacıyla ağaçlandırma faaliyeti eskiden beri gözlemlenen bir çalışma olmakla birlikte, park yerleri yapılması ve erozyonun önlenmesine dair girişimler KGM’nin kuruluşu sonrasında ortaya çıkmaya başlamıştır.<sup>611</sup> Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu, Bayındırlık Bakanlığı 1953 yılı bütçe görüşmeleri münasebetiyle TBMM’de yaptığı bir konuşmada yol ağaçlandırma ve işaretleme çalışmalarına dikkat çekmiştir.<sup>612</sup>

Yol boyu geliştirme faaliyetleri 1951 yılından itibaren Tesisler Şubesi tarafından yürütülmüştür. İlk başlarda yol kenarı ağaçlandırması olarak ele alınan çalışmalar gün geçtikçe gelişmiştir. O dönem itibariyle faaliyet kapsamına, yol güzergahı süsleme ve güzelleştirmeleri, erozyon kontrolü, doğal drenaj, canlı kar siper teşkili ve kimyevi yollarla yabancı ot mücadelesi işleri dahil edilmiştir.<sup>613</sup> Her ne kadar tüm yol boylarının ağaçlandırılması ideal olarak benimsenmişse de sulama, insan ve hayvan zararlarının önlenememesi vs. gibi imkansızlıklar nedeniyle bu işlere öncelikle dinlenme yerlerinden başlanması uygun görülmüştür.<sup>614</sup> Hakikaten mevzua dair bir makalede ağaçlandırma faaliyetlerini sekteye uğratan iki etken olarak çoban ve keçiden şikâyet edilmiştir. Ağaçlandırma ve yeşillendirme çalışmalarına zarar veren insan faktörünün KGM tarafından çözülmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Zira bu konu muazzam bir dava olarak görülmüş ve ağaç sevgisinin kazandırılması noktasında herkesin sorumluluk üstlenmesine işaret edilmiştir.<sup>615</sup>

Karayollarında meydana gelen normal bozulma ve yıpranmaların dışında, doğal afetler nedeniyle de hasarlar oluşmuştur. Bilhassa şiddetli yağmur sonucunda yaşanan sel ve toprak kaymaları yüzünden yol, köprü, menfez, şev ve yaklaşım imlaları hasar almış veya yıkılmıştır. İşte bu tarz olumsuzlukların önlenmesi maksadıyla olağanüstü bakım faaliyeti tanımlanmıştır. Söz konusu durumlarda, geçit açılmasına öncelik verilmekle birlikte, devamında yolun geliştirilmesi hedeflenmiştir.<sup>616</sup> Suyun yol meselesinde sahip olduğu kritik rol nedeniyle bilhassa yol temelini kuru kalmasına yönelik tedbirler eskiden beri göz önünde tutulmuştur. Dolayısıyla Karayolları Genel Müdürlüğü bu konuya ayrı bir önem atfetmiştir. Nitekim 27 Kasım 1957 ila 05 Aralık 1957 tarihleri arasında drenaj konusunda eğitim düzenlenmiş ve burada verilen konferans metinleri Karayolları Bülteni’nde neşredilmiştir.<sup>617</sup>

<sup>611</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 256.

<sup>612</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1073.

<sup>613</sup> Adli Yener, “Yol Boyu İnkişafı Çalışmaları”, *Karayolları Bülteni*, 6/71 (Eylül 1956), 3.

<sup>614</sup> Karacadağ, “Bakım”, 14.

<sup>615</sup> Necati Özgül, “Karayolları Ne Yapsın?”, *Karayolları Bülteni*, 9/108 (Ekim 1959), 11-13.

<sup>616</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 257.

<sup>617</sup> “Önsöz”, *Karayolları Bülteni*, 8/88 (Şubat 1958), 1.

Başka bir deyişle onarım faaliyetleri, aynı zamanda normal bakım işlerinin dışında kalan, büyük çaptaki ıslah ve tamir çalışmaları olarak da tarif edilmiştir. Bölge Müdürlükleri tarafından ihale veya emanet usulü ile yapılan söz konusu çalışmalar: yolların sathının düzeltilerek asfaltlanacak hala getirilmesi, yol üzerindeki sanat yapılarının inşası, taşkın ve sellerden kaynaklanacak yapıların inşası, sulardan zarar gören yollarını onarılması, tehlikeli virajların genişletilmesi olarak belirlenmiştir.<sup>618</sup> Keza 1958 yılında yayımlanan bir rapora göre, onarım bir yol yapım işi değil, mevcut yolların gelişen araçların hız, tonaj ve şasi uzunluklarına göre ayarlanması olarak algılanmalıdır. Bu işler de ancak yol kesimlerinde kademeli düzeltme sistemine gidilmesi ile yapılabilir.<sup>619</sup>

#### 1.4. DP Dönemi Başlıca Proje ve Karayolu Faaliyetleri

##### 1.4.1. Önemli Projeler

Tez çerçevesinde DP döneminde karayollarına ilişkin gerçekleştirilen tüm çalışmaların sıralanması, hem gereksiz bir şekilde hacim yaratacağı ve hem de anlaşılması hedeflenen politikaların ortaya çıkarılmasına ilave bir katkı sağlamayacağı değerlendirildiğinden, çalışmada sadece kamuoyunda karşılık bulmuş ve önemli addedilen projelere yer verilmiştir.

Bu noktada DP Hükümetlerinin tamamında Başbakan olarak görev yapan Adnan Menderes'in kişilik özelliklerinin etkili olduğu söylenmelidir. Zira Şevket Süreyya Aydemir'e<sup>620</sup> göre, Menderes büyük rakamlardan korkmayan, büyük kararlar almaktan heyecan duyan bir insandır. Aydemir, Menderes ile birlikte yemek yediği zamana ait bir hatırasını anlatmıştır. Bir vekilin, Ünye'de inşa edilecek yolu sağa sola kırıtmaktansa “denizi doldurup geçelim” diye teklifte bulunduğunu, kendisinin de bu olaydan etkilenecek, Menderes'e karar gücü ve büyük düşünmek noktasındaki düşüncelerini aktardığını belirtmiştir. Menderes, Aydemir'in söyledikleri karşısında son derece duygulanmıştır. Yaşadıklarına istinaden Aydemir, Menderes'in kendisini büyük rakamlara ve büyük inşa

<sup>618</sup> “Bakım Fen Heyeti Müdürlüğü 1957-1958 Yılı Faaliyetleri”, *Karayolları Bülteni*, 8/90 (Mayıs 1958), 9.

<sup>619</sup> Karacadağ, “Bakım”, 11.

<sup>620</sup> Şevket Süreyya Aydemir, 1897'de Edirne'de doğmuştur. İlköğrenimini Edirne'de, yaptıktan sonra Edirne muallim mektebinde iken Turancılık fikrinden etkilenmiş ve 1915'te gönüllü olarak askere gitmiştir. Kafkas Cephesine görevlendirilmiş, ancak ayağı kırıldığı için terhis edilmiştir. Yarım kalan öğrenimini tamamlayıp öğretmen olarak Azerbaycan'a gitmiştir. Azerbaycan'da Turancılıktan uzaklaşmış ve Marksist düşünceyi benimsemiştir. Moskova Üniversitesinde iktisat eğitimi aldıktan sonra 1923 yılında Türkiye'ye dönmüştür. Bir süre İstanbul'da öğretmenlik yapmış, aynı zamanda Aydınlik dergisinde yazılar yazmıştır. 1925'te dergi kapatılmış, tutuklanarak Ankara istiklal Mahkemesince 10 yıl hapse mahkûm edilmiştir. Bir buçuk yıl sonra cezası affedilmiş, 1927 yılında tekrar yargılanmış ancak bu sefer beraat etmiştir. 1928-1951 yılları arasında eğitimci ve iktisatçı olarak değişik görevlerde bulunmuştur. 1932-1934 yıllarında Kadro dergisinin kurucuları arasında yer almış, 1976'da Ankara'da hayatını kaybetmiştir. *Türk ve Dünya Ünlüleri Ansiklopedisi*, 534.

işlerine vermiş olması halinde, her şeyin farklı gelişmesinin mümkün olabileceğini ileri sürmüştür.<sup>621</sup>

Karayolları kapsamında inşa edilen yapılardan birisi olan Birecik köprüsü, DP iktidarı açısından önemli bir eser olarak görülmüş, bu vesile ile geniş halk kitlelerine mesaj verilmiştir. Birecik Köprüsü'nün ilk etütleri 1912 yılında yapılmıştır. Sonrasında köprü projesi 1933 yılında bir daha gündeme gelmiş, etütleri yapılmış ancak inşasına başlanamamıştır. Nihayet 1950 yılında KGM, Köprü Etüt Proje ve Fen Heyeti Müdürlüğünce keşfi yapılan köprü, 31 Temmuz 1951'de Amaç Türk A.Ş. ye ihale edilmiştir.<sup>622</sup> Köprü'nün Adana-Gaziantep-Urfa-Diyarbakır-Bitlis-Van güney yolunda ve Fırat Nehri üzerinde inşa edilmesi, güney bölgesinin kara ulaşımını sağlayan yol için önemli olan geçidin bu suretle 1953 senesi içinde tamamlanması planlanmıştır.<sup>623</sup>

Toplam uzunluğu 700 m olan Birecik Köprüsü, Birecik tarafında 20 m'lik bir çerçeve, Fırat Nehri ana yatağı üzerinde 57 m açıklığında 5 adet mütemadi kemer ve taşkın yatağı üzerindeki 26 m açıklıklı 14 adet kirişli gözden oluşmuştur. Yapıldığı dönem itibariyle Türkiye'nin en büyük köprüsü olma özelliğini haizdir.<sup>624</sup> İnşaat çalışmalarına 18 Ağustos 1951'de başlanmıştır. Sözleşmeye göre işin süresi 24 ay olmakla birlikte özellikle 1952 kışından Fırat Nehri'ndeki anormal rejim dolayısıyla 26 ay daha ek süre verilmiştir.<sup>625</sup> Temel atma törenine TBMM Başkanı, Bayındırlık Bakanı, birçok bürokrat ve eşraf katılmıştır.<sup>626</sup> İnşaat süreci basın tarafından takip edilmek suretiyle inşaata ilişkin fotoğraflar basında yayımlanmıştır.<sup>627</sup>

Birecik Köprüsü, DP Meclis grup toplantılarında da gündeme getirilmiştir. Konuya dair Sinan Tekelioğlu'nun sorusu Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu tarafından yanıtlanmıştır. Bakan, inşaat için tahsis edilen çimento ve demir konusunda ayrıntılı bilgi vermiştir. Ayrıca işin uzamasına ilişkin gerekçeleri yine tafsilatlı bir şekilde açıklamıştır. Bunun üzerine söz alan Tekelioğlu, köprü'nün uzun süre boş kaldığını, işçi çalışmadığını, halkın su geldi ayakları götürdü diye avutulduğunu, Nafia Vekâletinin birçok işi bitirmesine rağmen bunu tamamlayamadığını ifade etmiştir. Kendisinin de halkın şikâyeti üzerine inşaata dair soruyu

<sup>621</sup> Şevket Süreyya Aydemir, *Menderes'in Dramı (1899-1960)*, İstanbul: Remzi Kitabevi, 7. Baskı, 2000, 210.

<sup>622</sup> "Birecik Köprüsü Trafiğe Açıldı", *Karayolları Bülteni*, 6/66 (Nisan 1956), 3; Birecik Köprüsü 2.472.025 lira keşif bedeli üzerinden %18,75 tenzilatla ihale edilmiştir. Halim Ağaoğlu, "Türkiye'nin En Büyük Karayolu Köprüsü: Birecik Köprüsü İnşaatı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 7 (Ekim 1955), 15.

<sup>623</sup> *Zafer*, 26 Temmuz 1951.

<sup>624</sup> Halim Ağaoğlu, "Türkiye'nin En Büyük Karayolu Köprüsü", 15; bu kaynakta teknik verilerde farklılıklar mevcuttur. Köprü uzunluğu 720 m, büyük kemer açıklıkları 55 m olarak belirtilmiştir. "Köprü Yapım İşlerimiz", *Karayolları Bülteni*, 7/79 (Mayıs 1957), 27.

<sup>625</sup> Halim Ağaoğlu, "Türkiye'nin En Büyük Karayolu Köprüsü", 15.

<sup>626</sup> *Zafer*, 10 Nisan 1952.

<sup>627</sup> *Zafer*, 04 Mayıs 1953.

yönelttiğini açıklamıştır. Sonrasında Himmet Ölçmen söz almış, Köprü'nün çok önemli olduğundan, kendisinin yeni mühendis çıktığı dönemde, salla Fırat üzerinden geçişinde nehrin azametini gördüğünden bahsetmiştir. Ölçmen'e göre işi alan firmanın gerek teknik ve gerekse mali gücü işi yapmaya yeterli değildir. Dolayısıyla Nafia Vekaletinin bitmediğini gördüğünde işi feshetmesi bir gereklilik olarak ortaya çıkmıştır. Ancak o tarih itibarıyla fesih yoluna gidilmesinin de fayda sağlamayacağı aşikardır. Eleştirilere cevap veren Zeytinoğlu, işteki gecikmenin nehrin ortasındaki ayakların yapılamamasından kaynaklandığını ve bunun içinde suların azaldığı mevsimin beklendiğini belirtmiştir. Tahsis edilen çimento ve demirlerin satılması konusunda ise yaptırdığı tahkikata istinaden tüm ayrıntıları açıkladığını ifade etmiştir. Bakan'a göre inşaatın gecikmesinde Fırat'ın azametinin önemli ölçüde etkisi olmuştur.<sup>628</sup>

Nihayet inşaat 250 işçinin çalışması ile 17 Mart 1956'da bitirilmiş,<sup>629</sup> Köprü'nün açılacağı bildirilmiştir.<sup>630</sup> Yaşanan tüm gecikme ve tartışmalara rağmen Birecik Köprüsü 10 Nisan 1956'da hizmete girmiştir.<sup>631</sup> Açılış törenine Cumhurbaşkanı Bayar, Başbakan Menderes ve misafirleri katılmışlardır. Köprü, Bayar'ın kurdeleyi kesmesiyle hizmete girmiştir.<sup>632</sup> Açılış töreni, Ulus gazetesinde yayımlanan “*DP'nin İsraf ve Gösteriş Zihniyeti*” başlıklı bir yazı ile eleştirilmiştir. Özetle köprü fikrinin Osmanlı İmparatorluğu zamanında ortaya çıktığı ve CHP zamanında etütlerin yapıldığı, DP'nin törenler için harcadığı paranın Gaziantep esnafından 1 yılda alınan vergi tutarında olduğu, yine DP'nin sanki ülkede ilk defa köprü yapılmışçasına bir havaya girdiği, oysa CHP döneminde birçok köprünün yapıldığı, ancak bunların hiçbirisinde DP'lilerin yaptığı gibi açılış törenleri bahanesiyle siyasi parti mitingi düzenlenmediği belirtilmiştir.<sup>633</sup> Diğer yandan Birecik Köprüsü'ne dair yazıda, eskiden gemilerle Fırat'ın karşısına geçmeye çalışılırken yaşanan tehlikelerden bahsedilmiş, Fırat üzerinde kurulu Birecik Köprüsü harika bir teknik eser olarak nitelenmiş ve insanoğlunun istediği takdirde her şeyi başarabileceği köprüye duyulan büyük hasret duygusuna vurgu yapılarak anlatılmıştır.<sup>634</sup> DP iktidarının, ilk icraatlardan birisi olarak Birecik Köprüsü'nü seçmesinde, hem asırlardır biriken istek ve ihtiyaçların ve hem de seçimler çerçevesinde ülke-millet bütünleşmesinin etkisi olmuştur.<sup>635</sup>

<sup>628</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak*, 17 Mayıs 1955, MF:1254, Toplantı:155, s. 9-27.

<sup>629</sup> “Birecik Köprüsü Trafiğe Açıldı”, *Karayolları Bülteni*, 6/66 (Nisan 1956), 3.

<sup>630</sup> *Zafer*, 24 Mart 1956.

<sup>631</sup> *Zafer*, 11 Nisan 1956.

<sup>632</sup> *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1956.

<sup>633</sup> *Ulus*, 12 Nisan 1956.

<sup>634</sup> Şemsettin Kutlu, “Birecik Köprüsü”, *Zafer*, 17 Haziran 1958, 2-5

<sup>635</sup> *As*, *Cumhuriyet Dönemi*, 314.



Diğer bir önemli proje, her ne kadar DP döneminde hayata geçirilememiş olsa bile Boğaziçi Asma Köprüsü'dür. İstanbul Boğazı'nda bir köprü inşasına dair düşünceler Osmanlı Dönemi'nde ortaya çıkmış ve 1900 yılında iki köprü projesi hazırlanmıştır.<sup>636</sup> Ancak bunların yapılması mümkün olmamıştır. Öte yandan Cumhuriyet Dönemi'nde bu konu ilk defa 1931 yılında Nuri Demirağ tarafından hazırlanan Ahırkapı-Doğancalar arasına yapılması planlanan çelik köprü ile güncellik kazanmıştır. Bu proje de yüksek maliyet nedeniyle eleştirilmiş ve uygulanamamıştır.<sup>637</sup>

DP'nin 1950 yılında iktidara gelişi üzerine İstanbul Boğazı'nın geçişi konusu yeniden alevlenmiştir. Bahsedilen tartışmalar kapsamında fikirlerini kaleme alan Yüksek Mühendis İlyas Cural'a göre Boğaz'a köprü yapmak mantıksızdır. Buna gerekçe olarak büyük bombardıman uçaklarınca gerçekleştirilecek taarruz neticesinde 5-10 dk içerisinde tahrip edilebilmesine ilişkin zafiyeti göstermiştir. Ona göre en mantıklısı deniz altından bir tünel yapılmasıdır. Bu tünel insan, araba, motorlu vasıtalar ve trenlerin geçmesine imkân vermelidir. Ahırkapı-Üsküdar arasında inşa edilmelidir. Yazısında kabaca bir fizibilite hesabı yapan Cural, durmadan gazetelerde bahsi geçen köprü meselesinin o günün şartlarında memlekete fayda sağlayacak bir teşebbüs olmadığını, bunun yerine feribot nakliyatı tesis etmenin zamanın şartlarına göre ihtiyacı karşılamaya yeteceğini ileri sürmüştür.<sup>638</sup>

Bir açıklamasında tünel konusuna değinen Nafia Vekili Tevfik İleri'ye göre ise maksimum meyil %6 kabul edildiği halde dahi tünel girişlerinin sahilden çok uzakta tesis edilmesi gerekmiştir. Bu yönüyle tünelin şehir içi trafiğini rahatlatmayacağı değerlendirilmiştir. Diğer yandan tünelin uzunluğunun çok fazla olması nedeniyle maliyetin köprüye nazaran çok fazla olduğu ortaya çıkmıştır.<sup>639</sup>

Neticede çalışmalar bir köprü üzerinde yoğunlaşmaya başlamıştır. O dönemde basında çıkan haberlere göre, İstanbul'un Rumeli ve Anadolu kıyılarını birleştirecek olan büyük asma köprünün projeleri üzerinde çalışmalara devam edilmektedir. Köprünün Rumeli Hisarı ile Anadolu Hisarı veya Sultanahmet ile Selimiye arasında kurulması tetkik mevzuudur. Bir Alman firmasından Valilik ve Belediye Başkanlığına ikinci bir teklif verilmiştir. Tanınmış Alman uzmanlarından Profesör Disinger'in bu mevzu ile ilgili olarak İstanbul'a gelmesi

---

<sup>636</sup> Bunlardan birisi F. Arnoden adlı bir Fransız tarafından, diğeri ise Boğaziçi Demiryolu Kumpanyasınca tanzim edilmiştir. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 217.

<sup>637</sup> *Karayolları Tarihi*, 98-99.

<sup>638</sup> İlyas Cural, "Üsküdarla-Sarayburnu Arasında Bize Köprü mü, Tünel mi Lazım?", *Milliyet*, 30 Eylül 1950, 2.

<sup>639</sup> *Zafer*, 26 Ocak 1960.

beklenmektedir.<sup>640</sup> Bununla beraber boğaz köprüsü için ilk ciddi faaliyete 1952’de geçilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Belediyesi, KGM, Demiryolları ve İnşaat Reisliği, Yapı ve İmar İşleri Reisliği ile İstanbul Teknik Üniversitesi temsilcilerinden oluşan bir komite köprü yapımı için çalışmalara başlamıştır.<sup>641</sup> Söz konusu çalışma çok ses getirmiş olmalı ki, İstanbul’da büyük bir asma köprü yapılacağına dair Sunday Times gazetesinde bile haber yayımlanmıştır.<sup>642</sup>

Hüseyin Cahit Yalçın tarafından kaleme alınmış bir makaleden Boğaz’da kurulması düşünülen köprünün başlangıçta Belediye’nin bir projesi olarak algılandığı çıkarımında bulunmak mümkündür. Zira Yalçın, özetle İstanbul Belediyesinin bu projeyi finanse edebilecek bütçeye sahip olmadığını ileri sürmüştür. Ayrıca tersi düşünüldüğünde dahi ona göre Belediyenin yapması gereken çok daha önemli alt yapı ve üst yapı işleri mevcuttur.<sup>643</sup> Ancak mesele daha sonra hükümet tarafından ele alınmaya başlanmıştır. Zira, Milliyet gazetesinde hükümet tarafından karar altına alınan Boğaz Köprüsü için bir Amerikan sermaye grubunun 60 milyon dolar tutarında kredi vereceği bildirilmiştir.<sup>644</sup> Nitekim daha sonra Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu yaptığı açıklamalarda İstanbul Köprüsü’ne dair etütlerin devam ettiğini belirtmiştir.<sup>645</sup> Hemen akabinde proje için birçok yerli ve yabancı müracaatın olduğu basına düşmüştür.<sup>646</sup> Keza bu dönemde yine Türk makamlarınca asma köprü projelerinin incelenmesi maksadıyla Royal George Bridge adlı Amerikan Şirketine müracaatta bulunulduğu bildirilmiştir.<sup>647</sup> Diğer yandan Zeytinoğlu, 11 Mayıs 1954’te inşaat sektöründe faaliyet gösteren iş adamı Henri Morrison’la asma köprü meselesinin de gündeme geldiği bir görüşme gerçekleştirmiş,<sup>648</sup> 27 Mayıs 1954’te de yine köprü konusuna dair bir Alman inşaat firması yetkilileri görüşmüştür.<sup>649</sup>

Köprü kamuoyunun ilgisini bir hayli çekmiş, çeşitli görüş ve yorumlar yapılmaya başlanmıştır. Öyle ki, KGM tarafından, Boğaz’da kurulması planlanan köprünün henüz etüt safhasında olduğu, çalışmaların sonuçlarının ancak 1955 yılı başlarında ortaya çıkabileceği açıklanmıştır. Ayrıca Yüksek Mühendisler Birliğince “*Boğaza köprü yapılması mahzurludur, yanlış bir harekettir*” başlığıyla bir gazete neşredilen mütalaanın herhangi bir pozitif etüde

---

<sup>640</sup> Zafer, 23 Aralık 1951; Milliyet, 21 Aralık 1951; 1951 yılında Alman Krupp firması Prof.P.Bonatz’a boğaz geçişine dair köprü için etüt yaptırmıştır. Söz konusu çalışmada köprü Ortaköy-Beylerbeyi arasında planlanmıştır. *Karayolları Tarihi*, 99.

<sup>641</sup> *Karayolları Tarihi*, 99.

<sup>642</sup> *Milliyet*, 03 Mart 1952.

<sup>643</sup> Hüseyin Cahit Yalçın, “Köprü ve Yeraltı Demiryolu”, *Ulus*. 09 Eylül 1953, 1-3.

<sup>644</sup> *Milliyet*, 20 Ocak 1954.

<sup>645</sup> *Zafer*, 10 Mayıs 1954.

<sup>646</sup> *Zafer*, 11 Mayıs 1954.

<sup>647</sup> *Milliyet*, 12 Mayıs 1954.

<sup>648</sup> *Zafer*, 12 Mayıs 1954.

<sup>649</sup> *Zafer*, 29 Mayıs 1954.

dayanmadığından bahisle ilmi bir kıymetinin bulunmadığı ifade edilmiştir. Doğru bir sonuca varılabilmesi için köprü fikrinin coğrafi, iktisadi, şehircilik, jeolojik vs. birçok açıdan ele alındığı bir etüt yapılması mecburi görülmüştür.<sup>650</sup> Bahse konu yazıya Mümtaz Faik Fenik tarafından da cevap verilmiştir. Fenik, ilgili yazar tarafından meselenin iktisadi ve askeri olmak üzere iki cepheden incelendiğini ifade etmiştir. Ona göre iktisadi açıdan bir sonuca varmak için elde yeterli done yoktur. Kaldı ki bu durum değerlendirme sahibince de itiraf edilmiştir. Diğer yandan askerî açıdan konunun işin uzmanlarınca kıymetlendirilmesinin daha doğru olacağı muhakkak olsa da sırf askeri hedef olur diye, bu tarz tesislerin inşa edilmemesi düşüncesinin yersizliği ortadır. Elbette kritik tesislerin nasıl savunulacağına ilişkin askeri planlamalar yapılmaktadır.<sup>651</sup>

Bir yandan bahsedilen tartışmalar sürerken, diğer yandan köprüye ilişkin faaliyetler devam etmiştir. Bu çerçevede “*İstanbul Boğaz Geçişi ve Çevre Yolu Etüdü*” 1955 yılında KGM tarafından Amerikan De Leuw Cather and Co. firmasına ihale edilmiştir.<sup>652</sup> 24 Haziran 1955’te yanında KGM, DSİ Genel Müdürlerinin de dahil olduğu bir heyetle ABD’ye hareket eden Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, hareketi öncesinde, İstanbul şehir trafiği ve İstanbul köprüsüne dair etüt işin ihale edildiği firma aile sözleşme imzalanacağını ifade etmiştir.<sup>653</sup> Hakikaten zikredilen sözleşme 09 Temmuz 1955 tarihinde imzalanmıştır.<sup>654</sup> Sözleşme kapsamında çalışmalara başlanmıştır.<sup>655</sup> Ancak bu arada köprüye taraftar olanlar ile olmayanlar arasındaki tartışmalar da devam edegelmiştir. Mesela Orhan Seyfi Orhon kaleme aldığı edebi yönü ağır basan bir yazı ile asma köprü yapılması halinde Boğaz’ın güzelliğinin darbe alacağını ileri sürenlere çatmıştır. Orhon’a göre, İstanbul’da eksik olan çok şey bulunmakla beraber, köprünün yapılması ile bırakın güzelliğin kaybolmasını, Londra, New York gibi gelişmiş şehirlere bir adım daha yaklaşılmaması söz konusu olabilir.<sup>656</sup>

Etüt sürecinde yapılan çalışmalar basına yansımıştır.<sup>657</sup> Bununla birlikte “*İstanbul Boğaz Geçişi ve Çevre Yolu Etüdü*” ihalesini alan Amerikan De Leuw Cather and Co. firmasınca 1956’da hazırlan etütte, en uygun projenin Ortaköy-Beylerbeyi arasında bir asma

---

<sup>650</sup> *Milliyet*, 03 Ağustos 1954.

<sup>651</sup> Mümtaz Faik Fenik, “Boğaziçi Köprüsü!”, *Zafer*, 04 Ağustos 1954, 1.

<sup>652</sup> *Karayolları Tarihi*, 99; bu çalışma Boğaziçi geçişi hakkındaki ilk ciddi teşebbüs olarak nitelenmiştir. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 217; aynı şekilde bu makalede de bahsedilen etütlerin ilk müspet adım olma özelliğine dikkat çekilerek konunun etraflıca araştırıldığı belirtilmiştir. Reşat M. Aras, “Boğaziçi Köprüsü”, *Cumhuriyet*, 10 Mart 1960, 2.

<sup>653</sup> *Zafer*, 26 Haziran 1955.

<sup>654</sup> *Zafer*, 10 Temmuz 1955.

<sup>655</sup> *Zafer*, 07 Eylül 1955.

<sup>656</sup> Orhan Seyfi Orhon, “Bir bakıma: Asma Köprü”, *Zafer*, 20 Kasım 1955, 2.

<sup>657</sup> Asma köprü hazırlığı çerçevesinde sondaj faaliyetleri haberleştirilmiştir. *Milliyet*, 21 Mart 1956.

köprü olacağı belirtilmiştir.<sup>658</sup> Ancak projenin KGM'ye gönderildiğinin bildirildiği bir haberde köprü başlarının yerine dair net bilginin spekülasyona yol açacağı gerekçesiyle kamuoyuna ilan edilmediğinin altı çizilmiştir.<sup>659</sup> Keza Mümtaz Faik Fenik bir radyo konuşmasında köprü'nün kurulacağı yere dair bilgiler vermiş, bunun o dönem itibariyle yetkililerce belirlendiğini ancak arsa spekülasyonları nedeniyle açıklanmadığını söylemiştir. Devamında projeye ilişkin mevcut verileri açıklamıştır. Fakat bunlar inşa edilen köprüye göre farklılık arz etmektedir.<sup>660</sup>

Bu arada çok önemli bir inşaat olarak görülen Boğaziçi asma köprüsünün sınırlı sayıda firma tarafından yapılabileceği öngörüldüğünden, mevcut mevzuatla bu inşaatın yürütülmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmiştir. Bir pazarlık ve mahdut eksiltme yöntemi ile işin yapılması icap ettiğinden 2490 sayılı Kanun çerçevesinde projenin gerçekleştirilmeyeceği anlaşılmıştır. Ayrıca köprü'nün bedel ve masraflarının karşılanması için geçiş ücreti alınması da mecburi görülmüştür.<sup>661</sup> Bahsedilen gerekçelerle 11 Eylül 1957'de çıkarılan 7054 sayılı Kanun sayesinde KGM'ye genel hükümler çerçevesinde ihalesi mümkün olmayan işler için 2490 sayılı Kanun ve 1050 sayılı Kanun 83 ve 135'inci maddelerine tabi olmaksızın iş yapabilme yetkisi verilmiştir. Ayrıca yine KGM tarafından masraf karşılı olmak üzere geçiş ücreti alınabilmesi hususu hükme bağlanmıştır.<sup>662</sup>

Yine bu dönemde İstanbul'da inşa edilecek asma köprü'nün müşavir mühendisliğini yapabilecek firmalar hakkında ABD ve İngiliz hükümetlerinden referans istenmiştir. Sonuçta ABD'den 6 ve İngiltere'den 4 olmak üzere toplam 10 firma bildirilmiş ve bunlardan teklif istenmiştir. En uygun teklifi veren D.B.Steinman Consulting Engineer firması ile 24 Ekim 1957 tarihinde sözleşme imzalanmış ve mühendislik işleri ihale edilmiştir.<sup>663</sup> KGM ihaleyi kazanan Steinman firmasına Şubat 1958'de işi vermiştir.<sup>664</sup> Aynı zamanda kati projeler için köprü ayak mevkilerinde yaptırılması gereken sondaj işleri, 05 Mart 1958 tarihinde bir Türk

---

<sup>658</sup> *Karayolları Tarihi*, 99; bu çalışma Boğaziçi geçişi hakkındaki ilk ciddi teşebbüs olarak nitelenmiştir. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 217; aynı şekilde bu makalede de bahsedilen etütlerin ilk müspet adım olma özelliğine dikkat çekilerek konunun etrafıca araştırıldığı belirtilmiştir. Reştan M. Aras, "Boğaziçi Köprüsü", 2.

<sup>659</sup> *Milliyet*, 23 Ekim 1956.

<sup>660</sup> *Zafer*, 01 Ağustos 1957.

<sup>661</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 11.09.1957, Devre: 10, C. 20, İnikat: 91'e ekli 289 Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluş ve görevleri hakkındaki 5539 sayılı Kanuna ek kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/716) s. 1.

<sup>662</sup> 11 Eylül 1957 tarih ve 7054 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkındaki 5539 Sayılı Kanuna Ek Kanun, *Kanunlar Dergisi*, Cilt 39, 1227.

<sup>663</sup> *Zafer*, 26 Ocak 1960; Reştan M. Aras, "Boğaziçi Köprüsü", 2; 19 Temmuz 1957'de o dönem itibariyle Demirköprü ve Kemer Baraj inşaatlarını yapan Fransız (Compagnie Française d'Entreprises) ile asma köprü'nün inşa protokolünün imzalandığına dair haber yayımlanmışsa da sonrasında bu firma ile devam edilmediği anlaşılmaktadır. *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1957; *Milliyet*, 20 Temmuz 1957.

<sup>664</sup> Reştan M. Aras, "Boğaziçi Köprüsü", 2.

firmasına ihale edilmiş ve neticeler 19 Kasım 1958 tarihinde elde edilmiştir.<sup>665</sup> Her ne kadar çalışmalar gelişse de 1958 bütçe raporunda böyle bir işin zamanın gelip gelmediği ve iktisadi şartların durumun düşünülmesi tavsiye edilmiştir.<sup>666</sup>

Sonrasında köprünün ihalesi, yapımı vs. konusunda birbirleriyle çelişen birçok haber yayımlanmıştır. Bir Alman firmasının germebant sistemi ile köprünün inşasına dair proje teklif edildiği,<sup>667</sup> o dönem kadar birçok Alman ve Fransız firması tarafından teklif yapıldığı, Türk-Amerikan ortaklığınca yapılan teklifin daha cazip karşılandığı,<sup>668</sup> köprü ayakları için Beylerbeyi'nde yapılan neticelerin olumlu sonuç verdiği,<sup>669</sup> Asma köprünün proje çalışmalarına dair KGM ve Nafia Vekaleti yetkililerince gelen her türlü teklifin ayrıntılı olarak incelenmekte olduğu, sondaj çalışmalarının ilerlediği, köprü inşaatına dair kesin bir karara varılır varılmaz kamuoyunun aydınlatılacağı,<sup>670</sup> Ortaköy ile Beylerbeyi arasında inşa edilmesi planlanan asma köprüye ilişkin tekliflerin alınıp incelendiğine<sup>671</sup> dair haberler bunlardan bazılarıdır.

Diğer yandan Boğaziçi asma köprüsü için tahsisatın konulmadığı gazete sütunlarına yansımıştır. Ayrıca o döneme kadar birçok yabancı firmadan teklif gelmekle birlikte yenilerinin beklendiği bildirilmiştir. O gün itibarıyla dört Türk ve iki İsviçreli den müteşekkil bir heyetin kurulduğu, ancak toplantıların yapılabilmesi için lüzumlu olan ödeneğin yetersiz kaldığı ifade edilmiştir. Ayrıca habere göre kamuoyundaki hâkim kanaat köprünün yapılmayacağı yönündedir.<sup>672</sup> Bütçe görüşmelerinde CHP grubu adına konuşan Nihat Sargınalp ise İstanbul'da yapılması düşünülen köprü konusuna temas etmiş ve inşaatın füzuli olduğunu belirtmiştir. Üstelik köprünün yıkılmasının boğazdan harp gemilerinin geçişine engel olacağını da ileri sürmüştür.<sup>673</sup>

Çelişkili haber gelmeye devam etmiştir. Mesela 26 Aralık 1959'da asma köprü inşaatına ilişkin Alman ve Fransız tekliflerinin reddedildiği ve işin Amerikan firmasına verildiği bildirilmişken,<sup>674</sup> ertesi gün aynı gazetede, henüz köprü konusundaki bütün hususların karara bağlanmadığı, Amerikan, Alman, Fransız projelerinin incelenmeye devam edildiği, hatta köprünün kurulacağı yere ilişkin çalışmaların da son bulmadığı, dolayısıyla köprünün

---

<sup>665</sup> *Zafer*, 26 Ocak 1960.

<sup>666</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 16-18.

<sup>667</sup> *Cumhuriyet*, 04 Nisan 1958.

<sup>668</sup> *Zafer*, 05 Nisan 1958.

<sup>669</sup> *Cumhuriyet*, 06 Nisan 1958.

<sup>670</sup> *Zafer*, 06 Nisan 1958.

<sup>671</sup> *Cumhuriyet*, 27 Nisan 1958.

<sup>672</sup> *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1959.

<sup>673</sup> *Zafer*, 26 Şubat 1959.

<sup>674</sup> *Zafer*, 26 Aralık 1959.

maliyetine dair bir şey söylenemeyeceği, inşaatın ne zaman başlayacağını da belli olmadığı bildirilmiştir.<sup>675</sup> Buraya kadar yaşananlardan asma köprü konusunda DP hükümetinin kafasının karışık olduğu sezilmektedir.

Nihayet D.B. Steinmann Consulting Engineers firması tarafından, proje ve şartname 1960 yılında tamamlanmış<sup>676</sup> ve 25 Ocak 1960'ta Boğaz köprüsü ihaleye çıkarılmıştır.<sup>677</sup> Nafia Vekili Tevfik İleri'nin yaptığı açıklamaya göre, köprünün maliyeti 442 milyon 349 bin lira öngörülmüş ve ihalesi sonrasında 4 yıl içinde bitirilmesi tahmin edilmiştir. Üzerinden geçen araçlardan araba vapurlarından alınana muadil bir ücret alınacağı, bu paranın köprünün işletme ve bakım masraflarının karşılayacağı, hatta 15-20 yıl içerisinde köprü maliyetini amorti edeceği hesaplanmıştır.<sup>678</sup> İhale kapsamında 16 Mayıs 1960 tarihine kadar teklif kabul edilmesi planlanmıştır.<sup>679</sup> Muhittin Kulin'e göre bu ihale 1960 seçim kampanyası propagandası kapsamındaki bir faaliyettir.<sup>680</sup>

Konu 1960 yılı bütçe görüşmelerinde gündeme getirilmiş CHP Meclis grubu adına söz alan Nihat Sargınalp, İstanbul boğaz köprüsünün zamansız bir şekilde ele alındığını, keşfi 440 milyon lira olsa da maliyetin 1 milyar 200 milyon liranın üzerine çıkacağını, çünkü Nafia Vekâlet'inin 1950'den bu yana hiçbir inşaatı ilk keşif bedeliyle neticelendiremediğini söylemiştir.<sup>681</sup> Bu eleştiriye cevap veren Nafia Vekili Tevfik İleri köprüyü yapacaklarını, projelerin bizzat uzman bir ekip tarafından en ince detayına kadar hazır olduğunu, maliyetin artacağına ilişkin beyanların ise bir kanaatten ibaret olduğunu ileri sürmüştür.<sup>682</sup> Sonuçta 27 Mayıs Askeri Müdahalesi nedeniyle projenin uygulanması mümkün olmamış, 1967 yılında yeniden ele alınan projenin eksik taraflarının tamamlatılmasıyla, 20 Ocak 1970'te inşaat sözleşmesi imzalanmış ve Boğaziçi Köprüsü 30 Ekim 1973 tarihinde hizmete açılmıştır.<sup>683</sup>

DP dönemi önemli projelerden birisi olarak Meriç Köprüsü'nün zikredilmesi gerekli görülmüştür.<sup>684</sup> Türk ve Yunan Hükümetleri arasında yapılan görüşmeler sonucunda Meriç Nehri üzerinde bir köprü inşa edilmesi ve yapılacak köprünün sondaj işlerine derhal başlanması konusunda mutabakata varılmıştır. Söz konusu köprünün güzergahı Tekirdağ-Malkara-Keşan-İpsala olan yolu üzerine kurulması planlanmıştır<sup>685</sup> Köprünün projeleri

---

<sup>675</sup> *Zafer*, 27 Aralık 1959.

<sup>676</sup> *Karayolları Tarihi*, 99.

<sup>677</sup> *Cumhuriyet*, 26 Ocak 1960.

<sup>678</sup> *Zafer*, 26 Ocak 1960.

<sup>679</sup> *Zafer*, 10 Şubat 1960.

<sup>680</sup> Muhittin Kulin, "Boğaziçi Köprüsü", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 66 (Eylül 1960), 6.

<sup>681</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 678.

<sup>682</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 692.

<sup>683</sup> *Karayolları Tarihi*, 99-100.

<sup>684</sup> Köprünün adı İpsala Köprüsü olarak da geçmektedir. *Zafer*, 28 Temmuz 1954.

<sup>685</sup> *Milliyet*, 12 Ocak 1951.

Karayolları Genel Müdürlüğü Köprü Proje Fen Heyeti elemanları ve Yunan Nafia Vekaleti Köprüler Servisi elemanlarının birlikte yürüttükleri istişare ve etütleri neticesinde hazırlanmıştır. Bu çalışmalar sonunda Meriç Köprüsü 15 Temmuz 1954'te ihale edilmiştir. Köprünün toplam açıklığı 802,5 m iken bunun 445,25 m'si Türkiye tarafında kalmıştır. 4'ü yatakta olmak üzere 36 ayak üzerine kurulmuştur.<sup>686</sup> Köprünün temeli 06 Eylül 1954'te atılmıştır. Türk tarafında kalan bölümün maliyetinin 2.740.000 lira olduğu bildirilmiştir. Nafia vekili Kemal Zeytinoğlu tören vesilesiyle yaptığı konuşmada köprünün ebedileştirilmeye çalışılan Türk Yunan dostluğunun ilk ve muhteşem hatırası olarak nitelenmiştir.<sup>687</sup> Bu dileklerle inşaatına başlanan köprü 1958 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir.<sup>688</sup>

Ankara çevre yolu ve şehir içi geçişleri yine üzerinde durulan projelerden birisi olarak dikkat çekmiştir. 1953 yılı bütçe raporunda ülkenin çeşitli bölgelerindeki imkanların göz önünde tutulması kaydıyla devlet yollarının içinden geçtiği şehir ve kasaba yollarının da bir sıra dahilinde programa bağlanması ve tozu önleyecek tedbirlerin alınmasının faydalı olacağı belirtilmiştir.<sup>689</sup> Nitekim Mümtaz Faik Fenik tarafından yapılan radyo konuşmasında Ankara'da ele alınan şehir içi yol çalışmalarına değinilmiştir. Atatürk Bulvarı'nın genişletme çalışmaları ve bulvara dik bir şekilde o dönemin yeni TBMM binası önünden geçen Eskişehir yolu çalışmaları anlatılmıştır.<sup>690</sup>

Başka bir radyo konuşmasında ise Fenik, Dışkapı-Ulus-Sıhhiye-Çankaya yolunun o dönemin en önemli anayolu olduğunu belirtmiştir. Habere göre, aslında bu yol Ankara'nın ilk büyük yoludur. İstanbul, Samsun, Konya, Çorum, Yozgat, Kırşehir hangi istikametten gelinirse gelinsin mutlaka bu yoldan geçilmesi mecburidir. Dolayısıyla bu yol üzerindeki trafik yükü gittikçe artmıştır. İşte zikredilen yoğunluğun azaltılması için dışarıdan gelen araçların dağılmasına kolaylık sağlayacak alternatif yol yapılması gerekmiştir. Üstelik bu yolların araçların süratlerini kesmeyecek bir yapıda olması ve ışıklarla vs. trafiğin engellenmemesi lüzumlu görülmüştür. Bahsedilen gaye ile Ankara'yı dolaşan çevre yolları inşa edilmeye başlanmıştır. Bu maksatla Ankara'nın güneyinden başlayan Gölbaşı-Balgat Köyü-Bahçelievler yolu yapılmaktadır. Bu yol, Meclis yeni binasından başlayan Eskişehir yoluna da bağlanmıştır. O dönem itibarıyla söz konusu yolun toprak tesviyesi yapılmış ve menfezleri açılmıştır. Ayrıca bahsedilen yolun Eskişehir yolunun üstünden geçebileceği şekilde bir üst geçidin inşasına da başlanmıştır. Devamında Ankara şehir içi yollarına dair

<sup>686</sup> Haldun Ökte, "Meriç Köprüsü İnşaatı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 8 (Kasım 1955), 8.

<sup>687</sup> *Zafer*, 07 Eylül 1954.

<sup>688</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 204.

<sup>689</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 53'e ekli 98 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1953 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/481), s. 11.

<sup>690</sup> *Zafer*, 02 Nisan 1957.

başka açıklamalarda da bulunulmuştur.<sup>691</sup> Hakikaten Fenik'in anlattığı gibi Ankara şehir içi yollarına dair yayımlanan raporlarda<sup>692</sup> yolların hangi kurum tarafından yapılacağı ve ne durumda oldukları ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir. Çoğu yeni yapılacak yolların toprak tesviyelerini yapmakla KGM görevlendirilmişken, bitümlü kaplama işlerinin önemli bir bölümü yine bu kuruluşa verilmiştir.<sup>693</sup>

Diğer yandan Ankara-Polatlı yolu üzerinde durulan bir proje olarak öne çıkmıştır. Bu yol, 11 Temmuz 1959'da birçok vekil, milletvekili, Ankara Valisi, vekalet erkanı ve halk kitlesinin katılımıyla açılmıştır.<sup>694</sup> Mevzubahis yol, dar ve dik bir yapıya sahip olan Ankara-Haymana-Eskişehir yolunun yerine yapılmıştır. Yolun yapılması ile Ankara-Eskişehir-Bursa, Ankara-İzmir kısa yollarının birinci aşamaları tamamlanmıştır. Atatürk Bulvarı'ndan başlayan yol, Balgat'ta bir alt geçitle Ankara-Konya yolunu geçecek şekilde yapılmıştır. Yolun 50. km'sinde Temelli nahiyesi, 78. km'sinde eski Haymana-Polatlı yoluna ulaşılmaktadır. Atatürk Bulvarı-Balgat arası her biri 10,5 m genişliğinde olan 3 şerit gidiş ve 3 şerit geliş, 6 m genişliğinde refüj ve 2,5 m genişliğinde tretuvarı içeren toplam 34 m genişliğe sahiptir. Balgat-Polatlı arası ise 10 m platform genişliğinde inşa edilmiştir.<sup>695</sup>

Benzer şekilde İstanbul için de boğaz geçişiyle birlikte İstanbul çevre yolu etütleri yapılmıştır. Bu etütlere göre İstanbul çevre yolunun Topkapı'dan başlaması, Eyüp-Şişli-Ortaköy-Beylerbeyi güzergahlarını takip etmesi planlanmıştır.<sup>696</sup> Ayrıca İstanbul'da çeşitli genişlikte 140 km uzunluğunda yolların yeniden ele alınması planlanmıştır. Haberde bu yollara ilişkin ihaleler anlatılırken, Başbakan Adnan Menderes'in aracılığı ve müdahalesi ihale bedellerinde yapılan tenzilatlarla vurgu yapılması bir hayli ilginçtir.<sup>697</sup> Bu konu aynı zamanda DP iktidarının hatta özelde bizzat Menderes'in İstanbul'un imarı yaklaşımı ile doğrudan alakalıdır ki, ilgili bölümde meseleye değinilmiştir.

İstanbul'da 1957 yılı itibariyle KGM tarafından yaptırılan yollar şunlardır: Haydarpaşa-Pendik yolu, Yalova-Bursa, Topkapı-Silivri-Tekirdağ, Silivri-Çerkezköy, Üsküdar-Pendik, Topkapı-Eyüp, Silivri-Tekirdağ, Silivri-Topkapı, Silivri-Tekirdağ. Bitümlü kaplama yapılan yollar: Pendik-İzmit, Yeşilköy-Topkapı, Çorlu-İstanbul, Bahçeköy-Kilyos, Haydarpaşa-Pendik. Bunların dışında yol onarımı, köprü yapımı, yol inkişafı ve ağaçlandırma ile tesisler

---

<sup>691</sup> *Zafer*, 07 Nisan 1957.

<sup>692</sup> Raporlar 31 Ocak 1958 ile 31 Ekim 1958 tarihleri arasında belirli periyotlar halinde tanzim edilmiştir. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 473, Sıra: 15.

<sup>693</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 473, Sıra: 15.

<sup>694</sup> *Zafer*, 12 Temmuz 1959; *Zafer*, 11 Temmuz 1959.

<sup>695</sup> "Ankara-Polatlı Yolu Bir Merasimle Trafığe Açıldı", *Karayolları Bülteni*, 9/105 (Temmuz 1959), 1-2.

<sup>696</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 83, Gömlek: 523, Sıra: 17.

<sup>697</sup> *Zafer*, 04 Nisan 1957.



de yapılmıştır. Tüm bu işler için 12.422.524 lira nakit, 6.188.500 lira da bono kullanılmıştır.<sup>698</sup>

Sözü edilen yollardan bilhassa İzmit-Pendik yoluna ayrı bir vurgu yapılmıştır. Pendik ile İzmit arasındaki sahil yolunun inşasına 1948 yılında başlanmış, 01 Kasım 1953'te yol kullanıma açılmıştır. İstanbul-İzmit arasındaki eski yol tepe hatlarını takip etmekteyken, yeni yol sahil hattına paralel olarak Pendik-Tuzla-Gebze-Diliskelesi-Tavşancıl-Hereke-Yarımca-Derince-İzmit güzergahında planlanmıştır. Bu yolun açılmasıyla Haydarpaşa-İzmit yolu kısalmış, eski tepe yoluna göre keskin virajlar ile çıkış ve inişler azalmıştır. Bu nedenle yıllık yaklaşık 2.800.000 liralık tasarruf sağlanacağı hesap edilmiştir. Yola yapılan 8.605.805 liralık sarfiyat göz önünde bulundurulduğunda, yaklaşık 3 yılda yolun kendisini amorti etmesi öngörülmüştür.<sup>699</sup>

Zikredilmesi gerekli görülen diğer bir proje ise İskenderun-Erzurum yoludur. ABD tarafından askerî açıdan stratejik önemde görülen İskenderun-Erzurum yolunun, henüz ABD'nin Türkiye'de karayolları teşkilatı kurulmasına taraftar olmadığı dönemde, askeri inşaat kıtalarınca yapımı öngörülmüştür. Ancak yaşanan gelişmeler sonrasında bu fikirden vazgeçilmiş ve sivil yol teşkilatınca yolun yapımına başlanmıştır.<sup>700</sup> Bu noktada İkinci Dünya Savaşı sonrasında ABD tarafından ortaya konan Truman doktrini çerçevesinde Türkiye ve Yunanistan'ın Sovyet tehdidi altında görüldüğü ve toplamda 400 milyon dolarlık askerî yardımdan Türkiye'nin payına 100 milyon dolar düştüğü belirtilmelidir.<sup>701</sup> İşte mevzubahis Amerikan yardımından ayrılan 5 milyon dolarla temin edilen makineler ilk defa Türkiye'nin savunması için askeri açıdan kritik görülen İskenderun-Erzurum yol inşaatında kullanılmıştır.<sup>702</sup> Devlet Bakanı Fevzi Lütüfî Karaosmanoğlu ve Marshall Planı Özel Misyonu Başkan Vekili Orren R. Mc. Junkins birlikte yaptıkları açıklamada Erzurum-İskenderun yolunun Marshall fonundan ayrılan tahsisatla tamamlanacağı belirtilmiştir.<sup>703</sup>

Bahsedilen güzergâh, yol konusunu ele alan makalelere de konu olmuş, 1948, 1949, 1950 ve 1951 yılında yaptırılan bölümlere ilişkin bilgi vermiştir.<sup>704</sup> Diğer yandan ülkeye gelen Amerikalı yetkililer yol inşaatını yakından takip etmişlerdir. Mesela yol çalışmalarını yakından tetkik etmek amacıyla Türkiye'de bulunan Amerikan Federal Yollar İdaresi Başkan

<sup>698</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 17.

<sup>699</sup> Rıfat Öge, "Pendik-İzmit Yolu Açıldı", *Karayolları Bülteni*, 5/42 (Nisan 1954), 3.

<sup>700</sup> Nuray Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, 123-124.

<sup>701</sup> Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasî Tarihi*, İstanbul: Alkım Yayınevi, 18. Baskı, 2012, 538

<sup>702</sup> Atalay Çoşkunoglu, "Karayolcuların Ağabeyi Vecdi Diker", *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*, Haz. Asım Çavuşoğlu, Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998, 169; *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 136.

<sup>703</sup> *Milliyet*, 22 Aralık 1950.

<sup>704</sup> Nurettin Artam, "Altı Günde 2500 Kilometre No:12" *Ulus*, 17 Kasım 1951, 4

Vekili Mr. Hilts, Karayolları Genel Müdürlüğünde gerekli temasları yaptıktan ve Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu ile görüşükten sonra Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Orhan Mersinli, Amerikan Yol Grubu Başkanı Mr. Villiamson ve uzman Mr. Marsh ile birlikte Samsun istikametinde seyahate çıkmıştır. Mr. Hilts devamında Erzurum, Elâzığ, Bingöl, Maraş, Adana, Mersin güzergahını seyretmesi planlanmıştır.<sup>705</sup> Keza Amerikan Genel Yollar Bürosu Başkanı T.H. Mac Donald 30 Mayıs 1952’de Türkiye’yi ziyaret etmiş, Çorum, Samsun, Trabzon, Erzurum, Elâzığ, Maraş, İskenderun, Adana ve Mersin’de yapılan yollarda incelemede bulunmuştur.<sup>706</sup> Görüldüğü üzere Erzurum-İskenderun yolunun ABD nezdindeki stratejik değeri, Amerikalı yetkililerce yakından izlenmesi ile kendisini göstermiştir.

#### 1.4.2. Teşkilat ve Mevzuata İlişkin Gelişmeler

DP döneminde KGM’nin teşkilat anlamındaki en büyük problemi kalifiye teknik eleman bulamamak, mevcut olanı da tutamamak olmuştur. Bunun yanı sıra lojman vs. gibi imkansızlıklar, bahsedilen sorunu olumsuz yönde etkilemiştir.<sup>707</sup> KGM’nin durumu Bayındırlık Bakanlığında teşkil olunan özel bir komisyon tarafından incelenmiş, çalışmalar sonucunda bazı değişikliklerin meydana geleceği öngörülmüştür.<sup>708</sup> Ancak bir gelişme yaşanmamış, karayolları personelinin yetersizliği eleştirilmeye devam edilmiştir.<sup>709</sup> Kaldı ki personel sayısının yetersizliği hususunda neredeyse bir mutabakatın varlığından söz edilebilmesi mümkündür.<sup>710</sup> Mesela bu raporda teşkilat kanunu, çalışma tarzı ve personel meseleleri tenkit edilmiştir.<sup>711</sup> Hatta bu eleştiriler DP dönemi sonu kadar devam etmiş, üstelik sadece KGM ile de sınırlı kalmayarak tüm Bayındırlık Bakanlığı için aynı eksiklikten bahsedilmiştir.

Sözü edilen sorunun da etkisiyle, yönetim ve organizasyon konularında KGM’nin ihtiyaç duyduğu danışmanlık hizmetlerinin oluşturulması amacıyla 16 Ocak 1959 tarihinde “*Organizasyon ve Metod Teknik Müşavirliği*” teşkil edilmiş, 01 Eylül 1959 tarihli Karayolları Genel Müdürlüğü onayı ile bu yapı müdürlüğe dönüştürülmüştür. Bununla birlikte hizmetlerin organizasyonu ile dağılımları bu müdürlük marifetiyle disiplin altına alınmış, teşkilatta yapılacak her türlü değişiklikte müdürlüğün görüşü alınarak karar verilmiştir.<sup>712</sup> Bu çabalara karşın CHP Meclis grubu adına konuşan Nihat Sargınalp 1960 yılı bütçe

<sup>705</sup> *Ulus*, 14 Eylül 1951, *Zafer*, 14 Eylül 1951.

<sup>706</sup> “Amerikan Genel Yollar Bürosu Başkanı T.H. Mac Donald Memleketimizde”, *Karayolları Bülteni*, 2/20 (Haziran 1952), 4.

<sup>707</sup> Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayolları*, 171-172.

<sup>708</sup> *Ulus*, 26 Nisan 1951.

<sup>709</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1061.

<sup>710</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1020-1055.

<sup>711</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50’ye ekli 80 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/694), s. 9-10.

<sup>712</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 305.

görüşmelerinde halen Bayındırlık Bakanlığının yeni bir teşkilât kanunu çıkaramadığını ve dolayısıyla personel sorununu da çözemediğini belirtmiştir.<sup>713</sup>

Bir yandan makinelerin işletme ve bakımı, diğer yandan yol bakım işlerinin daha verimli bir şekilde yönetilebilmesi amacıyla yeni karayolları bölge müdürlükleri ihdas edilmiştir.<sup>714</sup> Bu kapsamda 1953 yılında 11. Bölge Müdürlüğü Van'da, 1956'da 12. Bölge Müdürlüğü Erzurum'da ve 1960 yılında da 13. Bölge Müdürlüğü Antalya'da kurulmuş,<sup>715</sup> 1950 yılında 62 olan şube sayısı 1960'ta 87'ye çıkmıştır.<sup>716</sup>

Teşkilatın dışında sorun sahası olarak görülen konulardan birisi de yol vergisi meselesidir. Karayolu faaliyetlerinin finanse edilmesi amacıyla yol vergisi 1923-1950 yılları arasında çok defa değişime uğramış, 4 ila 10 lira arasında nakdi bedel veya 6 ila 12 gün arası bedeni yükümlük olarak tezahür etmişken, verginin dağılışı da Şose ve Köprüler Reisliği, İl Özel İdareleri ve Belediyeler arasında farklılık göstermiştir.<sup>717</sup> Bunun dışında 1949 yılında çıkarılan 5336 sayılı Kanun'la benzinden kg başına 11 kuruşluk yol vergisi alınarak yol işlerine tahsis edilmesi hükme bağlanmıştır. Diğer yandan, ilgili bölümde açıklandığı üzere, 5539 sayılı Kanun'la KGM'ye yol vergisinden belli bir pay, akaryakıt tüketim vergisi, benzinden alınan yol vergisi, akaryakıt gümrük resimleri tahsis edilmiş, ayrıyeten genel bütçeden doğrudan yardım yapılmasına ilişkin düzenleme yapılmıştır.<sup>718</sup>

Tüm bu gelişmelere rağmen yol vergisi, rasyonel bir esasa bağlanamamıştır. Bir makaleye göre, o dönem itibarıyla halen zengin, fakir, şehirli, köylü ayrımı olmaksızın 10 ila 18 lira arasında yol vergisi ödenmekte ve bu para vilâyetlerle devlet arasında zayı olup gitmektedir. Buna karşın sadece akaryakıt vergisiyle bile yol işi devlete yük olmaktan kurtulmaya başlamıştır.<sup>719</sup>

Halkın uzun süredir mustarip olduğu yol vergisi, zengin fakir ayrımı yapmaksızın her mükelleften aynı paranın alınması nedeniyle adil olmadığı, yalnız erkek vatandaşlardan alınmasıyla sakat olduğu gerekçesiyle eleştirilmiştir.<sup>720</sup> Yol vergisinin vatandaşa getirdiği yük o kadar fazladır ki bu vergiden kesin olarak kurtulmanın bir şartı olan beş çocuk sahibi olmak koşulunu sağlamak için 60 yaşındaki bir insanın çocuk sahibi olmaya çalışması gayet

<sup>713</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 677.

<sup>714</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47'ye ekli 67 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1957 mali yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/584), s. 15.

<sup>715</sup> Karayolları Tarihi, 89.

<sup>716</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 242-243.

<sup>717</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. As, Cumhuriyet Dönemi, 306-307.

<sup>718</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 47'ye ekli 103 sayılı Akar yakıtlardan alınacak Yol Vergisi hakkında kanun tasarısı ve Geçici Komisyon raporu (1/311), s. 1.

<sup>719</sup> Hayri Alpar, "Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım", Zafer, 17 Ekim 1950, 2.

<sup>720</sup> Mehmet Daim Süalp, "Kaldırılan Yol Mükellefiyeti", Zafer, 22 Mart 1952, 2.

manidardır.<sup>721</sup> Keza vergi kaldırıldıktan bir süre sonra, 1958’de, dönemin Bayındırlık Bakanı Tefik İleri bir açıklamasında, o sırada yaşı 20-25 olanların yol vergisi zamanındaki uygulamaları bilmediklerini söylemiştir. Devamında İleri’ye göre, genç grup, 6 lira vergiyi ödeyememenin, ödeyemediği için 20-25 gün taş kırmaya mecbur tutulmanın, bu da yapılamadığında 30 gün hapse mahkûm edilmenin nasıl bir şey olduğunu bilemez. Zira onlar DP iktidarında gözlerini açmışlardır.<sup>722</sup> Hakikaten bahsedilen vergi insanların canını çok yaktığı gibi, artık bedeni çalışma ile yol yapım işinin gerçekçi olmadığı da kabul edilmiştir. Kaldı ki verginin kaldırılmasına ilişkin TBMM görüşmelerinde, yol vergisinin kaldırılması noktasında bir mutabakattan söz edilebilmekle birlikte, çoğunluğu muhalefet olmak üzere bir kısım milletvekilinin akaryakıtı yapılan zammı farklı gerekçelerle eleştirdikleri tespit edilmiştir.<sup>723</sup>

İşte böylesi bir durumda, DP iktidara geldikten sonra bu verginin kaldırılacağına dair haberler kamuoyu gündemini meşgul etmeye başlamıştır. Yol çalışmaları değerlendirilen bir makalede, yol vergisinde bir reform yapılmaması halinde neticenin hüsrana olacağına vurgu yapılmıştır.<sup>724</sup> Diğer bir haberde ise mevzu bahis verginin daha adilane ve şahısların gelirleriyle mütenasip yapıya dönüştürülmesinin önemine işaret edilmiştir.<sup>725</sup> Aynı zamanda yol vergisinin adil bir esasa bağlanacağı basına yansımıştır.<sup>726</sup> Yine bu süreçte mesele TBMM’nin gündemine de getirilmiştir. DP Milletvekili Feyzi Boztepe’nin, ziraat motorlu vasıtalarında kullanılan akaryakıt fiyatlarına ilişkin sorusuna<sup>727</sup> cevap veren Bayındırlık Bakanı Vekili Hasan Polatkan, Şose ve Köprüler Kanununda görülen aksaklıkların giderilmesi için Bayındırlık Bakanlığında tetkiklere başlandığını, yol vergisi hususunda da vatandaşlar arasında servet farkı gözetmeksizin eşit olarak alınmakta olan bu verginin âdil esaslar içermediğini ve bugünkü şekliyle kazancı az, fakir mükellefler için büyük bir ağırlık taşıdığının değerlendirildiğini, dolayısıyla yeni bir yol vergisi kanunu tasarısı hazırlamak

<sup>721</sup> Özer, *Demokrat Parti’nin Köy*, 87.

<sup>722</sup> *Zafer*, 12 Kasım 1958.

<sup>723</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 47, 772-788.

<sup>724</sup> Kemal Cündübeyoğlu, “Yurt Meseleleri Köy Yolları ve Feci Hakikatler”, *Zafer*, 26 Temmuz 1950, 2.

<sup>725</sup> *Zafer*, 17 Kasım 1950.

<sup>726</sup> *Milliyet*, 31 Aralık 1950.

<sup>727</sup> Sorunun 3. Maddesi:

“3. İktisadi kalkınmamız için halletmek mecburiyetinde olduğumuz ana dâvalarımızdan biri de şüphe yok ki, yol meselesidir. Halen yürürlükte bulunan Şose ve Köprüler Kanunu ve tatbikatında büyük aksaklıklar mevcuttur. Binaenaleyh bu kanunun tadili cihetine gidilmesi ve Yol Vergisinin vatandaşların iktisadi vaziyetlerine göre ayarlanması ve fakir köylünün bu vergiden istisnası hususunda Hükümetçe ne düşünüldüğü?” *TBMM Tutanak Dergisi*, 08.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 16, s. 94.

üzere Bayındırlık, Maliye ve İçişleri Bakanlıkları temsilcilerinin iştirakiyle bir komisyon kurularak, yol vergisine yeni bir şekil vermek için çalışmalara başlandığını aktarmıştır.<sup>728</sup>

Yeni vergi düzenlemesine dair çalışmalar devam ederken, KGM'nin 1951 yılı bütçe tasarısına ilişkin gerekçede, yol faaliyetinin kendini idame ettirecek bir hale getirilmesi ve sağlıklı bir ekonomik yapıya kavuşturulması amacıyla ihtiyaç duyulan gelirin bizzat yoldan faydalananlardan tahsil edilecek vergiyle sağlanmasının gerekli olduğu bildirilmiştir.<sup>729</sup>

Aradan çok geçmeden Eskişehir DP il kongresinde soruyu cevaplayan Başbakan Adnan Menderes: *“Hükümet, yol vergisini kaldırmaya karar vermiştir. Bu husustaki kanun 1 kasımında Büyük Millet Meclisine sevkedilecektir. Bu suretle hakkında birçok şikâyetler yapılan ve gayri âdilâne telâkki edilen bu vergi de ortadan kalkmış olacaktır.”* diye açıklamada bulunmuştur.<sup>730</sup>

Yol vergisinin kaldırılması hususunda çalışma tamamlanmış, buna ilişkin tasarı hazırlanmıştır.<sup>731</sup> Maliye Bakanı Hasan Polatkan'ın teklifi ile akaryakıtlardan alınacak yol vergisi hakkındaki kanun tasarısının İçişleri, Gümrük ve Tekel, Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonlarından üçer üye alınarak kurulacak geçici bir komisyonda görüşülmesi kabul edilmiştir.<sup>732</sup> Hazırlanan tasarıya göre yol vergisinin kaldırılması, halen uygulanmakta olan verginin, benzin ve benzeri maddelerden kg başına 15 kuruş, gaz ve benzeri maddelerde 7 kuruş, motorin ve benzerlerinde 5 kuruşa çıkarılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca tahsil edilen verginin, *“yol vergisi”* adı altında her yıl Maliye Bakanlığına irat kaydedilmesi öngörülmüştür.<sup>733</sup>

Neticede 1952'de çıkarılan 5889 sayılı Kanun'la<sup>734</sup> yol vergisi kaldırılmış ve 5336 sayılı Kanun'la benzinden alınan vergi 11 kuruştan 14 kuruşa yükseltilmiştir. Ayrıca gaz yağına 7 ve mazota 5 kuruş tutarında yol vergisi ilave edilmiştir. Vergilerden sağlanan gelirlerin %45'i KGM'ye, %40'ı il özel idarelerine, %15'i de belediyelere tahsis edilmiştir. Kanun çıkmadan önce benzinden alınan 11 kuruşluk verginin tamamı ve 1525 sayılı Kanun'la alınan yol vergisinin ise %15'i KGM'ye tahsis edilmiştir. Maktu ve adaletsiz olarak alınan yol vergisinin kaldırılarak, yerine yolların gelişmesiyle ve motorlu taşıt sayılarının artmasıyla

<sup>728</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 08.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 16, s. 96; Zaten bir süre önce, Bayındırlık Bakanlığında Maliye ve İçişleri Bakanlıkları temsilcilerinin de katıldığı bir komisyonda yol vergisi kanun tasarısı üzerinde çalışılmaya başlandığı gazetelere yansımıştır. *Zafer*, 29 Kasım 1950.

<sup>729</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51'e ekli 85 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/87), s. 9.

<sup>730</sup> *Ulus*, 16 Temmuz 1951; *Milliyet*, 16 Temmuz 1951; *Zafer*, 16 Temmuz 1951.

<sup>731</sup> *Zafer*, 06 Ekim 1951.

<sup>732</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 21.01.1952, Dönem: 9, C. 12, Birleşim: 29, s. 218; *Zafer*, 22 Ocak 1952.

<sup>733</sup> *Milliyet*, 22 Ocak 1952.

<sup>734</sup> 25 Şubat 1952 tarih ve 5889 sayılı Akar Yakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, Cilt 34, 230-233.

geliri de yükseltecek bir sistemin oluşturulması, devlet, il ve köy yollarının geleceği açısından olumlu telakki edilmiştir.<sup>735</sup> Keza bu raporda da trafiğin artışı ile KGM'ye tahsis edilen gelirlerin artacak olması, KGM kendi gelirleriyle yol programlarını yürütebilme imkânın kavuşması olarak yorumlanmıştır.<sup>736</sup> Nitekim bu makaleye göre, 1948 yılında karayolları harcamaları içerisinde genel bütçe yardımlarının oranı %82 iken, 1955 yılında bu oran %61'e gerilemiştir. O dönemde yapılan tahminlerde yine benzer şekilde nüfus ve iktisadi faaliyete bağlı olarak trafik hacminin artmasıyla akaryakıttan alınan vergi gelirlerinin artacağı ve bir süre sonra karayolları harcamaları için genel bütçeden yardıma ihtiyaç kalmayacağı öngörülmüştür.<sup>737</sup>

DP iktidarı yol vergisini kaldırmış olmakla her fırsatta övünmüş, başta yer verilen Tefik İleri'nin açıklamalarında olduğu gibi, verilen hapis cezaları veya yatak-yorganın haczedilmesi gibi örnekleri CHP aleyhinde kullanmıştır.<sup>738</sup> Öte yandan yol vergisinin kalkması üzerine CHP Milletvekili Servet Somuncuoğlu “*DP'nin cesur hareketlerini beğeniyorum.*” demiştir.<sup>739</sup>

Bu dönemde KGM'nin gelirleri, 6802 sayılı Kanun'un<sup>740</sup> 01 Mart 1957 tarihinde yürürlüğe girmesi sonrasında; akaryakıt istihsal vergisi, gümrük vergisi, devlet bütçesinden yapılan yardımlar, teberrular ve diğer çeşitli gelirler, faizler, yol makine vs. ve gayri menkul satışlarından elde edilen gelirler, malzeme vs. kira gelirleri, müteahhitlerden alınacak gecikme vs. tazminatları olarak belirlenmiştir.<sup>741</sup>

Karayollarının gelişmesine paralel olarak motorlu taşıtlar da yaygınlaşmaya başlamıştır. Kamu yararı ile vatandaşların can ve mal güvenliğinin sağlanması gayesiyle, trafik sisteminin düzenlenmesi mecburi hale gelmiştir. Dolayısıyla işin uzmanlarınca halkın emniyetini tesis edecek mevzuatın geliştirilmesi için çalışmalara başlanmıştır; uluslararası sözleşmeler, diğer ülkelerdeki uygulamalar incelenmiştir. 1938 yılında bir tasarı hazırlanmışsa da bunun kanunlaşması mümkün olmamıştır. Diğer yandan sonradan gündeme gelen kanun tasarısının hazırlanması görevi Başbakanlığın 22 Temmuz 1949 gün ve 76/1372/6-2795 sayılı yazısı ile Bayındırlık Bakanlığı koordinatörlüğünde, Adalet, İçişleri, Millî Eğitim ve Ulaştırma

<sup>735</sup> “Benzine Yapılan Zam ve Yol Davamız”, *Karayolları Bülteni*, 2/18 (Nisan 1952), 2.

<sup>736</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 53'e ekli 98 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1953 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/481), s. 11.

<sup>737</sup> Orhan Sungur, “Yol Davamız ve Finansman Mes'eleleri”, *Karayolları Bülteni*, 7/82 (Ağustos 1957), 6.

<sup>738</sup> Özdemir, “Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi”, 244.

<sup>739</sup> Erer, *On Yılın Mücadelesi*, 95.

<sup>740</sup> 13 Temmuz 1956 tarih ve 6802 sayılı Gider vergileri Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, Cilt 38, 1181-1210.

<sup>741</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 76-77.

Bakanlıkları temsilcilerinden mürekkep bir komisyona verilmiştir. Söz konusu tasarıya ilgililerin katılımıyla 1950’de Ankara’da düzenlenen kongrede son şekli verilmiştir.<sup>742</sup>

Bu arada 1949 yılında Planlama Fen Heyeti Müdürlüğüne bağlı olarak “*Envanter ve Trafik Şefliği*” kurulmuştur. Daha sonra bu yapı Trafik Şefliği olarak ayrılmış, bir yandan söz konusu kanun tasarısının hazırlıklarına katkı sağlarken, öte yandan “*Trafik İşaretleri El Kitabı*”nın hazırlıklarına başlamıştır. Trafik yoğunluğunun artması üzerine 16 Ekim 1951’de Trafik Şefliği ikiye ayrılmış, trafik sayımları ile özel etütler aynı şeflikçe yürütülürken, trafik emniyetine ilişkin konuları takip etmek gayesiyle “*Trafik Emniyet Bürosu Müdürlüğü*” teşkil edilmiştir. O dönem itibariyle trafik kontrolü, sürücülere ehliyetname verilmesi ve araçlara plaka verilmesine ilişkin işler belediyeler tarafından yürütülmüştür.<sup>743</sup> Trafiğin düzene sokulması Barker Raporu’na da girmiştir. Raporu inceleyen Başbakanlık heyetine göre, Barker heyetinin tavsiyeleri çerçevesinde trafik nizamını düzenleyecek etkili tedbirleri almak o dönem (1951) itibariyle gerekli hale gelmiştir.<sup>744</sup> Bahsedilen gelişmeler çerçevesinde tamamlanan tasarı TBMM’ye sevk edilmiş, 24 Kasım 1952’de cereyan eden görüşmelerde, komisyon tarafından ifade, üslup ve esas bakımından tasarının geri çekilmesi kararı verilmiştir.<sup>745</sup> Bu süreçte yayımlanan bir makalede karayolları konusunda Türkiye’nin artık trafik nizamı konusunda tedbir almasının gerektiği vurgulanmıştır. Yazara göre Türkiye’de o dönem itibariyle kaza oranları yüksektir. Bununla birlikte TBMM’ye sevk edilmiş olan kanun tasarısının kabul edilmesi halinde kazalarla birlikte can ve mal kayıplarının azalması beklenmektedir.<sup>746</sup>

Nihayetinde TBMM’de icra edilen görüşmeler sonucunda Karayolları Trafik Kanunu 11 Mayıs 1953’te kabul edilmiştir.<sup>747</sup> Kanun’la “*Trafik Fen Heyeti*” kurulmuş, başlangıçta Yapım ve Bakım Dairesi Başkanlığına bağlanmıştır. 23 Temmuz 1953 tarihinde doğrudan Genel Müdürlüğe, 20 Haziran 1957’de ise Bakım Asfalt Dairesi Başkanlığına, sonra tekrardan Yapım ve Bakım Dairesine bağlanmıştır.<sup>748</sup>

<sup>742</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 24.11.1952, Dönem: 9, C. 17, Birleşim: 8’e ekli 252 sayılı Karayolları Trafik kanunu tasarısı Geçici Komisyon raporu (1/242), s. 1-2; bu süreçte trafik hacmi artmış, buna bağlı olarak trafik kazalarının sayısı ve ciddiyeti yükselmiştir. İşte bu nedenle sorunun çözümü için çalışmalar giderek artan bir şekilde çoğalmıştır. Trafik Kanunu, trafik zabıtası, trafik eğitimi ve trafik mühendisliği meselenin halli noktasında akla gelen temel mevzular olmuştur. Orhan Barım, “Yol Emniyeti”, *Karayolları Bülteni*, 2/17 (Mart 1952), 1,

<sup>743</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, *Karayolları Genel Müdürlüğü*, 261.

<sup>744</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 873, Sıra: 8, s. 45.

<sup>745</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.03.1953, Dönem: 9, C. 21, Birleşim: 58’e ekli 252’ye ek sayılı Karayolları Trafik kanunu lâyihası hakkında Geçici Komisyon raporu (1/242) s. 1.

<sup>746</sup> A.V. Williamson, “Trafik Nizamın Önemi”, *Karayolları Bülteni*, 3/26 (Aralık 1952), 1.

<sup>747</sup> 11 Mayıs 1953 tarih ve 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, Cilt 35, 707-722; bu Kanun’un çıkarılması, dönemin önemli gelişmelerinden birisi olarak nitelenmiş, Kanun’un 1983 yılına kadar meriyette kalışının altı çizilmiştir. *Karayolları Tarihi*, 93.

<sup>748</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, *Karayolları Genel Müdürlüğü*, 261-262.

Karayolları Trafik Kanunu'nun çıkarılmasıyla iş bitmemiş, trafik konusunda takip edilecek yolun belirlenebilmesi için araştırmalar yapılmıştır. Bu kapsamda gelişmiş ülkelerde yayımlanan yazılar tercüme edilerek yayımlanmıştır. Mesela bu yazıda özetle karayolu nakliyatındaki toplum yararı, bunun önemi, trafik mühendisliği ve görevleri konusu ele alınmıştır. Ayrıca trafik özellikleri, kuralları açıklanmış, planlama ve idare konusunun üzerinde durulmuştur.<sup>749</sup> Bir başka makalede, yabancı ülkelerle kıyaslanan Türkiye'de trafik kazalarının fazlalığına dikkat çekilmiştir. Sonrasında konunun trafik kurallarına riayet edilmesi yakın ilişkisi ortaya konulmuştur. Bu nedenle halkın, şoförlerin ve öğrencilerin eğitimleri konusunun üzerinde durulmuştur.<sup>750</sup>

Sözü edilen gelişmeler çerçevesinde trafik fen heyetinin çalışmaları: işaretleme, eğitim ve kaza analiz işleri olmak üzere üç ana grup halinde toplanmıştır. 1957 yılına kadar yollarda sadece tehlike ve ihbar işaretlemesi yapılmış, bunun dışında trafik işareti yok denecek seviyede kalmıştır. O zaman kadar 10790 km'si devlet yolu ve 290 km'si il yolu olmak üzere toplam 11080 km yol, tehlike ve ihbar levhaları ile işaretlenmiş ve 35162 adet işaret levhası kullanılmıştır. Öte yandan eğitim kapsamında 1957 yılı içerisinde 48 ilkokul ile 4 ortaokulda toplam 26.536 öğrenciye trafik eğitim filmi gösterilmiştir. Ayrıca trafik meselesinin bir ders olarak okutulması konusunda girişimlerde bulunulmuştur. Aynı dönemde 7500 trafik kazası analiz edilmiş, kazaların meydana geldiği yerler haritalarda işlenmek suretiyle yoğunlaştıkları mevkiler tespit edilmiş, Avrupa ve ABD'de uygulanan çözüm yöntemleri de rehber alınarak kazaların önlenmesi için etütlere başlanmıştır.<sup>751</sup> Trafik işaretlemesi kapsamında yol çizgilerine dair 13 Aralık 1957 tarihli Cenevre Sözleşmesi, 18 Kasım 1959'da kabul edilen 7379 sayılı Kanun'la onaylanmıştır. Ancak yolların bu Kanun'a göre hazırlanan yol çizgi talimatına uygun olarak işaretlenmeye başlaması 1962 yılından sonra mümkün olabilmiştir.<sup>752</sup>

Her ne kadar trafik kanunu çıkarılmış olsa da bir raporda, yollarda seyahat insanların çoğu kez hayvanlardan daha fena muamele gördüğü, bir kamyonun tam yük odunla dolu olduğu halde üstünde insanların bulunduğu esefle izah edilmiştir. Devamında bu gibi durumların düzelmesi için trafik emniyetinin tüm ülkede bir an önce hayata geçirilmesi gereği vurgulanmıştır.<sup>753</sup> Diğer yandan trafik işaretlerinin hedef tahtası gibi kullanılmasından şikâyet edilmiş, halk tarafından tahrip edildiklerine dikkat çekilmiştir. Bunların yerine konulmasının

<sup>749</sup> Celal Ulusan, "Trafik Mühendisliği Mesleği?", *Karayolları Bülteni*, 5/40 (Şubat 1954), 10-12.

<sup>750</sup> Celal Ulusan, "Trafik Kazaları Mevzuunda Halkın-Şoförlerin ve Öğrencilerin Eğitimi", *Karayolları Bülteni*, 5/41 (Mart 1954), 9-10.

<sup>751</sup> "Trafik Fen Heyeti Müdürlüğü 1957-1958 Yılı Faaliyetleri", *Karayolları Bülteni*, 8/90 (Mayıs 1958), 13-15.

<sup>752</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 270.

<sup>753</sup> Karacadağ, "Bakım", 11.



o gün itibarıyla sac bulmanın zor olması nedeniyle çok güç olduğu belirtilmiştir.<sup>754</sup> Ayrıca 1958 yılı KGM bütçe tasarısına ilişkin raporda, karayolları şebekesinin tesis edilmesi ve trafik hacminin artışına bağlı olarak yeni bazı meselelerle karşılaşmaya başladığı belirtilmiştir. Rapora göre bunların başlıcaları: trafik kontrolü, kara ulaştırma ticaretinin düzenlenmesi, turizm ve yol boyu tesislerinin geliştirilmesi olarak sıralanmıştır. Bundan dolayı KGM'den bahsedilen işlere ilişkin gerekli çalışmaları yapması ve ihtiyaç duyulan mevzuatı oluşturması temenni edilmiştir.<sup>755</sup>

### 1.4.3. Uluslararası Faaliyetler

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan ekonomik toparlanma sürecinde birçok ülke altyapı yatırımları kapsamında yol şebekelerinin geliştirilmesine odaklanmıştır. Söz konusu ülkeler bir yandan kendi imkanları çerçevesinde faaliyete başlamışlarken, diğer yandan dış imkân arayışına girmişlerdir. Bu noktada Birleşmiş Milletler nezdinde de yol konusunda teknik destek ihtiyacı gündeme getirilmiştir. Bahsedilen süreçte konuya yönelik ciddi etütler yapan Birleşmiş Milletler tarafından Ortadoğu bölgesinde bir eğitim merkezinin teşkil edilerek mevcut bilgilerin yayılmasının bir çözüm olabileceği değerlendirilmiştir. Geline aşamada karayolları konusunda 1954 öncesindeki yoğun çalışmaları ile Türkiye öne çıkmış ve BM tarafından bu merkezin Türkiye'de kurulmasına ilişkin müracaatta bulunulmuştur. İşte 1954 yılında KGM tarafından teşkil edilen 10 haftalık eğitim merkezi izah edilen gelişmelerin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Bu faaliyetin hedefi katılımcılara teorik bilgiler vermekten ziyade, bizzat bir yol programının yapılması ve uygulamasını tatbiki olarak göstermek, icraatların birlikte değerlendirmesini yapmak olarak tespit edilmiştir.<sup>756</sup>

Bu kapsamda BM ve Türkiye arasında imzalan anlaşma uyarınca ilk kez 26 Ağustos 1954'te, ikinci kez de 16 Mayıs 1955 tarihinde yol eğitim merkezi faaliyetini başlanmıştır.<sup>757</sup> Eğitim merkezinin faaliyetleri basına da yansımıştır.<sup>758</sup> 3. Yol eğitim merkezi ise 16 Temmuz 1956'da Ankara'da açılmıştır.<sup>759</sup> Eğitimin dördüncüsüne Afganistan'dan 5, Habeşistan'dan 5, İran'dan 1, Mısır'dan 4, Pakistan'dan 1 olmak üzere 16 mühendis ve idareci iştirak etmiştir. Masrafları Birleşmiş Milletler tarafından karşılanan kurs 02 Eylül 1957 tarihinde

<sup>754</sup> Karacadağ, "Bakım", 12.

<sup>755</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 20.

<sup>756</sup> "Sayın Orhan Mersinli'nin Açış Nutku", *Karayolları Bülteni*, 7/83 (Eylül 1957), 4-5.

<sup>757</sup> M.R. Akıncı, "Birleşmiş Milletler I ve II. Ankara Yol Eğitim Merkezi", *Karayolları Bülteni*, 6/70 (Ağustos 1956), 15.

<sup>758</sup> *Zafer*, 17 Mayıs 1955.

<sup>759</sup> *Zafer*, 17 Temmuz 1956.

başlamıştır.<sup>760</sup> Toplamda dört defa icra edilen eğitimlere 1954 ila 1957 yıllarında Mısır, Suriye, İran, Irak, Lübnan, Ürdün, Habeşistan, Sudan, Pakistan, Çin ve Japonya'dan gelen karayolu yönetici ve mühendisler katılmışlardır.<sup>761</sup>

İcra edildiği dönemde bu faaliyete önem atfedilmiş, Türkiye'nin karayolları alanında yaptığı atılımların bir sonucu olarak görülmüştür.<sup>762</sup> Belki bu doğal karşılanabilir ancak yıllar sonra KGM'nin 35. yıl kutlamaları kapsamında 1985 yılında konuşan Vecdi Diker, o dönemde (1985) Irak'ın 1.000 km otoyol yapacak olmasına karşın Türkiye'nin ise daha yeni 250 km otoyol yapıyor oluşuna sitem etmiştir. Devamında yol eğitim merkezi olarak verilen kurslara atıfta bulunarak, KGM'nin Irak, İran gibi ülkelerden birçok insana kurslar verdiği halde geri kalındığını ifade ederek üzüntü duyduğunu söylemiştir.<sup>763</sup> Bu yaklaşımdan, gerçekten 1950'li yıllarda KGM'nin faaliyetlerinin bizzat işin içinde bulunanlarca takdirle karşılandığı sonucu çıkarılabilir.

Başka bir faaliyet olan Beynelmilel Yol Kongresi, milletlerarası yol derneğine üye uzman mühendislerin yol konusundaki ilerlemeler üzerinde fikir alışverişinde bulunması, dünya çapında standartlar ve yapılacak çalışmaları düzenleyen bir program oluşturulması amacıyla teşkil edilmiştir. kongrenin dört yılda bir tekrarlanması kararlaştırılmış olsa da 8'incisinin 1937 yılında La Haye'de yapılması sonrasında İkinci Dünya Savaşı nedeniyle ara vermek zorunda kalınmıştır. Sonrasında 24 Eylül 1951 tarihinde 9. yol kongresi Lizbon'da toplanmıştır. 1953 yılında Paris'te yapılan Kongre Daimî İdare Heyeti toplantısında, 10. Yol kongresinin, daha önce verilen Türk teklifinin kabulüyle İstanbul'da toplanmasına karar verilmiştir. Kongrenin Türkiye'de yapılacak olması, karayolları konusunda alınan mesafenin bir tezahürü olarak görülmüş ve etraflı bir hazırlık yapılmıştır.<sup>764</sup> Bu kapsamda hem Türkiye'deki ve hem de Paris'teki hazırlıklar için 1954 yılı bütçesine ödenek konulmuştur.<sup>765</sup> İstanbul Dolmabahçe Sarayı'nda 26 Eylül 1955'te düzenlenen "X. Beynelmilel Yol Kongresi"ne dünyanın farklı bölgelerinde 1200'den fazla karayolu personel katılmıştır.<sup>766</sup>

Yol kongrelerinin dışında uluslararası karayolları şebekesine dair gelişmeler de meydana gelmiştir. 2. Dünya Savaşı sonrasında, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi

<sup>760</sup> M.R. Akıncı, "Birleşmiş Milletler IV. Ankara Yol Eğitim Merkezi", *Karayolları Bülteni*, 7/82 (Ağustos 1957), 18.

<sup>761</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 324.

<sup>762</sup> K. Cündübeyoğlu, "Yol Eğitim Merkezi'nin Taşıdığı Mânâ", *Zafer*, 26 Ağustos 1954, 2.

<sup>763</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 52.

<sup>764</sup> "İstanbul Beynelmilel X. Yol Kongresi", *Karayolları Bülteni*, 5/59 (Eylül 1955), 3-4; kongrenin Türkiye'de yapılmasına ilişkin haber yapılmıştır. *Zafer*, 17 Ağustos 1954.

<sup>765</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50'ye ekli 80 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/694), s. 7.

<sup>766</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 324, kongreye ilişkin gelişmeler basında ayrıntılı olarak verilmiştir. *Milliyet*, 27 Eylül 1955; *Zafer*, 26 Eylül 1955; *Zafer*, 27 Eylül 1955; *Zafer*, 30 Eylül 1955.

Komisyonu tarafından Avrupa’da uluslararası karayolu nakliyatının geliştirilmesi amacıyla atılan adımla birlikte 16 Eylül 1950’de Cenevre’de, İngiltere, Fransa, Hollanda, Lüksemburg ve Belçika Hükümetleri tarafından imzalan anlaşma ile “*Beynelmilel Ana Karayollarının İnşasına Dair Beyanname*” yayımlanmıştır. Bu anlaşmaya sonradan diğer Avrupa devletleri ile beraber Türkiye de iştirak etmiştir. Söz konusu beyannamede, Avrupa’da 54 bin km uzunluğunda bir karayolu şebekesinin belli standarda göre inşa edilmesi, üzerindeki trafiğin düzenlenmesi, seyahat ve nakliyata ilişkin işlemlerin kolaylaştırılması kabul edilmiştir. bahsedilen yol şebekesinin 4.800 km’lik bölümü de Türkiye’de yer almakta ki şebekenin en önemli güzergahı Yunan sınırından başlayıp Tekirdağ-İstanbul-Ankara-İskenderun-Suriye hududuna kadar devam eden ve E-5 olarak anılan karayoludur.<sup>767</sup>

Daha sonra 1955 yılında toplanan İtalya, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan’ın karayolu uzmanları 6.000 km’lik bir şebekenin oluşturulması konusunu görüşmüşlerdir. Aynı ülkeler bu kez 15-17 Kasım 1957’de Selanik’te toplanmış, temasların devamında fayda görülerek müteakip toplantının İstanbul’da gerçekleştirilmesi karara bağlanmıştır. Güneydoğu Avrupa Memleketleri Beynelmilel Yollar Konferansı 12 Mayıs 1958 tarihinde İstanbul’da toplanan konferansta müşterek karayolu şebekesine ilave edilecek yeni güzergahlar, mevcut yolların halihazırdaki durumları ve kaynak meseleleri görüşülmüştür. Avusturya, İtalya, Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye’nin katılımıyla başlayan konferansta yapılan görüşmelerde E-5 olarak isimlendirilen ve Londra’dan başlayıp Türkiye üzerinde Suriye sınırına kadar devam eden yol konusunda Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye bölümlerine dair yol programlarının yapıldığı görülmüştür. Yolun Türkiye kısmında, Tekirdağ-İstanbul arası, Bolu Dağı kesimi, Toros geçidi gibi önemli noktaları birkaç yıl içinde bitecek şekilde programa alınmıştır.<sup>768</sup>

Türkiye’ye de çalışan yabancı uzmanlar konusu da gündeme getirilen meselelerden olmuştur. Bağımsız Milletvekili Ahmet Ali Çınar’ın karayollarında çalışan yabancı uzman sayısına ilişkin sorusunu dönemin Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan, 32 olarak cevaplamıştır. Adalan’ın cevabına göre bunların maaşları Marshall yardımları ve hibe olmak suretiyle ödenmektedir.<sup>769</sup> Basın da konuya ilgi göstermiş, bir haberde Bayındırlık Bakanlığı ile birlikte çalışan 40 elemandan oluşan Amerikan şose mühendisler grubunun çalışma masraflarının

<sup>767</sup> “I. ve II. Beynelmilel Yol Konferansı”, *Karayolları Bülteni*, 8/92 (Haziran 1958), 13; diğer güzergahlar için bkz. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, 206-207; konferansa katılan Karayolları Genel Müdür Muavini Orhan Mersinli’nin açıklamaları gazetelerde verilmiştir. *Milliyet*, 24 Ocak 1951; *Ulus*, 24 Ocak 1951; *Zafer*, 18 Mayıs 1951; *Milliyet*, 25 Mayıs 1951.

<sup>768</sup> “I. ve II. Beynelmilel Yol Konferansı”, *Karayolları Bülteni*, 8/92 (Haziran 1958), 13-15.

<sup>769</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 40.

Marshall yardımlarından arta kalan tahsisat ile karşılanmasının planlandığı aktarılmıştır<sup>770</sup>. Keza başka bir gazetede Türkiye'deki yol programının icrası kapsamında Karayolları Genel Müdürlüğünün 40 Amerikalı uzman ile iş birliği yaptığı bildirilmiştir.<sup>771</sup> KGM bünyesinde 1949-1959 yılları arasında 117 Amerikalı personel çalışmıştır.<sup>772</sup> 1947 yılında ülkeye girmeye başlayan makinelerin kullanım, bakım ve onarımları için gerek duyulan personelin yetiştirilmesi noktasında eğitim ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Benzer şekilde yeni karayolları teşkilatının hazırlıkları çerçevesinde yürütülen faaliyetlerde de eğitim gerekmiştir. Bu nedenle öncelikle etüt-proje ve makine birimlerinde yer alan personelin yetiştirilmesi konusunda yabancı uzmanlar tarafından verilen kurslar düzenlenmiştir. Bilhassa 1947-1952 yılları arasında İskenderun Makine Grup Amirliğinde önemli sayıda personel yetişmiştir. Öte yandan 1949'da 8, 1950'de 28, 1951'de 3, 1952'de 31 olmak üzere toplam 70 yüksek mühendis, mühendis ve yönetici ABD'ye eğitim için gönderilmiştir.<sup>773</sup> Bahsedilen faaliyetlerden gazetelere yansıyanlar da olmuştur. Nitekim bir haberde KGM tarafından köprü ve yol inşaatları üzerine incelemelerde bulunmak üzere Amerika'ya gönderilen 5 mühendisin Londra'dan transatlantikle Amerika'ya doğru yola çıktıkları bildirilmiştir.<sup>774</sup> 1949-1959 yılları arasında toplam 92 KGM personeli ABD'de eğitim almış,<sup>775</sup> 1958 yılından itibaren ise KGM yurtiçi ve yurt dışında burslu olarak öğrenci okutma faaliyetine başlamıştır.<sup>776</sup>

### 1.5. İl ve Köy Yolları

Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi'nde devlet yollarının vahameti göz önünde bulundurulduğunda, il ve köy yolları için ilave bir yoruma ihtiyaç kalmamaktadır. 1948 yılında birer “çamur deryası” olan köylerdeki yollardan ancak yazın istifade edebilmektedir.<sup>777</sup> Şevket Süreyya Aydemir'e göre CHP iktidarı altyapıyı yeterince geliştirmemiş, yolu köye götürmemiştir.<sup>778</sup> Bu gerçeği, köy ve il yollarına dair bir soruya cevap veren CHP Hükümeti Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan: “Bir köy yolları programımız yoktur. İl yolları 3 er senelik programlara bağlanmaktadır, özel idarelerin malî durumları bunları kısa zamanda ikmale müsait değildir.” diyerek doğrulamıştır.<sup>779</sup> Bununla birlikte il ve köy yolları için 1950 seçimleri öncesinde Nisan ayında 7 milyon lira tahsis edilmiştir. Ayrıca

<sup>770</sup> *Ulus*, 25 Şubat 1951.

<sup>771</sup> *Milliyet*, 25 Mart 1951.

<sup>772</sup> “Amerika B.D. Cumhurreisi Mr.Dwight David Eisenhower'in Memleketimiz Ziyareti Münasebetile”, *Karayolları Bülteni*, 10/110 (Aralık 1959), 5.

<sup>773</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 323.

<sup>774</sup> *Ulus*, 28 Haziran 1950.

<sup>775</sup> “Amerika B.D. Cumhurreisi”, 5.

<sup>776</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 336.

<sup>777</sup> Özer, *Demokrat Parti'nin Köy*, 162.

<sup>778</sup> Aydemir, *Menderes'in Dramı*, 211.

<sup>779</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 40.

bir de doğu kalkınması çerçevesinde tahsisat mevcuttur. Ancak bu konu o dönem muhalefette olan Kemal Zeytinoğlu tarafından köy ve il yolları da dahil olmak üzere hükümetin elinde genel bir yol programı bulunmadığı gerekçesiyle eleştirilmiştir. Üstelik söz konusu tahsisatın siyasi amaçlarla kullanılmamasına dikkat çekilmiştir.<sup>780</sup> Ayrıca Zeytinoğlu'na göre köy ve bucak yolları dışındaki tüm yolların umum müdürlüğün vazifesi kapsamına alınması uygundur. Köy ve bucak yolları da bir plan dâhilinde illere bırakılmalıdır.<sup>781</sup>

Tüm bu bahsedilenlere karşın Ali Rıza Erem'e göre Osmanlı'dan Cumhuriyet Devri'ne kalan köy yollarının uzunluğu 11.055 km iken, DP iktidarı 55.000 km uzunluğunda köy yolları devralmıştır. Erem, hükümet programında yer alan “...*imkânların müsaadesi nisbetinde umumî bütçeden yardım temini sağlayacağı.*” ibaresine atıfta bulunarak CHP döneminde hedeflenen 150.000 km'lik köy yolu için her yıl 15 milyon liranın ayrıldığını ve yıllık 12.500 km yol yapılmasının planlandığını dile getirmiştir. Devamında DP'nin hükümet programında yer alan ifadeye istinaden bu programın gevşetilmeden devam edilmesini umduğunu da belirtmiştir.<sup>782</sup>

DP iktidara geldiğinde, devlet yollarının yapım ve bakım işleri KGM tarafından yürütülürken, il yolları ve köy yolları ise sırasıyla özel idareler ve Köy Kanunu mevzuatları dâhilinde iller tarafından idare edilmektedir.<sup>783</sup> DP Hükümetlerinin başlangıçta, il ve köy yollarına dair bir plan ve program arayışında oldukları müşahade edilmiştir. Bahsedilen bu olguyu kamuoyu gündemi de doğrulamaktadır. Mesela köy yollarının öneminden uzun uzadıya bahseden Kemal Cündübeyoğlu, Bayındırlık Bakanlığı tarafından bölge müdürleri toplantısında köy yolları hakkında bir karar alındığından bahsetmiştir. Karara göre 4 yılda 50 bin km yol yapılması programa bağlanmıştır. Ancak Cündübeyoğlu bir noktaya dikkat çekmek suretiyle köy yolları yapımının vilâyet idarelerinin malî imkânlarına terkedilmesi ve yol vergisinde de bir reform yapılmaması halinde neticenin hüsrana olacağına vurgu yapmıştır.<sup>784</sup> Diğer yandan “*Köy Yolları İçin Yeni Bir Tasarı*” başlık bir yazıda yer alan Karayolları Genel Müdürü'nün yaptığı açıklamaya göre, Türkiye'nin yol ihtiyacı 200 bin km civarındadır. Bunun 23 bin km'si devlet yolları, 27 bin km'si il ve 150 bin km'si de köy yollarıdır. Devlet yollarının yanı sıra il ve köy yollarının da uzun vadeli programlarla ele

<sup>780</sup> As, *Cumhuriyet Dönemi*, 300-301.

<sup>781</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 37, s. 24.

<sup>782</sup> Ali Rıza Erem, “D.P. İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?”, *Ulus*, 18 Ağustos 1950, 2.

<sup>783</sup> Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu tarafından ifade edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.04.1951, Dönem: 9, C. 6, Birleşim: 65, s. 207; o dönem yürürlükte olan 1913 tarihli İdare-i Umumiye-i Vilâyet Kanun-ı Muvakkatın 78. maddesinde vilâyet özel idaresinin bayındırlık, sağlık vs. gibi pek çok alandaki görevleri sıralanmıştır. Bu işleri arasında yol ve köprü yapımı da yer almaktadır. Seral Tuncer, “II. Meşrutiyet Döneminde Bir İdari Reform: 1913 İdare-i Umumiye-i Vilâyet Kanun-ı Muvakkatı”, *II. Türk Hukuk Tarihi Kongresi Bildirileri*, Cilt 1, İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2016, 589.

<sup>784</sup> Kemal Cündübeyoğlu, “Yurt Meseleleri Köy Yolları ve Feci Hakikatler”, *Zafer*, 26 Temmuz 1950, 2.

alınması düşünülmektedir. Bu hususta illerle temas edilerek il yolları programı hazırlanmaktadır. 150 bin km'lik köy yollarından ilk plânda, nüfusu 500'den yukarı olan köyleri ilgilendiren takriben 50 bin km'lik bir şebekenin yapılması tasarlanmaktadır. Bunun için illerden alınan bilgiye nazaran merkezde ayrıca bir program hazırlanmaktadır. Başkaca, yol vergisinin daha adil hale getirilmesi suretiyle meydana gelecek gelirle il yolları da devlet yolları gibi programlı ve kademe sistemine göre yapılacaktır. Mezkûr sistemde öncelikle geçiş sağlanması, daha sonra yolların teknik standartlara uygun olarak inşası ve trafik kesafetine göre üst yapısı ile kaplaması tamamlanacaktır. Köy yollarının yapılması içinse Köy Kanunu'na göre köylünün bedenî çalışmasından faydalanılacak ve genel bütçeden ayrılan yardımlarla köylüye, dinamit, kereste, çimento, demir ve diğer malzeme yardımı yapılacaktır.<sup>785</sup>

Yine bu süreçte basında, il ve köy yolları için Marshall yardımlarından faydalanma imkanlarının araştırılacağına dair haber çıkmış, 1950 yılında konulan 7 milyon liralık ödeneğin yerine sarf edilmemesine karşın 1951 bütçesinde bu işlere dair 10 milyon lira ayrıldığı bildirilmiştir.<sup>786</sup> Hatta Başbakan Adnan Menderes, DP Meclis grubuna hitaben, bütçede açık oluşmasının bir nedeni olarak köy ve vilayet yollarına ayrılan tahsisatı öne sürmüştür.<sup>787</sup>

Hükümetin bu meseleye ilişkin arayışı en net haliyle, Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu'nun yaptığı bir açıklamada ayyuka çıkmıştır. Bakan, il ve köy yolları ile köylerin içme suyu ve küçük sulama işlerine dair tarama yaptırdıklarını, sonuçların peyderpey geldiğini aktarmıştır. Zamanında siyasi olarak rastgele yapılan bu işleri, politik anlayış dışında ve ülkeye faydalı olacak şekilde programa bağlayacaklarını ifade etmiştir.<sup>788</sup> Ayrıca konu, 1951 yılı bütçe gerekçesinde ele alınmış, ilerlemenin ancak karayollarının köylere kadar gitmesiyle mümkün olabileceği belirtilmiştir. Dolayısıyla il ve özellikle köy yolları için bir program oluşturulması ve yol şebekesinin bütün olarak ele alınması, o zamana kadar hiç ele alınmamış köy yolları için teknik malzeme başta olmak üzere gerekli yardımın yapılması bir zaruret olarak görülmüş, özel idarelerin mali durumlarının kötülüğüne işaret edilerek genel bütçeden bu işlere ayrılan yardımların artırılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.<sup>789</sup> Buna karşın KGM bütçe kanun tasarısına ilişkin raporda, köy ve il yollarının da KGM tarafından yapılmasına ilişkin araştırmaların yapıldığı, bu çalışmalarının bir an evvel

---

<sup>785</sup> *Zafer*, 17 Kasım 1950.

<sup>786</sup> *Milliyet*, 31 Aralık 1950.

<sup>787</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak*, 16 Ocak 1951, MF:1247, Toplantı:23, s. 130.

<sup>788</sup> *Milliyet*, 07 Ocak 1951.

<sup>789</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (I/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 266.

sonuçlanmasının beklendiği kaydedilmiştir.<sup>790</sup> TBMM’de geçen 1951 yılı bütçe görüşmelerinde yol konusunda yurt dışından örnekler vererek konuşmaya başlayan DP Milletvekili Ahmet Tokuş, Türkiye’nin oldukça kötü bir konumda bulunduğunu belirtmiştir. Ona göre il ve köy yollarının yükünü taşıyan vilayetlerin bunun altından kalkabilmeleri mümkün değildir. Nüfusun %75’inin köylerde yaşadığı göz önünde bulundurularak köy yollarının bir an evvel yapılması elzemdir.<sup>791</sup>

Mevzu KGM’nin haber bülteninde de kendisine yer bulmuştur. Mesela bir makalede köylere kadar ulaşan yol şebekesi, en başta gelen ihtiyaçlardan birisi olarak gösterilmiştir. Yazının devamına göre, Türkiye’nin o dönemde yaklaşık 200.000 km uzunluğunda bir şebekeye sahip olması gerektiği saptanmıştır. Bu yolların 23.000 km’lik bölümü devlet yolu, 27.000 km’lik kısmı il yolları, geri kalan bölümü de köy yolu olarak nitelendirilmiştir. Devlet ve il yollarının birleştirilmesi ile oluşan 50.000 km’lik şebekenin standart bakımından ikiye ayrılması, önemli olanların sürat yolu, diğerlerinin ise ikinci sınıf devlet yolu olarak 3X3 yıllık bir programa bağlanması konusu gündeme gelmiştir. Diğer yandan 150.000 km’lik köy yolları için bir planın hazırlanması düşünülmüştür. Bu arada teknik eleman sıkıntısının, lise ve sanat okulu mezunu gençlerin bölgelerde açılacak kurslara tefrik edilmesiyle çözülmesinin üzerinde durulmuştur. Asırlardır yolsuzluk yüzünden sıkıntı çeken köylünün teknik eleman ve malzeme desteği aldığı elinden gelen gayreti göstereceği öngörülmüştür.<sup>792</sup> Nitekim köy yollarının sadece bütçeden ayrılan ödeneklerle halledilebilmesi gerçekçi görülmemiş, bunlara teknik personel, malzeme ve insan gücünün eklenmesi gerekli kabul edilmiştir. KGM tarafından teknik personelin yetiştirilmesine ilişkin çalışmalara başlanmış, Marshall yardımından makine temini konusunda girişimler olumlu sonuçlanmıştır. O süreçteki değerlendirmelere göre, geriye sadece milletin yardımı kalmıştır. Bu noktada da herhangi bir şüphe duyulmamaktadır. Zira yola susayan Millet ekonomik refahın yoldan geçtiğini anladığı için üzerine düşen yardımı seve seve yapacak bilinç seviyesine ulaşmıştır.<sup>793</sup> Gerçekten de köylünün yardım konusunda daha istekli olduğu söylenebilmekle birlikte, beklentilerin mevcut duruma göre daha iyimser olduğu ileri sürülebilir. Zira o süreçte görev yapmış bayındırlık müdürleri arasında gerçekleştirilen bir araştırmaya göre köylerde halkın işlere katılımı oranı %17,4 olarak tespit edilmişken, şehirlerde bu oran %11,5 olarak çıkmıştır. Farklı

<sup>790</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51’e ekli 85 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/87), s. 11.

<sup>791</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 847-848.

<sup>792</sup> Niyazi Kiper, “İl ve Köy Yollarımız”, *Karayolları Bülteni*, 1/5 (Mart 1951), 1.

<sup>793</sup> Fasih Onarman, “Yol Davasında Milletle Devletin İşbirliği”, *Karayolları Bülteni*, 1/9 (Temmuz 1951), 1.

bir yaklaşımla ankete katılan bayındırlık müdürlerinin %77'si şehirlerde hiçbir halk katılımı olmadığını ifade etmiştir. Buna karşın köylerde bu oran %5 olarak saptanmıştır.<sup>794</sup>

Bir yanda yetkililerce ifade edilen umut bulunurken, diğer yanda ise yüzleşilmesi gereken gerçekler öylece durmaktadır. İl yolları, il genel meclislerince tespit edilen programlara göre o dönem itibarıyla 27 bin km'ye ulaşmaktadır. Fakat bu yolların ancak 3.000 km'si iyi halde ve 3.000 km kadarı da tamire muhtaç şose halindedir. Geri kalan 21 bin kilometresi ancak kurak zamanlarda kısmen geçilebilen toprak yollardır. Köy yollarında durum daha kötüdür. Bayındırlık Bakanlığı bütçesine yardım için konulan meblağ ile köy yolu dâvasının halledilemeyeceği aşikârdır.<sup>795</sup> 1951 yılı TBMM açılış konuşmasında Cumhurbaşkanlığı Bayar, il ve köy yollarının devlet yollarındaki çalışmalara paralel olarak esaslı bir şekilde programa bağlanması için kanun tasarısı tanzim edildiğini söylemiştir.<sup>796</sup> Ancak görünürde bir değişiklik meydana gelmemiş, teoride yapılan sınıflandırmaya göre ikinci sınıf yol olarak belirlenen il yollarının yapım ve bakımları illere bırakılmıştır. Ayrıca il yollarının durumu daha gerçekçi bir şekilde ortaya dökülmüş, tespit edilen yetersizliğin en başta gelen nedeni olarak programsızlık işaret edilmiştir. Bunun yanı sıra, tahsisat yetersizliği, teknik eleman eksikliği, iyi bir bakım sisteminin olmayışı gibi sebeplerin de olumsuz etkileri sıralanmıştır.<sup>797</sup> Dolayısıyla il ve köy yolları mevzuunda KGM'ye verilen kanuni görevler konusunda ilgili fen heyetleri ve şube müdürlükleri arasında koordinasyonun sağlanabilmesi amacıyla 1952 yılında Teknik ve İktisadi İşler Etüd Dairesi Başkanlığına bağlı olarak İl ve Köy Yolları Müdürlüğü kurulmuştur.<sup>798</sup> Bu düzenlemeye kadar il ve köy yollarının yapımında Bayındırlık Bakanlığı, daha ziyade yolların istikametinin tayini, takip ve denetlenmesinin sağlanması noktasında etkin bir pozisyondaki iken, yeni uygulama ile özellikle köy ve il yolları tahsisatının kullanımında KGM'nin nezaret ve denetimi öngörülmüştür.<sup>799</sup> KGM'nin devlet yolları üzerindeki çalışmalarının ilerlemesinin ardından il yollarına da el atılabileceği belirtilmişse de o günün şartlarında daha birkaç yıl bu işlerin vilayetlerin kontrolünde devam etmesi mecburi görülmüştür. İlave olarak il yolları yapılırken uyulacak tavsiyeler Bayındırlık Bakanlığı tarafından yayımlanan bir tamimle bildirilmiştir. Tamimde özetle, ihtiyacı

<sup>794</sup> Geray, "Toplum Kalkınmasında Halk Katılışları", 551; Araştırma her ne kadar daha çok 1962-1964 yıllarını baz almışsa da bürokratların çok büyük bir bölümünün 1950-1960 yılları arasında da görevli oluşu kuvvetli olarak fikir vermektedir.

<sup>795</sup> Zafer, 15 Temmuz 1951.

<sup>796</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 01.11.1951, Dönem: 9, C. 10, Birleşim: 1, s. 9.

<sup>797</sup> Niyazi Kiper, "İl Yolları Programı", *Karayolları Bülteni*, 2/16 (Şubat 1952), 1.

<sup>798</sup> "Kısa Haberler", *Karayolları Bülteni*, 2/19 (Mayıs 1952), 3; Daha önce KGM'nin kuruluşuna ilişkin 5539 sayılı Kanun'la, mülga Şose ve Köprüler Reisliğine bağlı İl Yolları Şubesi kaldırılmıştır. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayolları*, 166.

<sup>799</sup> Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu tarafından ifade edilmiştir. TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1012; bunda programsızlık nedeniyle yolların parça parça farklı yerlerde inşası sonucu harcanan emeklerin karşılıksız kalması ve hedeflenen faydanın sağlanamaması etkili olmuştur. Kiper, "İl Yolları Programı", 2.



karşılacak miktarda ödenek ayrılması, yolların ekonomik kriterlere göre sıralanması, çalışmaların bir veya iki yol üzerinde yoğunlaşması, tamamlanan yolların derhal bakıma alınması istenmiştir.<sup>800</sup>

İl ve köy yollarının gündemde önemli bir yer işgal ettiğini söylemek abartı olmasa gerektir. Üstelik bu konuda birçok dilek ve talep dile getirilmiştir. 1952 yılı KGM bütçe tasarısına ilişkin raporda il ve köy yollarının önemi belirtilmiş ve yapılan yardımların artışından memnuniyet duyulmuştur. Bununla birlikte il bütçelerinden de bu işlere ayrılan ödeneklerin artırılması temenni edilmiştir. Bir noktaya daha işaret edilmiştir ki, o da artan tahsisatlarla orantılı olarak yükselen iş hacmini kotarabilecek teşkilatlanmanın yapılmasıdır.<sup>801</sup> Her ne kadar köy yolları işine hız verildiği,<sup>802</sup> ayrılan tahsisatın yüksekliği gibi konular basına yansımışsa da<sup>803</sup> tabiri caizse bazı homurtular artık gizlenemeyecek hale gelmiştir.

Aslında daha 1951 yılında, yapılması gereken işlerin belirtildiği ve hükümetin attığı olumlu adımlara yer verilen bazı yazılarda bilhassa illerin yol yapım işini savsakladığı, KGM'nin kuruluş sonrasında esas sorumlunun bu kuruluş olduğu algısı ile il yolları konusunda daha kötüye gidildiği, plansızlığın en büyük sorun olduğu gibi bazı eleştiriler üzeri örtülü bir şekilde satır aralarına serpiştirilmiştir.<sup>804</sup> Genel olarak il ve köy yollarına ilişkin takip edilen politikaya karşı olmasa bile CHP Milletvekili Ferit Melen tarafından gündeme getirilen köy yolları ve içme suları için 1951 bütçesine konulan ödeneğin ara seçim olacak illere daha fazla ayrıldığı yolundaki iddialara Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu cevap vermiştir. Zeytinoğlu, öncelikle ara seçim kararının ödeneğin illere tahsis ve dağıtımından sonra alındığını beyan etmiştir. Devamında Ferit Melen'in de bu konuyu çok iyi bildiği halde seçim öncesinde zikredilen konunun kasıtlı olarak gündeme getirildiğini ileri sürmüştür. Buna mukabil 1950 yılı bütçesinden köy yollarına ayrılan ödeneğin CHP iktidarı tarafından seçim masraflarına kullanılarak eritildiğini iddia etmiştir. Neticede DP iktidarının bayındırlık davasını kesinlikle ağır yürütme niyetinde olmadığını beyan etmiştir.<sup>805</sup> Ulus gazetesinde yine CHP'li milletvekillerinin gündeme getirdiği ödeneklerin dağıtımı noktasındaki eleştirilere yer verilmiştir.<sup>806</sup> Bununla birlikte Sabri Erduman gibi iktidar mensubu bazı Milletvekilleri tarafından bölgesel dahi olsa il yollarının TBMM gündemine taşınması, il ve köy yolları

<sup>800</sup> Kiper, "İl Yolları Programı", 2-8.

<sup>801</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49'a ekli 60 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/278), s. 11-12.

<sup>802</sup> *Zafer*, 13 Mayıs 1952.

<sup>803</sup> Rıfkı Danışman, "Yol Kalkınması, İl ve Köy Yolları", *Zafer*, 08 Temmuz 1952, 2

<sup>804</sup> Kemal Cündübeyoğlu, "Yol Davamızın Bir Veçhesi: İl Yolları", *Zafer*, 05 Şubat 1951, 2.

<sup>805</sup> *Zafer*, 08 Eylül 1951.

<sup>806</sup> *Ulus*, 15 Ocak 1952.

konusunda bir memnuniyetsizliği veya daha hafif tabiri ile beklentinin karşılanamadığını göstermektedir.<sup>807</sup>

TBMM’de cereyan eden 1952 yılı bütçe görüşmelerinde il ve köy yollarına dair politikalar önemli ölçüde eleştirilmeye başlanmıştır. CHP Sözcüsü Cemal Reşit Eyüboğlu köy yollarına ayrılan tahsisatın dağıtımında politik düşüncelerle hareket edildiğini, Hükümetin uzun vadeli bir programa sahip olmadığını, hatta CHP zamanında hazırlanan programdan bile vazgeçildiğini ifade etmiş ancak gene de yapıcı bir üslup kullanmıştır.<sup>808</sup> Bundan başka eleştiriler sadece muhalefetle sınırlı kalmamıştır. DP Milletvekili Hasan Üçöz, köy yollarına verilen paraların yerine harcanmadığını ifade etmiştir.<sup>809</sup> Eleştirilere karşı Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, il ve köy yolları yardım tahsisatından illere gönderilen paralardan bir bölümün sarf edilmediğini, kullanılmayan paraların, illa sarfetme çabasıyla heder olmasını önlemek amacıyla emanete aldırıldığını söylemiştir.<sup>810</sup>

Bahsedilen süreçte il ve köy yolları konusunda değişen bir şey olmamıştır. 1952 yılı sonunda il bayındırlık müdürlerinin katılımı ile bir toplantı yapılarak il ve köy yolları mevzuunda alınacak tedbirler görüşülmüştür.<sup>811</sup> Kısa bir süre sonra da konu DP Meclis grubunun gündemine getirilmiştir. DP Meclis grup toplantısındaki görüşmelerin tez çerçevesinde önemli olduğu addedilerek, bunların üzerinde ayrıntılı olarak durulması tercih edilmiştir. DP Meclis grubu müzakerelerinde Samsun Milletvekili Muhittin Özkefeli’nin sorusunu yanıtlayan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, hükümet programında il ve köy yolları için devlet bütçesinden imkanlar ölçüsünde yardım yapılacağına dair ibarenin yer aldığını belirtmiştir. Devamında köy yolları için takip edilen politikanın, halkın emeği ile yapabildiği kadarını yapması, gücünün yetmediği malzeme, vasıta ve işçilik gibi hususların yardımla karşılanması olduğunu aktarmıştır. Bakan’ın açıklaması sonrasında söz alan Özkefeli soruyu herhangi bir şikâyet veya aksaklık sebebi ile sormadığını, diğer milletvekillerinin bu konudaki fikirlerini öğrenmeyi hedeflediğini ifade etse de sonrasında, konuşmalar eleştiriye evrilmiştir.<sup>812</sup>

---

<sup>807</sup> Sabri Erduman Erzurum civarı yolların plana dahil olup olmadığını bir soru ile TBMM gündemine getirmiş, Soruyu yanıtlayan Bakan’ın beyanatına göre, devlet yolları şebekesi, kanunu gereğince il merkezlerini demir, deniz ve hava istasyonlarına, aynı zamanda birbirlerine bağlayan yollardan oluşan bir şebekedir. Bu şebeke üzerinde bulunmayan ilçelerin yolları, il yolları ağına dâhildir ki; mevcut mevzuata göre bunların gerçekleştirilmeleri il özel idaresine aittir. Devlet yolları belli bir programa bağlı olarak ele alınmakta, söz konusu yollardan bazıları 1952 yılı programında yer almaktadır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 13.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 39, s. 232-233.

<sup>808</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42, s. 378.

<sup>809</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1027-1028.

<sup>810</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1015.

<sup>811</sup> *Zafer*, 23 Aralık 1952.

<sup>812</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak*, 06 Ocak 1953, MF: 1251, Toplantı: 85, s. 35.

Konu hakkında konuşan Çanakkale Milletvekili Bedi Enüstün köy yolları ve içme suyu çerçevesinde tahsis edilen yardımlar konusunu tetkik ettiğini ve illere belirlenen kriterlere uygun olarak tahsis edildiğini belirtmiştir. Ayrıca bu yardımların bazıları tarafından ileri sürüldüğü gibi bütçeyi kabarık göstermek amacıyla olmadığını, Bakanlıkta ihtiyat için ayrılan küçük bir kısım haricinde valiliklere dağıtıldığını yaptığı tetkiklerden tespit ettiğini aktarmıştır. Bununla birlikte köy yolları konusundaki işlerin randımanlı bir şekilde yürüdüğünün söylenmeyeceğini de ekleyerek, bu noktada emeklilik bekleyen ve iş yapma hevesinde olmayan valilerin kusurlu olduğunu açıklamıştır<sup>813</sup>. Sonrasında konuşan Ahmet Kemal Varınca köylere giderek, köylü ile yakından ilgilenmenin çok önemli olduğunu, eski iktidarın bunu yapmadığı için kaybettiğini, DP'nin iktidara geldikten sonra bu anlamda çok iş yaptığını, buna mukabil o dönem itibariyle köy yolları ve su işleri için tahsis edilen ödeneklere de güvenmemek gerektiğini, bilakis bu paranın nasıl sarf edildiğini takip etmek gerektiğini, bu noktada da plansızlık perakendecilik, tertipsizlik meselesinin gündeme geldiğini izah etmiştir. Varınca'ya göre öncelikli olarak yapılması gereken köy yollarını ana yola bağlayarak şehirler ile köylerin irtibatının sağlanması, ayrıca yapılan işlerin kontrol edilerek paraların israfının önlenmesidir.<sup>814</sup> Akabinde söz alan Hasan Üçöz de benzer şekilde vilayetlere verilen paraların yerine sarf edilmediğini ve yapılan işlerin kontrol edilmediğini nafia müdürlerine atfen ifade etmiştir.<sup>815</sup>

Konuşmalar sonrasında söze başlayan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, köylüyü zorlamama konusunda ve tahsis edilen paraların kullanımına dair tamimlerle vilayetleri ikaz ettiklerini belirtmiştir. Zeytinoğlu'na göre, konu hiç tetkik edilmemiştir. Çünkü hâlihazırda zaten önce devlet yolları sonra il yolları ve son olarak da köy yolları ele alınacak tarzda bir politika takip edilmektedir. Diğer yandan yol meselesinde kademeli inşaat sistemi takviyeli yol bakım usulü uygulanmaktadır. Ayrıca köy, il ve devlet yolların kendilerine göre standartları tespit edilmiştir. Bununla birlikte yol bakım çalışması yol inşa sisteminin içine dahil edilmiş, üstelik bu sistemin vilayetlere aşılmasına çalışılmıştır. Neticede 20 bin km'nin üzerinde geceli gündüzlü bakımı sağlanmış yol mevcuttur. Son olarak tekrar söz alan Özkefeli, sorusunu meselenin aksak yanlarının parti grubunda “*aile muhiti içerisinde samimi*” bir inanışla görüşülmesini sağlamak için hazırladığını açıklamıştır.<sup>816</sup> Dolayısıyla buradaki eleştiriler, o dönem itibariyle hâkim düşüncenin, il ve köy yolları konusunda işlerin yolunda gitmediği noktasında birleştiğini göstermektedir.

<sup>813</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 06 Ocak 1953, MF: 1251, Toplantı: 85, s. 38-47.

<sup>814</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 06 Ocak 1953, MF: 1251, Toplantı: 85, s. 47-54.

<sup>815</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 06 Ocak 1953, MF: 1251, Toplantı: 85, s. 54-56.

<sup>816</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 06 Ocak 1953, MF: 1251, Toplantı: 85, s. 57-67.

TBMM’de cereyan eden 1953 yılı bütçe görüşmelerinde de il ve köy yollarına ilişkin birçok eleştiri yöneltmiştir. Türkiye Köylü Partisi adına konuşan Dr. Cezmi Türk köy yollarına tahsis edilen ödeneklerin nasıl kullanıldığına dair programı sorgulamış,<sup>817</sup> CHP Meclis grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu yapımı ve bakımı illere ait olan yollarının durumunu iyi görmediklerini, illerin o gün itibariyle teşkilatlarının yeterli olmadığını ve illere verilen paraların kontrolünü gündeme getirmiş, CHP Milletvekili Hüsamettin Tugaç Kars’tan örnek vererek vilayetlere dağıtılan paranın verimli bir şekilde kullanılmadığını söylemiş, DP Milletvekili Hasan Ali Vural Bayındırlık Vekâletinin bu mevzu üzerinden kontrol ve teftişini eksik etmemesini dile getirmiş, DP Milletvekili İzzet Akçal köy yollarına yapılan yardımlarda arazi yapısının dikkate alınmasını istemiştir. Eleştirilerde dikkati çeken bir husus da artık yapılan yolların kalitesizliği ve bakımsızlığının dile getiriliyor oluşudur. DP Milletvekili Ahmet Başbüyük bazı valilerin gerçek dışı rapor verdiklerini belirttikten sonra, stabilize olarak yapılan yollara sadece kum döküldüğünü müteakiben takviye edilmediği için yolların heder olduğunu, DP Milletvekili Ahmed Veziroğlu bir yıl önce yapılan köy yollarının bozulmaya başladığını, dolayısıyla bunların tamirlerinin gerekli olduğunu söylemiştir. Söz konusu eleştirilere karşın Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu alınan tedbirler sayesinde, verilen tahsisatın iyi bir şekilde kullanılmaya başlandığını ileri sürmüştür. Ona göre KGM bünyesinde teşkil edilen il yolları büroları çok faydalı olmuştur. Hatta bazı yolların gecikmesinde yeni kontrol mekanizmasının etkisi olmuş, etüt ve projesi olmayan işlere başlanmasına müsaade edilmemiştir. Böylece tahsisatın tek bir kuruşu dahi boş gitmemiştir.<sup>818</sup>

Bakanın izahlarına mukabil bütçe tasarısı raporunda il ve köy yollarına ayrılan ödeneklerin yerine sarfını sağlamak amacıyla devlet yollarındaki gibi kademeli inşaat sisteminin il ve köy yollarına genişletilerek uygulanması, alındığı ifade edilen tek tedbir olarak göze çarpmaktadır.<sup>819</sup> Doğal olarak bu önlemin yeterli görülmesi mümkün değildir. Nitekim öyle de olmuş 1954 sonrasında eleştirinin dozu iyiden iyiye artmıştır.

Ana hatlarıyla il ve köy yollarındaki eleştirilerin plansızlık, ödeneklerin farklı yerlerde kullanılması, nitelikli personel eksikliği ve denetimsizlik noktalarında toplandığı görülmüştür.<sup>820</sup> Bununla birlikte yapılan yolların kalitesizliği,<sup>821</sup> köylü üzerinde baskı

<sup>817</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44, s. 340.

<sup>818</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1055-1091.

<sup>819</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 53’e ekli 98 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1953 yılı Bütçe kanunu lâihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/481), s. 12.

<sup>820</sup> Türkiye Köylü Partisi adına konuşan Kâzım Arar, plan konusu, ödenek kullanımı ve denetim eksikliği. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 906-910; DP Milletvekili Keşşaf Mehmet Kurkut, plansızlık. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 916-917; DP Milletvekili Himmet Ölçmen, kadro ve teknik personel eksikliği. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 657; CHP Milletvekili Mehmet Hazer, teknik personel eksikliği ve ödeneklerin yerine kullanılmaması. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 663; DP Milletvekili Sinan Tekelioğlu, nafia

kurulmak suretiyle yolların yaptırılması,<sup>822</sup> köy ve il yolları konusunda hiçbir şey yapılmadığı şeklinde eleştiride bulunanlar da olmuştur.<sup>823</sup> Bahsedilen eleştirilere Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu tarafından, vilayetlerin hangi yolu yaptıracağına kendilerinin karar verdiği,<sup>824</sup> köylüye baskı yapılmadığı gibi bilakis onların isteklerine yetişilemediği,<sup>825</sup> teknik eleman sıkıntısının bir gerçek olduğu ve bunun için Milli Eğitim Bakanlığınca tedbir alındığı<sup>826</sup> yolunda cevaplar verilmiştir. Belki de gelen eleştirilerden bunalmış olmanın da etkisiyle Zeytinoğlu'nun, bütçe müzakerelerinde en çok il ve köy yolları meselesi nedeniyle hesap vermek mecburiyetinde kaldıklarını açıklaması, konuya verilen önemi göstermesi bakımından anlamlıdır.<sup>827</sup>

İl ve köy yolları yapımında makinenin önemi 1955 yılından itibaren öne çıkarılmaya başlanmıştır.<sup>828</sup> Keza KGM'nin 1955 yılı bütçe kanun tasarısının gerekçesinde, gelişmekte olan il ve köy yollarının faaliyetini daha verimli hale getirmek ve hatta bakımlarının sağlanabilmesi için kamyon, greyder, loader gibi makinelere ihtiyaç duyulduğunun altı çizilmiştir. Ayrıca bunları kullanabilecek personelin yetiştirilmesine dair parantez açılmıştır. Üstelik yapılan il ve köy yollarının önemli bölümünün iller tarafından bakım altında tutulamadığı açıkça belirtilmiştir.<sup>829</sup> Diğer yandan bu dönemde köylerin birleşerek yol yapmalarına ilişkin proje çalışmaları basına yansımıştır.<sup>830</sup> Yeri gelmişken il yollarının evsafına ilişkin gelişmeler bir grafikte gösterilmiştir. **Grafik 13'e** bakıldığında devlet yollarında olduğu gibi il yollarında da makadam yolların zamanla stabilize yollara dönüştüğü görülmektedir.<sup>831</sup> Ancak bu dönüşüm devlet yollarındaki gibi bariz bir şekilde olmamış, mevcut makadam yollar 1959 yılına kadar muhafaza edilmişken, 1960 yılında hızlı bir şekil değiştirme meydana gelmiştir. Bunda tahsis edilen 370 milyon liralık ödeneğin etkili olduğu söylenebilir. Diğer yandan stabilize yolların her geçen yıl arttığından söz edilebilmekle

---

müdürlüklerinin yetersizliği. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 677; DP Milletvekili Süleyman Kuranel, denetim eksikliği, *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 690.

<sup>821</sup> DP Milletvekili Ali Ulvi Arıkan, *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 43, s. 311.

<sup>822</sup> Türkiye Köylü Partisi adına konuşan Kâzım Arar, plan konusu, ödenek kullanımı ve denetim eksikliği. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 909.

<sup>823</sup> CHP Milletvekili Sırrı Atalay. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 934-935.

<sup>824</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 921.

<sup>825</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 919, 941-942.

<sup>826</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 673.

<sup>827</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 690.

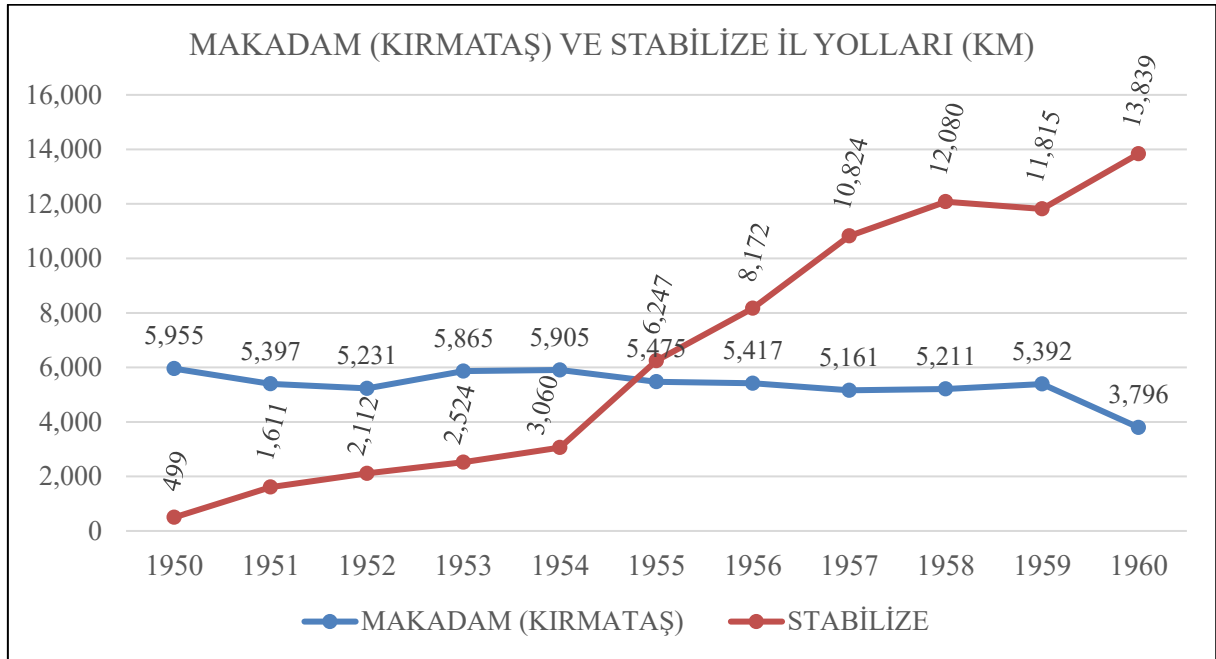
<sup>828</sup> DP Milletvekili Kemal Eren köy, nahiye ve il yollarının yapılmasında makinenin önemli olduğunu açıklamıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 670.

<sup>829</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48'e ekli 166 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1955 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/136), s. 11-12.

<sup>830</sup> *Zafer*, 20 Temmuz 1955.

<sup>831</sup> Tablo 28'e dayanarak hazırlanmıştır.

birlikte, özellikle makine konusunun üzerinde durulduğu 1955 yılından itibaren artışın ivmelendiği gözlemlenmektedir.



Grafik 13 1950-1960 Dönemi Stabilize ve Makadam (Kırmataş) İl Yolu Uzunlukları

Geçen süre zarfında, devlet yollarında 1956 yılında uygulamaya başlayan geçit yolları projesinin il ve köy yolları için bir ışık olabileceği değerlendirilmiştir. Bu kapsamda il yollarından yoğun trafiğe maruz olanların il yolları standartlarına göre inşa edilmesi ile birlikte diğerlerinin en azından geçiş sağlayacak nitelikte yapılması için 1957 yılına dair bir program hazırlığına başlanmıştır.<sup>832</sup> Ne var ki il ve köy yollarına ilişkin eleştiriler nihayet bulmamıştır. 1957 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesinin TBMM bütçe komisyonundaki görüşmelerde CHP Milletvekili Nuri Sertoğlu köy içme suları ve köy yollarını eleştirmiş, illere yapılan yardımların karşılığının alınmadığını, tasdik edilen programların layıkıyla uygulanmadığını ve eksiklerin kaynağına dair denetlemenin yapılmadığını dile getirmiştir.<sup>833</sup> Eleştirilere rağmen köylerdeki yeni yollara ait haberler yapılmaya devam edilmiştir. İlginç olan şey, haberin içeriğinde devlet ve il yollarına ilişkin bilgilerin de bulunmasına karşın başlıkta köy yollarına vurgu yapılmasıdır.<sup>834</sup>

Farklı bir yaklaşımla bu süreçte KGM tarafından kaymakamlara yönelik yol yapımı hususunda konferans düzenlenmiştir. Burada köy yolları haritası, köyleri en kısa yoldan

<sup>832</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47'ye ekli 67 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1957 mali yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/584), s. 20.

<sup>833</sup> Ulus, 27 Ocak 1957.

<sup>834</sup> Zafer, 03 Temmuz 1957.

devlet ve il yollarına bağlayan yolların işaretlendiği harita olarak tanımlanmıştır.<sup>835</sup> Üzerinde köy yollarının çizili olduğu bu harita “*Köy Yolları Planı*” olarak adlandırılmıştır. Programlar bu planlara göre uzun ve kısa vadeli olarak oluşturulmuştur. Bu yapıya göre, uzun vadeli plan tüm köy yollarının kaç yılda bitirileceğini gösterir. Kısa vadeli olan program ise 1-3 yılı kapsayacak şekilde tasarlanır. O dönem itibarıyla köy yollarının hangi sıra ile ele alınacağı önemli bir konu olarak dikkat çekmiştir. Yolların tercih sırasını belirlemek amacıyla; köyün nüfusu, köydeki araba sayısı, okul için köyden başka bir köye giden veya başka köyden bu köye gelen öğrenci sayısı, yapılacak yolun uzunluğu, yolun yapımında çalışacak işçi sayısı olmak üzere 5 temel faktör tespit edilmiştir. Zikredilen faktörlere göre en çok puan verilen köy yolunun öncelikli olarak ele alınması esasa bağlanmıştır.

Diğer yandan köy yollarının yapımı için vilayet yardımları da öngörülmüştür. Yardımlar, yol makinesi ve para yardımı olarak planlanmıştır. Ancak vilayetlerin makine yardımında bulunabilmesi, sorumlu olduğu il yollarındaki çalışmalar ve yedek parça sıkıntıları nedeniyle makul görülmemiş ve bunlara yönelik beklenti içinde olunmaması tavsiye edilmiştir. Para yardımlarının ise gerekli olan küçük köprü ve menfez inşaatları için ihtiyaç duyulan çimento, demir, kireç, kereste vs. gibi malzemelere, ayrıca bu inşaatlarda çalışacak ustaların yevmiyesi için tahsis edilmesi kabul edilmiştir. Yapılan tüm bu işlerde kaymakamlar ile nafia yetkilileri arasındaki koordinasyonun önemi vurgulanmıştır. Kaymakamlara kayalık ve taşlık yerlerde inşa edilecek yolların, ilk etapta cıp geçebilecek 4 m genişlikte olmasının yeterli olacağı açıklanmıştır. Diğer taraflar için ise 6-7 m yeterli görülmüştür. Zira o dönem itibarıyla köy yolları ya patika halinde ya da biraz genişletilmiş durumdadır. Bazı yerlerde iz bile bulunmamaktadır. Birçok köy yolunun bakım işi ile ne nafia müdürlükleri ne de kaymakamlıklar tarafından meşgul olunmuştur. Nihayetinde yolların yapım ve bakımı kaymakamların maharetine bırakılmıştır.<sup>836</sup>

Köy yolları işi Nafia Vekili Tevfik İleri tarafından takip edilmiş, bu işin tamamen DP ile başladığı, CHP döneminde hiçbir şey yapılmadığı ileri sürülmüştür.<sup>837</sup> Yine Bakan tarafından Adıyaman’da yapılan konuşmada köy yollarına dikkat çekilmiş, köy yollarının büyük bir hızla yapıldığı ifade edilmiştir.<sup>838</sup> Tüm bu bahsedilenlere karşın il ve köy yollarına ilişkin randımanlı bir yapının kurulabildiğini söylemek mümkün değildir. Nitekim KGM bütçesinin TBMM Bütçe Komisyonu’ndaki görüşmelerinde il ve köy yollarına yardım olarak

<sup>835</sup> Salim Somer, “Kaymakamların Yol Yapımı ve Bakımındaki Roller”, *Karayolları Bülteni*, 9/99 (Ocak 1959), 15-16. (Dahiliye Vekaleti tarafından açılan kaymakam kursunda 25 Kasım 1958 tarihinde Y. Mühendis Salim Somer tarafından verilen konferanstır.)

<sup>836</sup> Somer, “Kaymakamların Yol Yapımı ve Bakımındaki Roller”, 16-19.

<sup>837</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 811.

<sup>838</sup> *Zafer*, 03 Ekim 1958.

verilen paraların denetlemeden yoksun bir şekilde israf olduğu ve köy yolları için verilen tahsisatın düzgün kullanılmadığı yolunda ciddi eleştiride bulunulmuştur.<sup>839</sup> Keza Yakup Kadri Karaosmanoğlu,<sup>840</sup> komisyondaki konuşma süresine getirilen 2 dakikalık kısıtlamaya değinerek, iktidarın kendini en kuvvetli ve başarılı hissettiği karayolları konusunda bile birçok eleştiri yöneltildiğini vurgulamıştır.<sup>841</sup> Hatta Hilmi Çeltikçioğlu'nun il ve köy yolları için vilayetlere gönderilen ödeneklere ilişkin sorusu sonrası DP Meclis grubunda cereyan eden görüşmeler mevcut durumun itirafı niteliğindedir. Kaldı ki, DP Milletvekili Servet Sezgin'e göre, köylü, DP iktidarını her şeyden önce köy yolu ile tanımaktadır.<sup>842</sup>

DP Meclis grubunda konuşuyor olmaktan dolayı: *"kendi içimizde olduğumuz için ifadede bir mahzur görmediğini"* söyleyerek konuşmaya başlayan Nafia Vekili Tevfik İleri, il ve köy yollarına dair adeta itiraf gibi gerçekleri peşi sıra açıklamıştır. İleri, Zonguldak'ı örnek vermek suretiyle, verilen paraların sarf edilmediğini belirtmiştir. Üstelik bazı müteahhitlere ihale edilen yollar yapılmamış, sadece bazı dosyalar tanzim edilmiştir. Ona göre, vilayet yol yapamaz, çünkü yol yapmak bir sanattır. İl ve köy yardım paralarının ancak KGM'ye aktarılmasıyla yerinde sarf edilebilmesi mümkündür. Sivas, Yozgat ve Zonguldak'ta sorunlar mevcuttur. Yozgat'a 8 yılda 5 milyon lira verilmiş, buna karşılık bir tek kazası merkeze bağlanmamıştır. Diğer yandan İleri, köy yolları konusunda milletvekilleri tarafından yapılan girdilerin olumsuz etkisinin olduğunu belirtmiştir. Zira valilerin elinde bulunan birkaç kamyonun milletvekilleri aracılığıyla bazı köylere yönlendirilmesi, illerin planlarının aksamasına neden olmuştur. İleri'nin beyanatı, pek çok köyde köy yolu diye bir şeye sahip olunmadığı, tesviyesi yapıldığı halde kimisinin stabilizesinin yapılmadığı, yağmur yağınca tesviyenin gittiği, köylüye karşı mahcup vaziyette olunduğu şeklinde devam etmiştir. Ona göre köy yolları için çok paraya ihtiyaç vardır.<sup>843</sup>

Bakan sonrasında söz alan milletvekillerinin ifadeleri de çok farklı değildir. İzzet Akçal DP'nin köy yollarının kendisine mal ettiğini, 1950-54 devrinde devrin kısa olması sebebiyle

<sup>839</sup> *Ulus*, 19 Ocak 1959.

<sup>840</sup> Yakup Kadri Karaosmanoğlu, 1889'da Kahire'de doğmuştur. İlköğrenimine Manisa'da başlamış, 1903 yılında İzmir İdadisine girmiştir. Babasının ölümünden sonra annesiyle birlikte Mısır'a dönmüş, öğrenimini İskenderiye'de bir Fransız okulunda tamamlamıştır. 1908'de İstanbul Hukuk Mektebine başlasa da bitirememiş ve 1909'da Fecr-i Ati Topluluğu'na katılmıştır. Mütareke yıllarında İkdam gazetesinde Kurtuluş Savaşı'nı desteklemiştir. 1921'de Ankara'ya gitmiş, 1923 yılında Mardin, 1931'de ise Manisa milletvekili seçilmiştir. Aynı zamanda gazete ve roman yazarcılığına da devam ederken, 1932'de Kadro dergisinin kurucularından birisi olmuştur. Savunduğu bazı görüşler nedeniyle Kadro dergisi 1934 yılında kapanmıştır. Tiran Elçiliğine atanmış, müteakiben; 1935'te Prag, 1939'da La Haye, 1942'de Bern, 1949'da Tahran ve 1951'de yeniden Bern Elçiliklerine atanmıştır. 27 Mayıs 1960'tan sonra Kurucu Meclis üyeliğine seçilmiştir. Son siyasi görevi ise 1961-1965 yılları arasında yaptığı Manisa milletvekilliği olmuştur, 13 Aralık 1971 yılında Ankara'da hayatını kaybetmiştir. *Türk ve Dünya Ünlüleri Ansiklopedisi*, 3147-3148.

<sup>841</sup> Yakup Kadri Karaosmanoğlu, "2 Dakikalık Söz Hakkı", *Ulus*, 20 Ocak 1959, 1-5.

<sup>842</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt*, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 15-29.

<sup>843</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt*, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 41-49.



yapılmadığını, 1954-1957 döneminde de yapılmadığını, üçüncü devrede mutlaka yapılmasının gerekli olduğunu belirtmiştir.<sup>844</sup> Farklı bir noktaya dikkat çeken Süleyman Kuranel,<sup>845</sup> DP'nin köylü kitlesine dayandığını, belediye seçim yılı olan 1959 yılında yol bakımından hiç iş yapılmamasının seçimleri olumsuz etkileyeceğini söylemiştir.<sup>846</sup> Tekrar söz alan Servet Zengin, DP'yi köylüye sevdiren ve bir şekilde oy verdiren en önemli hizmetlerin başında köy yollarının geldiğini söylemiştir. Ancak 1959 yılında köy yolları konusunda geriye bir gidiş gördüğünü belirtmiştir. Devamında köylünün DP ile CHP'yi kıyaslarken yol ve içme suyu bakımında karşılaştırdığını ifade etmiştir.<sup>847</sup>

Hakikaten bahsedilen gelişmeler sonrasında köy yollarına ayrı bir ilginin ortaya çıktığı rahatlıkla gözlemlenmektedir. Mesela “*Köy Yolları Seferberliği*” başlığı ile verilen bir haberde Beypazarı, Nallıhan, Kızılcahamam, Ayaş, Polatlı, Elmadağ, Bala ve Haymana'da devam eden köy yolu çalışmalarının tüm hızıyla devam ettiği aktarılmıştır. Habere göre Başvekil Menderes, Yenimahalle-İvedik-Yuva-Karataş yollarını gezmiştir. Menderes'in farklı kategorideki yolları görmesine rağmen haberdeki köy vurgusu ilgi çekicidir.<sup>848</sup> Benzer durum burada da söz konusudur. Menderes, Ankara civarındaki yol inşa faaliyetlerini incelemiş, faaliyetin aynı şekilde devlet, il ve köy yollarının tümünü kapsamasına karşın haber “*Başvekil Menderes'in Köy Yollarında Tetkiki*” başlığı ile verilmiştir.<sup>849</sup> Gazetenin üzerinde durulması gereken yaklaşımı bu dönemde köy yollarına verilen önemin bir göstergesi olarak görülmelidir.

Nitekim 1960 yılı bütçesinde köy yolları ve içme suları mevzuuna son derece önem verilmiştir.<sup>850</sup> KGM'nin 1960 yılına ilişkin bütçe kanun tasarının gerekçesinde köy yollarının kısa sürede tamamlanabilmesi için köy yolları inşa programlarının hazırlığında illerle sıkı iş birliği yapıldığı belirtilmiştir. Aynı zamanda ihtiyaçlara göre yol makinelerinin sağlanması ve dağıtılması, ayrıca bunları kullanacak teknik personelin yetiştirilmesine dair illere yardım edildiği kaydedilmiştir.<sup>851</sup> Bahsedilen çabalara rağmen eleştiriler devam etmiştir. CHP Milletvekili Vedat Mengi'ye göre il yolları gösteriş kaygısı ile gelişi güzel yapılmaktadır.

<sup>844</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 54-55.

<sup>845</sup> Süleyman Kuranel, 1911'de Gaziantep'te doğmuştur. İstanbul Güzel Sanatlar Fakültesi Yüksek Mimari Bölümünü bitirmiştir. Serbest Mimar, Gaziantep Belediyesi Fen İşleri Müdürü, Gaziantep Yapı ve Yol Limitet Şirketi Müdürü, Gaziantep Şehir Meclisi Üyesi, IX., X. ve XI. Dönem Gaziantep Milletvekili, IX. ve X. Dönem Bayındırlık Komisyonu Başkanı olarak görev yapmıştır. 04.01.1987' de hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 562.

<sup>846</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 02 Nisan 1959, MF:1261, Toplantı:263, s. 14.

<sup>847</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 02 Nisan 1959, MF:1261, Toplantı:263, s. 30-32.

<sup>848</sup> *Zafer*, 30 Ağustos 1959.

<sup>849</sup> *Zafer*, 01 Eylül 1959.

<sup>850</sup> *Zafer*, 17 Ocak 1960.

<sup>851</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 50 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/416), s. 14.

Niğde-Bor arasındaki asfalt yolu örnek veren Mengi, bu yolun işletmeye açılmasından çok kısa bir süre ondüleli bir hale geldiğini açıklamıştır.<sup>852</sup>

Buraya kadar il ve köy yolları konusunda DP Hükümetlerinin 1950'den itibaren takip ettiği politikalar ile buna dair eleştiri ve değerlendirmeler mercek altına alınmıştır. Genel bir kıymetlendirme yapıldığında bu işlerin nispeten daha iyi iş çıkaran KGM'ye devri noktasında önemli bir talebin varlığından söz edilmelidir. Aslında bu talebin DP'nin iktidara geldiği ilk andan itibaren gündeme geldiği saptanmıştır. Duruma dair bir anısını aktaran Vecdi Diker, KGM'ye köy yolları için de para verilmek istendiğini belirtmiş, söz konusu 20 milyon lirayı kabul etmemeyi teklif etmiştir. Diker'e göre plan ve program olmadan bu paranın verimli bir şekilde kullanılması mümkün olmadığı gibi politik tesirler nedeniyle israf olması işten bile değildir. Ancak daha sonra paranın Bayındırlık Bakanlığı'nda kalması ve KGM kontrolünde harcanması formülüyle köy yollarına dair işler yavaş yavaş başlamıştır.<sup>853</sup>

Diğer yandan 2. Menderes Hükümet programında, karayollarının yeterli hale getirilmesi bir mecburiyet olarak görülmüşken, köy yollarının ayrı bir kol olarak değerlendirilmesi ve tüm yol şebekesi ile uyumlu bir şekilde ele alınması esası benimsenmiştir.<sup>854</sup> Bununla birlikte birçok milletvekilinin bu yönde görüşleri olmuştur. DP Milletvekili Talât Vasfî Öz doğrudan olmasa bile köy yollarının da genel bütçeye dahil edilmesini talep etmiş, keza CHP Milletvekili Ferit Melen de köy yollarının devlet veya il bütçesi ile yapılmasını belirtmiştir.<sup>855</sup> Söz konusu dönemde kaleme alınan bir makalede, il yolları hususundaki çalışmaların daha verimli olabilmesinin, bunların kısa süre içerisinde KGM'ye devrine bağlı olduğu ileri sürülmüştür.<sup>856</sup> Sonraki yıllarda yine milletvekillerce konu gündeme getirilmiştir. CHP Milletvekili Feridun Fikri Düşünsel köy yollarının disiplin altına alınmasını, bahsedilen işlerin bütünüyle mahallî nafia teşkilâtına bırakılmasının doğru olmadığını, zira zaten başarısız olduğunu açıklamıştır. Ona göre köy yollarının Devlet tarafından ele alınması uygun uygun olacaktır.<sup>857</sup> Benzer şekilde DP milletvekili Süleyman Kuranel de köy yollarının bir uzmanlık işi olduğunu vurgulamış, bunların yapım ve bakım işlerinin KGM'ye devredilmesine taraftar olduğunu söylemiştir.<sup>858</sup> DP Milletvekili Sabri Erduman, devlet yollarının iyi olduğunu, buna karşın il yolları içinse aynı şeyin söylenemeyeceğini belirtmiş, bu nedenle yol davasının bütünüyle KGM'ye devredilmesinin önemli olduğunu söylemiştir.<sup>859</sup>

<sup>852</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 686.

<sup>853</sup> Çavuşoğlu, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün*, 77.

<sup>854</sup> Neziroğlu, Yılmaz, *Hükümetler-Programları*, Cilt II, 926.

<sup>855</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1090-1091.

<sup>856</sup> Rıfkı Danışman, "953 Vilayet ve Köy Yolları Faaliyeti", *Zafer*, 10 Haziran 1953, 2.

<sup>857</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 913.

<sup>858</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 660-661.

<sup>859</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45, s. 892.

Benzer şekilde TBMM Bütçe Encümeni'nde yapılan görüşmelerde, milletvekillerce köy yollarının KGM'ye bağlanması yönünde fikirler dile getirilmiştir.<sup>860</sup> Öte yandan CHP Ordu Milletvekili Atıf Topaloğlu, hükümetin takip ettiği köy yolları sisteminden davacı olduğunu söyledikten sonra KGM'nin köy yolları konusunda yeni bir zihniyetle hareket etmesi gerektiğini ifade etmiştir.<sup>861</sup>

İl ve köy yollarının KGM'ye devri konusu aynı zamanda bütçe kanun gerekçelerine yansımıştır. Nafia müdürlüklerince temin edilen makinelerin işletme ve bakımlarında randıman bulunmaması gerekçesiyle il yollarının KGM'ye devrinin uygun olacağı kaydedilmiştir.<sup>862</sup> Bununla birlikte rapora göre, bu işin aşamalı bir şekilde olması gerekmektedir. Yoksa KGM'nin çalışmasında aksamalar meydana gelmesi kaçınılmazdır. Öte yandan köy yollarının mahallî idarelerce yürütülmesi ve yardımlarla desteklenmesi mantıklı görülmüştür.<sup>863</sup> Özellikle 1956'dan itibaren raporlarda köy ve il yolları artık birbirinden farklı olarak ele alınmaya başlanmıştır.

Süreç ilerlediği ve görüşler açıldığı halde il yollarının KGM'ye devri noktasında bir düzenleme yapılmamış, mevcut nizamın gözden geçirilerek ıslah edilmesinin vaktinin geldiği raporlanmıştır. Hatta KGM'nin bir çalışma yaparak ilgili makamlara tekliflerini iletmesi bile istenmiştir.<sup>864</sup> Ayrıca KGM'nin il ve köy yollarındaki fiili hizmetlerinin sınırlı kaldığı kabul edilmiş, KGM'nin daha fazla yardım etmesinin son yıllarda TBMM tarafından arzu edilen bir durum olduğu vurgulanmıştır. İl yollarının KGM tarafından yapılmasının zaruri görüldüğü kaydedilmiştir.<sup>865</sup> 1960 yılında il yolları yapım işlerinin daha hızlı bir şekilde KGM'ye devredilmesinin millî servetin boşa gitmemesi için çok önemli olduğu açıklanmıştır. Bununla birlikte il yollarının o dönem itibarıyla halen vilâyetlerin sorumluluğunda olduğu belirtilmiş, ele alınmayan yolların KGM tarafından inşa edildiği ve bu yolların miktarlarının her yıl arttığı ilave edilmiştir.<sup>866</sup>

Talepler bahsedilen doğrultuda seyrederken konunun takipçisi olan Bayındırlık Bakanları ile KGM yöneticilerinin ne düşündüğü de belirtilmelidir. Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu devlet yolları ile il yollarının birleştirilmesi noktasındaki düşüncelere katıldığını

---

<sup>860</sup> *Zafer*, 17 Ocak 1959.

<sup>861</sup> *Ulus*, 18 Ocak 1959.

<sup>862</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45'e ekli 65 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/363), s. 15.

<sup>863</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45'e ekli 65 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/363), s. 20-21.

<sup>864</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47'ye ekli 38 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/28), s. 20.

<sup>865</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 48 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/269), s. 12-13.

<sup>866</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 50 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/416), s. 13-14.

açıklamıştır. Ancak Bakan'a göre tüm il yollarının aynı anda sisteme dahil edilmesi 1955 yılı itibariyle KGM teşkilatının kaldırabileceği bir yük değildir. Hatta il yollarını illerden alıp KGM'ye vermek, düzgün işleyen devlet yolları sisteminin bozulmasına da neden olabilir. Zira halihazırda KGM, elindeki makinelerle bazı devlet yollarını dahi bakım altında bulunduramamaktadır. Ancak yine de yapımı tamamlanmış il yollarının bakımlarının imkanlar nispetinde KGM'ce yapılması düşünülmektedir.<sup>867</sup> Zeytinoğlu'na göre köy yolları mevzuunda bambaşka bir yaklaşım sergilenmesi gerekmektedir. Hükümet, il yollarının da devlet karayolları ile birlikte ele alınması, diğer yandan köy yolları için ayrı bir mekanizmanın oluşturulması konusunda çalışmaktadır.<sup>868</sup>

KGM'nin 1958 yılı bütçe kanun tasarısının TBMM Bütçe Komisyon'undaki görüşmelerde konuşan Karayolları Genel Müdür Orhan Mersinli, 12 bin km'lik il yollarının bakımının illerden devralınmasına ilişkin beş yıllık bir program yapıldığını, o tarihte halihazırda 5.246 km'lik il yolun KGM tarafından bakıma alındığını aktarmıştır.<sup>869</sup> DP'nin diğer bir Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri'ye göre KGM'ye kaydırılması planlanan işler; kaza ve nahiye yolları ile bunların üzerindeki köprülerin yapımı ve bakımındır. Yoksa 150-200 bin km uzunluğundaki köy yolları değildir. KGM'nin köy yollarını yapabilecek teşkilatı olmadığı gibi, bunun için ayrı bir teşkilata ihtiyaç vardır.<sup>870</sup> Vilayet yollarının KGM'ce devralınmasının gerekli olduğunu belirten İleri, bu işlerin aynı zamanda bir program dahilinde yapılmasının faydalı olacağını açıklamış ve 1958'den beri vilayet yollarının KGM bünyesine alınması için çalıştığını açıklamıştır.<sup>871</sup>

Tüm istek ve çalışmalara rağmen DP döneminde il yollarının KGM'ye devri mümkün olmamış, 1950-1965 yılları arasında il yollarının yapım, onarım ve bakım faaliyetlerinin bir kısmı KGM tarafından, bir kısmı ise il özel idaresince KGM bütçesinden ayrılan ödeneklerle yürütülmüştür.<sup>872</sup> İl yolları ancak Bakanlar Kurulu'nun 16 Temmuz 1964 gün ve 6/3349 sayılı kararı ile KGM'ye devredilebilmiştir.<sup>873</sup> Diğer taraftan köy yolları KGM'ye devredilmemiş, 1965 yılında bile köy yolları konusunda Karayolları teşkilatından faydalanılmasının gerekli olduğuna ilişkin görüş sunulmuştur.<sup>874</sup> Netice olarak köy yollarının yapım ve bakım işlerinin Köy Kanunu hükümlerine uygun olarak yürütülmesine devam edilmiş, daha sonra Köy İşleri

<sup>867</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 673-674.

<sup>868</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 689.

<sup>869</sup> Zafer, 19 Ocak 1958.

<sup>870</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 40-41.

<sup>871</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 02 Nisan 1959, MF:1261, Toplantı:263, s. 43-44.

<sup>872</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 241.

<sup>873</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü, 166.

<sup>874</sup> Vecdi Diker, "Yol Davamıza Kısa Bir Bakış", Türkiye Mühendislik Haberleri, 127 (Ekim 1965), 13.

Bakanlığı'na bağlı olarak teşkil edilen Yol, Su ve Elektrik Genel Müdürlüğünce ele alınması kararlaştırılmıştır.<sup>875</sup>

DP iktidarı, il ve köy yollarını sistemli bir şekilde ele almayı başaramamıştır. Kaldı ki, çoğunlukla bu işler için tahsis edilen ödenekler, mevzua verilen önemin göstergesi olarak arz edilmiştir. DP döneminde “*il ve köy yolları yapımı ve yapımına yardım*” adı altında tahsis edilen ödeneklerin KGM bütçesi içerisindeki payları önceki bölümde yer alan **Grafik 9**'da gösterilmiştir. Bununla birlikte tahsis edilen ödeneklerin yıllara göre değişkenlik gösterdiği ve dalgalı bir seyir takip ettiği ifade edilmelidir. İlave olarak, il ve köy yolları için ayrılan tahsisatın arttığı yıllarda diğer yapım işlerinin paylarının azaldığı da söylenmelidir.

Bütçe görüşmelerinde il ve köy yollarına yardım amacıyla tahsis edilen ödeneklerin artırılması noktasında birçok önerge verilmiştir. Bazı yıllarda ek ödenekler de tahsis edilmiş,<sup>876</sup> hatta bu nedenle tartışmalar meydana gelmiştir. Söz gelişi, 1957 yılında il ve köy yolları için tahsis edilen 75 milyon lira tutarındaki ek ödenek, CHP Milletvekili Sırrı Atalay tarafından seçim masrafı olduğu gerekçesiyle eleştirilmiştir. Maliye Bakanı Hasan Polatkan'ın cevap verdiği Atalay'a göre, seçim öncesinde bu paranın tahsisi doğru değildir.<sup>877</sup> Bahsedilen tahsisatın 37 milyon lirası il ve köy yolları yapımı ve yapımına yardım amacıyla geri kalan bölümü ise makine ve araç satın alınması, yapım, onarım, makine ve araç onarımı konularına tahsis edilmiştir.<sup>878</sup> 37 milyon liranın 30.810.000 lirasının ise vilayetlerin nüfus, yüz ölçümü, il yolları ihtiyacı, köy sayısı, köy yolları ihtiyacı, arazi arızası faktörleri, illerin çalışma programındaki ihtiyaçları, yolların iktisadi önemi, başlanmış yolların tamamlanması, mevcut yolların bakım ihtiyacı, illerin gerekli gördüğü makinelerin satın alınması vs. gibi birçok etken göz önünde tutulmak kaydıyla dağıtılması karara bağlanmıştır.<sup>879</sup>

İl ve köy yolları yapımına yardım maksadıyla yapılan tahsisatın yetersizliği özellikle 1959 yılında ciddi rahatsızlık yaratmış, DP Meclis grubunda bu konu 4 oturumda görüşülmüştür. İşte sözü edilen gelişmelerin de etkisiyle KGM'nin 1960 yılı bütçesinde, 1959 yılında 70 milyon lira olan tahsisat 300 milyon lira daha artırılarak 370 milyon liraya çıkarılmış, bu konu bizzat Malîye Vekili Hasan Polatkan tarafından da vurgulanmıştır.<sup>880</sup> Yine bütçe görüşmelerinde Demokrat Parti adına konuşan Himmet Ölçmen, 370 milyon lira

<sup>875</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 91; Yol, Su ve Elektrik Genel Müdürlüğü 1 Temmuz 1965'te kurulmuştur. Abuzer Pınar, H.Hakan Yılmaz, H.Emre Koyuncu, *Köy Hizmetlerinin Yerelleştirilmesi*, TEPAV, 2008, 12.

<sup>876</sup> Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri bunlar açıklamıştır. DPMG *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt*, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 36-37.

<sup>877</sup> *Zafer*, 10 Eylül 1957.

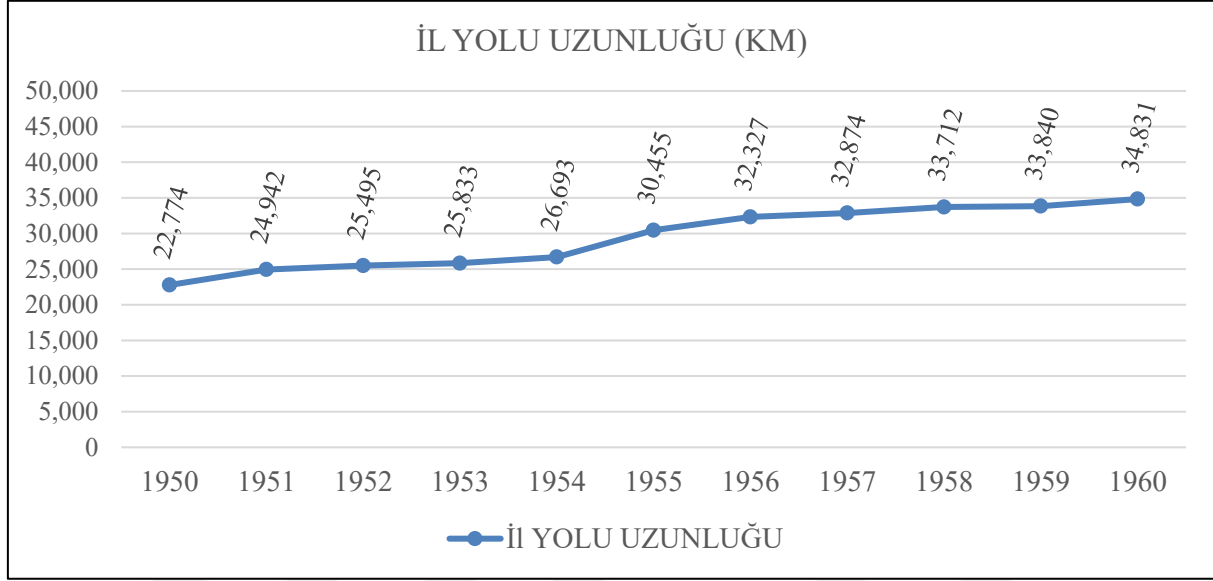
<sup>878</sup> 09 Eylül 1957 tarih ve 7039 sayılı Karayolları Umum Müdürlüğü 1957 Yılı Bütçe Kanununa Bağlı Cetvellerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, Cilt 39, 1202.

<sup>879</sup> *BCA* Fon: 30-18-1-2, Kutu: 147, Gömlek: 48, Sıra: 16.

<sup>880</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41, s. 31.

tahsis edilmesini, bir köy yolu kalkınması ve seferberliği olarak nitelemiştir.<sup>881</sup> Keza bu konu Nafia Vekili Tevfik İleri tarafından her fırsatta vurgulanmıştır.<sup>882</sup>

Ödeneklerin dışında, bilhassa iktidar mensupları tarafından çokça kullanılan argüman, yapılan il yollarının uzunluğu olmuştur. Üstelik her ortamda, yapılan çalışmaların iyiliği ve niteliği, sayılar üzerinden anlatılmaya çalışılmıştır. Bu nedenle DP döneminde il yollarına dair nicel verilerin derli toplu bir şekilde gösterilmesinin faydalı olacağı değerlendirilerek, yıl yıl il yolu uzunlukları **Grafik 14**'te yansıtılmıştır.<sup>883</sup>



Grafik 14 1950-1960 Dönemi İl Yolu Uzunluğu

İl yollarının, devlet yollarına kıyasla daha fazla genişlediği müşahade edilmekle birlikte, yol yapımında makine faktörünün vurgulandığı 1955 yılında bir sıçrama yaşandığı fark edilmektedir.

### 1.6. Karayollarına İlişkin Nicel Değerlendirme

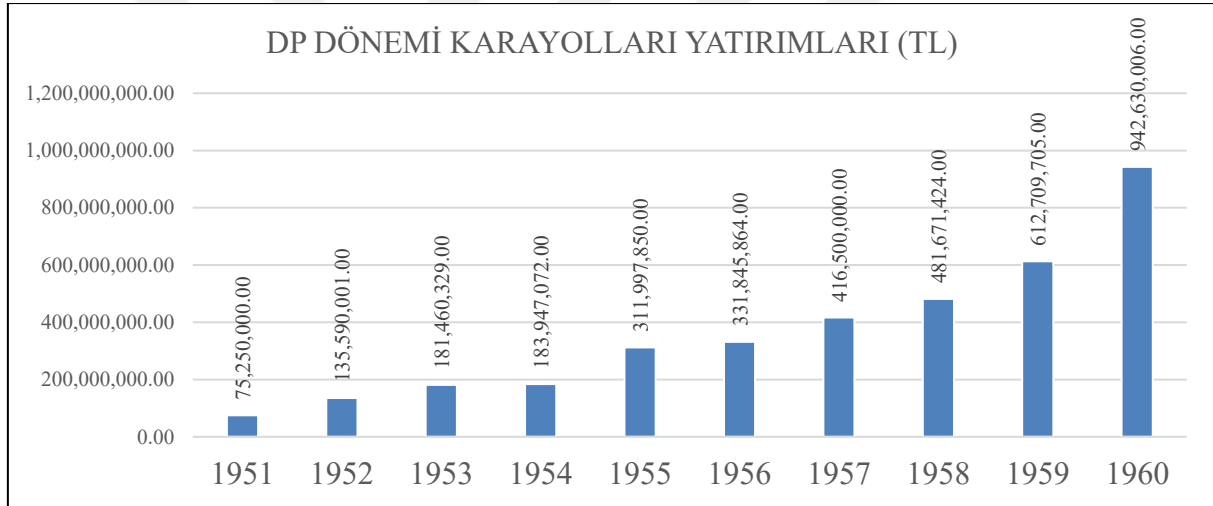
Buraya kadar DP iktidarının karayollarına ilişkin takip ettiği politikayı ortaya koyabilmek adına birçok farklı alanda kantitatif değerlendirmeyi içeren tablo ve grafiklerden yardım alınmıştır. Geline aşamada incelenen dönemde karayollarına tahsis edilen yatırım ödeneklerinin de nicel verilere dayanarak gözler önüne serilmesi amaçlanmıştır. Öncelikle karayolları için başlangıçta bütçelerle ayrılan ödenekler ve sonrasındaki sarfiyat durumları, bütçe kanunları ve kesin hesap kanunları temel alınmak suretiyle araştırılmıştır. Bu çerçevede karayollarının yatırım bütçelerini içeren Tablo 4, toplam bayındırlık yatırımlarını gösteren Tablo 20, kesin hesap kanunlarına göre sarfiyatlara dair Tablo 8 ve il ve köy yolları için

<sup>881</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 680.

<sup>882</sup> Zafer, 05 Nisan 1960.

<sup>883</sup> Tablo 28'e dayanarak hazırlanmıştır.

ayrılan ödeneklerin listelendiği Tablo 13 bir arada değerlendirilmiştir. Yapılan hesaplama sonucunda, il ve köy yolları için ilave tahsisatın yapıldığı 1952, 1953, 1956, 1957 ve 1959 yıllarında sarfiyatların, başlangıç tahsisatlarının %1,7 ile %24 üzerinde gerçekleştiği tespit edilmiştir. Yine ilave tahsisatın yapıldığı 1958 yılında ise sarfiyatın yaklaşık olarak başlangıç ödeneği seviyesinde seyrettiği saptanmıştır. Buna karşın ilave tahsisat yapılmayan 1954 ve 1955 yıllarında ise sarfiyatlar, başlangıç tahsisatların sırasıyla %5,5 ve %6,8 altında kalmıştır. Diğer taraftan 27 Mayıs askeri müdahalesi nedeniyle DP iktidarınca tam olarak uygulanamayan 1960 yılı bütçesine ilişkin sarfiyat ise başlangıç tahsisatının yaklaşık %20 altında gerçekleşmiştir. Bundan sonra hazırlanan grafiklerde bütçelerdeki başlangıç tahsisatı esas alınmıştır. Dolayısıyla yukarıdaki açıklamaların grafikleri okurken akılda bulundurulması doğru bir değerlendirme yapılabilmesi için elzemdir. DP döneminde karayollarına dair 1951-1960 yılları yatırımlarının nominal değerlerinin gösterildiği **Grafik 15'e** bakıldığında sürekli bir artış göze çarpmaktadır.<sup>884</sup>

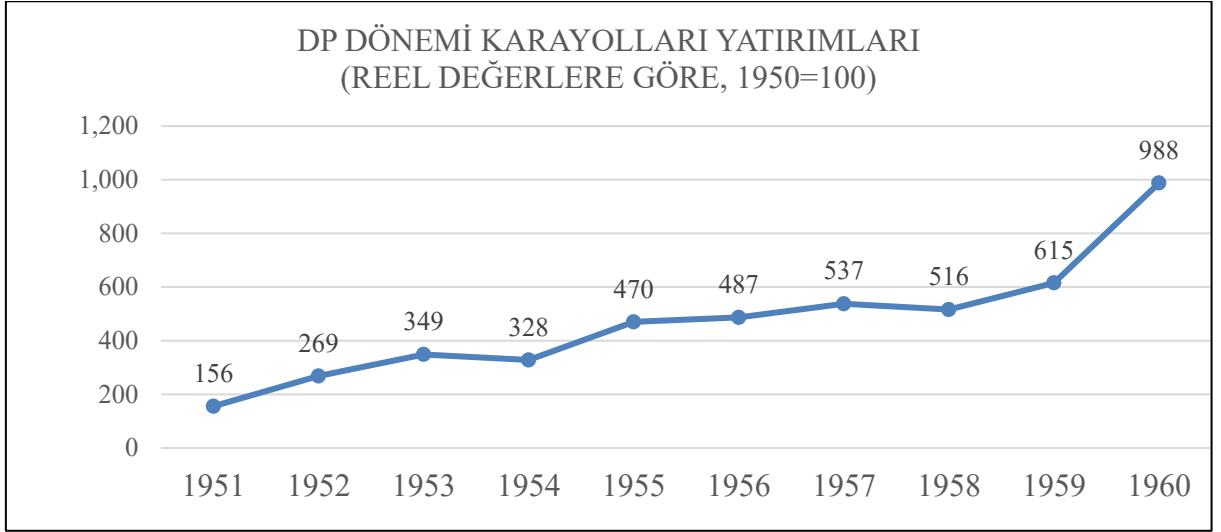


Grafik 15 1951-1960 Dönemi Karayolları Yatırımları

Bununla birlikte fiyat artışlarının hesaba katılması sonrasında ulaşılan reel değerlere göre durumun nasıl değiştiğine bakma ihtiyacı hissedilmiştir. Bahsedilen gaye ile oluşturulan **Grafik 16'da** DP'in iktidara gelişi öncesindeki son bütçe olan 1950 yılı karayolları bütçesi 100 kabul edilmek suretiyle ve aynı zamanda öncesiyile reel olarak bir kıyaslama imkânı da sağlanmıştır.<sup>885</sup>

<sup>884</sup> Grafiğin hazırlanmasında Tablo 20'de yer alan veriler esas alınmıştır.

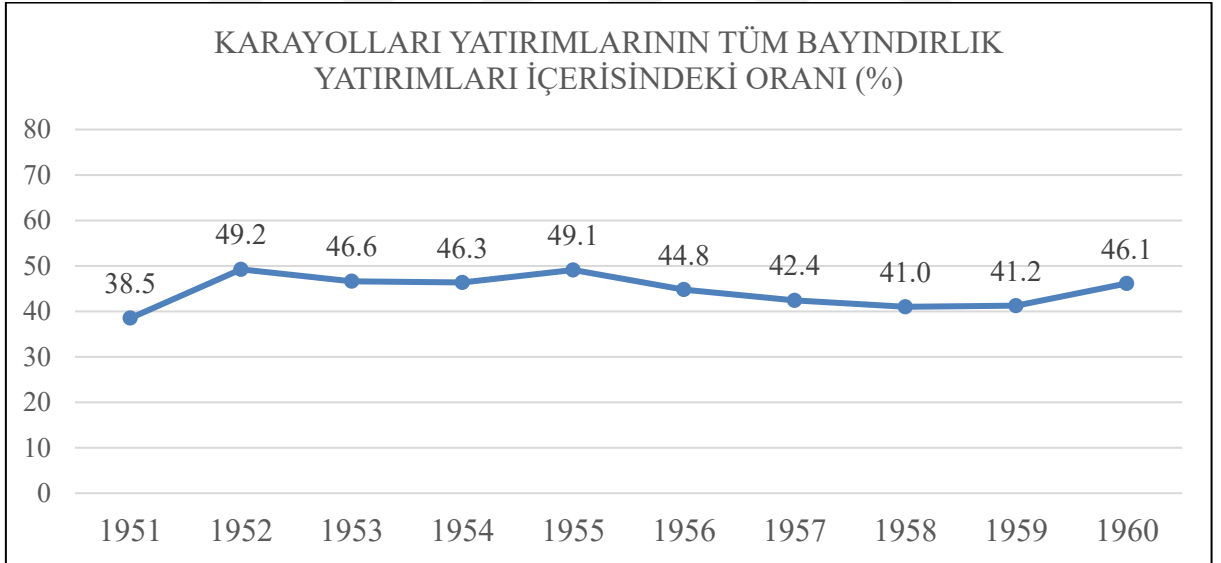
<sup>885</sup> Grafik, Tablo 20 ve Tablo 24'te yer alan verilerin, Tablo 10'daki tüketici fiyat endekslerine göre fiyat artışlarından arındırıldıktan sonra 1950 bütçesi karayolları yatırım değeri 100 kabul edilmek suretiyle hesaplanarak hazırlanmıştır.



Grafik 16 1951-1960 Dönemi Karayolları Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100)

Veriler incelendiğinde 1954 ve 1958 yılları hariç olmak kaydıyla reel fiyatlara göre de karayolları yatırımlarının arttığı fark edilmektedir.

Karayollarının tüm bayındırlık yatırımları içerisinde aldığı pay da ayrı bir merak konusudur. Bu nedenle karayollarının tüm bayındırlık yatırımları içerisindeki oranını gösteren **Grafik 17**'ye bakıldığında soru işaretlerinin bir kısmının yok edilmesi mümkündür.<sup>886</sup>



Grafik 17 1951-1960 Dönemi Karayolları Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı

Tahsisat ve sarfiyat kıyaslaması da göz önünde bulundurulduğunda, başlangıçta karayollarının payının arttığı, 1955'e kadar çok değişmediği, sonrasında ise payın azalmaya başladığı görülmektedir. Aslında bu bir anlamda yaşanan döviz sıkıntısına bağlı olarak yol

<sup>886</sup> Grafik, Tablo 20'de yer alan veriler esas alınmak suretiyle karayolları yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.

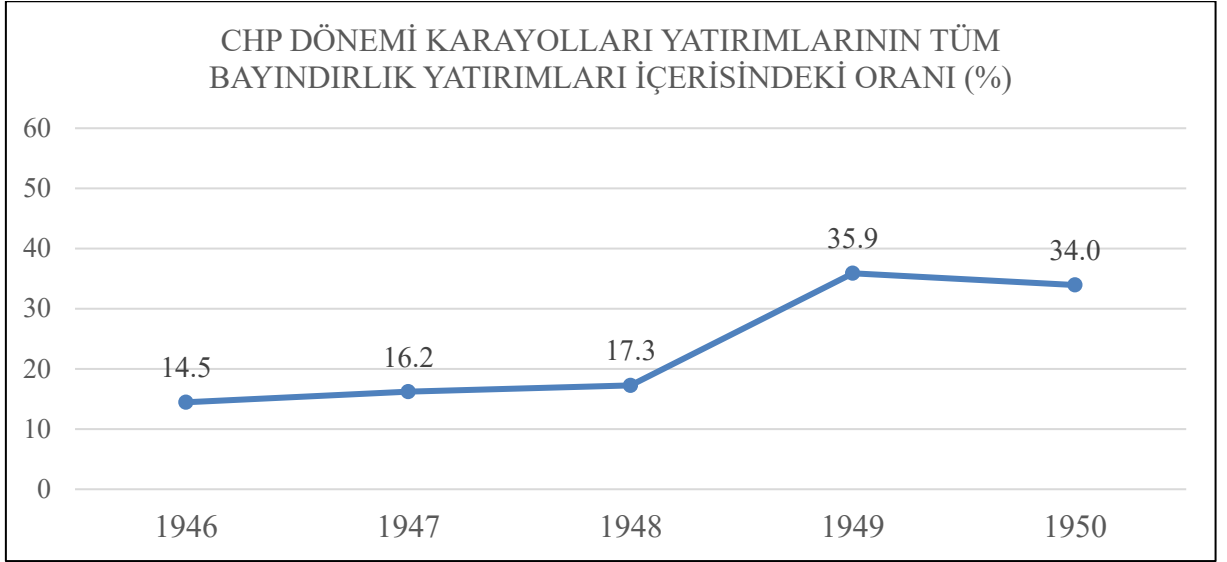


makinelerinin temini ve yedek parçaların yeterince sağlanamaması olgusunu dolaylı olarak teyit etmektedir. Zira yol yapım ve bakımında ihtiyaç duyulan miktarda makine bulunamadığında iş hacminin, dolayısıyla yatırımların görece olarak azalması kaçınılmazdır.

Son olarak CHP ve DP döneminde bütçelere göre tahsis edilen karayolu yatırımları karşılaştırılmıştır. Keza ele alınan dönemde de bu kıyaslamalar çok yapılmış ve gerçekte durumun nasıl olduğuna ilişkin soru işaretleri oluşmuştur. Ancak bu noktada söz konusu mukayesenin nasıl yapılacağı hususunu biraz tartışmak gerekli olabilir. Zira bahsedilen mukayeselerde DP mensupları çoğunlukla nominal değerler üzerinden bir karşılaştırmayı tercih etmişken, bazıları ise biraz daha hassas yaklaşımla reel değerleri baz almıştır. Buna karşın CHP mensuplarının büyük bölümü nominal değerlerle yapılan kıyaslamaları reddederek fiyat pahalılığını gerekçe göstermişler, bazıları ise reel değerler üzerinden konuşmayı yeğlemişlerdir. Ayrıca CHP'liler, DP döneminde temin edilen dış yardım imkanlarını vurgulamak suretiyle, bu şartlarda gerçekleştirilen yatırımları yetersiz bulmuşlardır. Plan ve programsızlık ise CHP'nin en büyük eleştiri argümanı olmuştur. Diğer yandan tezin neredeyse her bölümünde izah edildiği üzere yatırımlara ilişkin verilerde ciddi tutarsızlıkların bulunduğu, ekonomik sınıflandırmalarda belirli bir standart bulunmadığı ve yıllara göre değişkenlik gösterdiği dikkate alındığında, yapılacak bir kıyaslamanın; karayolları yatırımlarının, bayındırlık yatırımları içerisindeki oranı esas alınmak suretiyle ortaya konulmasının en makul yol olacağı değerlendirilmiştir. Üstelik bu yapılırken daha önce açıklandığı üzere CHP dönemi için 1946-1950 dönemi hesaba katılırken, DP için 1951-1960 döneminin esas alınması ve bahsedilen döneme ait yıllık ortalamaların karşılaştırılmasının mantıklı olacağı kanaatine varılmıştır. Bu yaklaşımla düzenlenen **Grafik 18**, CHP dönemini yansıtmaktadır.<sup>887</sup>

---

<sup>887</sup> Grafik, Tablo 24'te yer alan veriler esas alınmak suretiyle karayolları yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.



**Grafik 18 1946-1950 Dönemi Karayolları Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları  
İçerisindeki Oranı**

**Grafik-18'e** bakıldığında karayolları yatırımları payının CHP döneminde artış trendine girdiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte CHP döneminde bu oranın ortalama %23,6 seviyesinde bulunmasına mukabil, DP döneminde bu değerin %44,5'e yükseldiği tespit edilmiştir. Dolayısıyla DP döneminde, tüm bayındırlık yatırımları hesaba katıldığında, karayollarına CHP dönemine göre daha fazla pay ayrıldığı ortaya çıkmaktadır. Ayrıca **Grafik 16**'ya göre reel olarak da DP iktidarının karayolları için daha fazla ödenek tahsis ettiği görülmektedir. Kantitatif değerlendirmeler ışığında ulaşılan sonuç, DP döneminde, CHP dönemine kıyasla, bayındırlık politikaları çerçevesinde karayollarına ilişkin yapılan yatırımlarının arttığına ve bu sektörün daha da genişlediğine işaret etmektedir.

## II. BÖLÜM

### DP DÖNEMİ SU İŞLERİ

#### 2.1. Cumhuriyet Döneminde Su İşleri

Osmanlı Dönemi'nde su işlerine dair kapsamlı çalışmalar yürütüldüğünü söylemek mümkün değildir. Büyük ölçüde siyasi güdülere dayanan yaklaşımlarla çoğunluğu son dönemde gerçekleştirilen girişimlerin önemli bir kısmı da Anadolu coğrafyası dışında kalmıştır.<sup>888</sup>

Konya sulama şebekesi Anadolu'da kalan ender işlerden birisi olarak göze çarpmaktadır ki bunun da Anadolu-Bağdat Demiryolu projesi çerçevesinde Alman çıkarları ile ilişkili olduğu belirtilmelidir.<sup>889</sup>

Su işlerinin sistematik olarak ele alınması yolundaki gayretler Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ile birlikte ortaya çıkmıştır. İlk etapta İcra Vekilleri Heyeti'nin 22 Temmuz 1923 tarihli kararıyla “*Su İdarelerinin Taksimat, Teşkilat ve Vezaifi Hakkında Talimatname*” yürürlüğe konmuş ve Türkiye 12 daireye bölünmüştür.<sup>890</sup> Bu çerçevede 1923-1929 yılları arasında birçok dere ıslahı, bataklık kurutma ve sulama işi ele alınmış ancak rasat, harita

<sup>888</sup> İşkodra'nın Boyana ve Drina Nehirleri, Irak seddeleri, Yemen Hicaz su yolları bunun örnekleridir. *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933 (5-İmtiyazlı Nafia Şirketleri, 6-Sular, 7-Ankara'nın İçme Suyu, 8-Nafia Bütçesinin Gidişi)*, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat, 1933, 57; Tezel'e göre Konya'da Almanların yaptırdığı sulama projesi haricinde tarımsal verimliliği artıracak sulama alanında herhangi bir yatırım bulunmamakta, 1920'li yılların başında Anadolu tarımında sulamaya dayanan teknik ve altyapı Greko-Romen dönemlerinin bile gerisinde kalan bir manzaraya sahiptir. Yahya S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, Ankara: Yurt Yayınları, 1982, 95; yine bu raporda Cumhuriyet devrine kadar Bağdat demiryolunu beslemek amacıyla meydana getirilmiş olan Konya Ovası sulaması ve bir iki teşebbüsten başka bir sulama faaliyetinin bulunmadığı belirtilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.5.1934, Dönem: 4, C. 22, İçtima: 57'ye ekli 164 s. sayılı, Nafia Vekâleti merkez ve taşra teşkilâtı hakkında 1/979 s. sayılı kanun lâyihası ve Bütçe ve Nafia encümenleri mazbataları, s. 3; benzer şekilde bu kaynakta da Cumhuriyet Dönemi öncesinde Konya Ovası'nın 50 bin hektarlık parçasının sulanması amacıyla inşa edilen tesisler dışında bayındırlık işleri kapsamında su mevzuuna ilişkin çalışmalara yer verilmediği belirtilmiştir. *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*. Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü, 1955, 447; aynı bilgiye bu makalede de yer verilmiştir. Himmet Ölçmen, “Büyük Su Kongresi Münasebetile”, *Zafer*, 22 Ocak 1951, 2.

<sup>889</sup> *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933 (5)*, 57; Konya Ovası'nın sulanması kapsamında inşaat faaliyetleri 10 Teşrinisani 1322'de (23 Kasım 1906) Anadolu-Bağdat Demiryolu İdaresi ile imzalanan sözleşme uyarınca 1323 (1907) yılında başlamış ve 1328 (1912) yılında tamamlanmıştır. Bahse konu sulama müessesesinin işletmesi 1334 (1918) yılına kadar Anadolu-Bağdat Demiryolu İdaresi tarafından gerçekleştirilmiş, söz konusu tarih sonrasında Hükümet tarafından işletilmeye başlanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.05.1927, Devre 2. C. 32, İçtima: 72, s. 553-554. “*Konya Sulama idaresinin bir müessesesi müstakile halline kalbi hakkında (1/1095) s. sayılı kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları*”ndan alınmıştır; tasarının kabulüyle yasalaşan 26 Mayıs 1927 Tarih ve 1053 Sayılı Konya Ovası Sulama İdaresinin Teşkilat ve Vezaifi Hakkında Kanun (*Resmî Ceride*, Sayı: 606, 09 Haziran 1927, s. 2604.) sayesinde idareye bir hususiyet ve istiklal kazandırılmış olmakla hem müessese ve hem de çiftçilerin büyük fayda temin etmesi hedeflenmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.05.1927, Devre 2. C. 32, İçtima: 72, s. 555.

<sup>890</sup> Bu noktada: 1. Halkın kuraklık, su istilaları ve sıtmadan kurtarılması, 2. Ülke nüfus yoğunluğunun yayılması ve üretimin artırılması, 3. Ormanların tahribattan kurtarılması sebepleriyle su işlerine gecikmeksizin başlanması hedeflenmiştir. Oluşturulan programda 4 ana hat tespit edilmiştir: 1. Tuğyanların önlenmesi, 2. Bataklıkların kurutulması ve arazinin sulanması, 3. Su kuvvetinde istifade edilmesi, 4. İç sularda gemi işletilmesi. *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933 (5)*, 58-59.

yokluğu ve teknik eleman azlığı nedeniyle hiçbir iş yapılamamıştır. Sadece bazı mevzular kısmen etüt edilebilmiştir.<sup>891</sup>

Gelişmeler mevcut teşkilat ve koşullarla su işlerinin yürütülemeyeceğini göstermiş, 1929'da çıkarılan 1482 sayılı Kanun'la su işleri için 12 yılda sarf edilmek üzere 100 milyon liralık tahsisat verilmiştir.<sup>892</sup> Hemen akabinde Nafia Umum Müdürlüğüne bağlı tali bir şube ile su işlerinin devam ettirilemeyeceği değerlendirilerek bu işlerden sorumlu belli başlı bir idarenin oluşturulması maksadıyla 01 Eylül 1929'da Sular Umum Müdürlüğü kurulmuştur.<sup>893</sup>

Açıklanan düzenlemelerin yapıldığı dönemde dünya çapında meydana gelen ekonomik buhran nedeniyle su işleri için verilen tahsisat bütçeye konulamamıştır. Özel kanunlar ile tahsis edilen yaklaşık 12 milyon liralık meblağ harcanarak sadece aralarında Bursa Ovası ıslahı, Küçük Menderes ıslahı ve Cellat Gölü'nün kurutulması, Çubuk Barajı inşaatı ile Ankara Ovası sulamasının bulunduğu bazı işlere başlanabilmiştir. 1482 sayılı Kanun'la verilen gelecek yıllara sâri taahhüt yetkisi, yine ekonomik buhran sebebiyle 1932 yılında çıkarılan 2027 sayılı Kanun'la kaldırılmıştır.<sup>894</sup>

Nafia Vekaletinin vazife ve teşkilatına dair 1934 yılında çıkarılan 2443 sayılı Kanun'la “Sular Umum Müdürlüğü” muhafaza edilerek, su işlerine ilişkin rasat ve etütler yapmak, yapılacak işleri programa bağlamak, bu kapsamda su yataklarını düzeltmek ve bataklıkları kurutmak başta olmak üzere bilumum görevler ile vazifelendirilmiştir.<sup>895</sup>

<sup>891</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12. s. 15.

<sup>892</sup> 29 Mayıs 1929 Tarih ve 1482 Sayılı Demiryolları ve Limanlar ile Su İşleri İçin (240,000,000) liralık Tahsisat İtasına ve Bu Miktarı Kadar Taahhüdât İcrasına Dair Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 1206, 03 Haziran 1929, s. 7432.

<sup>893</sup> *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933* (5), 59; 01 Eylül 1929 tarihinde yürürlüğe giren 29 Mayıs 1929 tarih ve 1452 sayılı Devlet Memurları Maaşatının Tevhit ve Teadülüne Dair Kanun'a ekli 2 s. sayılı cetvelde “Sular Umum Müdürlüğü” teşkilatı yer almaktadır. *Kanunlar Dergisi*, C. 7, s. 619.

<sup>894</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12. s. 15; 25 Haziran 1932 Tarih ve 2027 Sayılı Atı Senelere Sâri Taahhüdât İcrasına Dair Olan Kanunlarla Verilmiş Bulunan Salâhiyetlerden Şimdiye Kadar İstimâl Olunmamış Bulunanların Refine Dair Kanun yoluyla aralarında 1482 sayılı Kanun'da olmak üzere gelecek yıllara sâri taahhüdât icrasına dair olan birçok kanunla verilmiş bulunan salâhiyetlerden o döneme kadar kullanılmamış olanlar kaldırılmıştır. *Kanunlar Dergisi*, C. 11, s. 577.

<sup>895</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 13, s. 296; Kanun'un ilgili maddesi şöyledir:

“Madde 10-Sular Umum Müdürlüğü:

Nafia fen mesleğinden yetişmiş bir umum müdürün idaresinde merkezde bir umum müdür muavinile, bir inşaat ve bir de rasat ve istikşaf fen heyetleri ve muamelât müdürlüğünden, taşrada Su Mıntaka Müdürlüklerinden mürekkeptir.

Vazifesi: Sureti Umumiyyede memleket dahilinde bütün suların vaziyet ve tabiatleri hakkında umumî etütler ve rasatlar yapılarak lüzumunda Devlet teşkilâtı dahilinde bulunan diğer rasat merkezlerinden de istifade edilerek alınacak neticelere göre girişilecek su işlerini bir programa bağlamak ve bu program esasları dahilinde sular ve sellerin tahribatından korunulması için su yataklarını düzeltmek veya değiştirmek, bataklıkları kurutarak toprak kazanmak ve su birikintilerine mâni tedbirler almak, fennî şekilde sulama yapmak, büyük suları gemilerin işlemesine müsait hale koymak, mevcut su kuvvetlerinden her hangi bir şekilde istifade etmek, suların mülkiyet hakları ile işletilmeleri, kullanılmaları hususunda hükümler hazırlamak, köy, kasaba ve şehirler için getirilecek içme su tesislerinin proje ve keşiflerinin tetkikile fennî usul ve şartlar dairesinde yapılmalarını murakabe etmek veya mevcut su şebekelerini ihtiyaca göre tanzim etmek, hulâsa: Gerek Devlet, gerek mahallin bütçesile halka ait ve halk kuvvetile yapılması mümkün bilcümle su işlerinin keşif ve projelerini yapmağa yardım

Dönemin Hükümeti tarafından üretimi artırmak maksadıyla kuraklığın ortadan kaldırılması, nehir taşkınlarının önlenmesi ve sulama tesislerinin inşasının önemi anlaşılmıştır. Dahası bataklıkların kurutulması suretiyle bilhassa hastalıkların azaltılarak tarıma elverişli arazinin artırılması hedeflenmiştir. İşte bu doğrultuda gerçekleştirilmesi planlanan su işleri için gerekli tahsisatın sağlanması amacıyla bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>896</sup> Belirtilen maksatla 1937 yılında kabul edilen 3132 sayılı Kanun’la Marmara, Ege ve Karadeniz havzaları ile Adana, Malatya, Konya ve Niğde bölgelerinde bulunan göl, nehir, dere, çay ve kollarında sulama yapılması, bataklıkların kurutulması ve hasarların önlenmesi gibi yapılacak bilûmum su işleri ile Iğdır ve Erzincan Ovası su işleri için 31.000.000 liralık tahsisat belirlenmiştir. Ayrıca zikredilen çerçevede yapılacak işler için Nafia Vekili’ne senelik tediye miktarı 6.200.000 lirayı geçmemek üzere 1937-1941 yıllarına geçici taahhüde girişme yetkisi verilmiştir.<sup>897</sup>

Bu gelişmeler esnasında Nafia Vekaletinin teşkilat ve vazifesine ilişkin 3611 sayılı Kanun’un yasalaşması ile “*Sular Umum Müdürlüğü*”, “*Su İşleri Reisliği*”ne dönüşürken, taşradaki “*Su Mıntaka Müdürlükleri*”, “*Su İşleri Müdürlükleri*” olarak değişmiş, su işleri maddeler halinde tanımlanmıştır.<sup>898</sup>

Daha sonra çıkarılan 4100 sayılı Kanun yoluyla mevzubahis yetkiye 50 milyon lira ilave yapılırken, Akdeniz bölgesi, Kızılırmak, Fırat ve Dicle havzaları su işleri kapsamına dahil edilmiş, 1946 yılına kadar süre uzatılmıştır.<sup>899</sup> Toplam 81 milyon liraya ulaşan yetkiye

---

*etmek, inşaat ve ameliyatı murakabe etmek veya vesaya ve irşadatta bulunmak gibi hususlardır.” Resmî Gazete, Sayı: 2713, 29 Mayıs 1934, s. 3854-3855.*

<sup>896</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 12.2.1937, Devre: 5, C. 16, İnikat: 37’ye ekli 101 s. sayılı Yeniden yapılacak su işlerine 31 000 000 lira tahsisi ve bunun için gelecek senelere geçici taahhüd icrasına mezuniyet verilmesine dair kanun layihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/696), s. 1.

<sup>897</sup> 12 Şubat 1937 Tarih ve 3132 Sayılı Yeniden Yapılacak Su İşlerine 31 000 000 Lira Tahsisi ve Bunun İçin Gelecek Senelere Geçici Taahhüd İcrasına Mezuniyet Verilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 17, s. 251.

<sup>898</sup> *Resmî Gazete*, Sayı: 4219, 30 Mayıs 1939, s. 11832-11837; *Kanunlar Dergisi*, C. 20, s. 102-118; Kanun’da su işleri şu şekilde tanımlanmıştır:

“Madde 3-Su işleri şunlardır:

1-Yurd içindeki suların vaziyet ve tabiatları hakkında umumî etüdler ve rasatlar yapılması;

2-Hasarın önünü almak bakımından nehirlerin ıslahı;

3-Dahilî seyrisefain bakımından nehirlerin ıslahı;

4-Bataklıkların kurutulması;

5-Sulamalar ve bunların işletilmesi,

6-Su kuvvetlerinin kabili istifade hale getirilmesi;

7-Yukarıki (2, 3, 4, 5, 6) s. sayılı fıkralarda yazılı işlere aid tesislerin daimî bakımı;

8-İdareî hususiyelerle belediyelerin veya hususî müesseselerle eşhasın yapacakları bilûmum mühim sulama işlerine fennî balamdan yardım edilmesi ve inşalarile işletilmelerinin murakabesi;

9-İçme suyu ve kanalizasyon işlerine aid projelerin tetkik ve tasdiki ve bu işlerin murakabesi.” *Resmî Gazete*, Sayı: 4219, 30 Mayıs 1939, s. 11832.

<sup>899</sup> 08 Ağustos 1941 Tarih ve 4100 Sayılı Yeniden Yapılacak Su İşlerine 31 Milyon Lira Tahsisi Hakkındaki 3132 ve Bu Paranın Sureti Temini Hakkındaki 3483 Sayılı Kanunlara Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 22, s. 805.

1944'te 40 milyon lira daha eklenmiş, tarih 1950 yılı olarak değiştirilmiştir.<sup>900</sup> CHP iktidardayken son olarak 1948'de çıkarılan Kanun'la da o zamana kadar su işleri için verilen toplam 121 milyon liralık yetkiye 165 milyon lira daha eklenmek suretiyle tahsis edilen toplam yetki 286 milyon liraya yükseltilmiştir. Ayrıca bono çıkarma yetkisi 120 milyon liraya çıkarılırken, süre 1958 yılına kadar temdit edilmiştir.<sup>901</sup>

Su işleri kapsamında tahsis edilen ödenekler ve yapılan teşkilat düzenlemelerinin yanı sıra bazı özel ve kapsayıcı düzenlemeler de hayata geçirilmiştir. Mesela 1941'de çıkarılan 4099 sayılı Kanun aracılığıyla Ankara şehri lâğımlarının inşaat ve tesisatı için Nafia Vekili'ne 7.200.000 liraya kadar gelecek seneler için taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir.<sup>902</sup>

Bunun dışında ülkenin birçok yerinde bulunan akarsuların taşması nedeniyle ortaya çıkan zararlar gündeme gelmiştir. Konunun ele alınması neticesinde su yataklarında veya denize dökülen yerlerde yapılan inşaat, tesisat veya dikilen ağaçlardan kaynaklanan engellerin su taşkınlarına sebep olan başlıca amil olduğu sonucuna varılmıştır. Bahsedilen maniaların mevcut halde kalmaları halinde taşkın durumlarında oluşacak zararların daha da artacağı tespiti yapılarak, bu kapsamda gerekli tedbirlerin alınabilmesi maksadıyla hükümetlere yetki verecek bir kanuni düzenleme yapılması kararlaştırılmıştır.<sup>903</sup> Açıklanan ihtiyaç doğrultusunda kabul edilen 4373 sayılı Kanun'la suların akmasına engel olan bina, tesis, fidan, ağaç, set, savak gibi manialar hakkında tesis edilecek işlemler düzenlenerek bu hususta kurum ve şahısların sorumlulukları belirlenmiştir.<sup>904</sup> Diğer yandan hem sağlık durumunun iyileştirilmesi hem de tarıma elverişli arazi kazanılması maksadıyla<sup>905</sup> hazırlanan 5516 sayılı

<sup>900</sup> 03 Ağustos 1944 Tarih ve 4649 Sayılı Yeniden Yapılacak Su İşleri İçin Gelecek Senelere Geçici Taahhüt İcrasına Mezuniyet Verilmesi Hakkındaki 3132 Sayılı Kanuna Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 26, s. 803.

<sup>901</sup> 09 Temmuz 1948 Tarih ve 5259 Sayılı Yeniden Yapılacak Su İşleri İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesine İzin Verilmesi Hakkındaki 3132, 4100 ve 4649 Sayılı Kanunlara Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 30, s. 794.

<sup>902</sup> 08 Ağustos 1941 Tarih ve 4099 Sayılı Ankara Şehri Lâğımları Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 22, s. 804.

<sup>903</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 14.01.1943, Devre: 6, C. 30, İnikat: 28'e ekli 88 s. sayılı Taşkın ve su hücumlarına karşı korunma hakkında kanun lâyihası ve Nafia, Adliye, Dahiliye, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/613), s. 7; raporda: "Kura arazisiyle bahçelerin iskasına mahsus kanal ve çayların tathir ve tamiri hakkında'ki 8 nisan 1334 tarihli kanunla, 'Seylâptan dolayı irası hasar eden gayrimemlûk enharı sagirenin tathiri hakkında'ki 2 şubat 1336 tarihli kanun hükümlerinin baki kaldığı" belirtilerek layihanın hedefi: "1. Su rejimi tesis edilmiş, su taşkın ve baskınlarına karşı gerekli tedbirler alınmış, sedde, kenar ve sair tesisler yapılmış mahallerde bunların iyi bir halde kalmalarını temin için, mahallî alâka ve teyakkuzu da temin etmek, tehlike vukuunda süratli tamir ve önleme işleri için umumî menfaat adına halk yardımını kanunlaştırmak; 2. Arzettikleri tehlikeler nazara alınarak tesbit edilmiş veya ıslah ve tanzimi işlerine fiilen başlanmış vaziyet ve mahallerde gerekli kolaylık ve salâhiyetleri elde etmek" olarak ifade edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 14.01.1943, Devre: 6, C. 30, İnikat: 28'e ekli 88 s. sayılı Taşkın ve su hücumlarına karşı korunma hakkında kanun lâyihası ve Nafia, Adliye, Dahiliye, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/613), s. 8.

<sup>904</sup> 14 Ocak 1943 Tarih ve 4373 Sayılı Taşkın Sulara ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 24, s. 208-211.

<sup>905</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 13.01.1950, Dönem: 8, C. 23, Birleşim: 29'a ekli 77'ye ek s. sayılı Denizli Milletvekili Reşad Aydın ve Burdur Milletvekili Ahmet Ali Çınar'ın, Tapu Kanununun 15 nci maddesinin değiştirilmesi hakkında Kanun teklifine dair Bayındırlık Komisyonu raporu (2/6), s. 1; Her ne kadar bataklık

Kanun yoluyla bataklıkların kurutulma esasları ve kurutulan bataklıklar sonrası ortaya çıkan arazinin tescil şartları düzenlenmiştir.<sup>906</sup>

Görüldüğü üzere su işleri konusunda birçok düzenleme hayata geçirilirken, mezkûr işler için ayrılan 31 milyon liralık tahsisat 286 milyon liraya kadar çıkarılmıştır. Bunda 1939 yılında başlayan İkinci Dünya Savaşı nedeniyle fiyatlarda meydana gelen hızlı yükselişin etkisinin bulunduğu söylenmelidir.<sup>907</sup> Hatta yaşanan fiyat artışları 4-5 katı bulmuş, bilhassa dışarıdan getirilen alet, edevat ve makinelerin tedarik edilememesi su işlerinde ciddi aksamalara neden olmuştur. Dolayısıyla işlerin toparlanabilmesi için de ilave yetki çıkarılmak mecburiyetinde kalınmıştır.<sup>908</sup>

İzah edilen aksamalara rağmen 1937-1949 devresinde; Susurluk, Bakırçay, Gediz, Küçük Menderes, Büyük Menderes, Seyhan, Ceyhan, Berdan, Fırat, Yeşilirmak, Sakarya, Orta Anadolu kapalı havzaları ile diğer havzalarda 68 adet su mevzuu kapsamında 209 adet iş ihale edilmiş, bunların bir kısmı tamamlanmışken bazıları noksan kalmıştır.<sup>909</sup> Açıklanan süreçte su işleri için 146.564.000 lira sarf edilmiştir.<sup>910</sup> Ancak bu para dağınık bir şekilde kullanıldığından, hedeflenen oranda fayda sağlamak mümkün olmamıştır.<sup>911</sup>

Harcanan paralara karşın sağlanan faydanın azlığı, DP iktidarınca uzun süre eleştirilmiş ve hatta DP'nin ilk etapta uyguladığı su işleri politikalarında da önemli ölçüde etkili olmuştur. Bahsedilen tesirler başta Başbakan Menderes olmak üzere Bayındırlık ve Maliye Bakanları ile diğer iktidar mensuplarının ifadelerinden yola çıkılarak yeri geldiğinde ortaya konulmaya çalışılmıştır. DP dönemine kadar -bilhassa 1937-1950 yılları arası- yürütülen su işlerindeki verim sorunu, DP Hükümetince su işleri alanında takip edilen politikayı etkileyen önemli bir faktör olarak görülmüştür. Zira incelenen süreçte DP iktidarı tarafından su işleri politikasının izahına CHP devrinde takip edilen siyasetin eleştirisi ile başlanması sık karşılaşılan bir yaklaşım halini almıştır.

---

kurutma mevzuu hükümetin meselesi olarak görülse de çıkarılan bu kanun sayesinde kurutulan bataklıklar sonuncunda ele edilen araziler hususunda: “*hususî teşebbüs sahipleri köy, belediye ve vilâyetler de dâhil olduğu halde Bayındırlık Bakanlığının ve Sağlık Bakanlığının yardımcısı olarak isterlerse kendilerine geniş menfaatler vait edilmektedir.*” ibareleri kullanılmıştır. Kanun Tasarısının görüşmeleri esnasında Bayındırlık Komisyonu Başkanı Sırrı Day tarafından ifade edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 13.01.1950, Dönem: 8, C. 23, Birleşim: 29, s. 184; başka bir deyişle söz konusu kanun bataklık kurutma noktasında adeta bir “*Teşvik Paketi*”dir.

<sup>906</sup> 18 Ocak 1950 Tarih ve 5516 Sayılı Bataklıkların Kurutulması ve Bundan Elde Edilecek Topraklar Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 32, s. 409-412.

<sup>907</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12. s. 16.

<sup>908</sup> *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar*, 448.

<sup>909</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12. s. 16-17. 1950 yılı itibariyle bu işlerden sırasıyla planlanan, tamamlanan ve kalan kısımlar şöyledir: Taşkın koruma, 258.000-56.000-202.000 hektar; şehir ve kasaba koruma, 22-19-3 adet; nahiye ve köy koruma, 9-8-1 adet; bataklık kurutma, 118.373-21.358-97.015 hektar; sulama işleri, 514.890-54.680-459.710 hektar. *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12. s. 17.

<sup>910</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 106, Gömlek: 669, Sıra: 1. s. 79.

<sup>911</sup> *Nafia Vekâleti Çalışmaları 1950-1957*, İstanbul: İstanbul ve Sermet Matbaası, 1957, 5.

Su işleri kapsamında DP'ye bırakılan mirasın gölgede kalmasını önlemek maksadıyla CHP eski Milletvekili Ali Rıza Erem<sup>912</sup> tarafından bir makale kaleme alınmıştır. Erem'e göre son 25 yılda 320.000 dekarlık bataklık kurutulmuştur. 1923 yılında yalnızca 790 köyde sıhhi ve temiz su tesisatı mevcutken 1933 de bu sayı 2746'ya yükselmiş, 1950 itibariyle de 10.000'i geçmiştir.<sup>913</sup>

Aktarılan sayılar bir gelişmeye işaret ediyor olsa da iktidarı devralan DP mensuplarının aynı fikirde olduğunu söylemek güçtür. Nitekim DP Meclis Grubunun 16 Ocak 1951 tarihli toplantısında söz alan Başbakan Menderes konuşmasında, ülkede su işlerine 14 yıl önce başladığını, sarf edilen 250 milyon liraya yakın paraya rağmen hiçbir yerde olumlu sonuç alınamadığını söylemiştir. Devamında küçük su işleri konusuna değinerek bu hususa dair ülkede etüt bile yapılmadığını, kendilerinin küçük su işlerine el attıklarını ve mevzua ilişkin tarama yaptırdıklarını aktarmıştır. Su işlerine dair bütçeye tahsisat koyduklarını ve bütçe açıklarının bundan dolayı oluştuğunu, eğer şimdi yapılmazsa bir 14 sene daha bu işlerin kalacağını ifade etmiştir. Menderes'e göre, 50-60 yerde ele alınacak 40-60 küçük su işi bir azami iki yıl içerisinde tamamlanmak suretiyle kalkınmada odak noktası oluşturacaktır. Belirtilen şekilde su işlerine 160 milyon lira harcanmış olması halinde ülkenin ekonomik gücünün o günkü şekilde olmayacağı aşıkardır. Geçen 14 yıl içinde girişilen su işleri hep büyük ve uzun vadeli olmuş ve dağınıklık arz ettiğinden bir netice alınamamıştır. Oysa Hükümet, küçük ama netice alınabilecek su işlerini uygulayarak fayda sağlamayı hedeflemiştir. Bu nedenle Menderes, Hükümet tarafından küçük su işlerinin ele alınacağını ve bekleyen binlerce su mevzuuna ilişkin etütlerin yapılacağını açıklamıştır.<sup>914</sup>

Maliye Bakanı Hasan Polatkan, 1951 yılı Bütçe Kanun Tasarısına ilişkin TBMM görüşmelerinde yaptığı konuşmada sulama işleri için 14 yıl içerisinde 140 milyon lira sarf edilmiş olmasına rağmen henüz azami %20 seviyesinde bir verimden söz edilebildiğini belirtmiştir. Polatkan'a göre DP Hükümeti sulama mevzuunda gayet önemli bir yeri olan küçük su işleri meselesini ilk defa ortaya koymuştur. Bu yolla ülkenin birçok yerinde ıstırap kaynağı ve mahrumiyet sebebi teşkil eden konular halledilerek, yurt sathında birçok kalkınma merkezi oluşturulmuş olacaktır. 1951 bütçesi sayesinde önce başlanmış olan su işleri

<sup>912</sup> Ali Rıza Erem, 1883'te Sındırgı'da doğmuştur. Erkân-ı Harbiye mezunudur. Milli Müdafaa Vekâleti Sevkiyat ve Nakliye Umum Müdürlüğü, Şube Müdürü, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye 3. ve 5. Şube Müdürü, Eski Şark Demiryolları, Anadolu-Bağdat Demiryolları Askerî Harp Komiseri, Erkân-ı Harbiye Mektebi Harp Tarihi Muallimi, Osmanlı Bankası İdare Meclisi Azası, Devlet Demiryolları Umum Müdürü, İstanbul Vilâyeti İdare Heyeti ve Umumi Meclis Azası, İstanbul Halk Evi Başkanı, VI., VII. ve VIII. Dönem Çoruh Milletvekili – VII. Dönem Münakalat Encümeni ve VIII. Dönem Ulaştırma Komisyonu Başkanı olarak görev yapmıştır. Kırmızı Şeritli İstiklâl Madalyası sahibi olan Erem, 01.05.1969'te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950*, 460.

<sup>913</sup> Erem, "D.P. İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?", 18 Ağustos 1950, 2.

<sup>914</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak*, 16 Ocak 1951, MF: 1247, Toplantı: 23, s. 123-138.



hızlandırılarak biran evvel tamamlanacak, verim masraf oranı en yüksek olan küçük su işlerinde adım atılmış olacaktır.<sup>915</sup>

Benzer şekilde Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu yine bütçe görüşmelerinde büyük su işlerinde, 14 yıl evvel memleketin muhtelif yerlerinde dağınık bir şekilde başlamış ve hiçbirisi tam olarak bitirilememiş birçok su tesislerinin verimli hale getirilmesinin hedeflendiğini dile getirmiştir. O dönem itibariyle %15-20 seviyesinde verim alınan ve o zamana kadar yaklaşık 140 milyon lira harcanan bu işlerin bir kısmının 1951 sonunda çalışır hale gelmesinin öngörüldüğünü de eklemiştir.<sup>916</sup>

Kısa bir süre sonra Zeytinoğlu, 16 Mart 1951 tarihinde bir basın toplantısı düzenleyerek su, liman ve yol mevzularına dair açıklamalarda bulunmuştur. Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu'nun açıklamalarının su işlerine dair bölümüne göre, o ana kadar harcanan 160 milyon liraya rağmen beklenen netice elde edilememiştir. Bu tesislerin verimli hale getirilmesi amacıyla 1954 yılına kadar devam etmesi planlanan bir program yapılmıştır.<sup>917</sup>

Bayındırlık Bakanı 13 Temmuz 1951'de bu kez İstanbul'da bir beyanatta bulunarak 1937'den 1950 yılına kadar 140 milyon lira harcanmasına rağmen su tesislerden ancak %15 oranında verim alınabildiğini vurgulamıştır. Bakan'a göre, ihtiyaca tekabül etmeyen sulama tesislerinin kurulması, tamamlayıcı tesislerin yarım bırakılması gibi nedenler verimsizliğe neden olmuştur.<sup>918</sup>

1952 yılı bütçe görüşmelerinde Bakan Zeytinoğlu, devraldıkları mirası: *"İktidara geçtiğimiz zaman büyük su işlerinin memleketin muhtelif köşelerinde lalettayin bir şekilde serpiştirilmiş ve hepsinin de yarım bırakılmış bulunduğunu müşahade ettik."* ibareleri ile tasvir etmiştir.<sup>919</sup> Zeytinoğlu, 1953 yılı bütçe görüşmelerinde ise: *"...su işlerini 1950 senesinde iş başına geldiğimiz zaman hakikaten dağınık ve perişan bir vaziyette bulduk. 140-150 milyon lira sarfedilmiş olmasına rağmen işler serpiştirildiği için alınan neticeye göre yüzde on beş bile bir randıman yoktu."* cümleleriyle su işleri kapsamındaki faaliyetleri anlatmaya başlamıştır.<sup>920</sup>

Bahsedilen yaklaşımı sadece Hükümet yetkilileri sergilememiştir. Mesela DP Milletvekili Şevki Erker'in TBMM'de 1955 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde, 1950 öncesindeki su işlerinin manzarasına dair, ülkenin birçok bölgesinde büyük küçük çok

<sup>915</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45, s. 206-207.

<sup>916</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 855.

<sup>917</sup> Milliyet, 17 Mart 1951; su işleri konusunda benzer açıklamalar daha önce burada da yayımlanmıştır. Zafer, 15 Mart 1951.

<sup>918</sup> Zafer, 17 Temmuz 1951.

<sup>919</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1006-1007.

<sup>920</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1071.

sayıda su işinin bulunduğunu, bunların uzun zamandır ağır bir tempo ile sürdüğünü, gereken tahsisatın yapılmadığını üstelik yeni işlere başlandığını, sıklet merkezi yapılamadığını, bir nevi “oyalama” ve “savsaklama” siyaseti takip edildiğini ileri sürmüştür. Yani program yerine “keyfi arzu ve emirlere” göre hareket edilmiş, yarım kalan su işlerinin masrafları ise adeta kambur olarak yükselmiştir.<sup>921</sup> Kullandığı bu cümleler su işleri konusunda başlangıçta ifade edilen DP mensuplarının yaklaşımlarına dair tespitin doğrulanması açısından önemlidir. Burada şunun da belirtilmesinde yarar vardır ki muhalefetin bilhassa plan ve programsızlık noktasındaki eleştirilerinin yoğunlaşmaya başlaması, DP iktidarının 1950 öncesinde gerçekleştirilen su işlerindeki “verimsizlik” söylemine daha sıkı bir şekilde sarılmasına vesile olmuştur.

## **2.2. DP Dönemi Su İşleri Politikaları**

### **2.2.1. Büyük Su Kongresi**

Buraya kadar DP iktidara gelmeden önce su işleri kapsamındaki gelişmeler ve DP tarafından bunların nasıl değerlendirildiği açıklanmaya çalışılmıştır. Geline aşamada DP’nin su işleri çerçevesindeki politikalarında sahip olduğu yönlendirici etki nedeniyle 1951 yılı başında düzenlenen “*Büyük Su Kongresi*” konusunun ele alınması gerekli görülmüştür. Zira Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü’nün kurulmasından, meydana getirilecek tesislerin finansmanına kadar su işleri politikalarının temelini oluşturan birçok konu bu kongrede görüşülmüş, tartışılmış ve kapsayıcı bir şekilde ele alınmıştır. Başka bir deyişle DP iktidara geldikten sonra su işleri kapsamında ilk etapta icra edilen en önemli faaliyetin “*Büyük Su Kongresi*” olduğu rahatlıkla söylenebilir.

Yapılan saptamadan kongre sonucunda tespit edilen her esasın uygulamaya geçirildiği manası da çıkarılmamalıdır. Nitekim DP iktidardan ayrılincaya kadar neredeyse her kesim tarafından sürekli olarak gündeme getirildiği halde bir türlü hayat bulamayan “*Su Ortakları Kanunu*” bu husustaki en bariz örnek olarak öne çıkmıştır.

İktidar değişikliği sonrasında su işlerinin mevzuat ve teşkilat yönüyle durumunu incelemek ve gerekli hazırlıkları yapmak üzere bir komisyon oluşturularak 24 Ağustos 1950’den itibaren çalışmalara başlanmıştır. Diğer yandan mevcut işler ile planlanan işlerin ıslah edilmesi, işletme ve bakım usullerinin belirlenmesi ve nihayetinde muayyen bir plan ve programa bağlanmasına ilişkin Frederic R. Harris müşavir mütehassıs firması ile bir sözleşme

---

<sup>921</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 665.

akdedilmiştir. Ayrıca aynı amaçla 02 Ekim 1950 tarihinde su işleri şube müdürlerinin katılımıyla bir kongre icra edilmesine yönelik çalışmaların devam ettiği haberleştirilmiştir.<sup>922</sup>

Hakikaten, “*Büyük Su Kongresi*”nin düzenlenmesine 02-16 Ekim 1950 tarihleri arasında toplanan 3’üncü Su İşleri Kongresinde karar verilmiştir. Ankara’da icra edilmesi planlanan su işleri merkezli bu faaliyette, masraflara finansman sağlanması, ele alınacak işlerin gereksinimler doğrultusunda sıraya koyulması, su işlerinin konuyla alakalı ülkenin diğer politikalarıyla uyumlu hale getirilmesi, resmî kurumlar, arazi sahipleri ve diğer ilgililerle iş birliği usullerinin saptanması hedeflenmiştir.<sup>923</sup>

Faaliyet kamuoyunda da ilgi uyandırmıştır. Mesela “*Su İşleri İçin Kanun Tasarıları*” başlıklı haberde, su işlerinin önemini kavrayan Bayındırlık Bakanlığı tarafından ülkenin faydasına su işlerini bir programa bağlamak amacıyla bir kanun tasarısı hazırlandığı kaleme alınmıştır. Habere göre kısa bir süre önce Bakanlıkta gerçekleştirilen su işleri kongresinde Bakan başkanlığında yapılan son toplantıda tasarıya nihai şekli verilmiştir. “*Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü*” adındaki kanun tasarısı dışında “*Su Hakları Kanunu*” ile “*Su Kooperatifleri Kanunu*” adında iki tasarının daha hazırlanması için prensip kararına varılmıştır. Ayrıca yürürlükte olan şartname ve talimatnamelerin gözden geçirilerek gerekli düzeltmeler tespit edilmişken, su işlerindeki sıranın belirlenmesi ve dış finansman imkanları kapsamında uzun vadeli yatırım programının hazırlanması amacıyla özel sektör temsilcilerinin de katılımıyla bakanlıklar arası bir su kongresinin toplanmasına karar verilmiştir.<sup>924</sup>

Keza “*Su Kongresi*” başlıklı bir yazıda yurdun ihtiyaç duyduğu suyu temin etmek maksadıyla Bayındırlık Bakanlığı tarafından bir su kongresinin toplanmasının kararlaştırıldığı yeniden haber yapılarak kongreye birçok uzman, arazi sahibi ve mühendisin katılacağı ifade edilmiştir.<sup>925</sup>

Büyük Su Kongresi sadece haberlere konu olmakla kalmamış iktidarı ve muhalefeti ile her kesim tarafından olumlu karşılanan bir çalışma olarak dikkat çekmiştir. “*Büyük Su Kongresi*”ni büyük sıfatına layık işlerden birisi olarak niteleyen Feridun Osman Menteşeoğlu’nun bu hususta kaleme aldığı makale kongrenin bahsedilen vasfını göstermek açısından iyi bir örnektir. Menteşeoğlu’na göre, su kongresini düzenleyen heyet bir vatan meselesi konusunda Türk düşünürlerini ortak bir amaç doğrultusunda çalışmaya sevk edebilmek maksadıyla özellikle davanın esaslarını saptamak ve çok çeşitli unsurların

<sup>922</sup> Zafer, 11 Eylül 1950.

<sup>923</sup> *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar*, 7.

<sup>924</sup> *Ulus*, 20 Ekim 1950.

<sup>925</sup> *Ulus*, 08 Kasım 1950.

katılımını sağlamak noktasında olgunlukla çalışmışlardır. Mentешеoğlu, yıllardır kendisinin ülkenin toprağa dair meselelerine ilişkin kafa yorduşunu ancak Milletvekili olduğı dönem dışında ilk defa resmi bir girişim hususunda kendisine fikir sorulduğunu ifade etmiştir. Ancak 01 Aralık 1950 tarihine kadar verilen müddet zarfında cevap veremediğı için özürlerini sunmuş, bugünlerde fikirlerini gazetede yayımlayacağını ve hazırlık komitesinin uygun gördüğü takdirde düşüncelerini kongre raporlarına dahil edebileceğini ifade etmiştir. Yazıya göre yağın ve akan her damla suyun disiplin altına alınması, toplumun tehlikelerden korunması ve ziraatın gelişmesi açısından en büyük ülke sorunu haline gelmiştir. Makalenin devamında bu konuda inşa edilecek tesislerde imtiyaz teminatında bulunmamak koşuluyla, yabancı veya özel sermaye, ortaklık veya borçlanma tarzlarından herhangi birisinin tercih edilebileceğı ileri sürölmüştür. Yazara göre amme hizmetleri, toprak meseleleri ve suya ait konular her daim devlet kontrolünde kalmalıdır. Sulama işlerinin terkinde, uygulama ve nezaret Bayındırlık Bakanlığında kalmak üzere bakanlıklar arasında koordinasyona mutlak surette ihtiyaç vardır. Doğal olarak ayrılan Sağlık Bakanlığının sahası hariç geri kalanı için tüm Türkiye'nin coğrafi ve zirai haritasına göre planlama yapılmalıdır.<sup>926</sup>

Diğer yandan iktidar milletvekillerinden Himmet Ölçmen'e göre: “*Büyük Su Kongresi*” geçmişin iyi ve kötü tecrübelerinden sonuç çıkarmak ve aynı zamanda geleceğın ihtiyaçlarına göre yeni faaliyet programlarını saptayarak bu işlev için gereken kanunî mevzuatı hazırlamak üzere düzenlenmektedir.<sup>927</sup>

Zaman geçtikçe kongreye ilişkin ayrıntılar şekillenmeye başlamıştır. Bu husustaki bir haberde su kongresinin Aralık ayı içinde toplanmasının planlandığı kaleme alınmasına rağmen,<sup>928</sup> durumun netleşmesinin ardından kongrenin 22 Ocak 1951'de başlayacağı bildirilerek detaylara ilişkin birçok bilgi aktarılmıştır.<sup>929</sup>

Kamuoyuna yansıdığı gibi “*Büyük Su Kongresi*”, 22 Ocak 1951 saat 10.00'da Dil ve Tarih-Coğrafya Fakölteşi Konferans Salonunda Cumhurbaşkanı Celâl Bayar, Büyük Millet Meclisi Başkanı Refik Koraltan,<sup>930</sup> Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreteri Kasım Gülek,<sup>931</sup>

<sup>926</sup> Feridun Osman, Mentешеoğlu, “Büyük Su Kongresi”, *Ulus*, 27 Aralık 1950, 2.

<sup>927</sup> Ölçmen, “Büyük Su Kongresi”, 2.

<sup>928</sup> *Zafer*, 05 Aralık 1950.

<sup>929</sup> *Ulus*, 22 Ocak 1951; *Zafer*, 21 Ocak 1951; “*Büyük Su Kongresi Bu Sabah Toplanıyor*” başlıklı haberde benzer bilgiler yer almıştır. *Zafer*, 22 Ocak 1951; *Milliyet*, 21 Ocak 1951; *Milliyet*, 22 Ocak 1951.

<sup>930</sup> Refik Koraltan 1889'da Sivas-Divriğı ilçesinde doğmuştur. İlk ve orta öğrenimini Divriğı'de, liseyi İstanbul Mercan İdâdisinde okumuştur. Dârü'l-Fünûn Hukuk Şubesinden 28 Temmuz 1910'da mezun olmuş, Bursa Bidâyet Mahkemesi Savcı Yardımcılığı görevine atanmıştır. 8 Eylül 1921- 31 Temmuz 1922 tarihleri arasında Yozgat İstiklâl Mahkemesi Başkanlığına getirilmiştir. 08.12.1923 – 05.02.1924 tarihleri arasında İstanbul İstiklâl Mahkemesi Üyeliğinde görevlendirilmiştir. 12 Mart 1936'da Çorum, 21 Temmuz 1938'de Trabzon, 7 Haziran 1939'da Bursa Valiliğı görevlerine getirilmiştir. 16 Mart 1942'de yapılan VI. Dönem ara seçiminde ve VII. Dönem genel seçiminde İçel Milletvekili seçilmiş, Dörtölü Takrir olarak anılan önerge nedeniyle CHP'den çıkarılan Celâl Bayar, Fuat Köprölü ve Adnan Menderes ile birlikte 7 Ocak 1946'da Demokrat Partinin

Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Millî Eğitim Bakanı Tevfik İleri, Valiler, Belediye Başkanları, Bayındırlık ve Su İşleri Müdürleri, Su İşleri mütehassısları ve vilâyetlerden gelen delegelerin huzuruyla açılmıştır. İlk konuşmayı yapan Kemal Zeytinoğlu, delegelere teşekkür ettikten sonra, Kongrenin ele aldığı mevzuun önemini belirtmiş, milletçe varlığın, tekâmül teminatının, millî ekonominin, millî istihsalın gelişmesinde bulunduğunu, su işlerinin de millî ekonomi içinde çok ehemmiyetli bir yeri o bu sebepten bu mevzuun en büyük bir dâva olarak ele alınması icap ettiğini söylemiştir.<sup>932</sup>

Zeytinoğlu'nun konuşmasını daha ayrıntılı olarak yayımlayan Zafer gazetesinin haberine göre, Bakan, su işlerine verdikleri önemi ve hükümetin su işleri mevzuundaki görüşlerini belirtirken ilk etapta dağınık çalışmalar halinde yürütülmek istenilen su işlerini esaslı programa bağlama konusunu zikretmiştir. Bu yaklaşıma göre, 1951 bütçesinde çoğu başlıkta kısıtlamaya gidildiği halde su işlerine tahsis edilen ödenek miktarı artırılarak 34 milyon lirayı geçmiştir. Su işlerine verilen ehemmiyetin ikinci işareti, kongre üyelerinin görüşüne sunulan “Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü” ve “Su Ortaklıkları” kanun tasarılarının hazırlanmasıdır. Diğer bir tasarı ise memleketteki bütün suların ve bu sular üzerindeki tesislerin birbirlerine ve vatandaşlara karşı olan ilişkilerini düzenleyecek olan “Su Hakları Kanunu”na dairdir. İlk iki kanun tasarısının amaçları:

- “1. Su işlerine malî kaynaklar bulmak,
2. Su işleri tesislerinden faydalanan vatandaşları tesis ve işletme masraflarına iştirak ettirmek,
3. Su işleri tesislerini mahallî su ortaklıklarına devretmek,
4. Su işlerinde hususî teşebbüslere imkân vermek,
5. Su işleri faaliyetinde devlet uhdesine düşen işleri selâmetle yürütebilecek kifayetli bir teşkilât kurmak.”

olarak tespit edilmiştir.<sup>933</sup>

---

kurucuları arasında yer almıştır. VIII., IX. ve X. Dönemde Demokrat Parti'nin adayı olarak İçel'den Milletvekili seçilmiştir. 22 Mayıs 1950 tarihinde TBMM Başkanlığına seçilmiş, bu görevini X ve XI dönemlerde de sürdürmüştür. Koralan, 17 Haziran 1974 tarihinde vefat etmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 683.

<sup>931</sup> Kasım Rifat Gülek 1905 yılında Adana'da doğmuştur. Paris Siyasi İlimler Okulu'nu bitirdi. Newyork Colombia Üniversitesi İçtimai İlimler Fakültesi İktisat Bölümü'nde Doktora, İngiltere London School of Economics ile Cambridge Üniversitesi'nde Finans Eğitimi, Berlin Üniversitesi'nde Hukuk Doktorası yapmıştır. İktisat, Maliye, Bankacılık, Ticaret ve Dış Politika alanlarında çalışmıştır. Amerika Merkez Bankası ve Newyork'ta Chash National Bank Memuru, İktisat Vekâleti İş ve İşçiler Bürosu Müdürü, Gülek Limited Şirketi Müdürü, Atlantik Enstitüsü Güvernörü, Yeni Tanin Doğu Akdeniz Kalkınma Enstitüsü 2. Başkanlığı gibi görevler yapmıştır. VI. (Ara Seçim) ve VII. Dönem Bilecik, VIII. Dönem Seyhan, XI., I. (XII) ve II. (XIII) Dönem Adana Milletvekilliği yapmıştır. Kurucu Meclis Adana İli Temsilciliği (06.01.1961- 15.10.1961), Cumhuriyet Senatosu Cumhurbaşkanınca Seçilen Üyeliği (13.11.1969- 10.10.1971), Birleşmiş Milletler Kore Komisyonu Başkanlığı, Avrupa Konseyi Kurucu Üyeliği ve 2. Kuzey Atlantik Asamblesi 1. Başkanlığı, VII. ve VIII. Dönem Ticaret Komisyonu Başkanlığı görevlerinde bulundu. 16. Hükümet Bayındırlık ve 17. Hükümet Ulaştırma Bakanlığı yapmıştır. Gülek, 19.01.1996 tarihinde vefat etmiştir. *Nafia Nezareti'nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na*, 138.

<sup>932</sup> *Ulus*, 23 Ocak 1951.

<sup>933</sup> *Zafer*, 23 Ocak 1951.

Kongre öncesi kamuoyu yansımalarının ele alınması sonrasında, kongrenin esasına ilişkin hususların irdelenmesinde yarar görülmüştür. Kongre öncesindeki hazırlık faaliyetlerinin yürütülmesi için bir hazırlık komitesi oluşturulmuştur. Büyük Su Kongresi Hazırlık Komitesi tarafından su işleri ile alakalı olduğu düşünülerek “*Münevver*” olarak nitelendirilen 1000 kişiye bir mektup gönderilerek fikirlerinin sorulması planlanmıştır. Bahse konu mektupta; özellikle zirai, sıhhi ve ekonomik bakımdan su işlerinin çok önemli olduğuna inandıkları, bu noktada kendilerine iletilen taleplerin söz konusu ihtiyacın büyüklüğünü gösterdiği, ancak dönemin bütçe ve kadro imkanları ile istekte bulunulan her işin yapılabilmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir.<sup>934</sup>

Mektuba göre, kongrede konuşulacak mevzular dört grup halinde sıralanmış,<sup>935</sup> kendilerine mektup gönderilen kişiler bu mevzulardan ilgilendiklerini cevaplayacak, raportörler tarafından gönderilen cevaplar derlenerek bastırılacak ve kongreye katılacaklara gönderilecektir. Bu sayede kongreden önce katılımcıların görüşmelere daha hazır gelmesi için fırsat sağlanmış olacaktır. İzah edilen esaslar çerçevesinde katılımcılara cevapların 01 Aralık 1950 tarihine kadar gönderilmesi için süre verilmiştir. Gönderilen mektuplara, 49’u verilen mühlet içerisinde olmak üzere toplam 66 cevap gelmiştir.

Hazırlık Komitesinin su işlerini dört ana başlık altında topladığı ankete göre; ilk başlık olan “*Mali Kaynaklar*” iki yöne sahiptir. Birincisi yapılmasında hayati zaruret görülen işlerdir ki bunların bütçeden karşılanması düşünülebilir. Sel felaketlerine ve taşkından korunmaya yönelik yapılacak su tesisleri bu kapsamdadır. Diğer yön ise doğrudan iktisadi fayda sağlayan tesislerdir ki sulama ve enerji üretme tesisleri söz konusu bağlamda değerlendirilebilir. Anılan tesislerin masraflarının tamamen bütçeden karşılanması bunlarla ilgili olmayan diğer vatandaşlara külfet yüklemek anlamına geleceği için adalet prensipleri ile bağdaşmamaktadır. Komite, muhataplardan yukarıdaki açıklamaları göz önünde bulundurmak suretiyle ankette yer alan soruların cevaplanmasını istemiştir. Bu bölümün içeriğinde, bütçeden ayrılan ödenek miktarı, iç ve dış borçlanmalar, mahalli idare ve kuruluşların iştiraki, fayda temin edeceklerin iştiraki, geri ödemelerin taksitleri, tesislerin sağladığı paralardan istifade, yabancı sermaye ve imtiyaz konusu, su işlerine vergi tahsisi, tesislerin ortaklıklar

<sup>934</sup> *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar*, 5-7.

<sup>935</sup> “*Mali Kaynaklar*”, “*İş Birliği*”, “*Planlama ve Programlama*”, “*İçme Su ve Kanalizasyon İşleri*”, dört ana mevzu olarak tespit edilmiştir. Her bir başlığın altında, alt başlıklar sıralanmıştır. *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar*, 9-12.

aracılığıyla yapılması konuları olmak üzere dokuz soru sorulmuş, varsa görüşlerin ilave edilmesi talep edilmiştir.<sup>936</sup>

Anketin ikinci başlığı “*İş birliği*” konusudur. Su işleri ile alakalı bakanlıklar, devlet daireleri, özel teşekküller ve şahıslar arasındaki iş birliğinin esasları ne olmalıdır? Sorusu ile başlayan bu bölümde; koordinasyon için devlet planlama teşkilatının kurulması, işletmelerin Bayındırlık veya Tarım Bakanlığınca idaresi, zirai üretim odaklı tesislerin inşa ve işletme sürecinde Bayındırlık ve Tarım Bakanlıklarının rolü, inşa ve işletme sürecinde mahalli idarelerin iş birliği, ortaklıklarla iş birliği, enerji tesislerinin inşa ve işletme sürecinde bayındırlık ve enerji bakanlıkları arasındaki işbirliği, sulama sahalarındaki ekim işlerinin cinsi hakkında içi ve dış pazar noktasında Bayındırlık, Ekonomi ve Ticaret Bakanlıklarının iş birliği, bataklık kurutma hususunda Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığının işbirliği, iç ve dış iskan mevzularında yapılacak su işleri ve ilgililerle işbirliği düşünceleri çerçevesinde görüşlerin bildirilmesi açıklanmıştır.

“*Planlama ve Programlama*” adlı üçüncü bölümünde; ele alınacak su işlerinde öncelik kriterleri, havzanın bütün olarak planlanması, uzun vadeli ve kısa vadeli işlerin aynı anda ele alınması özellikle küçük ve münferit su işlerinin ele alınması, sulama/taşkından koruma/bataklık kurutma/yer altı sularından faydalanma maksatları arasında öncelik sırası, çok maksatlı ve tek maksatlı projeler arasında öncelik sırası konuları gündeme getirilmiştir.

Son olarak “*İçme Su ve Kanalizasyon İşleri*” başlığında, şehir ve kasabalardaki içme suyu ve kanalizasyon işlerinin mali ve idari açıdan incelenmesi, köy içme suyu davasının mali ve idari açıdan ele alınması istenmiştir. Gelen cevapların incelenerek tasnif edilmesi sonrası raporlar hazırlanmıştır.<sup>937</sup>

Mali kaynaklara dair “*Umumi Rapor*” Yüksek Mühendis Emin Yümer tarafından tanzim edilmiştir. Raporun girişinde zirai ürünlerin yetiştirilmesinde verimin artırılması amacıyla arazinin taşkınlardan korunması ve yağış eksiklerinin sulama ile tamamlanmasının zorunluluk olduğu belirtilmiştir. Ayrıca elektrik enerji üretimi diğer bir husus olarak zikredilmiştir. Suyun faydalı kullanımını sağlamak için büyük ölçüde para ve emeğe duyulan ihtiyaç konusu da vurgulanmış, raporun devamında aşağıda açıklanan hususlar kaydedilmiştir.

Ülkede bulunan akarsuların rejimleri önemli ölçüde değişkendir. Dolayısıyla suyun verimli kullanılabilmesi için büyük barajlar inşa ederek suların toplanması gerekmektedir ki

<sup>936</sup> Burada bir hususu belirtmekte fayda vardır. Cevap yazan muhatapların hepsi her konuya değinmemiştir. Zaten hazırlık komitesi tarafından gönderilen mektupta da bu husus açıklanarak ilgili olunan konulara ilişkin görüş ve önerilerin yazılması talep edilmiştir. *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar*, 7- 10.

<sup>937</sup> *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar*, 10-12.

bunlar için büyük masraflar lazımdır. Su işleri o zamana dek devlet bütçesinden tahsis edilen ödenekler ile yürütölmeye çalışılmıştır. Geline aşamada yatırım yapılan su tesislerinin tam işler hale getirilmesi ve yeni yatırımlar için gerekli olan mali kaynakların tespiti için araştırılması lüzumlu görölmüştür. Devamında cevap veren yazarlara teşekkür edilerek görüşlerin tahlil ve sınıflandırılmasına geçilmiştir.

Cumhuriyetin ilanı sonrasında su işlerine tahsis edilen ödenekler ve bunlarla hangi işlerin yapıldığı özetlenmiş, sonuç olarak ele alınması planlanan yeni işler için -büyük tek bir projeyi bile finanse etmeye yetmeyecek seviyede- az bir ödeneğin kaldığı belirtilmiştir. Su işlerinin yürütölebilmesi için en kestirme yol bütçeden daha fazla ödenek ayrılmasıdır. Bu hususta gelen cevaplar, muhatapların isimleri ve görüşleri ayrı ayrı zikredilmek suretiyle iki bölümde toplanmıştır.

Bu kapsamda 21 kişi bütçeden daha fazla ödenek ayrılmasına taraftarken, 11 kişi ise bütçeden daha fazla ödenek ayrılmasının uygun ya da mümkün olmadığını belirtmiştir. Ortaya konulan görüşler tahlil edilerek, fikirlerin esas itibariyle su işlerinin devletçe ele alınarak yürütölmesi noktasında birleştiğı kaleme alınmıştır. Devamında, sulardan gelecek zararların önlenmesi kapsamında değerlendirilen işlerde -bir amme hizmeti olması hasebiyle- devletin karşılık beklemeden rol üstlenmesi gerektiğı konusunda herkesin müttelik olduğı belirtilmiştir. Diğer yandan ekonomik girişim hüviyetine sahip işler konusunda birbirinden farklı görüşler bulunmakla birlikte, yazarların büyük çoğunluğunun devletin faal olarak rol almasına taraftar oldukları aktarılmıştır. Konu devletin söz konusu sahadaki fonksiyonunun ne olacağına geldiğinde çeşitli fikirler ortaya çıkmıştır.

Su davasının başarılmasının her şeyden önce mali imkanlara bağılı olduğuna vurgu yapılarak, su işlerini icra ile görevlendirilecek teşkilatın mali kaynaklardan faydalanacak ve bunları bir araya getirebilecek bir yapıda olması gerektiğı ifade edilmiştir. Umumi Muvazene dahil bir idare tarafından su işlerinin yürütölmesi cumhuriyet devrinde kurulan ve o dönemde meriyette olan bir sistemdir. Tecrübelere dayanarak bu sistemin mahzurları herkesçe teslim edilmekte ve hiç kimse bunun lehinde bulunmamaktadır. Hatta bu nedenle Bayındırlık Bakanlığı tarafından yeni bir teşkilata dair kanun tasarısı da hazırlanmıştır. “Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü” adlı teşkilatın Bayındırlık Bakanlığına bağılı olmakla birlikte katma bütçeli bir idare olması planlanmıştır. Görevleri sulama, bataklık kurutma, taşkın ve sellerden koruma ve enerji üretim tesisleri kurmak ve bunlara dair etüt ve projeleri hazırlamak, kurulan tesisleri doğrudan veya kendisine bağılı işletmeler aracılığıyla işletmek olarak saptanmıştır. Bu konudaki fikirler de isim belirtilmek suretiyle incelenmiş ancak herhangi bir sonuç



çıkartılmayarak toplanacak su kongresinde mevzu üzerinde durulmasının uygun olacağını belirtilmiştir.

Su işlerinin finansmanında iç ve dış borçlanma konusunu incelerken ekonomik olarak uzun yıllar kullanılacak tesislerin yükünü bir nesle yüklememek anlamında borçlanmanın tercih edilebileceği ifade edilmiştir. Borçlanma konusunda beyan edilen fikirler yine isim zikredilerek açıklanmış, su meselesinin kısa zamanda halledilebilmesi için iç ve dış borçlardan faydalanmanın gerekliliği hususunda görüşlerin birleştiği dile getirilmiştir.

Dış finansman olarak o zamana kadar sadece Marshall yardımlarından faydalanılmıştır. Sarıyar Hidroelektrik Santrali için 27.200.000 dolar, su işleri için inşaat makineleri alınması amacıyla 1.400.000 dolar temin edilmiş, 1951 yılında sarf edilmek üzere de 5.156.000 dolar talep edilmiştir. Bunların dışında Amerikan firmalarına hazırlattırılan büyük amenajman projeleri için 225.000 dolar alınmıştır. Marshall yardımının 1952’de kesilmesi planlanmakla birlikte su işleri için bir miktar daha kredi almanın mümkün olabileceği değerlendirilmiştir.<sup>938</sup>

Diğer dış finansman kaynağı olarak Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası’ndan Seyhan amenajman projesi için kredi talep edilmiş, banka projeyi cazip bulmuş, ülkenin mali durumunu tetkik etme ihtiyacı hissetmiştir. Dış krediye ihtiyaç duyulacak projeler daha ziyade, hidroelektrik santralleri veya enerji ile birlikte sulama ve taşkın önleme gibi çok maksatlı projelerdir. Bayındırlık Bakanlığı su işlerini ele alarak tamamlamak için iç ve dış borçlanmayı gerekli görmektedir. Bu amaçla yeni hazırlanan teşkilatta Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğüne iç ve dış borçlanmada bulunabilme yetkisi verilmiştir.

Öte taraftan yapılacak işlere mahalli idarelerin katılımı konusunda, çoğunluğun il özel idareleri ile belediyelerin iştiraklerinin sağlanmasının mümkün olmadığını savunduğu aktarılmıştır. Zira bu idarelerin mali kaynakları son derece sınırlı olduğu gibi kendileri merkezi bütçeden pay almaya çalışmaktadırlar. Dolayısıyla bunların su işlerinin finansmanın katkıda bulunmaları mevzubahis değildir. Diğer yandan belediyelerin esas görevlerinden olan elektrik santralleri işlerinde, devlet tarafından kurulacak olanlara belediyelerin katılımlarının sağlanması uygundur. Nitekim Sarıyar Hidroelektrik Santralinin iç finansmanına bu tesisten büyük ölçüde faydalanacak olan İstanbul ve Ankara Belediyeleri iştirak etmişlerdir. Aynı esaslar diğer hidroelektrik santralleri için de uygulanmalıdır. Bayındırlık Bakanlığınca mahalli idare ve müesseselerin su işlerine iştirakleri gerekli ve yararlı görülerek, Devlet Su

<sup>938</sup> Emin Yümer, “A-Mali Kaynaklar Umumi Rapor”, *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955, 17-28; Marshall Planı çerçevesinde su işleri için 1949 ila 1957 yıllarında 2.466.000’i direkt, 2.150.000’i indirekt ve 1.025.000’i teknik yardım olmak üzere toplam 5.641.000 Amerikan doları tahsis edilmiştir. Söz konusu kaynağın direkt yardımı ile ABD’den traktör ile inşaat araç ve gereçleri ithal edilirken, indirekt yardımlar içerisinde bulunan tiraj hakları ile de Avrupa’dan benzer makinelerin ithali sağlanmıştır. Tören, *Yeniden Yapılanan Dünya*, 155.

İşleri Genel Müdürlüğünün doğrudan veya kendisine bağlı işletmeler aracılığıyla ortaklıklar kurabilmesi öngörülmüştür.

Özel sermayenin su işlerine iştiraki noktasında görüşler, iki zıt noktada toplanmıştır. Bazı müellifler tüzel veya özel kişilerin iştirakinin uygun olmadığını düşünmekte iken çoğunluk ise bir anonim şirket veya kurulacak su bankası aracılığıyla faydalanacaklara hisse senedi satılmak suretiyle bunun sağlanabileceği fikrindedir. Bayındırlık Bakanlığı da özel sermayenin su işlerine katılımlarını istemektedir.

Sarf edilen paraların su tesislerinden faydalanılardan geri alınması konusunda, çoğunluk bu uygulamanın uzun vade ile yapılmasını, ancak yıllık taksitlerin çiftçiye sarsmayacak tarzda düzenlenmesini uygun görmüştür. Bayındırlık Bakanlığının görüşü ise sel ve taşkın felaketlerine karşı yapılan su işlerinin bütünüyle bütçeden karşılanması cihetindedir. Bunun yanı sıra sulama ve kurutma maksadına matuf kurulacak tesisler noktasında, faydalanan arazi sahiplerinden masrafların faizsiz uzun vadeli taksitlerle geri alınması prensibi benimsenmiştir. Yapılan tesislerden elde edilecek gelirlerden nasıl faydalanacağı hususunda fikirler su tesislerden elde edilecek gelirlerin yine su işlerine harcanacak tarzda bir sistemin kurulmasının uygun olacağı görüşünde birleşmektedir.

Yabancı sermaye ve imtiyaz konusunda görüşler üç grupta toplanmıştır: 1. Yabancı sermayeye imtiyaz verilmesi doğru değildir. Milli menfaatlere aykırıdır. 2. İstismarcı zihniyet kontrol edilmek şartıyla büyük tesisler için imtiyaz verilmesi uygundur. 3. Yerli mali ve teknik imkanlarla yapılamayacak işlerin, özellikle hidroelektrik santrallerinin imtiyaz verilmek suretiyle yapılması uygundur. Diğer yandan Osmanlı Dönemi'nde ve Cumhuriyet Dönemi'nin erken devirlerinde yabancı şirketlere verilen demiryolu, elektrik tesisleri vs. gibi imtiyazların sonradan kaldırılması nedeniyle, bu hususta istekli şirket bulunamayacağı dolayısıyla imtiyaz yerine kredi sağlama üzerinde durulmasının daha uygun olacağı değerlendirilmiştir.

Belli vergilerin su işlerine tahsis edilmesi noktasında iki zıt görüş ortaya çıkmış, bazıları yol vergisi gibi bir su vergisinin oluşturulmasını önermişlerdir. Buna karşın bir kesim de böyle bir vergi ihdasının bütçe tanziminde meydana getireceği sınırlayıcı etki nedeniyle gelir tahsisini uygun görmemişlerdir. Bayındırlık Bakanlığı tarafından da su işlerine gelir tahsisinin uygun olmadığı değerlendirilmiştir.

Bazı su işlerinin ortaklıklar vasıtasıyla yaptırılması mevzuunda, özellikle yerel fayda sağlayacağı düşünülen tesislerin (ufak sulama işleri, hidroelektrik santralleri vs.) özel ve tüzel kişiler veya belediyelere yaptırılabilmesinin devletin yükünü düşüreceği mülahaza edilmiştir.

Yazarların görüşleri esas itibarıyla bunun uygun olacağı yönündedir. Keza Bayındırlık Bakanlığında da bazı işlerin Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün doğrudan veya kendisine bağlı işletmeler aracılığıyla ortaklıklar vasıtasıyla yapılabileceği görüşü mevcuttur.<sup>939</sup>

“İş Birliği” başlıklı rapor Osman Bedi Usta tarafından kaleme alınmış, rapora genel nitelikteki görüşler özetlenerek başlanmıştır. İşbirliğinin ne suretle yapılabileceğinin tespit edilebilmesi için öncelikle bakanlıkların su işlerini kendi cephelerinden tetkik etmesinin gerektiği, su davasının sadece bir bayındırlık işi olmadığı bu nedenle kalkınmanın ana temelini teşkil etmesi münasebetiyle tüm bakanlıklar arasında iş birliğine ihtiyaç duyulduğu kaleme alınmıştır. Raporunun devamında aşağıdaki hususlar açıklanmıştır.

Devlet Planlama Teşkilatı konusunda, yazarların o zamana kadar böyle bir teşkilatın oluşturulamamış olmasının büyük bir eksilik olduğunu düşündükleri, bu teşkilatın bir an önce kurulması noktasında fikirlerin yoğunlaştığı belirtilmiştir. Su işleri çeşitli bakanlıklarca yürütülmektedir. Bu nedenle her bakanlık bütçesi nispetinde planladığı su işini bakanlığın diğer işleri arasında sıralamakta dolayısıyla su işleri açısından koordine sorunu ortaya çıkmaktadır. Bakanlıkların kendi maksatları doğrultusunda icra edilen su işlerinin ancak bir araya getirilmesiyle büyük resmin anlamlı hale gelmesi mümkündür. Devlet planlama teşkilatının kuruluşu ve yapacağı işler hususundaki fikirler özetlenmiş, böyle bir teşkilatın kurulmasına muhalif fikirler de ayrıntılı olarak aktarılmıştır.

Sulama işletmelerinin Tarım veya Bayındırlık Bakanlığı tarafından yürütülmesi konusundaki çeşitli fikirlerin ileri sürüldüğü ancak çoğunluğun Bayındırlık Bakanlığınca bu işlerin yürütülmesinden yana olduğu kaleme alınmıştır. Tarım Bakanlığınca bu işlerin yapılmasını öne sürenlere göre sulama işi bir tarım işidir. Ayrıca bayındırlık teşkilatındaki elemanlar ziraat konusunda bilgi sahibi değillerdir. Zirai üretimin çeşidine göre sulamanın şeklini Tarım Bakanlığı tayin etmelidir. Aksini düşünenlere göre ise işletme daima inşa işinin devamı niteliğinde olduğundan tesisi inşa eden Bayındırlık Bakanlığı işletmeye devam etmelidir. Diğer yandan farklı fikirler de öne sürülmüş, sulama işini Tarım ve Bayındırlık Bakanlıklarının müştereken yürütmesi bunlardan birisi olarak ortaya atılmıştır. Sulama ağlarının inşasının Bayındırlık Bakanlığınca gerçekleştirilmesi sonrası köy kanallarının inşası ile işletmesinin Tarım Bakanlığınca yapılması başka bir fikir olarak ileri sürülmüştür.<sup>940</sup>

Diğer yandan zirai üretime dair su mevzularında Tarım ve Bayındırlık Bakanlıkları arasındaki iş birliği hususunda, iş birliğinin olması gerektiği hususu belirtilmiştir. Ancak bu iş

<sup>939</sup> Yümer, “A-Mali Kaynaklar” 28-33.

<sup>940</sup> Osman Bedi Usta, “B-İş Birliği”, *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955, 35-42.

birliğinin şekli konusunda fikir birliğinden söz etmek mümkün değildir. Bunlar arasında en ilgi çekici olanı olarak, işin ihaleye hazır hale getirilmesine kadar iki bakanlığın müşterek çalışması, inşaat safhasının Bayındırlık Bakanlığınca işletme safhasında ise iki bakanlığın iş birliği yapması öne çıkmaktadır.

Su işlerinin ele alınması ve işletmesinde mahalli idare ile iş birliği yapılması fikri makul görölmüşken, bunun hilafında fikir beyan eden muhataplar da olmuştur.

Enerji ile ilgili su tesisleri konusunda Bayındırlık ve İşletmeler Bakanlığı arasındaki iş birliğine dair, özellikle bu tesislerin işletmesi konusunda İşletmeler Bakanlığı ile iş birliği yapılmasının önemli olduğu yönündeki fikirler çoğunluktur. Ancak bu iş birliğinin nasıl olması gerektiği noktasında farklı düşünceler mevcuttur. Genel olarak tesislerin inşasının Bayındırlık Bakanlığınca yapılması yönünde birçok fikir bulunuyorken, tesislerin etüt ve planlamasının şekli konusunda fikir birliği bulunmamaktadır. Diğer yandan birçok yazar tesislerin İşletmeler Bakanlığınca işletilmesinin uygun olacağını belirtmiştir.

Üretilcek zirai mahsulün çeşidi ve pazar konusunun Bayındırlık Bakanlığını ilgilendirmediği, su işletmelerinde Bayındırlık Bakanlığının işin ticari kısmı ve ürünün satışı ile alakalı olmadığı belirtilmiştir.

Batalıkların kurutulması noktasında Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı ile Bayındırlık Bakanlığının iş birliği yapmasına taraftar olan fikirler çoğunluktur. Fakat nasıl bir iş birliği yapılması noktasında farklı fikirler mevcuttur.

İç ve dış iskân mevzuu konusunda yapılacak iş birliği hususunda çok sayıda farklı fikir gündeme gelmiştir. Bu konunun Bayındırlık Bakanlığınca takip edilmesini ifade eden çok sayıda fikir olmadığı belirtilmelidir. Raporun son bölümünde, bahsedilen başlıklar dışında kalan çeşitli fikirler bir araya getirilmiştir.<sup>941</sup>

Büyük Su Kongresi hazırlık komitesinin 31 Ekim 1950 tarihli mektubunda yer alan “*C-Planlama ve Programlama Grubuna Ait Umumi Rapor*”, Yüksek Mühendis Nazmi Karatekin tarafından tanzim edilmiştir. Bu bölümü raportörün deyiimiyle “*yapmak istediğim işleri nasıl sıraya koyalım, hangilerini bırakıp hangilerini alalım*” şeklinde özetlemek mümkündür. Bu gruba ilişkin 18 Aralık 1950 tarihine kadar 38 cevap gelmiştir.

İlk maddede su işlerinin öncelik kriterleri konusu ele alınmıştır. Buna göre hayati ve sosyal gereklilik noktasında 38 yazardan 17’sinin öncelik verilmesini önerdiği konu olarak can ve mal kaybına neden olan taşkın ve sel faaliyetleri öne çıkmıştır. Verimlilik kriteri

---

<sup>941</sup> Usta, “B-İş Birliği”, 42-55.

açısından bakıldığında 21 yazar bu prensibin başta gözetilmesi noktasında kanaat bildirmişlerdir. Diğer yandan 8 muhatap nüfus konusunun ilk gözetilmesi gereken kriter olduğunu ifade etmiştir. Yine ulaştırma kriterini ilk sıraya yerleştiren yazar sayısı 8'dir. Kalkınma kriterinin birinci derecede etkili olması gerektiğini 7 yazar belirtmişken, aynı konuda 7 yazar eldeki mali imkanların en kısa zamanda en fazla gelir getirecek işleri aktarılmasının doğru olacağını ileri sürmüştür.

Bir havzaya ait işlerin bütün olarak ele alınması meselesinde, 38 yazardan 25'i havzanın genel amenajman planının yapılması ve yukarıda açıklanan önceliklendirme maddesinde belirtilen sıralama koşulları çerçevesinde projelerin ele alınmasının uygun olacağını dile getirmişlerdir.

Uzun vadeli bir program doğrultusunda havza işinin ele alınmasının doğru olmayacağını düşünen yazar sayısı 13 iken bunun doğru olacağını 8 muhatap belirtmiştir.

Bir taraftan uzun vadeli işler yapılırken diğer yandan kısa vadede tamamlanması mümkün olan yerel nitelikte ve münferit işlerinin ele alınması konusunda 38 yazardan 30'u bu şeklin ülkenin ihtiyaç ve yapısına en uygun yol olduğunu açıklamışlardır.

Özellikle küçük ve münferit işlerin ele alınmasının, su ekonomisi açısından bir karşılığının olmadığını ve doğru olmayacağını düşünen yazar sayısı 38'de 23'tür. Buna karşın söz konusu prensibin doğru olduğunu 5 kişi düşünmektedir.

Sulama/taşkından koruma/bataklık kurutma/yer altı sularından faydalanma maksatları arasında öncelik sırasının nasıl belirlenmesi noktasında yazarlardan 19'u öncelik mevzuunda belirtilen kriterlerin uygulanmasını önermişlerdir.

Çok maksatlı projelerin, tek maksatlı olanlara tercih edilmesi gerektiğini 38 yazardan 15'ü ifade etmişken, 9 yazar yapılacak mukayese sonucunda karar verilmesinin uygun olacağını belirtmişlerdir.<sup>942</sup>

Karatekin, yukarıda açıklanan mülahazalar ışığında gelen cevaplar kapsamında sonuçları özetlemiştir. Söz konusu yaklaşımla çoğunluğun kanaatine göre;

1. Can ve mal kaybına sebep olan taşkın ve sel felaketleri birinci planda ele alınırken, işlerin verimliliği her türlü düşünceden önce değerlendirilmelidir. Bununla birlikte eldeki imkanlar en kısa zamanda maksimum gelir sağlayacak işlere yoğunlaştırılmalıdır.

2. Havzaların genel amenajman planları yapılırken, işlerin önceliği birinci maddedeki esaslar doğrultusunda tespit edilen bir programa bağlanmalıdır.

---

<sup>942</sup> Nazmi Karatekin, "C-Planlama ve Programlama Grubuna Ait Umumi Rapor", *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955, 56-59.

3. Uzun vadeli bir program çerçevesinde havza işinin aynı zamanda ele alınması prensibi doğru değildir.

4. Bir taraftan uzun vadeli işler yapılırken, diğer yandan kısa vadede tamamlanması mümkün olan yerel nitelikte ve münferit işlerinin ele alınması ülkenin ihtiyaç ve yapısına en uygun yoldur.

5. Bilhassa küçük ve münferit işlerin ele alınması, su ekonomisi açısından bir karşılığının olmaması nedeniyle doğru değildir.

6. Sulama/taşkıdan koruma/bataklık kurutma/yer altı sularından faydalanma maksatları arasında önceliklendirme yapılırken yukarıda bahsedilen kriterler göz önünde bulundurulmalıdır.

7. Aynı koşullar altında çok maksatlı projeler tek maksatlı olanlara tercih edilmelidir.<sup>943</sup>

İçme Suyu ve Kanalizasyon Meseleleri Hakkında Umumi Rapor, Muhittin Kulin tarafından hazırlanmıştır. Kulin, gelen raporların belediyelerin içme su işleri, köylerin içme su işleri ve kanalizasyon işleri olmak üzere üç başlık altında derlendiğini açıklamıştır.

Gelen raporlarda belediyelerin içme su işlerine ilişkin meselenin belediye hizmeti olduğu konusunda fikir birliği olduğunu ifade etmek mümkündür. Ancak finansman konusunda fikir ayrılıkları mevcuttur. Özetlenen raporlarda İller Bankasının bu alandaki rolüne değinilerek, mevcut yapıya dair öneriler getirilmiştir. Bayındırlık Bakanlığının proje tasdik etme ve inşaat kabul etme görevi açıklanmıştır. Köy içme su işlerinde de yine İller Bankası'nın bu işlerin finansmanını sağlamak amacıyla kurulduğu vurgulanmış, Bayındırlık Bakanlığının denetim görevine dikkat çekilmiştir. Kanalizasyon işleri için de benzer açıklamalar yapılmış ancak bu iş için devletin desteğine ihtiyaç olduğu, zira bunları belediyelerin öz kaynakları ile yapabilmelerinin mümkün olmadığı açıklanmıştır.<sup>944</sup>

Büyük Su Kongresi, öncesinde olduğu gibi gerçekleştiği esnada ve sonrasında da basın gündemine gelmiştir. Bayındırlık Bakanlığının uzun çalışmalarından sonra 22 Ocak 1951'de başlayan kongrenin 26 Ocak 1951 tarihinde yapılacak olan umumî toplantısı için komisyonların çalışmakta ve raporlarını hazırlamakta olduğuna dair haber yapılmıştır.<sup>945</sup>

Yapılan son toplantıda komisyon raporları gözden geçirilerek bazı kararlar alınmıştır. Su işlerini etüt eden bir teknik eğitim sisteminin kurulması, çeşitli illerde su kültürü ve teknik eğitim araştırma istasyonlarının oluşturulması ve bir yüksek su şûrası kurulması söz konusu

<sup>943</sup> Karatekin, "C-Planlama ve Programlama", 59.

<sup>944</sup> Muhittin Kulin, "D İçme Su ve Kanalizasyon Meseleleri Hakkında Umumi Rapor", *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955, 63-65.

<sup>945</sup> *Zafer*, 25 Ocak 1951.

kararlardan bazılarıdır. Kongrede ayrıca küçük su işlerinin çözümü için bir program hazırlanmıştır.<sup>946</sup>

Raporların kabulünden sonra çalışmaların sona ermesi münasebetiyle konuşma yapan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, kongre çalışmalarının memleket için hayırlı olacağını ve kongrenin irşatları dairesinde hareket edileceğini, malî imkanlar nispetinde bu işin başarılabileceğini ve dünyanın her yerinde ilim heyetlerinin tatbikatta yol gösterici olduğunu belirterek kongre üyelerine teşekkürlerini bildirmiştir.<sup>947</sup>

Her ne kadar çalışmaların tamamlanmasını müteakip “*Büyük Su Kongresi*” sona ermiş olsa da<sup>948</sup> Bayındırlık Bakanlığının çalışmaları alınan kararlar doğrultusunda devam etmiştir. Nitekim Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, 30 Ocak 1951 tarihinde kongre çalışmaları ve devam eden mesai hakkında izahlarda bulunarak açıklama yapmıştır. Bakan’ın beyanatına göre; “*Büyük Su Kongresi*” münasebetiyle Ankara’da toplanmış bulunan su işleri müdürleri iki günden beri Bayındırlık Bakanlığında çalışmaktadırlar. Bütün mütehassısların iştirak ettiği bu görüşmelerde büyük ve küçük her türlü su işleri tekrar edilmektedir. Hükümetin su işlerine verdiği ehemmiyete ve takip ettiği politikaya muvazi olarak çeşitli meseleler esaslı bir şekilde gözden geçirilmekte ve bu anlayış içerisinde yeniden planlanmaktadır. Bu arada tertibine çalışılan programların aksamadan tatbiki için şubelerin ihtiyaçları da tespit edilmiştir. Köylerin içme suları mevzuunda da ayrı bir komisyon halinde çalışmalara başlanmıştır. Mart ayı içerisinde yani 1951 bütçesi TBMM tarafından kabul edilir edilmez ihalelerin vaktinde yapılabilmesi noktasında tedbirler alınmıştır. Münakaşa edilen mevzular da tavsiyelere uygun bir şekilde tatbik edilmeye başlamıştır.<sup>949</sup>

Keza 1951 yılı Bütçe Kanun Tasarısı’nın TBMM görüşmelerinde konuşan Bakan Zeytinoğlu tarafından “*Büyük Su Kongresi*”ne atıfta bulunulmak suretiyle seçkin aydınların katılımıyla görüşmeler yapıldığı ve ilk etapta su işleri teşkilâtını daha rasyonel ve verimli şekle getirmek üzere yeni bir “*Devlet Su İşleri Teşkilâtı Kanunu*” hazırlandığını beyan etmiştir.<sup>950</sup>

Bu noktaya kadar yapılan açıklamalar DP’nin su işlerine dair politikası açısından “*Büyük Su Kongresi*”nin önemini ortaya koymaktadır. İlave olarak bu faaliyetin etkisinin uzun süre devam ettiği de belirtilmelidir. Zira Bayındırlık Bakanlığında 1952 yılında düzenlenen su işleri müdürleri toplantısında konuşan Bayındırlık Bakanlığı Su İşleri Reisi

<sup>946</sup> *Ulus*, 28 Ocak 1951.

<sup>947</sup> *Zafer*, 28 Ocak 1951.

<sup>948</sup> *Milliyet*, 28 Ocak 1951; *Ulus*, 28 Ocak 1951.

<sup>949</sup> *Zafer*, 31 Ocak 1951.

<sup>950</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 855-856.

Hikmet Turat'ın<sup>951</sup> “*Büyük Su Kongresi*”nde ele alınan dört meseleye göndermede bulunarak bu doğrultuda çalışmaların devam ettiğini açıklaması, takip edilen su politikasını yansıtmaları bakımından manalıdır.<sup>952</sup>

Benzer şekilde DP Milletvekili Şevki Erker'in TBMM'de 1955 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde DP iktidarının işe başlarken ülkenin bu konuyla alakalı ilim ve fen adamlarının “*Büyük Su Kongresi*”nde toplandığını ve teşkilatın burada ortaya konulan esaslar doğrultusunda oluşturulduğunu ifade ederek sonrasında uygulanan plan/programı bu çalışmalara dayandırması, malum kongrenin DP'nin su işleri politikasına tesirlerini teyit etmektedir.<sup>953</sup>

Su işleri kapsamında ele alınan bazı faaliyet sahalarında kongrede görüşülen hususlara atıfta bulunulduğu, burada ortaya çıkan fikirlerden yola çıkarak bazı saptamalar yapıldığı da tespit edilmiştir. Söz konusu ilişkilere yeri geldiğinde değinilerek konu bütünlüğünün sağlanması hedeflenmiştir.

### 2.2.2. Su İşlerine İlişkin Uygulamalar

Devralınan su işlerinin DP cephesindeki akisleri ve “*Büyük Su Kongresi*” incelendikten sonra DP Hükümetleri tarafından başlangıçta uygulanan su politikalarının tespit edilmesi son derece kolaylaşmıştır. Ancak bu dönemde Zafer gazetesinde yayımlanan bir makalenin su politikasını daha anlaşılır hale getireceği değerlendirilmiştir.

Nazmi Karatekin tarafından kaleme alınan bu makalede 1951 başında yapılan su kongresinden söz açılmış ve kongrenin mahiyeti ile buradaki tartışmalardan bahsedilmiştir. Sonrasında küçük su işlerinin aslında 14 Mayıs 1950'den itibaren peyderpey gündeme geldiği ve konuşulur olduğu ifade edilmiştir. Zira daha öncesinde su işleri yalnız büyük su işleri çerçevesinde değerlendirilmiştir. Karatekin'e göre aslında bu görüş doğru olmakla beraber bunun ülkeye faydalı olması için gerekli olan geniş çaplı hazırlıklar, büyük paralar ve uzun vadelere ihtiyaç olduğu göz önünde buldurulmalıdır.

Yazar bu konuyu açmak için Menderes havzasındaki sulama işini örnek vererek, mevzuun ayrıntılarını izah etmiştir. Özet olarak menderes üzerine kurulan bir regülatör ile yukarı havzada sulama işinin çözüldüğünü, buna mukabil bu sefer aşağı havzada bulunanların

<sup>951</sup> “Sayın Hikmet Turat'ı Adana'dan tanırım, değerli ve çalışkan bir arkadaşı. Getirdiler su işleri başına, o da bir halk partisi mebus namzedi idi.” ifadeleri DP Milletvekili Cezmi TÜRK tarafından “*TBMM Tutanak Dergisi*, 10.06.1953, Dönem: 9, C. 23, Birleşim: 94'e ekli 228 s. sayılı Yeniden yapılacak su işleri için gelecek yıllara sâri taahhütlere girişilmesine mezuniyet verilmesi hakkındaki 3132, 4100, 4649 ve 5259 sayılı kanunlara ek kanun lâyihası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/556)”nın TBMM görüşmeleri esnasında ifade edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.06.1953, Dönem: 9, C. 23, Birleşim: 94, s. 144.

<sup>952</sup> *Zafer*, 22 Ocak 1952.

<sup>953</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 665.



susuzluk yaşamaya başladığını, bunun yansira tesisten faydalananlardan alınan ücretin işletme giderlerini karşılamadığını, diğer yandan sulama işinin nasıl yapılacağının öğretilmediğini dolayısıyla plansızlık nedeniyle birçok sorunun oluştuğunu yazmıştır. Makaleye göre, büyük su işleri, sanıldığı gibi, kolayca çözülen ve kısa zamanda bol meyve veren konular değildir. Aynı zamanda havzaların amenajman plânları,<sup>954</sup> bütün hazırlıklar yapılmalı ve iyi bir finansman plânı ile üretimin bu temel unsuru yeniden ele alınmalıdır.

Buna karşın küçük su işleri, büyük su işleri için yukarıda kaydedilen şartlardan başka yapıyı haizdir. Bunlar diğer işlerle hemen hemen hiç ilgili değildir. Birisine yapılacak herhangi bir müdahaleden buna komşu işler asla etkilenmez. Her iş kendi başına bir bütündür. Bununla beraber bu işten çabuk sonuç alınır. Sulanacak saha ve bataklıktan kurutulacak arazi azdır. Benzer şekilde taşkından ve selden korunacak vadi ve arazi dardır. Ancak bu sınırlı araziler civardaki nüfus yoğunluğu dolayısıyla çok kıymetlidir. Burada saha az, çiftçi sınırlı ve çok hevesli olduğu için ufak himmetlerle kısa bir zamanda çiftçiye sulama tekniği öğretmek ve göstermek mümkündür. Başlanılan iş bir mevsimde ve en fazla iki mevsimde sona ereceği için üçüncü mevsimde bu işin neticesini alabilmenin yansira tesis sermayelerinin amortismanı için vatandaşların uzun süre yük taşımasının önüne geçilebilmesi mümkündür.

Sonuç olarak Türkiye'nin ekonomik seviyesi ve millî sermayenin iş yapma kabiliyeti o zamanın şartlarında ancak küçük su işleri çerçevesinde verimli ve yararlı neticeler alınmasına imkân verecek durumdadır. Bu suretle mevcut para en kısa zamanda belli gayelere ulaştıracak olan işlere yatırılmış olacaktır.<sup>955</sup>

İşte bu makale de izah edildiği üzere, bahsedilen olgulara paralel olarak hükümet iş başına geldiği andan itibaren kısa zamanda ve az maliyetle bitirilebilecek aynı zamanda faydalı neticeler elde edilecek politika üretme gayretinde olmuş ve bu yaklaşım her fırsatta yüksek sesle ifade edilmiştir. Bununla birlikte belirlenen gayeye uygun olarak birtakım prensipler ortaya konulmuştur.<sup>956</sup>

---

<sup>954</sup> Amenajman, nehir havzalarında çeşitli mevzuların her yönden araştırılması ve en ekonomik ve teknik imkanların belirlenmesini ifade etmektedir. *1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı Münasebetiyle Yapılan Konuşmalar ve Alınan Kararlar*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955, 9; Demirel'e göre amenajman projesi havzanın bir bütün olarak etüt edilmesi, tespit edilen alternatifler içerisinde optimum olanın seçilmesi, suyun nerede kullanılmasının saptanmasıdır. Süleyman Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt II, Ed. Hulusi Turgut, Ankara: ABC Medya Ajansı, 2005, 429.

<sup>955</sup> Nazmi Karatekin, "Küçük Su İşleri Dâvası ve Bir Kaç Misal", *Zafer*, 04 Nisan 1951, 2.

<sup>956</sup> Bu noktada 15 Mayıs 1951 tarihinde Cumhurbaşkanı'na sunulan Barker Raporu'nda da çok maksatlı büyük projeler yerine küçük sulama işleri, küçük kuvvet santralleri, toprak barajlar ve yer altı sularından istifa edilmesi sayesinde üretimin daha çabuk artacağı ve daha az masraflı olacağı tavsiye edilmiştir. Barker Misyonu raporunu tetkik eden Heyet da bu görüşe katıldığını ifade etmiştir. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 873, Sıra: 8, s. 46.

Başlanmış olan işlerin bir an evvel bitirilmesi ve yeni yapılacak su işlerinin ülke kalkınmasına yardım edilebilmesi için tespit edilen prensipler “1951 yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu”unda şu şekilde ifade edilmiştir:

- “1. Yapılacak bütün işler bir plâna ve programa bağlanmış olmalıdır.
2. Plân ve program tanziminde başlıca tercih sebebini verimlilik derecesi teşkil etmelidir.
3. Havza su işleri için havza amenejman plânları, plânlamaya tekaddüm etmektedir.
4. Münferit su işleri, havza su işleriyle birlikte aynı zamanda yürütülmelidir.
5. Her şeyden evvel başlamış olupta yarım bırakılmış bulunanlardan verimli ve lüzumlu olanların ikmali cihetine gidilmelidir.
6. Kuraklıkla mücadele, nüfus ve iskân zaruretleri ve sair âmiller gözönünde tutulmalıdır.”<sup>957</sup>

Benzer şekilde Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu’nun 13 Temmuz 1951 tarihli açıklamasında:

- “1. Yapılacak bütün işler bir plân ve programa bağlanmalıdır.
2. Plân ve program tanziminde başlıca tercih sebebini verimlilik derecesi teşkil etmelidir.
3. Havza su işleri için havza amenajman plânları programlamaya tekaddüm etmelidir.
4. Büyük su işlerinde her şeyden evvel başlamış olup da yarım bırakılmış olanlardan verimli ve lüzumlu olanların ikmali cihetine gidilmelidir. Bu konuda başlamış, işler bitirilmeden yenilerine başlamamak halin icabıdır.
5. Şimdiye kadar ihmal edilmiş bulunan küçük su işler üzerinde önemle durulmalı ve ele alınmalıdır.
6. Kuraklık mücadelede, nüfus ve iskân zaruretleri vesaire gibi jeopolitik amiller göz önünde tutulmalıdır.
- 7 Bu işlerde halkın ve ilgililerin iştirakini sağlayacak tedbirler ve müeyyideler alınmalıdır.”

şeklinde ifade edilmiştir.<sup>958</sup>

DP tarafından 1953 yılından yayımlanan “Yeni İktidarın Çalışmaları 22.05.1950-22.05.1953 Demokrat Parti Hizmetinde Bulunduğu Türk Milletine Hesap Veriyor” başlıklı kitapçıkta da şu şekilde belirtilmiştir:

- “1. Evvelce başlamış ve yarım kalmış sulama tesislerini süratle tamamlayarak verimli hale getirmek,
2. Su taşkınlarını önleyecek tesisleri bir an evvel tahakkuk ettirmek,
3. Enerji istihsal edilebilecek sulardan faydalanmak üzere tesisler kurmak,
4. Yeraltı sularında istifade ederek su ihtiyacını ve sulamayı temin etmek
5. Bataklıkları kurutmak,
6. Köylerde halkın yapacağı su işlerine yardım etmek ve bilhassa köy içme sularını bir program tahtında ve en kısa zamanda getirilmesini sağlamak.”<sup>959</sup>

<sup>957</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (I/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 267.

<sup>958</sup> Zafer, 17 Temmuz 1951.

<sup>959</sup> BCA Fon: 30-10-0-0, Kutu: 14, Gömlek: 81, Sıra: 11. s. 152-153.

Yukarıda sıralanan prensiplerin genel olarak aynı noktalarda toplandıkları görülmekle birlikte 1953'te yayımlanan kitapçıkta yer altı suları, köy içme suyu, enerji hususları daha spesifik olarak kaydedilmiştir.

Bahsedilen prensipler çerçevesinde Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu tarafından farklı tarihlerde yapılan açıklamalar nasıl bir programın takip edildiği konusunda fikir vermektedir. 30 Haziran 1951 tarihli beyanında su işleri çalışmalarında özellikle küçük su işlerinin önemle ele alınacağını söylemişken,<sup>960</sup> 15 Ocak 1952'deki açıklamasında su meselesinde eski iktidarın dağınık işlerinin bitirilmesi ve yeni amenajmanlar yapılmasının kararlaştırıldığını belirtmiştir.<sup>961</sup> Söz konusu meseleye ilişkin radyoda yaptığı bir konuşmada ise 1951 yılından itibaren üç yıllık bir programın yapıldığını dile getirmiştir.<sup>962</sup>

Nitekim 28 Ocak 1952'de Bakan Kemal Zeytinoğlu'nun katılımıyla düzenlenen Su işleri Müdürleri toplantısında 1952-1954 su işleri (büyük ve küçük su işleri) programı gözden geçirilmiştir. Yapılan öncelik sıralamasında, sırasıyla başlanmış olup da yarım kalan işlerin tamamlanması, ele alınmış havzaların yapılmayan işlerinin yapılması, yeni havzalardaki işlerin ele alınması kararlaştırılmıştır.<sup>963</sup>

Benzer şekilde Zeytinoğlu 1953 yılı bütçesi münasebetiyle Meclis'te yaptığı konuşmada: *“İlk iş olarak, başlanıp da yarı bırakılmış olan bu su işlerini programa aldık. İkinci madde olarak başlanmış olan su işlerinin havzasıyla alâkadar bulunan su işlerini ele almak suretiyle ikmale çalıştık. Üçüncü olarak yeni havzaları, mevzuları programlaştırdık.”* diyerek su işlerinde takip ettikleri politikaları izah etmiştir.<sup>964</sup>

Hükümet tarafından prensip ve öncelikler çerçevesinde tanımlanan su işleri DP döneminde; sulama, ıslah ve taşkından koruma, bataklık kurutma, hidroelektrik tesisleri, çok maksatlı projeler, yeraltı suları ve köy içme suları olarak yedi başlık altında sınıflandırılmıştır.<sup>965</sup>

İlk aşamada taşkından korunma ve bataklık kurutma işleri ön planda ele alınmış olmakla beraber 1950 yılından önce başlanan sulama işlerinin tamamlanması da öncelikli olarak çalışılan meselelerden olmuştur.<sup>966</sup>

---

<sup>960</sup> *Ulus*, 30 Haziran 1951.

<sup>961</sup> *Ulus*, 15 Ocak 1952.

<sup>962</sup> *Zafer*, 10 Nisan 1952.

<sup>963</sup> *Zafer*, 29 Ocak 1952.

<sup>964</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1070-1071.

<sup>965</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 29, Gömlek: 170, Sıra: 9. s. 5; bazı kaynaklarda hidroelektrik tesisleri ile çok maksatlı projeler “enerji” başlığı altında birlikte ele alınmıştır. *Nafia Vekâleti Çalışmaları 1950-1957*, 6.

<sup>966</sup> 1952 yılında düzenlenen su işleri müdürleri toplantısında konuşan Bayındırlık Bakanlığı Su işleri Reisi Hikmet Turat tarafından ifade edilmiştir. *Zafer*, 22 Ocak 1952.

DP Hükümetleri tarafından su işleri kapsamında gerçekleştirilen yatırımlar ele alınırken, sulama, ıslah ve taşkından koruma ile bataklık kurutma işleri dönemin yaklaşımına sadık kalınarak 1950-1953 ve 1954-1960 dönemi olmak üzere iki farklı periyotta ele alınmıştır. Zira bu işler 1954'e kadar noksan kalan (büyük) ve münferit (küçük) su işleri olarak iki başlık altında ele alınmış, sonrasında 1954 itibarıyla yeni mevzular ele alınacağı için bu ayırım kaldırılmıştır.<sup>967</sup> Bunların haricinde kalan barajlar (hidroelektrik tesisleri ve çok maksatlı projeler), köy içme suyu ve yer altı suyu konuları ayrı başlıklar halinde tüm DP dönemini kapsayacak şekilde incelenmişlerdir.

Hükümet tarafından büyük su mevzuları bir havza ile ilgili ve havza amenajmanını ilgilendiren mevzular olarak görülmüştür. Bu işlerin gerçekleştirilmesinde, ilk olarak 1937 yılından bu yana çeşitli havzalarda ele alınan büyük su işlerinin tam randımanlı olarak çalışmasını sağlamak gayesiyle noksan kalan işlerin tamamlanması, ikinci olarak muhtelif havzalarda o döneme kadar ele alınmamış olmakla beraber yapılmış ve yapılmakta olan işlerle sıkı alakası bulunan ve bunları tamamlayıcı mahiyetteki işlerin yapılması esasları benimsenmiştir. İkinci gruptaki işlerin de kendi arasında rantabilite derecelerine göre sıraya koyulması ilkesi kabul edilmiştir.<sup>968</sup>

Noksan kalan işlerin tamamlanması (Büyük Su İşleri) grubunda kategorize edilen işler, 1937 yılından itibaren ele alınan işlerin biran evvel verimli hale getirilmesi maksadıyla tanzim edilen program çerçevesine dahil olanlardır.<sup>969</sup>

Bakan Zeytinoğlu, bahsedilen prensiplere göre hazırlıkların tamamlandığını, devam etmekte ve yarım kalmış işlerin tamamlanmasına dair programın 55 milyon lira tutarında ve 47 ihaleyi içerdiğini aktarmıştır. Zeytinoğlu'na göre 3 yıl içinde tamamlanması programlanan bu tesislerden 1953 yılı sonunda tam olarak faydalanılması mümkündür.<sup>970</sup>

Su işleri konusunda yetki veren 3132, 4100, 4649 ve 5259 sayılı Kanunlar çerçevesinde daha önceden başlanıp da yarıda kaldığı için beklenen faydaları sağlayamayan su işlerinden en mühimlerini tamamlamak maksadıyla gerek ihale edilmiş bulunan ve gerek yeniden ihale edilecek olan işler için 1951 yılında 19.357.000 lira ödenek tahsis edilmiştir.<sup>971</sup> Aynı yıl

<sup>967</sup> *TBMM Zabut Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 s. sayılı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), s. 234.

<sup>968</sup> *Ulus*, 07 Mart 1952; CHP Malatya Milletvekili Mehmet Kartal'ın sorusuna Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu tarafından verilen yazılı cevapta belirtilmiştir.

<sup>969</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s.272.

<sup>970</sup> *Zafer*, 17 Temmuz 1951; keza daha önce bir soru üzerine gündeme gelen bu konuya dair Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu mevzubahis tahsisata dahil olan tesislerin 3 yıl içerisinde tamamlanmasının planlandığını açıklamıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 09.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 74, s. 159.

<sup>971</sup> 5751 Sayılı ve 28 Şubat 1951 Tarihli 1951 Yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 545.

içinde daha önce ihale edilmiş toplam 38 muhtelif işe devam edilmiş, 13 tanesi bitirilmiştir. Ayrıca muhtelif havzalarda 15 mevzu ihale edilerek inşalarına başlanmıştır.<sup>972</sup>

Söz konusu işler için 1952 yılı itibariyle 20.000.000 lira tahsis edilmiş,<sup>973</sup> önceden ihale edilen 32 muhtelif mevzuun inşasına devam edilerek 10 tanesi tamamlanmıştır. Ayrıca 11 iş de ihale edilmiştir.<sup>974</sup> CHP sözcüsü olarak 1952 yılı bütçe görüşmelerinde TBMM’de konuşma yapan Cemal Reşit Eyüboğlu su işleri başta olmak üzere diğer işler konusunda uzun vadeli bir programa sahip olmadığından bahisle Hükümeti eleştirmiştir. Buna karşın yapmış oldukları tenkitlerin isabetini gösteren bir vakıa olarak, büyük su işlerinin birinci plana alınmış olduğunu gördüklerini ifade etmiştir.<sup>975</sup> Bu değerlendirme, DP Hükümetinin büyük su işlerine dair takip ettiği politikanın bir karşılığının olduğunu göstermesi bakımından kıymetlidir.

Toplam 31.700.000 liranın tahsis edildiği<sup>976</sup> 1953 yılı itibariyle önceki iktidar tarafından başlanılmış işlerin verimli hala getirilmesi çalışmaları tamamlanmıştır.<sup>977</sup> Bu nedenle 1954 yılından itibaren yeni su işlerinin ele alınması planlanmış, dolayısıyla önceki yıllarda yapılan büyük ve küçük su ayrımı kaldırılarak su işleri birleştirilmiştir.<sup>978</sup>

DP Hükümeti tarafından ülkenin farklı bölgelerinde gerçekleştirilmesi planlanan münferit su işleri ile bir havzada başlanmış işlerle irtibatı bulunmayan veya yalnız münferit bir havzayı alakadar eden ve kısa bir zamanda faydalanılması mümkün görülen su işleri için belirli bir plan hazırlanmıştır. İşte bu nedenle etüt ve projeleri hazırlanan mevzular için ödenek tahsis edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>979</sup>

Söz konusu münferit su işleri 1951 yılında programa bağlanmış,<sup>980</sup> aynı yıl için 8.000.000 lira ödenek tahsis edilmiştir.<sup>981</sup> Küçük su işleri meselesinin eski iktidar döneminde

<sup>972</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42’ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 272.

<sup>973</sup> 5908 Sayılı ve 29 Şubat 1952 Tarihli 1952 Yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 515.

<sup>974</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44’e ekli 108 s. sayılı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 285.

<sup>975</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42, s. 378.

<sup>976</sup> 6076 Sayılı ve 28 Şubat 1953 Tarihli 1953 Yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 508; 31.950.000 lira olarak teklif edilen bu paranın 19.910.000 lirası geçen yıllar ihale edilmiş olan işlerin sâri taahhüt karşılığıdır. Geri kalan 12.040.000 lira ile Seyhan barajı inşaatının iç finansman kısmı ile havzalardaki işleri tamamlayıcı mevzular ele alınması planlanmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44’e ekli 108 s. sayılı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 284-286.

<sup>977</sup> *BCA Fon*: 30-10-0-0, Kutu: 14, Gömlek: 81, Sıra: 11. s. 153.

<sup>978</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45’e ekli 109 s. sayılı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), s. 234.

<sup>979</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), s. 112.

<sup>980</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42’ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), s.197.

hiç ele alınmadığını ileri süren Bakan Zeytinoğlu, 1951 yılı bütçe görüşmelerinde anılan yıl içerisinde küçük su işleri alanında ülkenin değişik yerlerinde 60'tan fazla işin ele alınacağını ve bu tesislerden doğrudan veya dolaylı olarak 52 milyon lira fayda sağlanacağını tahmin edildiğini açıklamıştır.<sup>982</sup>

Meseleye dair Bayındırlık Bakanı tarafından sık sık açıklama yapılmış ayrıca konu basın tarafından da yakından takip edilerek gelişmelerden haber verilmiştir. Bu çerçevede Zeytinoğlu tarafından 16 Mart 1951 tarihinde düzenlenen basın toplantısında küçük su işlerine verilen öneme vurgu yapılarak, 1951 yılında 69 konunun ele alınmasının öngörüldüğü bildirilmiştir. Açıklamaya göre bunlardan 9'u 189 bin dekar alanında sulama, 19 tanesi 422 bin dekar alanında bataklık kurutma, 12 tanesi 102 bin dekar büyüklüğünde taşkın ve sellerden koruma ve 20 tanesi ise şehir ve kasaba koruma gayesine matuftur.<sup>983</sup>

Diğer yandan gazetede küçük su işlerine dair yayımlanan bir makaleye göre, hazırlanmış olan program kapsamındaki 69 işin 10 tanesi sulama tesisidir. Sulanacak saha toplamı 169.000 dekadır. 24 tanesi bataklık kurutma tesisi iken kurutulacak saha 518.700 dekadır. 24'ü taşkın ve selden koruma yani ıslah tesisidir ki kurtarılan alan 127.400 dekadır. Geri kalan 11'i de şehir ve kasaba koruma amacı taşımaktadır. Yapılması planlanan işlerin birim maliyetleri; sulama tesislerinde hektar başına 400 lira, taşkın koruma tesislerinde hektar başına 250-300 lira, şehir ve kasaba korumalarında şehir başına 130.000 lira olarak hesaplanmıştır.<sup>984</sup>

Ayrıca 18 Temmuz 1951 tarihine kadar 36 projenin tamamıyla hazırlandığı, 40 tanesinin ihaleye çıkarıldığı ve 25 adedin ihalesinin sonuçlandığı haberleştirilmiştir.<sup>985</sup> 19 Ağustos 1951 tarihli habere göre de 58 proje tamamlanmış, 56 adet ihaleye çıkılmış, 45'i taahhüde bağlanmıştır.<sup>986</sup>

---

<sup>981</sup> 28 Şubat 1951 tarih ve 5751 sayılı 1951 Yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 545; bütçe komisyon raporunda teklif edilen ödeneğin 10.000.000 liraya çıkarılması önerilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 265.

<sup>982</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 855.

<sup>983</sup> *Milliyet*, 17 Mart 1951. Daha önce Zafer gazetesinde de benzer açıklamalar verilmiştir. *Zafer*, 15 Mart 1951. Bir soru vesilesi ile gündeme gelen konuya dair Bakan tarafından verilen cevaba göre; yapılması planlanan toplam 64 parça su işinin 9 adedi sulama, 19'u bataklık kurutma, 16'sı verimli araziye sel baskınından koruma ve 20 adedi de muhtelif şehir ve kasabaları taşkından kurtarma gayesine yöneliktir. Yapılacak tesislerden elde edilecek fayda 189 bin dekar arazi sulanması, 422 900 dekar bataklık kurutulması ve 852 bin dekar arazinin sel taşkınlarından korunmasıdır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 09.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 74, s. 159.

<sup>984</sup> Makalede; küçük işlerine dair örnekler ele alınarak programa dair birçok ayrıntı aktarılmıştır. Nazmi Karatekin, "Küçük Su İşleri 1951 Programı", *Zafer*, 03 Mayıs 1951, 2.

<sup>985</sup> *Zafer*, 18 Temmuz 1951.

<sup>986</sup> *Milliyet*, 19 Ağustos 1951.

Görüldüğü gibi dönem içerisinde paylaşılan verilerde birçok farklı sayı telaffuz edilmiştir. Daha sonra verilen bilgilere göre 1951 yılı içinde küçük su işleri hususunda 66 işin ihalesi tamamlanarak faaliyete geçilmiştir.<sup>987</sup>

Münferit su işleri 5259 sayılı Kanun'un birinci maddesinde yer alan “*Diğer Su İşleri*” kapsamında değerlendirilmek suretiyle finanse edilerek,<sup>988</sup> 1952 yılında bu işler için 14.900.000 lira ödenek tahsis edilmiştir.<sup>989</sup> TBMM Bütçe Komisyonuna sunulan raporda münferit su mevzularının 1951 yılında geniş ölçüde, ilk defa olarak ele alınmış olmasına vurgu yapılarak 1952 yılı bütçesinde teklif edilen ödeneğin miktarından memnuniyet duyulduğu ifade edilmiştir.<sup>990</sup> Küçük su işleri programı çerçevesinde 1951 ve 1952 yıllarında toplam 172 mevzu ele alınmıştır.<sup>991</sup>

Toplam 20.180.000 lira ödenek tahsis edilen<sup>992</sup> 1953 yılında 11'i bataklık kurutma, 25'i sulama, 93'ü taşkın koruma ve ıslah ve 1'i yer altı suyu olmak üzere toplam 130 adet su işi saptanmıştır.<sup>993</sup>

<sup>987</sup> 1952 yılı Bütçe Kanun Tasarısı TBMM görüşmelerinde Bakan Zeytinoğlu tarafından açıklanmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1006-1007; Bakan tarafından yapılan radyo konuşmasında aynı sayı tekrar edilmiştir. *Zafer*, 10 Nisan 1952; bu raporda da aynı sayı verilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s.272; bu belgede “1951- Münferit Su İşleri” başlığı altında işler sıralanmıştır. (Gereksiz hacim oluşturacağı düşüncesiyle işlerin ayrıntılarının teze dahil edilmesinin uygun olmayacağı değerlendirilmiştir.) Tarafımızca yapılan araştırma sonucunda 18'i bataklık kurutma, 8'i sulama ve 41'i taşkın koruma ve ıslah olmak üzere toplam 67 adet su işi saptanmıştır. (Aynı sıra numarasının farklı varyasyonları farklı iş olarak kabul edilmiştir.) *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 8. s. 2-4.

<sup>988</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s.272; 5259 sayılı Kanun öncesinde çıkmış olan 3132, 4100 ve 4649 sayılı kanunlarla verilen yetkinin ancak Kanun'da belirtilen belli bölgelere sarf edilmesi kesin olarak belirtilmiştir. Bu suretle bilahare 1948 yılında çıkarılan ve 165 milyon liralık yetki veren 5259 sayılı Kanun'da, yukarıda zikredilen kanunlarla belirtilen yerlerle birlikte diğer su işleri şeklinde birinci maddede bir değişiklik yapılmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.06.1953, Dönem: 9, C. 23, Birleşim: 94'e ekli 228 s. sayılı Yeniden yapılacak su işleri için gelecek yıllara sâri taahhütlere girişilmesine mezuniyet verilmesi hakkındaki 3132, 4100, 4649 ve 5259 sayılı kanunlara ek kanun lâiyhası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/556), s. 3; işte münferit su işleri için gerekli olan tahsisatın açıklanan şekilde yapılmasının sebebi budur.

<sup>989</sup> 29 Şubat 1952 tarih ve 5908 sayılı 1952 Yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 515.

<sup>990</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s.272.

<sup>991</sup> Bu bilgiden hareketle 1952 yılında toplam 106 münferit su işinin ele alındığı sonucuna ulaşılmaktadır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 s. sayılı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 285; bu belgede “1952- Münferit Su İşleri” sıralanan işler çerçevesinde 16'sı bataklık kurutma, 24'ü sulama ve 74'ü taşkın koruma ve ıslah olmak üzere toplam 114 adet su işi saptanmıştır. Raporda belirtilen sayılara göre oluşan farklılığın tarafımızca yapılan tespitte aynı sıra numarasının diğer varyasyonlarının farklı iş olarak kabul edilmesinden kaynaklandığı değerlendirilmiştir. Ayrıca projenin aynı anda birden çok alanda fayda sağlaması halinde işin ismine göre sınıflandırma yapılmıştır. *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 8. s. 5-10.

<sup>992</sup> 6076 Sayılı ve 28 Şubat 1953 Tarihli 1953 Yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 508.

<sup>993</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 8. s. 10-16; 1950 yılından itibaren 1954 yılı başına kadar münferit su işleri kapsamında ele alınan işler ve sağlanan faydalara dair bilgilerin bulunduğu birçok belge tespit edilmiştir. Ancak bu belgeler ile sonraki yıllara ait belgelerde tutarsızlık görüldüğü için söz konusu veriler dikkate alınmamıştır. Bahsedilen belgelerden bazıları şunlardır: *BCA* Fon: 30-10-0-0, Kutu: 14, Gömlek: 81,

1950-1953 yılları arasında yürütülen su işlerinin büyük kısmını yarım kalan büyük su işleri ile münferit küçük su işleri oluşturmuştur. Ancak bu dönemde su işlerine ilişkin icra edilen başka gelişmeler de meydana gelmiştir.

Açıklanan çerçevedeki işlerden birisi olarak Ankara şehir lağımının inşaatı ve tesisatı zikredilebilir. Daha çok bir şehir hizmeti olarak nitelenen bu iş için evvelce ihale edilmiş olan işlerin tesviyesi amacıyla zaruri görülen ödenek 1951 bütçesine konmuştur.<sup>994</sup> 1952 yılında 4099 sayılı Kanun ile verilen yetki çerçevesi içerisinde başlanılmış olan tesislerin tamamlanması ve bozulan yolların tekrar eski haine getirilmesi gibi işler için para ayrılmış,<sup>995</sup> 1953 yılında ise yapılmış olan lağım tesislerinin katî hesap farklarıyla bu tesislerin belediyeye devir tarihine kadar bakım masrafları için ödenek tahsis edilmiştir.<sup>996</sup>

Yine daha önceki kısımlarda ifade edildiği üzere 4373 sayılı Kanun gereğince sel ve taşkınlara karşı alınacak acil tedbirler için incelenen dönem bütçelerine ödenek planlanmıştır.<sup>997</sup>

Başlangıçta halkın yapacağı su işlerine yardım adı altında bütçelerde ödenek tahsis edilmek suretiyle devam eden, sonrasında neredeyse bütünüyle köy içme suyu faaliyetine evrilen su işlerine bu dönem bütçelerinde ödenek tahsis edilmiştir. Köy içme suyu faaliyetleri gerek DP ve gerekse muhalefet unsurları tarafından en çok eleştirilen konulardan olmuştur. Bu mesele “*Köy İçme Suları*” başlığı altında bütünüyle ele alınmıştır.

Söz konusu süreçte ele alınan bir diğer iş ise yer altı suları meselesidir. Bu kapsamda 1952 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesi ile fonlardan Tarım Bakanlığına ayrılan ödeneklerden bir kısmı Bakanlar Kurulu kararıyla aktarılmak suretiyle yer altı sularının etüt ve araştırılmasına tahsis edilmiştir. Ayrıca 1953 yılı bütçe raporunda da ülkenin yer üstü sularının ıslah ve tanzimine paralel olarak yer altı suları hususunda bir plan yapılması tavsiye

---

Sıra: 11. s. 153; *BCA Fon: 30-10-0-0, Kutu: 14, Gömlek: 81, Sıra: 11. s. 154; TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45’e ekli 109 s. sayılı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), s. 75; Keza Kemal Zeytinoğlu’nun bir radyo konuşmasında münferit su işlerinin 1951 yılında 69, 1952’de 114’e ve 1953-1954’te 414 e çıktığı belirtilmiştir. *Zafer*, 06 Ağustos 1955.

<sup>994</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), s. 113; *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 265.

<sup>995</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42’ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 273.

<sup>996</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44’e ekli 108 s. sayılı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 286.

<sup>997</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), s. 112; *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 514; *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 508.



edilerek<sup>998</sup> yer altı suyu tetkik ve araştırılması için ödenek tahsis edilmiştir.<sup>999</sup> Bahsedilen çalışmaların gelişimi “*Yer Altı Suları*” kısmında incelenmiştir.

Dönem içerisinde konuya ilişkin mevzuatta bazı düzenlemeler de yapılmıştır. CHP Hükümeti döneminde bataklıkların kurutulması yolunda özel girişimden yararlanabilmek maksadıyla 18 Ocak 1950’de çıkarılan 5516 sayılı Kanun uygulamalarında zaman içerisinde bazı problemlerin ortaya çıktığı görülmüştür. Birçok özel girişimci tarafından kurutulması çok kolay olmasına karşın geniş toprak kazanımı sağlayan bataklıklar tercih edilmiş, topraksız çiftçiyi topraklandırmak ve göçmenleri yerleştirmek için toprak sıkıntısı çeken hükümetin zikredilen cazip imkanlardan istifade edebilme imkânı kaybolmuştur.<sup>1000</sup> İşte bahsedilen aksaklık, hata ve suiistimallerin önüne geçebilmek amacıyla kabul edilen Kanun<sup>1001</sup> sayesinde verilecek bir dilekçeye istinaden birisinin doğrudan kurutma hakkını kazanmasının önlenmesi, köylünün ve köy birliklerinin hakkının muhafaza altına alınması ve Hükümetin istemesi halinde buralardan yararlanma hakkının korunması hedeflenmiştir. Şayet bahsedilen aşamalarda bir talep vaki olmadığı durumda ise hususi teşebbüse bataklıkları kurutma yolunun açık kalması planlanmıştır.<sup>1002</sup>

Burada aslında DP’nin bataklıkların Hükümet eliyle kurutulması yolunda gösterdiği bir iradenin varlığından söz edilmesi mümkündür. Zira 5516 sayılı Kanun uygulamasına göre, vatandaşın herhangi bir bataklığı kurutmak talebiyle dilekçe vermesi halinde eğer köylüden bir talep vaki değilse kurutma hakkı talip olan vatandaşa geçmekteydi. Ancak yapılan değişiklikle Hükümetin bataklığı kurutma yolunda bir iradesinin olup olmadığının sorulması mecburiyeti getirilmiş eğer yoksa sonraki aşamalara geçilmesi yolunda bir düzenleme yapılmıştır. Nitekim yukarıda açıklandığı üzere bilhassa münferit su işleri kapsamında birçok bataklık kurutma işi Hükümet tarafından gerçekleştirilmiştir.

DP’nin iktidara gelişinden önce su işleri mevzularını gerçekleştirmek için 1937-1948 yılları arasında kabul edilen 3212, 4100, 4649 ve 5259 sayılı Kanunlarla toplamda 286 milyon lira tahsis edilmiştir. Bu kapsamda 1949-1952 döneminde programa bağlanan su işlerinin çok büyük bir bölümü tamamlanmış veya tamamlanması yolunda taahhüte bağlanmıştır. Özellikle

<sup>998</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44’e ekli 108 s. sayılı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 286.

<sup>999</sup> 28 Şubat 1953 tarih ve 6076 sayılı 1953 Yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 509.

<sup>1000</sup> 5516 sayılı Kanun’un bazı maddelerini değiştiren kanun tasarısının görüşülmesi esnasında Tarım Komisyonu adına konuşan DP Milletvekili Lûtfi Ülkümen tarafından ifade edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 18.06.1952, Dönem: 9, C. 16, Birleşim: 86, s. 288.

<sup>1001</sup> 18 Haziran 1952 tarih ve 5963 sayılı Bataklıkların Kurutulması ve Bundan Elde Edilecek Topraklar Hakkındaki 5516 Sayılı Kanunun Bazı Maddelerini Değiştiren ve Geçici Maddeyi Yürürlükten Kaldıran Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 32, s. 869-871.

<sup>1002</sup> 5516 sayılı Kanun’un bazı maddelerini değiştiren kanun tasarısının görüşülmesi esnasında Bayındırlık Komisyonu Sözcüsü DP Milletvekili Himmet Ölçmen tarafından ifade edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 18.06.1952, Dönem: 9, C. 16, Birleşim: 86, s. 284.

1951 ve 1952 yıllarında münferit su konuları çerçevesinde çoğalan işler neticesinde bağlanan taahhütlerden sonra söz konusu tahsisattan 1953 yılı başı itibariyle sadece 27,6 milyon lira kalmıştır.

Açıklananların yanı sıra su işleri çerçevesinde o döneme kadar yapılan etüt ve su rasatları ile büyük havzalara ait amenajman planları göz önünde bulundurularak:

1. Ülkenin her tarafında sulama, kurutma, taşkından koruma ve enerji üretme işlerini müşterek sağlayacak çok maksatlı büyük tesislerin inşası,
2. Aynı konulardaki münferit su işlerinin yeni bir görüşle ele alınması,
3. O zamana kadar ihmal edilen yer altı sularında faydalanma işleri,

Kapsamında su konularının tahakkuku için 1 milyar liranın üzerinde bir meblağa ihtiyaç olduğu tespit edilmiş, Hükümet tarafından ilk olarak ele alınması kararlaştırılmış olan mevzuların tahmini keşif tutarı için kalan yetki bakiyesine ilave 350 milyon liranın gerekli olduğu belirlenmiştir. Ortaya konulan gerekçelere istinaden hazırlanan kanun tasarısının Bayındırlık Komisyonundaki görüşmelerinde daha önceki yetki kanunlarında belirtilen bölge kısıtlamasına maruz olmaması maksadıyla 1'inci maddesine “*bütün yurda şamil*” ibaresi eklenmiştir. Diğer yandan Bütçe Komisyonundaki görüşmelerde ise sarf müddetinin 1960 senesine kadar uzatılması ve yetkinin 500 milyon liraya çıkarılması kabul edilmiştir.<sup>1003</sup>

Tasarının Meclis görüşmelerinde söz alan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, konuşulan meselelere atıfta bulunmak suretiyle hükümet tarafından o dönemde takip edilen bayındırlık politikası ve özelinde su politikasının bilinmediğini dolayısıyla bunları kısaca izah etmek istediğini ifade etmiştir. Devamında, Hükümetin 1951, 1952 ve 1953 yılları bütçelerinde tahsis ettiği ödenekler vasıtasıyla büyük ve küçük su işlerinde verilen kanuni yetkinin bitirildiğini aktarmıştır.<sup>1004</sup>

İcra edilen su politikasına değinen Bakan, özetle ilk etapta ele alınan 1937 yılından itibaren başladığı halde tamamlanamayan işlerin 1953 yılı içerisinde yapılan ihaleler neticesinde tamamlanacağını; ikinci olarak, bu havzalarla alakalı olduğu halde hiç başlanmayan işlerin programa dahil edilerek bunların bir kısmına 1953 yılında, ama asıl büyük bölümüne 1954 yılı ve sonrasında başlamak suretiyle büyük su işlerindeki havza

<sup>1003</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.06.1953, Dönem: 9, C. 23, Birleşim: 94'e ekli 228 s. sayılı Yeniden yapılacak su işleri için gelecek yıllara sâri taahhütlere girişilmesine mezuniyet verilmesi hakkındaki 3132, 4100, 4649 ve 5259 sayılı kanunlara ek kanun lâiyhası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/556), s. 1-4.

<sup>1004</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.06.1953, Dönem: 9, C. 23, Birleşim: 94, s. 141; raporlara göre, 5259 sayılı Kanun'la verilmiş olan 286 milyon liralık yetkiden 1951 yılı sonuna kadar 162.101.808 lirasının kullanılmış olması planlanmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s.272; 1952 yılı itibariyle bu yetkinin 258,4 milyon lirasının kullanılmış olması planlanmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 s. sayılı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 284.

meselelerinin halledileceğini; üçüncü ve son olarak o zamana kadar hiç göz atılmamış diğer büyük su işlerine yoğunlaşacağını anlatmıştır. Aynı zamanda bu yolla Fırat, Dicle, Yeşilırmak, Kızılırmak gibi henüz amenajman planları bulunmayan su işlerinin de ele alınmış olacağını eklemiştir. Bunların haricinde 1951-1953 temposuna uygun olarak herhangi bir havza ile bağlantısı olmayan münferit su işlerine tasarının yasalaşması ile verilecek 500 milyon liralık yetkinin 100 milyon liralık kısmı ile devam edilmesinin planlandığını belirtmiştir.<sup>1005</sup>

Buna karşın Türkiye Köylü Partisi Milletvekili Cezmi Türk<sup>1006</sup> teşkilat ve kadro değişmediği halde önceden randımanlı olan su işlerinin nasıl yola girdiğini Bayındırlık Bakanı'ndan sormuştur. Zeytinoğlu bu soruya teşkilat ve kadro aynı olmakla beraber direktiflerin, yani zihniyetin değiştiği yolunda cevap vermiştir.<sup>1007</sup>

Yukarıda ortaya konan gelişmeler sonrası yasalaşan 6089 sayılı Kanun sayesinde Bayındırlık Vekili'ne malî programı Hükümetçe tasdik edilecek ülke çapındaki su işlerine sarf olunmak üzere 500 milyon liraya ve 1960 senesine kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir.<sup>1008</sup>

İzah edilenlerin dışında anılan devrede gerçekleştirilen başka düzenlemeler de mevcuttur. Ancak konu bütünlüğünün sağlanması açısından bunlara yeri geldikçe ilgili bölümlerde değinilmiştir.<sup>1009</sup>

Uygulanan politikaların daha anlaşılır hale getirilmesi noktasında su işlerine yönelik değerlendirmelere yer verilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür. Bu dönemde su politikalarına yaklaşımların daha çok yerel düzeyde yoğunlaştığı gerek muhalefet ve gerekse iktidar yanlısı kişilerin bilhassa bölgesel eksikliklerin giderilmesi noktasında talepte bulundukları söylenebilir.

Söz konusu talepler kimi zaman yazılı/sözlü sorularla gündeme gelmiştir. Mesela CHP Mardin Milletvekili Aziz Uras'ın, Güneydoğu Ovasının sulama projesi hakkındaki sözlü

<sup>1005</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 10.06.1953, Dönem: 9, C. 23, Birleşim: 94, s. 141.

<sup>1006</sup> Seyhan Milletvekili olan Cezmi Türk DP'den TBMM'ye girmiş, ilk etapta DP'den çekilerek bağımsız olmuş, sonrasında Türkiye Köylü Partisi'ne katılmıştır. Erol Tuncer, Bülent Tuncer, *Meclis Aritmetiğinde Yaşanan Değişim (1943-1960)*, Ankara: TESAV, 2015, 71.

<sup>1007</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 10.06.1953, Dönem: 9, C. 23, Birleşim: 94, s. 144-145; O dönemde su işlerinin en etkili bürokratlarından olan Süleyman Demirel'in, 1949 yılında raflarda projeler olmasına rağmen "yap" diyen olmamasına karşın, 1950 yılından sonra bir kalkınma hevesine girilerek "yap" denilmeye başlandığına dair ifadeleri Zeytinoğlu'nun söylemleri ile örtüşmektedir. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt II, 416.

<sup>1008</sup> 10 Haziran 1953 Tarih ve 6089 Sayılı Yeniden Yapılacak Su İşleri İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesine Mezuniyet Verilmesi Hakkındaki 3132, 4100, 4649 ve 5259 Sayılı Kanunlara Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 734.

<sup>1009</sup> Mesela Seyhan Barajı'nın finansmanına ilişkin 1952 tarihinde çıkarılan 5977 sayılı Kanun bunlardan birisidir.

sorusuna<sup>1010</sup> cevap veren Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Nusaybin ovasının Çağcağ suyu ile sulanması işinin 10 Kasım 1950 tarihinde taahhüde bağlandığını, müteakip inşaat mevsiminde işe başlanacağını ve bu inşaatın sonunda 50 bin dekar genişliğindeki bölümün sulanmış olacağını belirtmiştir. Zeytinoğlu'na göre hükümet bu tarz küçük su işlerine önem atfetmekle birlikte uzun vadeli su işlerine ve çabuk netice verecek su işlerini de büyük ölçüde almıştır.<sup>1011</sup>

Daha sonra bu konu Uras tarafından sözlü bir soru ile yeniden gündeme getirilmiş, sonrasında söz alan Bakan Zeytinoğlu, Nusaybin ovasının sulaması maksadıyla Çağ Çağ suyunun düzene koyulduğunu ve işin sözleşmeye göre 25 Ağustos 1952'de bitirilmesinin planlandığını söylemiştir.<sup>1012</sup>

Su işleri kapsamındaki taleplerin en çok ifade edildiği ortam Meclis bütçe görüşmeleri olmuştur. Buna dair çok sayıda örnek mevcuttur. 1951 yılı bütçe görüşmelerinde 1927-1933 yılları arasında Konya'da yaşanan kuraklığı izah eden DP Konya Milletvekili Abdurrahman Fahri Ağaoğlu sulama imkanının yetersiz olduğuna dikkat çekerek bölgedeki bataklıkların kurutulması, Göksu barajı ve elektrik santrali işinin ele alınmasını talep etmiştir. DP Kayseri Milletvekili Mehmet Özdemir ise Kayseri'nin sulama ihtiyacına ilişkin konuşmuştur. Diğer yandan DP Kastamonu Milletvekili Şükrü Kerimzade Karadeniz'e akan nehirlerden kaynaklanan taşkın ve sellere karşı önlem alınmasına yönelik taleplerini iletmiştir. Iğdır Ovası'nın öneminin uzun uzadıya açıklayan CHP Kars Milletvekili Mehmet Bahadır buranın sulama işi ile Kars'ın içerisinde "Göl Yeri" adındaki bataklığının kurutulmasına dair isteklerini aktarmıştır.<sup>1013</sup>

---

<sup>1010</sup> "Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Bayındırlık ve İçişleri Bakanları tarafında sözlü olarak cevaplandırılmasına delâletinizi dilerim. 12 . XII . 1950

Mardin Milletvekili Dr. Aziz Uras

1. Güney - Doğu ovasının mühim bir kısmını sulıyacak olan Cagcag ve Hineysan sulama projesi ne durumdadır?

2. Iskenderun-İran yolu inşaatı ne vaziyettedir?

3. Gurs-Hidroelektrik Santrali inşaatı ile saflıdadır, ne zaman bitecektir?" TBMM Tutanak Dergisi, 27.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 24, s. 339-340.

<sup>1011</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.12.1950, Dönem: 9, C. 3, Birleşim: 24, s. 340; bu işin Bayındırlık Bakanlığının 1951 yılı programında yer aldığı açıklanan bir habere göre; Nusaybin ovasından geçen Çağ Çağ Suyu'nun ıslah edilerek bütün ovanın sulanmasını temin maksadıyla yapılan plânlar hazırlanmıştır. Haberin devamında projeye dair ayrıntılara yer verilmiştir. Zafer, 08 Mayıs 1951; daha sonra yayımlanan bir haberde ise Suriye arazisine geçen su meselesinde Mayıs 1951'de Ankara'da her iki tarafın temsilcileri ile birlikte yapılan toplantılarda Çağ Çağ Suyu'nun durumu üzerinde dilek ve arzular tespit edildiği ve bu sudan mümkün olan azamî faydayı sağlamak için iş birliği şekilleri ve çalışma esasları kararlaştırıldığı aktarılmış, 11 Temmuz 1951'de her iki taraf temsilcilerinin iştirakiyle Nusaybin'de ikinci bir toplantı yapılacağı bildirilmiştir. Zafer, 08 Temmuz 1951.

<sup>1012</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 15.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 40, s. 283.

<sup>1013</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 845-853.

Benzer şekilde 1952 bütçe görüşmelerinde DP Çankırı Milletvekili Kâzım Arar<sup>1014</sup> geçmişin kötü örneklerinden ders çıkarılması suretiyle, özellikle denetimin sıkı tutulmasının önemi belirtmiştir. Devamında Kızılırmak, Çankırı ve Çorum bölgesinin etüt edilerek bölgede bir baraj inşasını talep etmiştir.<sup>1015</sup> DP Manisa Milletvekili Sudi Mihçioğlu genel konuşarak taşkın suları meselesine gereken önemin verilmesini vurgulamıştır. DP Balıkesir Milletvekili Ali Fahri İşeri kurutulan bataklık sonucunda açığa çıkacak verimli arazinin vereceği yüksek oranlı ürüne dikkat çekmiştir.<sup>1016</sup>

CHP Kars Milletvekili Lâtif Aküzüm 1953 yılı bütçe görüşmesinde söz alarak Iğdır ovasının sulanması hususunda Bayındırlık Vekâletiyle mütemadi temalarıyla temin edilen sondaj makinasının uzun süre faaliyete geçirilemediğini söyleyerek, bu makinenin derhal faaliyete geçirilmesi yolundaki talebini iletmiştir. Benzer şekilde CHP Kars Milletvekili Esat Oktay Iğdır Ovasının sulama işi konusunu gündeme taşımış ve bu işin behemehal halledilmesini talep etmiştir. Tekman ve Pasinler ovalarından bahseden DP Erzurum Milletvekili Sabri Erduman buraların sulaması için gerekenin yapılmasını istemiştir. Bununla birlikte CHP Meclisi Grubu adına konuşma yapan Ordu Milletvekili Atıf Topaloğlu 1953 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesi münasebetiyle yaptığı konuşmada Hükümetin gerek su işlerinde ve gerekse bayındırlık işlerindeki faaliyetini küçümseme çabası içinde olmadığını, davalarının yurdun imarında esaslı meselelerde parti farkı gözetmeksizin icra makamında bulunanları desteklemekten ibaret olduğunu ifade etmiştir.<sup>1017</sup>

Görüldüğü üzere hem iktidar hem de muhalefet mensuplarının su işlerine bakışları genellikle bölgelerindeki su işlerinin halledilmesi merkezinde şekillenmişken, 1950-1953 döneminde su işleri özelinde -spesifik hadiseler hariç tutulursa- ciddi bir memnuniyetsizliği ifade eden eleştiriye rastlanmadığı söylenebilir.

1950-1953 döneminde su işleri alanında yaşanan gelişmeler basın tarafından takip edilmiştir. “*Sulama Tesisleri*” başlıklı bir haberde, yurdun çeşitli yerlerinde tesis edilmiş ve edilmekte olan sulama şebekeleri arasında yer alan Menemen ovası sulama şebekesinin inşaatının tamamlanmak üzere olduğu bildirilmiştir. Aynı zamanda Kumçayı ve Gediz’in kış

<sup>1014</sup> Kâzım Arar (Mehmet Kâzım Arar 1903'te Çankırı'da doğmuştur. Eskişehir Hazine Muhasibi, İnhisârlar İdaresi İzmir Karşıyaka Satış Deposu Kâtibi, Polis Enstitüsü Stenografi ve Daktilo Öğretmeni, Gazeteci, İş ve İşçi Bulma Kurumu Ankara Şubesi Organizatörü, IX. Dönem Çankırı Milletvekili olarak görev yapmıştır. 26.01.1977'te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 553.

<sup>1015</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1002.

<sup>1016</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1026.

<sup>1017</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1047-1064.

sularının bir kısmını depo ederek yazın Menemen Ovası'nın ve Gediz'in diğer ovalarının ihtiyacını karşılayacak olan Marmara Gölü inşasının da devam ettiği aktarılmıştır.<sup>1018</sup>

Başka bir haberde Ereğli hudutlarında başlayıp bir buçuk milyon dekarlık bir sahayı kaplayan Horti-Yatarlı-Düden-Akgöl bataklıklarının kurutulması için faaliyete geçildiği ve ıslahat işlerinin birinci kısmının bir milyon liraya ihale olunduğu kaleme alınmıştır. Devamında bazı bilgiler verilerek, bu işle sağlanacak faydalar açıklanmıştır.<sup>1019</sup>

Bataklıkların kurutulması ve araziden sağlanan faydanın artırılması maksadıyla Bayındırlık Bakanlığının çalışmalarının sürdüğü belirtilen bir haberde ise devam eden bazı işlere ilişkin bilgi verilmiştir.<sup>1020</sup>

Bayındırlık Bakanlığı tarafından yürütülen proje kapsamında ihaleye çıkarılan işlere ilişkin haberler<sup>1021</sup> yapıldığı gibi tamamlanan işler de haber konusu olmuştur.<sup>1022</sup>

Diğer yandan su işlerine muhalefet de duyarsız kalmamıştır. Nurettin Artam tarafından kaleme alınan bir makalede Adana'da bulunan Su İşleri 6. Şube Müdürlüğü'nün faaliyetleri hakkında bilgi verilmiş daha çok CHP döneminde yapılan işlerden bahsedilmiştir.<sup>1023</sup> Basındaki yansımalarla bakıldığında daha çok DP'nin yayın organı olan Zafer gazetesinin bu konuları haberleştirdiği görülmüştür.

### 2.3. DSİ'nin Kuruluşu ve Politika Tartışmaları

Büyük Su Kongresi'nden bahsedilirken, “Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü” adında bir kuruluşun oluşturulması amacıyla çalışma yapıldığı belirtilmiştir. Söz konusu faaliyet “Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun” tasarısı çerçevesinde yürütülmüştür.<sup>1024</sup>

İşte bu tasarı, kongredeki görüşmelerden de faydalanılarak olgunlaştırılmasını müteakip<sup>1025</sup> Bakanlar Kurulunun 12 Nisan 1952 tarih ve 71-2146, 6/1011 sayılı kararı ile

<sup>1018</sup> Zafer, 20 Eylül 1950.

<sup>1019</sup> Zafer, 08 Temmuz 1951.

<sup>1020</sup> Zafer, 10 Ağustos 1951.

<sup>1021</sup> Zafer, 25 Ağustos 1951; Zafer, 14 Eylül 1951.

<sup>1022</sup> Zafer, 27 Kasım 1951; Zafer, 29 Kasım 1951.

<sup>1023</sup> Nurettin Artam, “Altı Günde 2500 Kilometre No:12”, *Ulus*, 17 Kasım 1951, 4.

<sup>1024</sup> *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, 417-444.

<sup>1025</sup> Bu tasarının gerekçesinin önemli ölçüde kongrede görüşülen tasarıda belirtilen “Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısına Ait Mucip Sebepler Raporu” dayandığı tespit edilmiştir. *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, 417-423; ayrıca gerekçede yer alan: “Bir yandan yabancı müteahhissların raporlarındaki tavsiyelerden faydalanmak, bir yandan da şimdiye kadarki su işleri faaliyetlerimizin kazandığı tecrübelerden ve kanaatlerden istifade etmek suretiyle uzun ve toplu çalışmalar sonunda kanun tasarısı hazırlanmıştır.” ibareleri hazırlık sürecini özetlemektedir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 18.12.1953, Dönem: 9, C. 26, Birleşim: 19’a ekli 13 s. sayılı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri hakkında kanun lâyihası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/366), s. 2; 1952 yılı bütçe raporunda kaydedilen: “Program ve bütçelerinin memnuniyet verici bir şekilde tahakkuk ve eserlerinin de

TBMM'ye sunulmuştur. Tasarı gerekçesinde, Hükümetin su politikasını oluştururken temel aldığı argümanı yansıtacak şekilde Türkiye'de su işlerine esas itibarıyla 1937 yılında başladığı, işlerin planlı ve programlı bir sistem yerine şahsi görüşler doğrultusunda dağınık bir şekilde ele alındığı ve faaliyetlerin bütçelerde tahsis edilen sınırlı ödeneklerle mevcut kanunların dağınık ve yetersiz hükümleri esaslarınca yürütülmeye çalışıldığı ileri sürülerek, sayılan amillerin su politikasında başarılı neticelere ulaşılmasına engel olduğu açıklanmıştır.<sup>1026</sup>

Yukarıda tasvir edilen durum zirai üretim davasının en önde gelen meselelerinden biri olarak nitelenen su işlerinin ülke ihtiyaçlarına uygun bir şekilde düzene sokulması ihtiyacını gündeme getirmiştir. Bu kapsamda hazırlanan kanun tasarısına göre Türkiye'de su işlerinin iki veçhesi vardır:

1. Vadilerde ve ovalarda geçimini sağlamak için gayret sarf eden çiftçilerin emekleri akarsulardan kaynaklanan sel ve taşkınlar nedeniyle boşa gitmektedir. Bu felaketlerin önlenmesi için gerekli olan su işleri hayati mevzu olarak telakki edilmiştir.

---

*asırlarca payidar ve işe yarar bir halde kalması için Su İşleri Reisliğinin bugünkü bünyesini değiştirmek ve eksik olan kanun ve mevzuatı bir an evvel tedvin etmek yerinde ve tavsiyeye şayan görülmüştür. Bu itibarla su işlerimize yeni bir veçhe vermek üzere hazırlanmış olduğunu öğrendiğimiz kanun tasarılarının biran evvel Yüksek Meclise sunulmasını ve kanuniyet kesbetmesini temenni etmekteyiz.”* ifadeleri tasarıya dair beklentileri göstermesi bakımından önemlidir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 275; 1953 yılı bütçe raporunda da 1952 yılındaki arzuya uygun olarak Meclis'e sunulan tasarıdan dolayı duyulan memnuniyet belirtildikten sonra Kanun'un 1953 malî yılı başında yürürlüğe girmesinin uygun olacağı açıklanmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 s. sayılı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 288-289; diğer yandan muhalefet tarafında da su işleri için yeni bir teşkilata ihtiyaç olduğu dile getirilmiştir. Nitekim 1953 yılı bütçe görüşmelerinde CHP Meclisi Grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu'nun yönelttiği: “*Su işlerinde, bir yıl önceki nispetle, 20 milyon lira kadar ödenek artışı görülmektedir. Bunu da memnurlukla karşılırsınız. Para miktarının artışı, iş hacminin ne miktar genişlemesine müessir olacaktır! Bu sorunun cevabı iki noktanın mütalâasında bulunabilir: 1. Su işleri uzun ve çok dikkatli etüdler neticesinde hazırlanacak projelerle yürütüldüğü takdirde beklenen semere alınabilir. Bakanlığın su işleri teşkilâtı, artmakta olan bu ödenekleri sarfa yarayacak projeleri yetiştirecek şekilde takviye edilmiş midir? Karayollarında Amerikan Yardım Heyetinin iş birliği ile başarılı olan teşkilât, vakit geçirmeden su işlerinde de ve yine Amerikalıların tecrübesinden faydalanmak suretiyle kurulmalıdır. Bu yapılmadıkça, artan ödenekler iş hacmini genişletmiş olmayacaktır.*” sorusu söz konusu saptamayı açıkça teyit etmektedir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1059; tasarının hazırlık sürecine dair Süleyman Demirel'in: “*Uzun ve titiz bir çalışma sonucu DSİ Teşkilat Kanunu'nu hazırladık. Bu Kanun, içerdği hükümler sayesinde, bugün de ihtiyaca cevap verir niteliktedir ve güncelliğini kaybetmemiştir.*” ifadeleri aydınlatıcıdır. Zira eserin 2005 yılında yayımlandığı göz önünde bulundurulduğunda, bahsedilen ibarelerin 50 yıldan fazla bir süre sonra sarf edilmiş olması dikkate şayandır. Ayrıca Demirel'in “*Türkiye'nin hizmetine hazırlanmamda ABD'ye yaptığım iki gezinin ve yabancı uzmanlar yaptığım çalışmaların çok büyük bir önemi vardır. Bu uzmanlarla yaptığım çalışmalar, mesleki tecrübe yanında, ufuk kazandırmıştır.*” beyanı önemlidir. Süleyman Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, Ed. Hulusi Turgut, Ankara: ABC Medya Ajansı, 2005, 32; çünkü Demirel, kendi beyanına göre, Amerika'da gördüklerinden esinlenerek böyle bir teşkilat kurmaya yönelmiştir. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt II, 413.

<sup>1026</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 18.12.1953, Dönem: 9, C. 26, Birleşim: 19'a ekli 13 s. sayılı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri hakkında kanun lâihyası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/366), s. 1.

2. Türkiye'nin üretimini artırarak bir tarım reformuna vesile olacak büyük ölçekli ve çok maksatlı projelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu tarz su işleri ise iktisadi kalkınma kapsamında değerlendirilmiştir.

Bunların yanı sıra su işleri tabiat, nüfus, tarım, ticaret ve medeni seviye ile yakından ilgilidir. Aynı zamanda bu işlerde bakım hayati gerekliliktir. Akarsulardan faydalanmak noktasında su rejimin tespiti çok önemlidir. Dolayısıyla rasat için uygun ve ekonomik bir sisteminin kurulması gerekir.

Bahsedilen hususiyetler çerçevesinde kanun tasarısında bazı prensipler benimsenmiştir. Bunların ilki olan “*İş Konuları*” başlığı altında kuruluşun görevleri açıklanmış, hidroelektrik santrallerine özellikle değinilerek, bu tür tesislerin sulama, taşkından koruma ve enerji elde etme gayelerini beraber sağladığı vurgulanmıştır. Bu nedenle enerji mevzuunun su işlerinden ayrılmasının mümkün olmadığı belirtilmiştir.

İkinci olarak “*Teşkilat*” konusu açıklanmış, su işlerinin ne tamamen kar getirici ne de tamamen devlet bütçesine yüklenebilecek bir yapıya sahip olmadığından bahsedilmiştir. Bundan dolayı, devlet işlerini yapan bir teşekkül ile bu kuruluşa bağlı iktisadi ve ticari mahiyette işletmeler tasarlanmıştır. Su işlerinin mahalli yapısı göz önünde bulundurulmak suretiyle merkeziyetçi olmayan bir sistem tercih edilerek merkezi yapıya paralel olarak bölge müdürlükleri de ihdas edilmiştir.

“*Serbest Teşebbüs*” üçüncü prensip olarak sıralanmış, bu hususta inşaat ve işletmelerin özel şahıs, ortaklıklar ve mahalli kooperatiflere devredilmesi yolunda düzenleme yapılmıştır. Bu hususta ayrı bir mevzuat çalışmasının yapıldığı da ifade edilmiştir.<sup>1027</sup>

Su işlerinin ülkenin diğer iktisadi meseleleri ile olan bağlantısı sebebiyle “*İş Birliği*” konusu dördüncü olarak ifade edilmiştir. Su işleri ile ilgili iş sahipleri ile kurulması gereken sıkı iş birliğine dikkat çekilmiştir.

Beşinci prensip “*Su İşlerinin Plan ve Programlara Göre Ele Alınması*” olarak tespit edilmiştir. Çok sayıdaki su işlerinin belli bir sıra dahilinde yürütülmesi ve mali imkanlara göre 3 yıllık programlar oluşturulması düzenlenmiştir.

“*Mali Hükümler*” altıncı konudur. Sel ve taşkın felaketlerini önlemek maksadıyla yapılacak su işlerinin masraflarının tamamen bütçeden karşılanması prensibi getirilmiştir. Sulama ve kurutma nevi işlere ait masrafların faizsiz olarak uzun vadeli taksitlerle faydalanan

<sup>1027</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 18.12.1953, Dönem: 9, C. 26, Birleşim: 19'a ekli 13 s. sayılı Devlet Su işleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri hakkında kanun lâyihası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/366), s. 1-3.



arazi sahiplerinden geri alınması prensibi kabul edilmiştir. Enerji maksatlı projelerde, satış bedelleri ile karşılamanın yanı sıra uygun seviyede bir kar alınması da diğer su işlerine malî kaynak temin etmek bakımından uygun görülmüştür.

Son olarak “*Kadro*” meselesine dair açıklamalar yapılmıştır. Kadronun düzenlenmesinde meslek ve ihtisas gelişimine önem atfedilmiş, yüksek kadrolar idari makamlardan ziyade meslekte ilerlemeyi sağlayacak şekilde planlanmıştır. İlk etapta kadronun bir anda uygulaması yerine yıldan yıla ihtiyaca göre şekillenmesine imkân verilmiştir.<sup>1028</sup> Kadro meselesi tasarı öncesinde de çeşitli vesilelerle gündeme getirilmiştir. Su işleri müdürleri toplantısında Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu’nun gerçekleştirdiği kapanış konuşmasında iş hacmi dolayısıyla personel üzerine düşen ağır yüke dikkat çekilmesi buna bir örnektir.<sup>1029</sup>

Tasarının Bayındırlık Komisyonu raporunda farklı olarak idarenin hükmi şahsiyeti haiz mülhak bütçeli yapısına dikkat çekilmiş, iç ve dış borçlanma yapabilme yetkisi vurgulanmıştır. Keza Bütçe Komisyonu raporunda da diğer prensiplere ilave olarak mezkûr özelliklere değinilmiştir.<sup>1030</sup>

TBMM’de yapılan görüşmeler sonucunda 1953 yılında kabul edilen 6200 Kanun’la ile yer üstü ve yer altı sularının zararlarını önlemek ve bunlardan çeşitli yönden faydalanmak maksadıyla Bayındırlık Vekâletine bağlı hükmi şahsiyeti haiz mülhak bütçeli “*Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü*” kurulmuştur.<sup>1031</sup>

Kuruluşun yetki ve vazifeleri 2. maddede sıralanmıştır.<sup>1032</sup> Teşkilat düzenlemeleri ve bunlara ait görevler 3 ila 20. maddelerde düzenlenmiştir. Özetle merkez teşkilatı bir umum

<sup>1028</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 18.12.1953, Dönem: 9, C. 26, Birleşim: 19’a ekli 13 s. sayılı Devlet Su işleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri hakkında kanun lâyihası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/366), s. 3.

<sup>1029</sup> *Zafer*, 30 Ocak 1953.

<sup>1030</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 18.12.1953, Dönem: 9, C. 26, Birleşim: 19’a ekli 13 s. sayılı Devlet Su işleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri hakkında kanun lâyihası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/366), s. 4-8.

<sup>1031</sup> 18 Aralık 1953 Tarih ve 6200 Sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun. Kanun’un 1. maddesi. Maddenin devamında kuruluşun remzinin “*DSİ*” olduğu hükme bağlanmıştır. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 32.

<sup>1032</sup> “*MADDE 2- Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğünün vazife ve salâhiyetleri şunlardır:*

- a) Taşkın sular ve sellere karşı koruyucu tesisler meydana getirmek;
- b) Sulama tesislerini kurmak, sulama sahalarında mevcut parsellerin tamamını veya aksamını gösterir harita ve plânları yapmak veya yaptırmak ve icabı halinde kadastrasını yaptırmak;
- c) Bataklıkları kurutmak;
- d) a, b, c fıkralarındaki faaliyetlerle ilgili olmak şartıyla sudan ve zaruret halinde yardımcı diğer kaynaklardan enerji istihsal etmek;
- e) Şehir ve kasabaların içme su ve kanalizasyon projelerini tetkik, tasdik ve murakabe etmek;
- Köy içme suları için teknik organizasyon ve murakabeyi sağlamak ve bu iş için Bayındırlık müdürlükleri emrinde çalışacak lüzumlu bilgiye sahip elemanları yetiştirmek;
- f) Akar sularda ıslahat yapmak ve icabedenleri seyrüsefere elverişli hale getirmek;

müdürün idaresi altında bulunan bir umum müdür muavini ile Etüt ve Plân Dairesi, Proje ve İnşaat Dairesi, İşletme Dairesi, İdari İşler Dairesi reislikleri ve Teknik, Hukuk, Tarım ve İktisat müşavirlikleri, Makine ve Muhasebe müdürlüklerinde oluşturulmuştur. Taşra teşkilatı ise bölge müdürlükleri ve işletmeler ile vücut bulmuş; bunların adet, hudut ve merkezlerinin Umum Müdürlüğün teklifi ve Bayındırlık Vekili'nin tasdiki ile tespit ve tayin olma esası getirilmiştir.<sup>1033</sup> 1955 yılı itibariyle 12 adet bölge müdürlüğü ve 26 adet şube başmühendisliği kurulmuştur.<sup>1034</sup>

Çalışma esasları Kanun'un 21 ila 37. maddelerinde belirlenmiştir. Bu bölümde gerekçede açıklanan prensipler doğrultusunda uygulanacak işleyiş tarzına dair hükümler tedvin edilmiştir. Başlıca esasların şu şekilde özetlenmesi mümkündür. Kanun kapsamındaki işlerin ele alınması ve bunların inşa sıralarının Başvekâlet, Maliye, Bayındırlık, Ekonomi ve Ticaret, Tarım, Sağlık ve Sosyal Yardım ve İşletmeler Vekâletleri temsilcilerinin katılımıyla tespit edileceği hususu 21. maddede; üç yıllık iş programına dair esaslar 22. maddede; işlerin yapımı ve masrafına ilişkin hükümler 23-26. maddelerde; tesislerin işletmeleri çerçevesindeki esaslar 27-33. maddelerde; finansmana dair hususlar 34-37. maddelerde açıklanmıştır.<sup>1035</sup>

- 
- g) Yukardaki fıkralarda yazılı tesislerin (Çalıştırma, bakını ve onarım dâhil) işletmelerini sağlamak;
- h) Yukardaki fıkralarda yazılı işlerle ilgili olmak üzere rasat, tecrübe, istatistik, araştırma ve her türlü istikşaf işlerini yapmak ve ezcümle toprağın cins ve karakterini, yetiştirilecek mahsul nevilerini ve elde edilecek zirai, iktisadi faydaları ve verimlilik derecelerini tesbit etmek ve bu mevzularda gerekirse ilgili vekâlet ve müesseselerden faydalanmak, amenajman plânlarını hazırlamak ve bunları, temin edecekleri fayda ve ele alınmalarındaki zaruretlere göre seçmek, sıralamak ve Vekâlete teklif etmek;
- i) Yukardaki fıkralarda yazılı işlerin her türlü etüd ve projelerini yapmak veya yaptırmak (Bunlardan (d) fıkrasında yazılı işlerde Elektrik İşleri Etüd İdaresi ile is birliği yapar);
- j) Tesislerin yapılması hususunda her türlü malî imkânları araştırmak ve icabı halinde ortaklıklar kurulmasını Vekâlete teklif etmek ve Maliye Vekâletinin muvafakat ve kefaleti ve İcra Vekilleri Heyeti kararıyla uzun vadeli iç ve dış istikrazlar yapmak;
- k) Umum Müdürlüğün yaptığı veya devraldığı tesislerden işletmelerini bizzat deruhde etmediklerinin işlemelerini sağlamak üzere işletmeler kurmak, ya doğrudan doğruya veyahut da işletmeler marifetiyle ortaklıklar teşkil etmek ve lüzumu halinde tesisleri hakiki ve hükmi şahıslara devretmek üzere Vekâlete teklifte bulunmak;
- l) Hükümet daireleriyle Hükümete bağlı müesseseler ve diğer hükmi ve hakiki şahıslar tarafından yapılp âmme menfaati bulunan ve Umum Müdürlüğün vazifesi ile ilgili işlere ait proje ve keşif evrakını tetkik ve tasdik etmek, inşaatın yapılmasının proje ve fennî icaplara uygunluğunu murakabe etmek ve bu işlerin etüd ve projelerini uygun gördüğü bir ücret mukabilinde yapmak veya yaptırmak;
- m) Umum Müdürlüğün yukarıki fıkralarda yazılı çalışmalarının yürütmesine ve gelişmesine muktazi garaj ve atelyeleri, makine ve malzeme ambar ve depolarını, idare binalarını, servis ve akar yakıt tesislerini, laboratuvarları, deneme istasyonlarını, işletme ve koruma emniyetlerini sağlayacak bina ve lojmanlarla telefon şebekelerini, radyo verici istasyonlarını, Umum Müdürlüğün vazifelerinin verimli yönetimine yarıvacak diğer tesisleri yapmak veya yaptırmak, teçhiz etmek, kiralamak ve bakımlarını temin etmek;
- n) Umum Müdürlüğün vazifesi içinde bulunan işlerin yapılmasına lüzumlu arazi ve gayrimenkulleri kanunlarına göre muvakkat olarak işgal etmek veya istimlak etmek veya satın almak;
- o) Umum Müdürlüğün çalışma konusuna giren işleri yapmaya lüzumlu malzeme, makine, teçhizat ve taşıtları seçmek, sağlamak, çalıştırmak ve icabında kira mukabili vermek ve bunlar için gerekli tamir atelyeleriyle tesisleri kurmak ve işletmek. Kanunlar Dergisi, C. 36, s. 32-33.

<sup>1033</sup> Kanunlar Dergisi, C. 36, s. 33-35.

<sup>1034</sup> 1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı, 6.

<sup>1035</sup> Kanunlar Dergisi, C. 36, s. 35-39; 1959 yılı DSİ bütçesinin TBMM Bütçe Komisyonundaki görüşmeleri esnasında açıklama yapan Demirel, sulama işinin iktisadi bir uygulama olduğunu, bu nedenle tesislerden istifade

Umum Müdürlüğün gelirlerine ilişkin hükümler 38-39, işletmelerin kurulması kapsamındaki esaslar 40-47. maddelerde sıralanmıştır. 48 ila 58. maddelerde ise müteferrik hükümler bir araya getirilmiştir. Geçici maddeler yoluyla Bayındırlık Vekâleti Su İşleri Reisliği tarafından yürütülen iş ve sorumluluklar ile çeşitli tesis ve gayrimenkullerin DSİ'ye devredilmesi düzenlenmiştir. Ayrıca 6089 sayılı Kanun'la Bayındırlık Bakanlığına yüklenen hak ve vecibeler de DSİ'ye devredilmiştir. İlave olarak personel geçişine ilişkin işlemler tanımlanmıştır. 59. maddesindeki hüküm doğrultusunda 28 Şubat 1954 tarihinden itibaren yürürlüğe giren Kanun hükümlerini icraya İcra Vekilleri Heyeti memur edilmiştir.<sup>1036</sup>

Tezde takip edilecek sıra açısından aslında kuruluşu sonrasında doğrudan DSİ tarafından uygulanan icra programlarının ele alınması mantıklı bir yaklaşımdır. Ancak bu konuya geçmeden önce dönemin koşullarının anlaşılabilmesini sağlamak adına bazı meselelere açıklık getirilmesinde fayda vardır. Bilhassa baraj ve hidroelektrik santralleri grubuna yönelik izlenen siyasetin üzerinde durulması elzemdir. Zira bu projelerin icra tarzları bir sorun alanı olarak belirmişken dönemin karar vericileri tarafından çok maksatlı yapıları öne çıkarılmıştır.

Keza büyük baraj ve hidroelektrik santralleri DP Hükümetleri tarafından ülkenin kalkınma ve gelişmesinde önemli rolü olan enerjinin bol miktarda ve ucuz olarak temin edilmesi, tahripkâr taşkınların tanzimi ve kuraklıkla mücadele çerçevesinde sulamada kullanılmak üzere kış sularının toplanması gibi farklı amaçları sağlaması nedeniyle acil ve zaruri işler arasında görülmüştür.<sup>1037</sup>

Nitekim Bayındırlık Bakanı Fahri Belen'in sel felaketi nedeniyle gittiği Eskişehir gezisi kapsamında CHP döneminde yapılan Porsuk Barajı'nın hâlihazırdaki ve gelecekteki durumu hakkında incelemelerde bulunması bahsedilen politikanın bir sonucu olarak görülebilir.<sup>1038</sup> Yaptığı inceleme çerçevesinde Bakan, birtakım yolsuzluk<sup>1039</sup> iddiaları ile gündeme gelmesine

---

edenler tarafından hizmet bedelinin ödenmesinin sosyal adalet icabı gerektiğini 6200 sayılı Kanun'un 25-33. Maddelerine atıfta bulunmak suretiyle açıklamıştır. *Zafer*, 19 Ocak 1959.

<sup>1036</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 39-42.

<sup>1037</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.06.1954, Devre: 10, C. 1, İnikat: 10'a ekli 16 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçesine munzam tahsisat verilmesi hakkında kanun lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/18), s. 1.

<sup>1038</sup> *Zafer*, 12 Haziran 1950.

<sup>1039</sup> Bakan'ın bahsettiği olay, Porsuk Baraj inşaatında yolsuzluk yapıldığına dair dava açılarak; Barajın İnşaat Şefi Yüksek Mühendis Faruk Bender'in istihkak raporlarını hilafı hakikat tanzim suretiyle müteahhit lehine hazineден fazla para almağı sağlamaktan 1 sene 2 ay, Bayındırlık Bakanlığı Su İşleri Başkanı Şuayıp İnal'ın bu inşaatı her cepheden murakabe etmek durumunda iken Faruk Bender'in 13 aydan beri devam eden hareketini kontrol etmemek suretiyle hazine görevini kötüye kullanmaktan 6 ay hapis cezası ile cezalandırılmaları ile sonuçlanan olaydır. *Ulus*, 07 Haziran 1950; Süleyman Demirel'in: "Porsuk yarımdaydı. Yapılırken ihbar etmişler, yolsuzluk var diye. Yapanları içeri almışlar, yarım kalan kısımlarda sorun çıkmış. Genel Müdür olunca, oraya gittim. Muharebe meydanı gibiydi. 'Buraları temizleyin, tamamlayın' dedim." İfadelerinden uzun süre Porsuk Barajı'nın o halde kaldığı anlaşılmaktadır. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 34.

rağmen Porsuk Barajı'nın olmaması halinde Eskişehir'in daha büyük bir felaketle karşılaşmasının kuvvetle muhtemel olduğunu açıklamıştır. Devamında söz konusu barajın bir enerji kaynağı olarak da etüt edileceğini beyan etmiştir.<sup>1040</sup>

Tam da Belen'in dikkat çektiği üzere özellikle enerji mevzuunun nasıl ele alınacağı hususunda DP döneminde bir netlikten söz edilmesi mümkün değildir. Meseleye ilişkin değişik platformlarda sadece kapsamlı tartışmalar yapılmakla kalmamış aynı zamanda Sanayi Vekaletinin kuruluşu için de uygun ortam yaratılmıştır. Bu nedenle DP'nin su politikası açısından enerji konusunun ayrıntılı olarak irdelenmesine karar verilmiştir.

DP'nin iktidara geldiği dönemde su kuvvetinden enerji üretme faaliyetlerinin henüz başlangıç aşamasında bulunduğunu söylemek mümkündür.<sup>1041</sup> Keza 4 Mart 1953 tarihinde Başvekil Menderes tarafından yapılan basın toplantısında o dönem itibariyle ülkede üretilen enerjinin %4'ünün sudan temin edildiği, ileriki dönemde bunun %100'e dayanacağı ve dolayısıyla ülke kömürlerinin bu anlamda israf edilmeyeceği biraz da abartılı olarak vurgulanmıştır.<sup>1042</sup>

Zafer gazetesinde Vecihi Hürkuş tarafından kaleme alınmış olan “*Köylerimizin Elektriklendirilmesi*” başlıklı inceleme yazısı dönemin şartlarını ve bakış açısını göstermesi açısından iyi bir örnektir. Hürkuş, makalesinde 1950 yılında Ankara İl Genel Meclisinde DP adına verilen bir takriri atıfta bulunarak, köylerin elektriklendirilmesi hususunun gündeme getirildiğini, ancak dönemin Ankara valisi Avni Doğan tarafından bunun reddedildiğini aktarmıştır. Devamında takririn içeriğini açıklayan Hürkuş, “*Hidroelektrojen*” grupları ile köylerin kolayca ve ucuz olarak elektriğe kavuşmasının mümkün olduğunu anlatmıştır. Ayrıca yaptığı hesapların ayrıntılarını izah ederek ilk etapta Ankara'ya bağlı köyler için gereken tahsisatı ortaya koymuştur. Projenin amacı ile “*Hidroelektrojen*” tesislerinin özelliklerini de sıralayan Hürkuş, finansman kaynağı olarak bu tarz bayındırlık işlerini destekleyen İller Bankasını işaret etmiştir. Buna ilave olarak söz konusu girişimlerin

<sup>1040</sup> *Milliyet*, 13 Haziran 1950.

<sup>1041</sup> 1950 yılı itibariyle Türkiye'de üretilen elektriğin %96,2 si termik santrallerden sağlanıyorken, sadece %3,8'i hidroelektrik santrallerinden sağlanmaktadır. *İstatistik Göstergeler 1923-2013*, 227; 1953 yılı başında bile durum çok farklı değildir. Zira Bayındırlık Vekili Kemal Zeytinoğlu 1953 yılı bütçe görüşmelerinde Türkiye'de üretilen elektrik enerjisinin %95'inin termik veya dizel santraller vasıtasıyla sağlandığını söylemiştir. Hükümet olarak bu şekilde enerji teminini doğru bulmadıklarından söz eden Bakan, 13 hidroelektrik santralinin inşasına başladığını açıklamıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1073, Süleyman Demirel hatıralarında konuya dair DP'nin iktidara geldiği dönemde Türkiye'de bir-iki ufak yer dışında su santralinin neredeyse hiç olmadığını, inşa haline de henüz geçilmediğini aktarmıştır. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 27.

<sup>1042</sup> *Zafer*, 5 Mart 1953; Devrin ileri gelen gazetecilerinin katılımıyla vücut bulan söz konusu basın toplantısının bir kitle gazetesi olarak nitelendirilebilecek olan *Milliyet* gazetesinde daha ziyade dönemin siyasi gelişmelerine ilişkin bölümlerinin ön plana çıkarılmasına karşın, Menderes'in bayındırlık ve iktisat mevzularına taalluk eden kısımlarına yer verilmediği tespit edilmiştir. *Milliyet*, 5 Mart 1953; benzer şekilde *Ulus* gazetesinde de o dönem gündemde olan sağ ve sol cereyanlar meselesine değinildiği tespit edilmiştir. *Ulus*, 5 Mart 1953.

memleket çapında bir sektör oluşturacağından hareketle bunları destekleyecek hususi teşebbüslerin meydana geleceğini ileri sürmüştür. Keza mezkûr tasarıya kucak açacak birçok kasaba ve köyün bulunduğunu belirtmiştir. Ankara-Beypazarı-Göynük kasabasını misal göstermek suretiyle savını açıklayan Hürkuş, burada kurulacak bir hidroelektrik tesisinin kasaba hayatında derhal değişiklik meydana getireceğini ve kültürel bir gelişme ortaya çıkaracağını bildirmiştir. Son olarak memlekette zengin su cereyanı imkanına sahip yüzlerce kasaba ve on binlerce köyün bulunduğunu ifade ederek bu güzel tasarının uygulanması ile DP'nin büyük bir halk hizmeti sağlayarak insanların refah seviyesinin artmasına vesile olacağını kaydetmiştir.<sup>1043</sup> Hürkuş'un makalesinde su kuvvetinden elektrik üretilmesinin avantajlarının vurgulanmasına rağmen meseleye daha çok yerel düzeyde yaklaşıldığı görülmektedir.

Farklı bir bakış açısıyla yaklaşık üç ay sonra neşredilen “*Yurdun Elektrik Davası Hallediliyor*” başlıklı bir haberde Elektrik İşleri Etüt İdaresi'nin çalışmaları açıklanarak söz konusu İdare tarafından Büyük Menderes havzasının taşkın önleme, sulama ve enerji üretimi bakımından amenajmanı amacıyla bir proje hazırlandığı belirtilmiştir. Ayrıca bahse konu projenin Marshall teknik yardımından sağlanan ödenekle tanınmış bir Amerikan müşavir mühendis firmasına yaptırılarak bir yıl sonra tamamlanmasının planlandığı aktarılmıştır. Devamında Elektrik İşleri Etüt İdaresi tarafından Erzurum ve civarına bol ve ucuz elektrik sağlayacak olan Tortum Hidroelektrik Santrali'nin, Konya bölgesine gerekli enerjiyi temin etmek aynı zamanda Uluova'yı sulamak üzere Göksu Nehri üzerinde ve Trabzon bölgesine enerji vermek üzere de Degirmendere üzerinde birer hidroelektrik santralinin kurulmasına dair projelerin hazırlandığı ifade edilmiştir.<sup>1044</sup>

Bir yandan proje hazırlıkları devam ederken diğer yandan uygulamalara başlanmıştır. Mesele hakkındaki bir makalede 1951 itibarıyla inşasına başlanan barajlar ile kurulacak elektrik santralleri ve kapasitelerine dair bilgi verilmiştir. Zikredilen tesisler: Sarıyar (Sakarya), Defne-Harbiye (Hatay), Ceyhan (Maraş-Gaziantep), Girlevik (Erzincan), Durucasu (Amasya) hidroelektrik santralleridir. Bununla birlikte makalenin devamında Tortum (Erzurum), Göksu (Konya), Hazergölü (Elâzığ), Sızır (Kayseri), Eğridir gölü (Isparta) su santrallerinin de yakın bir gelecekte inşalarına başlanmasının planlandığı bildirilmiştir.<sup>1045</sup>

<sup>1043</sup> Vecihi Hürkuş, “Köylerimizin Elektriklendirilmesi”, *Zafer*, 16 Haziran 1950, 2.

<sup>1044</sup> *Zafer*, 25 Eylül 1950; dikkat edilirse Eİİ tarafından proje hazırlığının yapıldığı açıklanmıştır. Burada adı geçen üç hidroelektrik santrali daha sonra Hürkuş'un makalesinde işaret edildiği gibi İller Bankası tarafından ele alınmıştır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 109, Gömlek: 689, Sıra: 13, s. 1-6; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 9.

<sup>1045</sup> Enver, Sadrettin. “Barajlarımızın Enerji Politikamızda Önemi”, *Zafer*, 14 Temmuz 1951, 2.

Bahsedilen gelişmelere uygun olarak su kuvvetinden elde edilecek enerji meselesi DP hükümetlerinin gündeminde giderek daha fazla yer kaplamaya başlamış ve ileri gelen siyasilerin söylemlerine dahil olmuştur. Başvekil Menderes tarafından 4 Mayıs 1953'te düzenlenen basın toplantısında hazır bulunan Bayındırlık Vekili Kemal Zeytinoğlu tarafından enerji davası başlığında yapılan izahta konunun barajlara getirilmesi bunun bariz örneklerinden birisidir. Bahsedilen beyanatta sadece genel bir açıklama yapılmak suretiyle barajların enerji üretimine katkısı özetlenmekle yetinilmemiş, aynı zamanda barajlarının inşası yoluyla önlenecek muhtemel taşkınların yanı sıra, sulama işlerinde sağlanacak gelişmeler de vurgulanmıştır.<sup>1046</sup>

Hakikaten 5 Nisan 1954 tarihli Zafer gazetesinde “*Bütün Yurd Enerji Ağlarıyla Örülyor*” başlıklı bir haberde ülkede son iki üç seneye kadar üretilen enerjinin sadece %1'inin su kuvvetinden elde edildiği dile getirilirken haberin yayımlandığı dönemde inşa halinde olan Sarıyar ve Seyhan Barajı ve hidroelektrik santrallerine değinilmiş, yakında dönemde de Hirfanlı ve Gediz Barajı ve Hidroelektrik santrallerinin inşalarına başlanacağı bildirilmiştir. Ayrıca İller bankasınca yapılan ve yapılması planlanan orta ölçekli hidroelektrik santralleri de konu edilmiştir.<sup>1047</sup> Benzer şekilde 16 Nisan 1954 tarihli ve “*Karadeniz Sahillerinin Enerji Davası*” başlıklı bir haberde de Almus barajı ve hidroelektrik santrali, Çekerek-Kazankaya bent ve hidroelektrik santrali, Kızılırmak-Obruk baraj ve hidroelektrik santrali, Kargı hidroelektrik santralının etütlerinin devam ettiği ve kısa zamanda inşalarına geçilmesinin mümkün olduğu belirtilmiştir.<sup>1048</sup> Aynı gayeyle doğu bölgesi için de bir haber yapılmıştır.<sup>1049</sup> Dikkat edilirse baraj ve santraller inşa ettirenden bağımsız olarak ele alınmıştır. Ayrıca seçim öncesi dönemde haberlerin yoğunlaşması da altı çizilmesi gereken bir olgudur.

DP'nin iktidara geldiği ilk dönemde bahsi geçen hidroelektrik santrallerinden Sarıyar, Etibank;<sup>1050</sup> Defne-Harbiye, Ceyhan, Tortum, Göksu, Sızır ve Eğridir İller Bankası;<sup>1051</sup> Durucasu ve Girlevik Bayındırlık Bakanlığı tarafından ele alınmıştır.<sup>1052</sup> Hazar'ın inşası ise

---

<sup>1046</sup> Zafer, 5 Mayıs 1953; Basın toplantısını sayfalarına taşıyan gazetelerden Milliyet ve Ulus'ta enerji meselesine yer verilmemiş, genel olarak dönemin ekonomik gündemine odaklanılmıştır. Milliyet, 5 Mayıs 1953; Ulus, 5 Mayıs 1953.

<sup>1047</sup> Zafer, 08 Nisan 1954.

<sup>1048</sup> Zafer, 16 Nisan 1954.

<sup>1049</sup> Zafer, 21 Nisan 1954.

<sup>1050</sup> EİEİ tarafından etütleri yapılmıştır. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 695, Sıra: 12, s. 2.

<sup>1051</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 691, Sıra: 6, s. 8-9; BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 691, Sıra: 6, s. 19-20.

<sup>1052</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 49 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/262), s. 26-29.

Etibank ve İller Bankasınca müştereken gerçekleştirilmiş olmakla birlikte<sup>1053</sup> Bayındırlık Bakanlığı tarafından yapılan bazı bölümleri de mevcuttur.<sup>1054</sup> Bu tabloya bakıldığında hidroelektrik işlerine ilişkin etütlerin büyük bölümünün Eİİİ tarafından yapılmasına karşın inşaat faaliyetlerinin birçok farklı kuruluş tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.

İşte birçok tartışmayı beraberinde getiren ve dolayısıyla enerji konusunun derinleştirilmesini gerektiren meselenin bu yönü, incelenen dönemde de gündeme gelmiş ve çeşitli fikirler ortaya atılmıştır. Mevzu dair yayımlanan bir yazıda elektrik işlerinin;

1. Bayındırlık Bakanlığına Bağlı Eİİİ,
2. Bayındırlık Bakanlığına Bağlı Bayındırlık Ortaklık ve Kurumları Dairesi,
3. İçişleri Bakanlığına bağlı İller İdaresi,
4. Ekonomi Bakanlığına bağlı Etibank,
5. Ekonomi ve diğer bakanlıklara bağlı çeşitli kuruluşlar tarafından idare edildiği

açıklanmıştır. Devamında makale yazarı aynı içeriğe sahip bir işin birbirinden tamamen ayrı olan kuruluşlar tarafından idare edilmesinin elektrikleştirme işini geciktirdiğini ve beklenen randımanın sağlanamadığını kaleme almıştır.<sup>1055</sup>

Yazının ertesi günkü bölümünde Eİİİ tarafından projelendirilen bölge santralleri işlerinin inşa edilmesi görevinin Etibank'a verilmesinin Etibank'ın madencilik merkezli yaklaşımı neticesinde düzgün yürümediği ileri sürülerek, bunun önüne geçmek için Bayındırlık Bakanlığına bağlı bir "*Enerji Genel Müdürlüğü*"nın kurulması önerilmiştir.<sup>1056</sup>

Konu sadece kamuoyunu meşgul etmemiş, TBMM'de de bu alanda fikirler ortaya atılmıştır. 1952 yılı bütçesi kapsamında Eİİİ'ne yardım maddesinin görüşülmesi esnasında söz alan DP Konya Milletvekili Himmet Ölçmen, inşaatları devam eden hidroelektrik santrallerine göndermede bulunarak, Elektrik İşleri Etüt İdaresi tarafından suların rejimi, kudreti ve diğer hususlarının tayin ve tespit edildiğini ifade etmiştir. Devamında bu noktada projenin sahibinin bulunduğunu ancak yapıcı ve yaptırıcı olarak bir sahibinin bulunmadığını vurgulamıştır. Sarıyar Barajı'nın Etibank, Tortum'un İller Bankası ve diğer barajların ise Hükümet tarafından yapıldığını aktaran Ölçmen, elektrifikasyon işlerine ilişkin projelerin Nafia Bakanlığında toplanmasının uygun olacağını söylemiştir.<sup>1057</sup>

<sup>1053</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 10.

<sup>1054</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 49 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/262), s. 26-29.

<sup>1055</sup> İskender Göçer, "Organizasyon Meselelerimiz", *Zafer*, 04 Şubat 1952, 2.

<sup>1056</sup> İskender Göçer, "Organizasyon Meselelerimiz", *Zafer*, 05 Şubat 1952, 2.

<sup>1057</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1031-1032.

Benzer şekilde DP Denizli Milletvekili Baha Akşit,<sup>1058</sup> 1953 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde Elektrik İşleri Etüt İdaresine temas ederek, İdarenin vazifesinin hakkıyla yerine getirdiğini ancak bizzat kendisinin faaliyete geçme imkânı olmayışından ötürü etütleri yapılmış projeleri uygulanmak üzere İller Bankası veya Etibank'a devretmek suretiyle faydalı olmaya çalıştığını söylemiştir. O dönemde bir enerji bankasının kurulması yolunda atılmış olan adımı başarı olarak telakki eden Akşit, böylelikle etüdü yapmış olan bir idare tarafından inşanın da gerçekleştirilmesi sayesinde verimin çok artacağını ifade etmiştir.<sup>1059</sup>

Aynı görüşmede konuşan Bayındırlık Vekili Kemal Zeytinoglu, bol ve ucuz enerjinin sınai kalkınmayı kolaylaştıracağını belirtmiştir. Sonrasında hem genel elektrifikasyon ile enerji mevzularının konuşulması ve hem de gündemi meşgul eden elektrik işlerinin bir elde toplanması konusunun müzakere edilmesi amacıyla 1953 yılı Mart ayında bir Enerji Kongresinin toplanmasının planlandığını açıklamıştır.<sup>1060</sup> Basında da enerji kongresinin Mart ayı sonunda toplanacağına dair haberler çıkmıştır.<sup>1061</sup>

Dönemin Bayındırlık Vekaleti Şirket ve Müesseseler Reisi Tefik Fikret Suer<sup>1062</sup> Türkiye'de elektrik enerjisinin etüt, plan, proje, inşa, tesis, işletme, bakım ve finansman gibi işlerinin dağınık bir halde ve adeta “*perişan*” denebilecek bir şekilde yürütüldüğünü ifade etmiştir. Devamında bu dağınık işlerin bir araya getirilmesi için 1953 yılından beri büyük gayret sarf ettiğini, bu maksatla ülkenin yetkili kişilerinin katılımıyla 1953 yılında Ankara'da Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi büyük salonunda “*Türkiye Birinci Enerji Kongresi*”nin yapılmasını sağladığını, bu kongrede Türkiye Elektrik Kurumunun kurulmasının kararlaştırıldığını, sonrasında kendi başkanlığında çalışmalara başlandığını kaydetmiştir.<sup>1063</sup>

Gerçekten de İstisari Enerji Kongresi 06 Nisan 1953 tarihinde toplanmış ve 11 Nisan 1953'te çalışmalarını tamamlamıştır.<sup>1064</sup> Kongrede “*Muhtelif Vekalet, Daire ve Müesseseleri arasında dağıtılmış bulunan Enerji işlerinin tek bir teşkilat tarafından sevk ve idare edilmesi*”

<sup>1058</sup> Baha Akşit (Mehmet Bahattin Baha Akşit) 1914'te Acıpayam'da doğmuştur. İstanbul Tıp Fakültesini bitirmiştir. Kula Belediye Tabibi, Foça, Acıpayam Hükümet Tabibi, Acıpayam Sıtma Savaşı Tabibi, Manisa Memleket Hastanesi ve Haydarpaşa Numune Hastanesi Dâhiliye Asistanı, Serbest Doktor, Acıpayam Ortaokul Kurma Derneği Başkanı, Kızılay Acıpayam ve Foça Şubesi Başkanı, IX. Dönem (Ara Seçim), X. ve XI. Dönem Denizli Milletvekili olarak görev yapmıştır. 27.06.1995'te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 707.

<sup>1059</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1051.

<sup>1060</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1074.

<sup>1061</sup> *Milliyet*, 07 Mart 1953.

<sup>1062</sup> *Türkiye I. İstisari Enerji Kongresi*, Bayındırlık Vekaleti Şirket ve Müesseseler Reisliği, Ankara: Akın Matbaacılık Ltd. Or., 1953, 2.

<sup>1063</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 93, Gömlek: 583, Sıra: 3. s. 3-4; Gerçekten de bu kongreye ait görüşmeler, Bayındırlık Vekaleti Şirket ve Müesseseler Reisliğince derlenerek bir kitap olarak basılmıştır. *Türkiye I. İstisari Enerji Kongresi*, Bayındırlık Vekaleti Şirket ve Müesseseler Reisliği, Ankara: Akın Matbaacılık Ltd. Or., 1953.

<sup>1064</sup> *Zafer*, 07 Nisan 1953; *Zafer*, 12 Nisan 1953.



vazifesi başkanlığına DP Milletvekili Mithat San'ın<sup>1065</sup> seçildiği ikinci komisyona verilmiştir. Komisyon özetle bu amaç için “*Türkiye Enerji Kurumu*” adında bir teşekkülün oluşturulmasını tavsiye etmiştir.<sup>1066</sup> Bu makalede söz konusu komisyonun “*memleketimizde enerji işlerinin yeni baştan düzenlenmesi*” konusunda bir rapor hazırladığı ve bunun kongre genel kurulunca kabul edildiği belirtilmiştir.<sup>1067</sup> Hakikaten gerçekleşen “*Türkiye Birinci İstişari Enerji Kongresi*” ile ülkenin enerji işlerine taalluk eden meseleler ilk defa kamuoyu ile paylaşılacak şekilde geniş ölçüde ve teferruatlı olarak paylaşılacak suretiyle ortaya konulmuştur.<sup>1068</sup>

Su işleri tahsisat yetkisini artıran 6089 sayılı Kanun'un Meclis görüşmelerinde, Enerji kongresine değinen DP Bursa Milletvekili Mithat San, çok maksatlı projelerin öneminden bahsederek bunların çoğunun sulama faaliyetini içerdiğini anlatmıştır. Sonrasında danışma mahiyetini haiz olan Enerji Kongresinin büyük çalışmalar yaptığını, katılım sağlayan tüm taraflara esaslı ve kıymetli direktifler verdiğini belirtmiştir. Burada çıkan kararlara istinaden oluşturulacak teşkilata dair mevzuatın yakında gündeme geleceğini aktarmıştır. Yine bu konuya değinen DP Konya Milletvekili Remzi Birand “*Büyük Su Kongresi*”ne atıfta bulunmak suretiyle su işlerinde bir başlangıç yapıldığını ve bu sayede yüksek meblağların söz konusu alana tahsis edilebildiğini söylemiştir. Benzer şekilde kısa bir süre önce gerçekleştirilen enerji kongresinin de oraya katılan bilim ve ihtisas adamlarının hazırladıkları düzenlemelerin hayat bulmasıyla gerekli tahsisatın verilmesine vesile olacağını beyan etmiştir. Konuya dair Bayındırlık Vekili Kemal Zeytinoğlu da söz almış hükümet tarafından enerji mevzularının iki türlü olarak mütalâa edildiğini, bir kısmının müstakil olarak enerji mevzuu, diğerinin dolaylı olarak enerji mevzuu oluşunu açıklamıştır. Seyhan Barajı'nı örnek veren Bakan söz konusu projenin taşkınların önlenmesi, barajda birikecek su ile sulama yapılması ve enerji üretimi olmak üzere üç maksatlı bir mevzu olduğunu söylemiştir. Bakan'a göre bu gibi enerji mevzuları Bayındırlık Vekâletinin çalışmaları içinde yani Su İşleri Reisliğinin çalışma sahası içinde düşünülmektedir. Bunun dışında Sarıyar Barajı'nda olduğu gibi sırf enerji istihsaline yarayan mevzuların da enerji işleri ile meşgul bir umum müdürlük veyahut bankaca yaptırılması ve bunların tek elde toplanması konusunda çalışılmaktadır.

<sup>1065</sup> Mithat San (Ahmet Mithat San), 1905'te Nizip'te doğmuştur. Almanya Thüringen Eyaleti Bad-Sulza Mühendislik Okulu Elektrik Mühendisliği Bölümünü bitirmiştir. Berlin A.E.G. Fabrikası Mühendisi, Alman Berkman Şirketi Mühendisi, Ankara Elektrik ve Hava Gazı Şirketi Şefi, Ticaret Bakanlığı Karadeniz Bölgesi Ölçüler ve Ayarlar Müfettişi ve Fen Heyeti Üyesi, Bursa İpek-İş Fabrikası Müdürü, İthalatçı, Serbest Dokuma, İpek ve Mensucat Makineleri Aksamı Tüccarı olarak çalışmıştır. IX. Dönem Bursa Milletvekili, Ekonomi ve Bayındırlık Komisyonu Başkanı olarak görev yapmıştır. 12.10.1994'te hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 551.

<sup>1066</sup> Bu konuda alınan kararların ayrıntısı için bkz. Mithat San, *1950-1980 Arasında Türkiye Elektrifikasyon ve Genel Durumu*. İstanbul: Fatih Gençlik Vakfı Matbaa İşletmesi, 1987, 55-59.

<sup>1067</sup> Korkut Öngün, “Türkiye Elektrik Kurumu”, *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*, 8/89 (Mayıs 1964), 16.

<sup>1068</sup> Mazhar Hiçşaşmaz, “Türkiye'de Elektrik Enerjisi”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 12/3 (Mart 1957), 1.

Müteakiben Enerji Kongresinde bu hususta istişareler yapıldığını belirten Bakan hazırlanan rapora göre enerji mevzuunda bir tasarinin hazırlandığını aktarmıştır.<sup>1069</sup>

Başta belirtildiği üzere enerji konusunda takip edilecek politikalar her fırsatta tartışılmıştır. Keza 6200 sayılı DSİ'nin teşkilatına dair Kanun görüşmelerinde de meseleye temas edilmiştir. DP Bursa Milletvekili Mithat San tasarinin ikinci maddesinin d fıkrasında yer alan zaruret halinde diğer kaynaklardan elektrik istihsalı hususunda DSİ'ye verilen yetkiye itiraz etmiştir. Yaptığı açıklamaya göre; ülkenin elektrifikasyonun tahakkuku için perakende olanların, yani Etibank, İller Bankası, İktisadi Devlet Teşekkülleri ve belediyelerin, kendilerinin yaptığı bu perakende işleri bir elde toplayabilmek için Bayındırlık Vekâleti tarafından bir enerji kongresi toplanmıştır. Enerji kongresine bu hususta salâhiyetli olan insanların fikirleri doğrultusunda bir Türk enerji teşekkülü kurmak üzere çalışmalara başlanmıştır. 35 maddeden ibaret olan bu teşekküle ait tasarinin 22. maddesine kadar olan kısmı bitmiş ve tasarı o günlerde Meclise sevk edilmek üzeredir. Ancak görüşülen düzenleme ile ülkede parça parça ele alındığı için heder olma tehlikesi karşısında bir teşekkülde toplanma lüzumu hissedilen elektrifikasyon işleri, bu işle kesinlikle alakası olmayan DSİ'ye verilmeye çalışılmaktadır. Sonrasında Seyhan Barajını misal göstererek çok maksatlı projeler kapsamındaki enerji işlerinin DSİ'ye verilmesini doğru bulduğunu belirten San, tam da enerji işini tek elde toplama maksadına matuf Türkiye Enerji Kurumu'nun kuruluşu arifesinde bahsedilenin dışındaki enerji işlerinin DSİ'ye verilmesinin enerji mevzuunun kadük kalması anlamına geleceğini değerlendirerek, bu yanlış hükmün kaldırılması hususunda bir takrir vermiştir.

Bunun üzerine Bütçe Komisyonu adına söz alan DP Konya Milletvekili Remzi Birand, söz konusu maddenin San'ın izah ettiğinden farklı bir anlama geldiğini belirterek konuşmasına başlamıştır. Birand'a göre, su işleri önceden bataklık kurutma, arazi sulama, arazileri su baskınlarından kurtarma gibi amaçlar çerçevesinde yürütülen işler olarak anlaşılmıştır. Ancak o dönem itibariyle su işlerindeki ilerlemeler neticesinde artık büyük barajlar yapılması ve bu yolla enerji üretilmesi ile anlayış değişmiştir. Zaten tasarı içerisinde hidroelektrik santralının bulunmasının sebep ve hikmeti de budur. Yani su işleri eskiden olduğu gibi üç cepheli değil, elektriği de içine almak suretiyle dört cepheli olmuştur. Devamında maddedeki termik santral konusuna değinen Birand, Etibank'ın vazifesinin DSİ'ye verilmesi yolundaki endişeyi kendisinin de yaşadığını ancak komisyondaki görüşmelerden sonra meseleyi anladığını aktarmıştır. Birand'ın izahatına göre, enerji kongresinde alınan kararlar Hükümet tarafından benimsenerek bu hususta kanun tasarısı

<sup>1069</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.06.1953, Dönem: 9, C. 23, Birleşim: 94, s. 140-146.

hazırlanmaktadır. Hidroelektrik santrallerinin bölgenin belirli bir seviyeye kadar olan ihtiyacına cevap verecek bir kapasite ile kurulması söz konusudur. Bu nedenle günün belli saatlerinde oluşan yüksek tüketimi karşılayabilmek için hidroelektrik santralının yanına termik santral kurma ihtiyacı da oluşabilmektedir. İşte maddede yer alan diğer enerji kaynağındaki maksat budur. Devamında Birand enerji işinin genel olarak yürütülmesinin yakında gelecek olan kanunla ihdas edilecek enerji kurumuna devredilmesinin planlandığını ifade etmiştir. Görüşmelerin ilerleyen safhasında Mithat San görüşünü yineleyerek enerji konusunun tek elde toplanmaya çalışıldığı bir dönemde DSI'ye termik santral kurma yetkisinin verilmesine katılmadığını açıklamıştır. Tartışmaya katılan Bayındırlık Vekili Zeytinoğlu, özetle DSI'nin yaptığı inşaatları devretme yetkisine sahip olduğunu, dolayısıyla yakında getirilmesi planlanan Enerji Kurumu kanun tasarısının kabul edilmesi neticesinde kurulacak idareye DSI tarafından bu tesislerin devredilebileceğini ifade etmiştir.<sup>1070</sup>

Meseleye dair tartışma ve istekler bitmemiş 1954 yılı bütçe raporunun “*Umumi Dilekler*” bölümünde, dağınık halde bulunduğu ve farklı kuruluşlarca yürütüldüğü belirtilen elektrik işlerinin artık bir elde toplanmasına ilişkin fayda ve gereklilik, hem Enerji İstişari Kongresi kararlarına ve hem de bir önceki yılın raporuna atıfta bulunulmak suretiyle vurgulanmıştır.<sup>1071</sup>

Öte yandan DP Denizli Milletvekili Baha Akşit 1953 yılı bütçesinde olduğu gibi 1954 yılı bütçe görüşmelerinde de hidroelektrik santralleri konusuna değinmiş, bunların Etibank, İller Bankası veya muhtelif kuruluş ve şirketlerce inşa edildiğini, bu santral inşaatlarının tek elden idare edilecek tarzda yapılanmaya gidilmesinin uygun olacağını açıklamıştır. Keza DP Antalya Milletvekili Burhanettin Onat, 1954 yılı bütçe görüşmeleri esnasında elektrik işlerine ilişkin Hükümet içerisinde bir koordinasyon tesis edilmediğine dair eleştiride bulunmuştur. Farklı kuruluşlar tarafından yakın bölgelerde yürütülen hidroelektrik santralleri hususunda örnekler verirken, yapılan yatırımların ekonomik olmadığını ima etmiştir. Onat: “*Memleketin elektrik ihtiyacı nedir? Tesisler ne olmalıdır? Nereelerde kurulmalıdır?*” sorularını yönelterek, bunların cevaplarına göre plan yapılması gerektiğini belirtmiştir. Buna cevap veren Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, enerji mevzuunda koordinasyon olmadığı tezine katılmadığını ifade ederek, hidroelektrik santrallerinin İller Bankası veya Nafia Vekaleti aracılığıyla yapılıyor olmasının bir öneminin olmadığını, zira bu projelerin Elektrik İşleri Etüt İdaresi istihlâk plânları dahilinde yapıldığını açıklamıştır. Aynı görüşmelerde Zeytinoğlu, enerji işlerinin tek elde toplanmasına dair enerji kongresine atfen yakın zamanda bir toplantı olduğunu, bir enerji

<sup>1070</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 18.12.1953, Dönem: 9, C. 26, Birleşim: 19, s. 291-293.

<sup>1071</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 s. sayılı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 306-307.

bankasının kurulması için karar alındığı, bunun için hazırlanan tasarının gündeme getirileceğini tekrar etmiştir.<sup>1072</sup>

Ertesi yıl konuyu yeniden gündeme getiren DP Denizli Milletvekili Baha Akşit üç yıldır hidroelektrik santralinden enerji istihsalı ve hidroelektrik santraline civar köylerin de bundan istifadeleri mevzu bahis edildiğini, o dönemde Bayındırlık Bakanı tarafından bu mevzuun bir kongre düzenlenmek suretiyle ele alınacağını ifade edildiğini ve böyle bir kongrenin de yapıldığını izah etmiştir. O günden bu yana henüz bir faaliyet tespit edilemediğini belirten Akşit, özetle enerji işinin tek elden yürütülmesi noktasında neler yapıldığı sorusunu yöneltmiştir. DP Bursa Milletvekili Ali Ferruh Yücel ise 1955 yılı bütçesinde şehir ve kasaba elektrik santrallerinin İller Bankası, Nafia Vekâleti ve Etibank gibi üç bütçe tarafından yapılmakta olduğunu belirtmiş, *“Eğer bu hal, bütçe tekniği icabatından değilse hepsini bir yerde toplamak mümkün değil midir?”* diye sormuştur. Konuya değinen Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, o an itibarıyla yapılmakta olan barajlar ve hidroelektrik santrallerinin çeşitli umum müdürlükler veya vekaletler vasıtasıyla inşa edildiğini, bunların tamamının bir elde toplanmasını kendilerinin de doğru bulduklarını beyan etmiştir. Bu işlerin hepsinin bir kurumda toplanması maksadıyla tanzim edilen kanun tasarısı hakkında vekâletlerin mütalâasının alındığını söyleyen Bakan yakında bunun Meclis’e sevk edileceğini açıklamıştır.<sup>1073</sup> Ancak herhangi bir gelişme yaşanmadığı, Baha Akşit’in 1956 yılı bütçe görüşmelerinde söz alarak: *“Bir kelime ile enerji işinin bir elden idare edilmesinin en iyi bir şekil olduğunu arz etmek isterim.”* demesiyle kendisini göstermiştir.<sup>1074</sup>

Gelinen aşamaya kadar yapılan incelemeler, enerji işlerinin biraya getirilmesi kapsamında ciddi bir talebin varlığını açıkça göstermektedir. Ancak arzu edilen toparlamanın nasıl olacağı konusundaki fikir ayrılıkları nedeniyle uzun zamandır tasarlanan düzenlemelerin kuvveden fiile çıkarılması bir türlü sağlanmamıştır.

Söylendiği gibi elektrik işlerinin bir elde toplanması değil, ancak daha kapsamlı olarak iktisadi kalkınmanın en mühim unsurları olarak nitelenen sanayi, madenler ve enerji işlerini bir elde toplanması, bunun yanı sıra devlet ve özel sektör farkı gözetmeksizin aynı iktisadi politikanın icaplarına göre düzenlenerek yürütülmesinin artık zamanının geldiği DP İktidarınca ilan edilmiştir. Zira Hükümet göre: *“Filhakika bugün sanayi ve maden sahasında iktisadi devlet teşekkülleri İşletmeler Vekâletine, enerji sahasında işletmeler Nafia ve Dahiliye Vekâletlerine, bunların yanibaşında aynı mevzular üzerinde hususi sektöre mütaallik işler de keza bu vekâletler ile İktisat ve Ticaret Vekâleti arasında taksim edilmiş vaziyettedir.”*

<sup>1072</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnkat: 50, s. 910-921.

<sup>1073</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnkat: 48, s. 662-677.

<sup>1074</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnkat: 45, s. 893.

Dolayısıyla bu işler arasındaki ahengin sağlanması bir zarurettir. Zaten eskiden beri Türkiye Büyük Millet Meclisinde bütçe müzakerelerinde toplayıcı vekâletin bir an evvel teşekkülü daima istenmiş ve bu husustaki gerekçeler ortaya atılmıştır.<sup>1075</sup>

Hasılı bu işin yapılabilmesi için enerji, maden ve sanayi faaliyetlerinin belli bir seviye gelmesi ve 1950 öncesindeki devletin fiilen işletmeci haline koyan prensiplerinin değişmesi gerekmiştir. Özellikle enerji alanında yeterli üretimi yapacak büyük ve orta termik ve hidroelektrik santrallerinden enerji üretilebilir noktaya gelince uygun ortam oluşmuştur. İşte sayılan tüm bu nedenlerle 1957’de çıkarılan 6973 sayılı Kanun aracılığıyla Sanayi Vekâleti oluşturulmuştur.<sup>1076</sup> Bu Kanun’la Nafia Vekâleti nafia şirket ve müesseseleri işleri kapsamında bulunan elektrik ve havagazı tesislerine ait projelerin tetkik, tasdik ve inşaları ile işletmelerinin murakabesi ve tarifelerinin tespit ve tasdiki işleri Sanayi Vekâletine devredilmiştir.<sup>1077</sup> Ayrıca o zamana kadar Nafia Vekaletine bağlı olarak görev yapan Eİİ yeni kurulan Sanayi Vekaletine bağlanmıştır.<sup>1078</sup> Dikkat çekici bir husus da Sanayi Vekaleti bünyesinde kurulan Enerji Dairesi Reisliğinin görev tanımında “*su kuvvetinden istihsal olunan enerjiden maadası için*” tabiri kullanılarak istisna getirilmiş olmasıdır.<sup>1079</sup> Tüm bu gelişmelere rağmen ilerleyen bölümlerde açıklandığı üzere arzu edilen bütünlük sağlanamamıştır.

---

<sup>1075</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 15.05.1957, Devre: 10, C. 19, İnikat: 68’e ekli 185 s. sayılı Sanayi, Maden ve Enerji Vekâleti kuruluş ve vazifeleri hakkında kanun lâyihası ve iktisat, Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/423), s. 1; durum o kadar net bir şekilde kendini göstermiştir ki kanun tasarısının İktisat Encümeni Mazbatasında: “*Filhakika bugün maden ve sanayi teşebbüslerinden Devlet sektörüne aidolanlar İşletmeler Vekâletinin, hususi sektöre aidolanlar ise iktisat ve Ticaret Vekâletinin murakabesine tâbi bulunmaktadır... Enerji sahasındaki dağınıklık maden ve sanayi sahalarındakinden çok daha fazladır. Bu durumun da biran evvel ıslah edilmesi ve enerji işlerinin bir elde toplanması yukarda zikredilen sebepler dolayısıyla de lüzumludur.*”; Nafia Encümeni Mazbatasında: “*Filhakika bugün birbirleriyle sıkı surette alâkası bulunan sanayi, maden ve enerji başka başka vekâletlerin idaresine terk edilmiş hattâ maden ve sanayi işlerinin resmî sektöre aidolanı işletmeler, hususi sektöre aidolanı ise İktisat ve Ticaret Vekâletinin idaresine, enerjinin bir kısmı Nafia Vekâletinin murakabesine terk edilmiştir. Bu hal ise sanayi, maden ve enerji işlerinin verimini azaltmış, murakabe ve kontrol işini de aksatmıştır.*”; Bütçe Encümeni Mazbatasında ise: “*Lâyihanın esbabı mucibesinde de belirtildiği üzere sanayi ve maden sahasında İşletmeler, İktisat ve Ticaret, enerji mevzuunda ise yine İşletmeler, Nafia ve Dahiliye Vekâletleri meşgul olmakta ve bittabi bu çalışmalar arasında tam bir ahenk ve koordinasyon sağlanması müşkül olmaktadır.*” denilerek meselenin vahameti tasvir edilmiştir. TBMM Zabıt Ceridesi, 15.05.1957, Devre: 10, C. 19, İnikat: 68’e ekli 185 s. sayılı Sanayi, Maden ve Enerji Vekâleti kuruluş ve vazifeleri hakkında kanun lâyihası ve iktisat, Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/423), s. 2-5

<sup>1076</sup> 22 Mayıs 1957 tarih ve 6973 sayılı Sanayi Vekâleti Kuruluş ve Vazifeleri Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 884-891; TBMM Zabıt Ceridesi, 15.05.1957, Devre: 10, C. 19, İnikat: 68’e ekli 185 s. sayılı Sanayi, Maden ve Enerji Vekâleti kuruluş ve vazifeleri hakkında kanun lâyihası ve iktisat, Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/423), s. 1-2.

<sup>1077</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 10.06.1959, Devre: 11, C. 9, İnikat: 79’a ekli 323 s. sayılı Sanayi Vekâleti kuruluş ve vazifeleri hakkındaki Kanunun 3 ncü maddesinin (G) fıkrasının tadiline ve bu kanuna bâzı maddeler eklenmesine dair kanun lâyihası ve Sanayi, Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/223), s. 1.

<sup>1078</sup> Kanun’un 7. maddesi. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 886.

<sup>1079</sup> Kanun’un 3. maddesi. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 887; böylece DSİ dışındaki enerji işleri Sanayi Bakanlığına devredilmiştir. Öngün, “Türkiye Elektrik Kurumu”, 17.

Doğrudan enerji bahsi ile ilgili olmamakla birlikte Sanayi Vekaletinin kuruluşu sonrasında yapılan değerlendirmeler neticesinde 3611 sayılı Kanun'un 6. maddesinde yazılı olan hususlardan Sanayi Vekâletine devredilen işlerin dışında kalan tramvay, tünel, otobüs, teleferik, finiküler, metro gibi âmme hizmetlerine ait tesis ve işletmelerin enerji ve nakliye sanayii ile yakın alâkasından dolayı Sanayi Vekâletine devrinin uygun olacağı kanaatine varılmıştır.<sup>1080</sup> Bu kapsamda 1959 yılında yapılan bir düzenlemeyle Nafia Vekâleti tarafından yürütülen nafia şirket ve müesseseleri işleri tamamen Sanayi Bakanlığına devredilmiştir.<sup>1081</sup>

Sanayi Vekaletinin kurulmasının da enerji işlerinde birliği sağlamada yeterli olmadığı görülmektedir. Zira Kanada'da toplanan dünya enerji konferansına Türkiye'yi temsil etmek üzere, Sanayi Vekaleti Enerji Dairesi Reisi ve Dünya Enerji Konferansı Türk Milli Komitesi Başkanı Y. Müh. T. Fikret Suer'in başkanlığında DSİ Umum Müdürü Y. Müh. Süleyman Demirel, EİEİ Umum Müdürü Y. Müh. İbrahim Deriner, Etibank Elektrik İstihsal ve Tevzi Müessesesi Müdürü Y. Müh. Sabri Duralı ve Büyük Barajlar Türkiye Komitesi Başkanı Y.Müh. Kemal Noyan'dan müteşekkil heyetin katılımı<sup>1082</sup> bahsedilenleri teyit etmektedir.

Buraya kadar su politikası çerçevesinde enerji alanında yaşanan tartışmalar ve ileri sürülen fikirler incelenmiştir. Bunlara bakıldığında sadece su politikaları çerçevesindeki enerji işlerinde değil haddizatında enerji konusunun bütününde bir kafa karışıklığından söz edilmesi yanlış olmasa gerektir. Zira daha kuruluşundan itibaren Elektrik İşleri Etüt İdaresinin maruz kaldığı bağlantı değişiklikleri bahsedilen belirsizliğin en somut işaretidir. Ayrıca enerji politikasındaki bu belirsizlik CHP döneminden itibaren süregelen, DP döneminde de varlığını korumuştur. Her yönüyle tez kapsamına dahil olmasa bile bir süre Bayındırlık Bakanlığı kuruluşunda bulunan ve sonrasında yeni kurulan Sanayi Vekaletine bağlanan, üstelik hidroelektrik santrallerine dair etüt ve planlama işlerini de yürüten EİEİ'den kısaca bahsedilmesinde fayda görülmüştür.

Elektrik İşleri Etüt İdaresi, elektrik işlerinin rasyonel bir şekilde geliştirilmesi, metodik olarak etüt edilmesinin sağlanması ve ülkenin elektrikleştirme işlerinin tek elden yönetilmesi maksadıyla 1935 yılında ihdas edilmiştir.<sup>1083</sup> Başlangıçta İktisat Vekaletine bağlı olan

---

<sup>1080</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 10.06.1959, Dönem: 11, C. 9, İçtima: 79'a ekli 323 s. sayılı Sanayi Vekâleti kuruluş ve vazifeleri hakkındaki Kanunun 3 ncü maddesinin (G) fıkrasının tadiline ve bu kanuna bâzı maddeler eklenmesine dair kanun lâyihası ve Sanayi, Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/223), s. 1.

<sup>1081</sup> 10 Haziran 1959 tarih ve 7347 sayılı 6973 sayılı Sanayi Vekâleti Kuruluş ve Vazifeleri Hakkındaki Kanunun 3 ncü Maddesinin (G) Fıkrasının Tadiline ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 923-925; Millet Meclisi Tutanak Dergisi, 15.06.1972, Dönem: 3, C. 25, Birleşim: 106'ya ekli 668 s. sayılı Bayındırlık Bakanlığı kuruluş ve görevleri kanunu tasarısı ve Bayındırlık ve Plân komisyonları raporları (1/623), s. 1-2.

<sup>1082</sup> *Zafer*, 06 Eylül 1958.

<sup>1083</sup> 14 Haziran 1935 tarih ve 2819 sayılı Elektrik İşleri Etüt Dairesi Teşkiline Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 15, s. 714-717; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 14.6.1935, Dönem: 5, C. 4, İnikat: 38'e ekli 216 s. sayılı Elektrik İşleri

Kuruluş, 3611 sayılı Kanun'un 31 Mayıs 1939'da yürürlüğe girmesi sonucunda, EİEİ'nin esasen Nafia Vekaletinin görev alanında bulunduğu gerekçesine<sup>1084</sup> istinaden Nafia Vekâletine bağlanarak, daha önce İktisat Vekâletine verilmiş olan görev ve yetkiler Nafia Vekâletine devredilmiştir.<sup>1085</sup>

Sonradan yapılan tetkiklerde enerji sağlama işinin sanayinin tamamlayıcı bir safhası olduğu ve ikisinin bir arada yürütülmesinin daha uygun olacağı kanaatine varılmış, bu nedenle Elektrik İşleri Etüt İdaresinin Ekonomi Bakanlığına bağlanması yolunda bir kanun tasarısı hazırlanmıştır. Ancak bu noktada bahse konu tasarının birinci maddesinin sonuna “3611 sayılı kanunun 6 ncı maddesi hükmü mahfuzdur” suretinde bir fıkra ilâve edilerek Bayındırlık Bakanlığının amme hizmetleri üzerindeki salâhiyet ve denetlemesinin devam ettiği teyit edilmiştir.<sup>1086</sup> Bu aşamada belirlemek gerekir ki kanun tasarısına dair TBMM Bayındırlık Komisyonunda cereyan eden görüşmelerde fikir birliği sağlanamamıştır. Tasarı oy çokluğu ile kabul edilmiş, ancak iki üye gerek teşkilindeki gaye gerek görmekte olduğu hizmet ve gerekse kendi teşkilat kanuna bakıldığında EİEİ'nin tam anlamıyla bayındırlık işi gördüğünü ileri sürerek tasarıya karşı çıkmışlardır. Devamında EİEİ'nin faaliyetlerinin neden bayındırlık işi olduğuna dair etraflı açıklama yapmışlardır.<sup>1087</sup> Neticede Elektrik İşleri Etüt İdaresi 1946'da tekrar Ekonomi Bakanlığına bağlanmıştır.<sup>1088</sup>

Her fırsatta açıklandığı gibi bu sahadaki fikir birliğini sağlamak mümkün olmamış, idari yapıda gerçekleştirilen yapısal değişikliklerde EİEİ gündeme gelmeye devam etmiştir.

---

Etüt İdaresi Teşkiline Dair Kanun Lâyihası ve İktisad ve Bütçe Encümenleri Mazbataları (1/260), s. 1; diğer yandan bu raporda Elektrik İşleri Etüt İdaresinin: “*Amme hizmetlerinin muhtaç olduğu ışık ve muharrik kuvvet maliyetlerinin ucuzlatılması için yurdun muhtelif yerlerindeki su kuvvetlerinden ve bol linyit madenlerinden istifade suretiyle büyük enerji santralleri kurulması ve nakil hatları çekilmesi ve nihayet elektrik işleri sahasında zamanın terakkiyatına uygun teknik ve iktisadi kaidelere muvafık proje ve plânlar vücade getirilmesi ve bunların onaylanması, uygulanması hususlarında yüksek salâhiyetli bir fen mercii meydana getirilmiş olması amacı...*” ile kurulduğu ifade edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 04.02.1946, Dönem: 7, C. 22, Birleşim: 32'ye ekli 63 s. sayılı Elektrik İşleri Etüt İdaresinin Ekonomi Bakanlığına bağlanması hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık Ekonomi ve Bütçe Komisyonları raporları (1/527), s. 2.

<sup>1084</sup> Tam metin budur: “*Lâyihanın Encümende müzakeresi sırasında İktisad vekâletine bağlı olarak kalması Hükümetçe tensib edilmiş bulunan Elektrik işleri Etüt idaresinin Nafia vekâletine bağlanması bu idarenin görmekte bulunduğu işler esasen Nafia vekâletinin vazifeleri cümlesinden bulunmasına ve bu işlerin tek elde toplanması daha uygun olacağına binaen münasib görülmüş ve Encümende hazır bulunan İktisad ve Nafia vekillerinin de muvafakatlarla bu idarenin Nafia vekâletine bağlanması kararlaştırılarak lâyihaya bunu temin eder şekilde hüküm konulmuştur.*” *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.5.1939, Dönem: 6, C. 2, İnkat: 18'e ekli 60 s. sayılı Nafia vekâleti teşkilât ve vazifeleri hakkında kanun lâyihası ve Bütçe encümeni mazbatası (1/128), s. 3.

<sup>1085</sup> 3611 sayılı Kanun'un 32'nci maddesi. *Resmî Gazete*, Sayı: 4219, 30 Mayıs 1939, s. 11834.

<sup>1086</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 04.02.1946, Dönem: 7, C. 22, Birleşim: 32'ye ekli 63 s. sayılı Elektrik İşleri Etüt İdaresinin Ekonomi Bakanlığına bağlanması hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık Ekonomi ve Bütçe Komisyonları raporları (1/527), s. 1-3.

<sup>1087</sup> Bu iki milletvekili CHP Isparta Milletvekili Kazım Aydar ve CHP Kayseri Milletvekili Muhittin Taner'dir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 04.02.1946, Dönem: 7, C. 22, Birleşim: 32'ye ekli 63 s. sayılı Elektrik İşleri Etüt İdaresinin Ekonomi Bakanlığına bağlanması hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık Ekonomi ve Bütçe Komisyonları raporları (1/527), s. 3-6.

<sup>1088</sup> 4 Şubat 1946 tarih ve 4853 sayılı Elektrik İşleri Etüt İdaresinin Ekonomi Bakanlığına Bağlanması Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 28, s. 551.

Nitekim 08 Haziran 1949 tarihinde İşletmeler Bakanlığının kurulmasıyla,<sup>1089</sup> o dönemde Ekonomi Bakanlığı emrinde olan EİEİ yeniden Bayındırlık Bakanlığına devredilmiştir.<sup>1090</sup>

EİEİ, DP dönemine Bayındırlık Bakanlığına bağlı olarak girmiş, enerji kaynaklarının tespiti ve bunlardan istifade imkânlarının araştırılmasının yanı sıra bilhassa ülkedeki akarsuların değerlendirilmesi ile ilgili etütlere devam etmiştir.<sup>1091</sup> Bunun yanı sıra İdareye Bayındırlık Bakanlığı bütçelerinde yardım olarak ödenek tahsis edilmiştir.<sup>1092</sup> Ancak enerji politikasına dair bitmek tükenmek bilmeyen tartışmaların neticesinde 30 Haziran 1957 tarihinde 6973 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesiyle EİEİ son olarak yeni kurulan Sanayi Vekaletine devredilmiştir.

Sanayi Vekaletinin kurulması bilhassa elektrik enerjisi çerçevesinde seyreden tartışmaları ve çalışmaları sonlandırmamıştır. Zira enerji kongresi sonrasındaki süreçte aralarında Bayındırlık Bakanı'nın da bulunduğu birçok kişi tarafından enerji alanında birliği sağlayacağı ifade edilen bir tasarının üzerinde çalışıldığından söz edilmiştir. İşte bu kanun tasarısının akıbetine ilişkin bilgi, DP döneminde Bayındırlık Bakanlığı Şirket ve Müesseseleri Reisliği yapan Tevfik Fikret Suer tarafından kaleme alınmış bir raporda yer almaktadır.

Kaleme alındığı 09 Ocak 1964 tarihinde Sanayi Bakanlığı Enerji Dairesi Reisi olan Tevfik Fikret Suer, söz konusu raporla dönemin Başbakanı İsmet İnönü'ye Türkiye'nin enerji meselelerine dair bilgi vermiştir. Raporun başlangıcında Suer, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının kurulmasıyla o döneme kadar Türkiye'de çok dağınık olması yüzünden iyi yürütülemeyen enerji işlerinin yeni baştan bir düzene gireceğini açıklamıştır.<sup>1093</sup>

Suer'in 1953 yılında gerçekleştirilen enerji kongresine atıfta bulunan raporuna göre, o tarihe kadar yapılan çalışmalarda, bakanlık daire ve teşekkülleri, banka ve belediyeler kendilerine verilen yetkileri bırakmak istememiş, bilhassa DSİ elektrik enerjisinin %85'ni teşkil edecek sular konusunda tekeldi bir düşünce ile hareket etmiştir. Tüm çabalardan sonra Türkiye Elektrik Kurumu Kanun Tasarısı, 6 yıl sonra 1959 yılında Meclis'te görüşülmeye başlanmış<sup>1094</sup> ancak 23 maddelik tasarının 15'inci maddesinin görüşülmesi sırasında “...*kendi çıkarlarını düşünen bazı politikacıların yanlış telkinleriyle...*” dönemin Başbakanı tarafından

<sup>1089</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 13.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 45'e ekli 170 s. sayılı 1950 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/618), s. 520

<sup>1090</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 13.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 45'e ekli 170 s. sayılı 1950 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/618), s. 341.

<sup>1091</sup> 1957 yılı Nafia Vekaleti bütçesinin Meclis görüşmelerinde Nafia Vekili Etem Menderes tarafından ifade edilmiştir. TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903.

<sup>1092</sup> Kanunlar Dergisi, C. 34, s. 515; Kanunlar Dergisi, C. 35, s. 509; Kanunlar Dergisi, C. 36, s. 477.

<sup>1093</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 93, Gömlek: 583, Sıra: 3. s. 1-2.

<sup>1094</sup> O dönemde “Enerji istihsalimiz kıymetlendiriliyor” başlığında TEK kanun layihasının TBMM komisyonlarına verildiğine dair bir haber de yayımlanmıştır. Zafer, 07 Nisan 1959.



geri çekilmiştir.<sup>1095</sup> Bu makaleye göre ise İstanbul Belediyesi başta olmak üzere büyük belediyelerin (önemli ölçüde elektrik üretimi yapan ve karlı durumda olan 4-5 belediye) kârlarını kaybetme endişeleri nedeniyle yaptığı baskılardan dolayı tasarı geri çekilmiştir.<sup>1096</sup> Benzer şekilde bu makalede de büyük belediyelerin müdahale ve muhalefetleri nedeniyle tasarının kanunlaşmadığı ileri sürülmüştür.<sup>1097</sup> Kurucu Meclis döneminde neşredilen makalede aynı şekilde tasarıya karşı gösterilen ısrarlı muhalefetin belediyelerden kaynaklandığı açıklanmıştır.<sup>1098</sup> Neticede DP döneminde TBMM’ce kabul edilmeyen tasarının, Kurucu Meclis döneminde de yasalaşması mümkün olmamıştır.<sup>1099</sup>

Diğer yandan tasarıya dair görüşmelerde, hidroelektrik santrallerinin TEK tarafından mı yoksa DSİ tarafından mı yapılması hususunda tartışma çıkmış, ilk etapta TEK tarafından inşa esası kabul edilmişken, TBMM Muvakkat Encümenindeki görüşmelerde hidroelektrik santrallerinin kurulması konusu tamamen DSİ’ye bırakılmıştır.<sup>1100</sup> Nitekim 1959 yılı bütçe raporu bahsedilenleri doğrulamaktadır.<sup>1101</sup>

Buraya kadar açıklanan hususlar birlikte değerlendirildiğinde gerçekten de o dönemde Suer’in raporunda yazıldığı gibi su kuvvetinden elektrik üretme işlerinin DSİ tarafından yürütülmesinin hâkim fikir olduğu söylenebilir. Kaldı ki 1954 yılı su işleri müdürleri toplantısında konuşma yapan dönemin Su İşleri Reisi Hikmet Turat, kurulması sonrasında çok maksatlı projelerin DSİ tarafından inşaatının ana prensip olarak kabul edilmesinin faydalı ve hatta zaruri olduğunu ifade etmiştir.<sup>1102</sup> Zaten Sanayi Vekaletinin kuruluşuna ilişkin 6973 sayılı Kanun’da su kuvvetiyle sağlanacak enerjinin Vekaletin yetkisi dışında bırakılması da Hükümetin bu alandaki politikasını göstermesi bakımından önemlidir.

<sup>1095</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 93, Gömlek: 583, Sıra: 3. s. 4; 10 Haziran 1959 tarihli Meclis görüşmelerinde “Türkiye Elektrik Kurumu kanunu lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/309)” nın 15. maddesinin encümene verildiği halen encümenden gelmediği için görüşülemediği ifade edilmiştir. TBMM Zabıt Ceridesi, 10.06.1959, Devre: 11, C. 9, İnikat: 79, s. 644.

<sup>1096</sup> Mehmet Erdemir, “T.E.K. Kanunu ve Türkiye’nin Müstakbel Enerji Politikası”, *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*, 3/35-36 (Kasım-Aralık 1959), 130.

<sup>1097</sup> Öngün, “Türkiye Elektrik Kurumu”, 17.

<sup>1098</sup> Necati Türkeri, “Türkiye Elektrik Kurumu Hakkında”, *Ulus*, 12 Aralık 1960, 2.

<sup>1099</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 93, Gömlek: 583, Sıra: 3. s. 4.

<sup>1100</sup> Erdemir, “T.E.K. Kanunu”, 130.

<sup>1101</sup> Söz konusu metin şöyledir: “...Bunlara ilâveten Kızılırmak üzerinde ve Hirfanlı barajının takriben 25 km. mansıbında Etibankça inşaatına girilmiş bulunan Kesikköprü barajı ve hidro-elektrik santralinin Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğüne yürütülmesi kararlaştırılmış olup halen devir muameleleri tekemmül ettirilmektedir. Bu, vekâletlerarası teşriki mesainin bir neticesidir. Bundan böyle barajlar ve hidro- elektrik santrallerinin bir ihtisas müessesesi olan ve muktadir fen heyetleri bulunan DSİ Umum Müdürlüğüne planlanması ve inşa ettirilmesi kararlaştırmıştır.” TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45’e ekli 49 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/262), s. 13.

<sup>1102</sup> 1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı Münasebetiyle Yapılan Konuşmalar ve Alınan Kararlar, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1954, 11.

## 2.4. Barajlar ve Hidroelektrik Santralleri

İncelenen dönemde enerji konusunda yaşanan tartışma ve gelişmelerin açıklanması sonrasında sıra, DSİ'nin icra programlarının mercek altına alınmasına gelmiştir. Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü evvelce Nafia Vekâletince yapılmakta bulunan su işleriyle ilgili bütün hizmetleri ve bu arada mukaveleye bağlanmış olarak inşa halinde bulunan bütün su işlerini de devralmıştır. Bu kapsamda toplam ihale bedeli 280.500.000 lira olan 330 adet sözleşme teslim alınmıştır.<sup>1103</sup> Akabinde Etüt ve Planlama Dairesinin ilk faaliyeti o tarihe kadar yapılmış su işlerinin durumlarının gözden geçirilmesi suretiyle 6200 sayılı Kanun'un 21. maddesi<sup>1104</sup> uyarınca önem sıraları tespit etmek olmuştur. Bu amaçla su işleri dört grupta toplanmıştır.<sup>1105</sup> Özetle 1. grupta 5259 sayılı Kanunun 1. Maddesi kapsamında yer alanların tamamlanmasına matuf işler, 2. grupta yeniden ele alınacak ve geniş sahada etkili olacak işler, 3. grupta münferit su işleri ve son olarak 4. grupta yeraltı suyuna ilişkin işleri sınıflandırılmıştır. Ayrıca her grup da kendi içerisinde üç derecede sıralanmıştır. Geline aşamada özellikle belirtilmesi gereken husus şudur: bilhassa taşkın kontrolü ve sulamaları düzenleyecek olan barajlar birinci sıraya alınmıştır.<sup>1106</sup>

DSİ'nin ilk programı olarak 6200 sayılı Kanun'un 22. maddesi<sup>1107</sup> gereğince 3 yıllık bir program hazırlanmış, bunun 1954 yılına karşılık gelen kısmının keşif bedeli olarak 58.330.000 lira tespit edilerek, program uygulamaya konulmuştur. Ayrıca 1955, 1956 ve 1957 yıllarını ihtiva eden program içinse yaklaşık 300.000.000 liralık bir meblağ öngörülmüştür. Mevzubahis program konusunda 1956 yılı için bütçe komisyona sunulan raporda etüt ve planlamanın henüz hazırlık aşamasında olduğu, mevcut bilgiyle takriben 1.630.000.000 liralık bir iş hacminden söz edilebileceği kaydedilmiştir.<sup>1108</sup>

<sup>1103</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48'e ekli 160 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1955 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/130), s. 15; başka bir kaynakta bedel aynı olmakla beraber 367 adet mukavelenin devralındığı ifade edilmiştir. 1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı, 9.

<sup>1104</sup> 21. Madde: "Kanunun 2 nci maddesinin a, b, c, d, f fıkralarına giren işlerin ele alınması ve bunların inşa sıraları Başvekâlet, Maliye, Bayındırlık, Ekonomi ve Ticaret, Tarım, Sağlık ve Sosyal Yardım ve İşletmeler Vekâletleri mümessillerinin iştirakiyle işin verimliliği veya ele alınmalarındaki zaruretler bakımından sıralanıp tesbit edilir ve Bayındırlık Vekâletinin teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyeti kararıyla kesinleşir. Konularla bunların sıralarında yapılacak düzeltme, ekleme veya değişimler aynı usule tâbidir. Ancak seylâp ve diğer âcil müdahaleyi icabettiren hâdiselerde yapılacak işler için alınacak kararlar, yukarıki fıkranın hükmüne tâbi olmaksızın, Umum Müdürlük tarafından alınır ve icra edilir." Kanunlar Dergisi, C. 36, s. 35-36.

<sup>1105</sup> 1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı, 6.

<sup>1106</sup> 1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı, 27-28.

<sup>1107</sup> Söz konusu madde: "MADDE 22- Umum Müdürlük 2 nci maddeye giren işlere ait olmak ve malî imkânlar göz önünde bulundurulmak üzere her bütçe yılı başında üç yıllık bir iş programı hazırlar ve Bayındırlık Vekâletinin tasdiki ile bu programı tatbik eder." Kanunlar Dergisi, C. 36, s. 36.

<sup>1108</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45'e ekli 66 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/358), s. 15-16.

Ancak her ne kadar programdan bahsedilse de aynı raporda 1956 bütçe tahsisatına ilişkin yer alan: “...bu tahsisatla ancak mevcut işlerin kısmen veya tamamen ikmaline çalışılarak yeni bir iş için mukavele akdine imkân olmayacağı anlaşılmaktadır.”<sup>1109</sup> ifadeleri yeni bir program için yeterli tahsisatın sağlanamadığını göstermesi bakımında önemlidir.

Benzer şekilde 1957 yılı için bütçe komisyona sunulan rapordaki: “Görüldüğü ki, 1957 senesinde büyük su işleri programından her hangi bir işin yeniden ele alınması bütçe imkânsızlığından dolayı mümkün görülmemiştir.”<sup>1110</sup> tespiti bu yıl da durumun değişmediğini göstermektedir.

Bu dönemi mühendisler için “altın devir” olarak tasvir eden dönemin DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel: “DSİ’de ilk olarak raflarda tozlanmış projeleri uygulamaya koymak istedik. ‘Yap’ diyen de vardı, ancak para yoktu.” diyerek tabloyu özetlemiştir.<sup>1111</sup> Nitekim sonraki yılların bütçe kanun tasarıları ve raporlarında 6200 sayılı kanun gereğince hazırlanacak 3 yıllık programlara dair herhangi bir hususa rastlanmamıştır.

Bu nedenle özellikle 1958 yılından itibaren benimsenen yaklaşıma uygun olarak icraat programları kapsamında ele alınan işlerin;

1. Barajlar ve hidroelektrik santralleri,
2. Barajlar dışındaki inşaat faaliyetleri,
3. Münferit ve müteferrik işler,

4. Yer altı suyu faaliyetleri olarak 4 grup altında sınıflandırılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

Tez kapsamında incelenen 1950-1959 döneminde köylerde halkın yapacağı içme su işlerine sarf edilen 196 milyon liranın da dahil edilmesiyle ele alınan işlerin toplam keşif bedelinin nominal değeri 3.517.183.000 lira olarak hesaplanmıştır. Bu yatırımın 1.862.630.000 lirası 1959 yılı sonu itibarıyla sarf edilmiştir.<sup>1112</sup>

Toplam keşif bedelinin %62,6’sını baraj ve müteferrik enerji tesisleri (İstimlak bedelleri buraya dahil edilmiştir.), %23,6’sını diğer inşaat işleri (emanet ve ihale işleri birlikte), %5,6’sını köy içme suları, %1,1’ini yer altı suyu faaliyetleri, %1,1’ini etüt faaliyetleri, %1,2’sini idame ve bakım masrafları ve geri kalan %4,8’ini ise makine parkı için harcanan

<sup>1109</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45’e ekli 66 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/358), s. 12-13.

<sup>1110</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47’ye ekli 68 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1957 mali yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/578), s. 16.

<sup>1111</sup> Demirel, Bir Ömür Suyun Peşinde, Cilt I, 34.

<sup>1112</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48’e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 14.

meblağ oluşturmaktadır.<sup>1113</sup> Yatırımların büyüklüğü açısından bakıldığında, icraat programlarının büyük ölçüde baraj ve enerji tesislerinden meydana geldiği fark edilmektedir. İkinci büyük pay ise barajlar dışındaki inşaat işlerine aittir.

Konunun ayrıntısına geçmeden önce bir hususu belirtmek de fayda vardır. Enerji bölümünde anlatıldığı üzere dönem itibariyle Türkiye’de birçok farklı kuruluş eliyle baraj ve enerji tesisleri inşa edilmiştir. Keza başta İller Bankası olmak üzere diğer kuruluşlar eliyle icra edilen su işlerine dair faaliyetler de gerçekleştirilmiştir. Tez açısından getirilen sınırlandırmalar çerçevesinde sadece Nafia Vekaleti ve bağlısı DSİ aracılığıyla inşa edilen tesisler ele alınmıştır. Bunun dışında yine bu kurumların bütçelerinden yapılan yardımlar değerlendirmelere dahil edilmiştir. Diğer kuruluşlar aracılığıyla yapılan baraj ve hidroelektrik santrali gibi su işlerine dair tesislerin zikredilmesiyle yetinilmiş, başta hesaplanan yatırım tutarları olmak üzere yapılan her türlü kıymetlendirmede bunlar dikkate alınmamıştır.

Enerji bölümünde teferruatlı olarak izah edildiği üzere DP’nin su politikası kapsamında baraj ve hidroelektrik santrallerine verdiği önem, su işleri yatırımları içerisinde anılan tesisler için tahsis edilen payın büyüklüğü ile bir kez daha kendisini göstermiştir. Nitekim baraj ve hidroelektrik santralleri “*Yurt ölçüsündeki kalkınmanın belkemiği*” olarak nitelenmiştir.<sup>1114</sup> Bu tespiti 1959 yılında icra edilen DSİ genel toplantısında konuşma yapan Demirel şu şekilde teyit etmiştir: “*Her ölçüde iddiharı (biriktirme), Türkiye su ekonomisinin bir numaralı meselesi addederim.*”<sup>1115</sup> Bu nedenle icraat programlarına baraj ve hidroelektrik tesisleri ile başlanması isabetli bir yaklaşım olarak görülmüştür.

Nitekim 27 Mayıs 1960 Askeri Müdahalesini müteakip yayımlanan bir makalede:

*“Düşük iktidarın yaptığı yatırımlar arasında baraj tesislerine harcanan paralar büyük yekûnlar tutar. Şimdiye kadar bitirilen ve İnşa halinde bulunan barajların sayısı da yarım düzineyi geçer. Barajlara yatırılan sermayelerin hacmi ve barajların sayıları avlayıcı olduğu için, düşük iktidar Meclis önünde ve umumi efkâr karsısında daima onlarla övünmüştür. Son yılların siyasî propagandalarında barajlar tükenmez bir malzeme kaynağı olmuştur. Bu devletin siyasî edebiyatında övme ve övünme konuları arasında gene barajlar geniş yer alır.”*<sup>1116</sup>

denilerek DP açısından barajların önemi ortaya konulurken, aynı zamanda bu tesislere harcanan meblağın büyüklüğü de teyit edilmiştir.

<sup>1113</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 14.

<sup>1114</sup> Zafer, 20 Ekim 1956.

<sup>1115</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 58.

<sup>1116</sup> Hatipoğlu, Şevket Raşit. “Barajlar ve Sulama İşleri”, *Ulus*. 22 Eylül 1960, 2.

Erzincan Ovası sulaması, şehir ve Sümerbank tarafından kurulan iplik fabrikasına lüzumlu enerjiyi sağlaması planlanan Girlevik Hidroelektrik santrali ile Amasya bahçelerinin sulaması ve şehri beslemek üzere kurulması öngörülen Duruca Santrali Bayındırlık Bakanlığı tarafından inşa ettirilen ilk tesisler olarak dikkat çekmektedir.<sup>1117</sup> Buna karşın Bakanlık olarak ele alınan çok maksatlı ilk büyük tesis olarak Seyhan Barajı'nın<sup>1118</sup> zikredilmesi gerekir.<sup>1119</sup> Öte yandan 1954 yılı DSİ bütçesine dair Meclis Bütçe Komisyonuna arz edilen raporda, Seyhan Barajı kapsamındaki gelişmeler aktarılmış, müteakiben Seyhan haricinde kalan diğer havzalarda yapılması planlanan büyük baraj inşaatlarına ilişkin adımlar atıldığı ifade edilmiştir.<sup>1120</sup> Hakikaten 1954 yılı içinde İcra Vekiller Heyeti kararı ile muhammen keşif bedel toplamı 500.000.000 lira olan 3 baraj inşaatı sözleşmeye bağlanmış ve inşaat safhasına geçilmiştir.<sup>1121</sup> Bu nedenle 1954 yılı Bütçesinde tahsisat planlanmayan bu baraj inşaatlarına dair yıl içerisinde gerekli olan ihtiyaçları karşılayabilmek için ödenek gerekmiş, bu amaçla bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>1122</sup>

Kabul edilen 6421 sayılı Kanun yoluyla 26.900.000 lira tutarında ek tahsisat verilmiştir.<sup>1123</sup> Bahsedilen gelişmeler göz önünde tutulduğunda her ne kadar daha önce bazı girişimler bulunsa da baraj ve hidroelektrik noktalarının asıl atılımın 1954 senesi itibarıyla yaşandığı ifade edilmelidir.<sup>1124</sup> Nitekim bu raporda ifade edilen: “*Su işlerinin*

<sup>1117</sup> Zafer, 19 Ağustos 1951.

<sup>1118</sup> Bu noktada şu açıklamanın yapılması gereklidir: Seyhan Barajı Nafia vekaletince ele alınan ilk büyük çaplı baraj olma özelliğini taşımaktadır. Yoksa daha önce ele alınmış, Sarıyar ve Tortum hidroelektrik Santralleri gibi tesisler mevcuttur. Ancak bunlar Etibank ve İller Bankası gibi Nafia Vekaleti haricindeki kuruluşlar aracılığıyla takip edilmişlerdir.

<sup>1119</sup> Demirel'e göre Seyhan Barajı “*Türkiye Barajcılığının Modern Okulu*” dur. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 30.

<sup>1120</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50'ye ekli 119 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/748), s. 15.

<sup>1121</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48'e ekli 160 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1955 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/130), s. 16; Bütçe hazırlandığı esnada bu işlerin 1954 yılı içerisinde taahhüde bağlanabileceği tahmin edilemediğinden dolayı ödenek planlanmamıştır. Bahse konu işler: Kızılırmak üzerinde kurulması düşünülen Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Santrali, Gediz Nehri üzerinde kurulması düşünülen Gediz-Demirköprü Barajı ve Hidroelektrik santrali ve Büyük Menderes nehrinin kollarından olan Akçay üzerinde kurulması düşünülen Akçay-Kemer Barajı ve Hidroelektrik Santrali'dir. TBMM Zabıt Ceridesi, 18.06.1954, Devre: 10, C. 1, İnikat: 10'a ekli 16 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçesine munzam tahsisat verilmesi hakkında kanun lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/18), s. 1; devletin sonradan yeni baraj yapımına karar verdiğine Demirel tarafından da değinilmiştir. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 30.

<sup>1122</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.06.1954, Devre: 10, C. 1, İnikat: 10'a ekli 16 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçesine munzam tahsisat verilmesi hakkında kanun lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/18), s. 1.

<sup>1123</sup> 18 Haziran 1954 Tarih ve 6421 Sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 Yılı Bütçe Kanununa Bağlı (A/1) ve (A/2) İşaretili Cetvellerin Bazı Tertiplerine Munzam Tahsisat Verilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 26.

<sup>1124</sup> Demirel, Türkiye'de “*Büyük Barajlar Devri*”nin 1952'den itibaren açıldığını ifade etmektedir. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 57; Demirel'in burada Etibank tarafından inşa edilen Sarıyar Barajını temel aldığı değerlendirilmektedir.

*faaliyetinin asıl genişlemesi 1954 de başlamıştır. Bunda 6200 sayılı Kanunun bahsettiği imkânların rolü büyük olmuştur.” ibaresi bahsedilenleri doğrular mahiyettedir.*<sup>1125</sup>

#### **2.4.1. Hizmete Açılan Baraj ve Hidroelektrik Santralleri**

##### **2.4.1.1. Seyhan Barajı**

Seyhan Barajı’nın DP’nin çok önemli bir iddiası olduğunu belirten Süleyman Demirel, bu tesisin o dönemde çok tartışıldığını ifade etmiştir.<sup>1126</sup> Gerçekten de Seyhan Barajı’nın neredeyse DP’nin iktidarda bulunduğu tüm süreçte tartışmaya yol açtığı tespit edilmiştir. Adana bölgesinde taşkınlardan kaynaklı zararların önlenmesi ve aynı zamanda sulama alanında bu sulardan faydalanılabilmesi amacıyla ayrıntılı çalışmalar yapılmıştır. 1938 ile 1948 yıllarında Seyhan regülatörü inşa edilmiş, sağ ve sol sahilde 146.000 hektar genişliğinde arazinin sulanması için ana kanallar inşa edilmiştir. Fakat bir kısım şebeke oluşturulduğu halde çiftçinin ilgisi yetersiz kalmıştır.<sup>1127</sup> Bu bölgede ilk etapta Seyhan nehri ele alınmış, bu amaçla uluslararası bir kuruluşa proje ve ekonomik rapor hazırlanmıştır.<sup>1128</sup> Açıkça ifade edilmelidir ki, Seyhan baraj projesi 1950 öncesinde yapılan çalışmalar temel alınmak suretiyle meydana gelmiştir. Esasen bu olgu, tartışmalara zemin hazırlayan temel faktörlerden birisi olmuştur. Kendi dönemindeki faaliyetlerin perde arkasına gizlenmeye çalışıldığı kaygısını taşıyan CHP, yayın organı Ulus gazetesinde Seyhan projesine ilişkin çalışmalarını açıklayan yazılar neşredilmesini sağlayarak tepki vermiştir.<sup>1129</sup>

Projenin finansmanı için başlangıçta Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası tarafından kaynak sağlanacağı yolunda haberler ortaya çıkmışsa da sonradan karar vermek için ayrıntılı incelemelere gerek duyulduğu Banka tarafından bildirilmiştir.<sup>1130</sup> Mesele basına da yansımış,

<sup>1125</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45’e ekli 66 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/358), s. 16.

<sup>1126</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 28-30.

<sup>1127</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 469, Sıra: 3, s. 8-9; Zafer gazetesine göre bilhassa su baskınlarına karşı 1914 yılından itibaren tedbirler alınmaya çalışılmış, bu çerçevede 1950 yılına kadar 25 milyon lira sarf edilmiştir. Seyhan Barajı inşasına kadar inşa edilen sedde ve kuşaklama kanalları ve bir tevzi regülatörü ovanın %12’sinin sulanmasına imkân vermekle birlikte su taşkınlarını önleyememiştir. Sadece Seyhan nehri nedeniyle Çukurova’da her yıl 850 bin dönüm arazinin sular altına kalması sonucunda ciddi zararlar ortaya çıkmıştır. *Zafer*, 07 Nisan 1956.

<sup>1128</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 469, Sıra: 3, s. 3; bu belgede projeye dair teknik bilgiler verilmiş ve maliyete ilişkin rakamlar paylaşılmıştır. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 469, Sıra: 3, s. 3-8.

<sup>1129</sup> Konuya ilişkin cereyan eden tartışmalar için bkz. Ömer Mete, “Su işleri Politikaları Çerçevesinde DP ve CHP Arasında Bir Polemik Konusu: Seyhan Barajı”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi İnsan Bilimleri Dergisi*. 3 (2022): 289-329, <https://doi.org/10.51533/insanbilimleri.1192446> Erişim 27.05.2023.

<sup>1130</sup> Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası İkinci Başkanı Robert L.Garner tarafından dönemin Başbakanı Şemsettin Günaltay’a hitaben yazılan 09 Mayıs 1950 tarihli mektupta Seyhan projesine dair bazı hususlar bildirilmiştir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 5, Gömlek: 24, Sıra: 6. s. 1-2; Mektubun kaleme alındığı an itibarıyla Banka, elinde bu hususta yeterli delil olmadığından bahisle Barker Misyonu tarafından yatırım önceliklerine ilişkin hazırlanmasına çalışılan raporun tamamlanmasının beklenmesi, hangi yatırımın desteklenmesinin rapor sonucuna bakarak saptanması hususunda karar almıştır. Mektupta son olarak Projenin tahmin hesaplarının

Seyhan baraj projesinin tahmin edilenden birkaç kat fazlaya mal olacağı öngörüldüğünden, masrafın daha net olarak ortaya çıkarılması için bölgede incelemelere ihtiyaç duyulduğu aktarılmıştır.<sup>1131</sup> Hatta Adnan Menderes'in Seyhan Barajı için Garner'dan kredi istediği ancak bunun reddedildiği ifade edilmiştir.<sup>1132</sup>

Dolayısıyla söz konusu projeye finansman sağlamak için DP iktidarının çaba sarf etmesi gerekmiştir. Başbakan Adnan Menderes, Mersin'deki konuşmasında Seyhan Barajı'nın her halükârda yapılacağını ifade etmiş, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'nın bu projeye sermaye tahsis etmemesi halinde dahi öz sermaye ile bu işin gerçekleştirilmesinin düşünüldüğünü söylemiştir.<sup>1133</sup> Bu süreçte Menderes, bizzat kendisi ilgilenmek suretiyle meseleyi yakında takip etmiş ve nihayet 18 Haziran 1952'de Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile anlaşma sağlanmıştır. Anlaşmaya göre Banka tarafından 25 yıl vade ile 25.200.000 Amerikan doları kredi sağlanması kararlaştırılmıştır. Ayrıca projenin iç finansmanının bir kısmının Bayındırlık Bakanlığı bütçesinden, geri kalan kısmın ise özel sermaye girişimi ile kurulan Çukurova Elektrik Türk Anonim Ortaklığı tarafından karşılanması benimsenmiştir.<sup>1134</sup>

TBMM'deki görüşmelerin ardından kabul edilerek yasalaşan 5977 sayılı Kanun'la İstikraz Anlaşması yürürlüğe girmiştir. Anlaşmaya göre borç, ilk taksiti 01 Nisan 1957, son taksiti ise 01 Nisan 1977 tarihinde olmak üzere altışar aylık periyotlar halinde ödenecektir.<sup>1135</sup> Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile yapılan istikraz anlaşmasına göre, Proje, Adana civarında Seyhan Nehri üzerinde bir baraj, bir hidroelektrik enerji üretimi santrali, enerji taşıma hatları ve taşkın önleme ve sulama tesislerinden ibaret çok maksatlı bir proje olarak tanımlanmıştır. Adana'nın 8 kilometre kuzeyinde Seyhan Nehri üzerinde baraj planlanmıştır. Projeye göre, barajın tepe kotu deniz seviyesinden 70 m yüksekliktedir. Hazne kapasitesi 1.450.000.000 m<sup>3</sup>, göl alan 4500 hektar olarak hesaplanmıştır. 18.000 kW gücünde, 13.800 voltluk şakuli Francis tipinde iki grup santral planlanmıştır. Ayrıyeten Adana, Tarsus ve Mersin'e enerji nakil hattı ve transformatör istasyonları kurulacaktır. Taşkın önleme ve

---

sıhhatli bir şekilde yapılabilmesi için ilave sondaj yapılmasının gerekli olduğu da bildirilmiştir. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 5, Gömlek: 24, Sıra: 6. s. 3-4.

<sup>1131</sup> *Ulus*, 27 Eylül 1950.

<sup>1132</sup> Metin Toker, *Demokrasimizin İsmet Paşalı Yılları-DP'nin Altın Yılları (1950-1954)*. Ankara: Bilgi Yayınevi, 1990, 285.

<sup>1133</sup> *Milliyet*, 28 Mayıs 1951; *Ulus*, 28 Mayıs 1951.

<sup>1134</sup> Mete, "Su işleri Politikaları", 298-304; bu amaçla Çukurova sanayicilerinin iştiraki ile bir anonim şirket kurulmuştur. Tesislerin maliyeti 28 milyon lira tahmin edilmek suretiyle şirket sermayesinin 30 milyon lira olmasının yeterli olacağı öngörülmüştür. Bu meblağın da 16 milyon lirasının özel sektöre tahsisi ve bunun da 14 milyon lirasının inşaatı sarf edilmesi uygun görülmüştür. *BCA* Fon: 230-0-0-0, Kutu: 3, Gömlek: 9, Sıra: 5, s. 4.

<sup>1135</sup> 20 Haziran 1952 Tarih ve 5977 Sayılı Seyhan Barajının Finansmanı İçin Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile Akdedilen Anlaşma ve Eklerinin Onanması Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 912-934.

sulama tesisleri inşa edilecektir.<sup>1136</sup> Öte yandan enerji tüneli kapasitesi 120 m<sup>3</sup>/sn, çapı 8 m, uzunluğu 585 m uzunluğunda öngörülmüştür.<sup>1137</sup> Seyhan Barajı enerji istihali, feyzan önleme ve sulama gibi üç maksadı barındırmaktadır.<sup>1138</sup>

Reisicumhur Celal Bayar ile Başvekil Adnan Menderes'in Seyhan Barajı'nın temel atma törenine katılacakları yönünde haberler basına yansımıştır.<sup>1139</sup> Buna karşın Ulus gazetesinde yayımlanan: *"Yazılan yazılardan ve Başbakan Menderes'in oraya koşa koşa gitmesinden de anlaşılıyor ki yeni seçimlerin yakınlaştığı şu günlerde iktidar, bu açılışı kendisinin büyük bir başarısı gibi göstermek niyetindedir."* cümleleri, CHP'nin meseleye yaklaşımını göstermektedir.<sup>1140</sup> Sonuçta 25 Ekim 1953'te Seyhan Barajı'nın temeli atılmıştır. Törene TBMM Reisi Refik Koraltan, Başbakan Adnan Menderes, Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü, Tarım Bakanı Nedim Ökmen, çok sayıda milletvekili katılmışlardır.<sup>1141</sup> Temel atma törenine temas eden Ulus gazetesi, CHP devrinde etüt ve projesi yapılan barajın, DP'nin bir başarı hikayesi olarak anlatılmaya çalışıldığını ileri sürmüştür. Devamında DP'yi oy uğruna gerçekleri tahrif etmekle ve projeden CHP'nin izlerini silmeye yeltenmekle suçlamıştır.<sup>1142</sup> Olay kitle gazetelerinde yorumsuz haber olarak yer almıştır.<sup>1143</sup>

İnşaatin başlamasını müteakip 19 Aralık 1953'te derivasyon faaliyeti tamamlanmış ve nehir yatağı değiştirilmiştir.<sup>1144</sup> 1954 yılı itibarıyla, 2 milyon m<sup>3</sup> temel hafriyatı yapılmış, 200 bin metreküp hacminde batardolar<sup>1145</sup> inşa edilmiştir. 643 m uzunluğunda ve 8 m genişliğindeki enerji tüneli 15 Temmuz 1954'te bitirilmiştir.<sup>1146</sup>

Baraj inşaatı devam ederken, 1955 yılı Kasım ayı itibarıyla rezervuarda su tutulmasına başlanması planlanmıştır. Dolayısıyla su hattı altında kalan meskûn köy ve arazilerin boşaltılması ve istimlak işlerinin tamamlanması gerekmiştir. İşte bu noktada başka yere gitmek zorunda kalan insanlara dair uygulamaları düzene koymak için bir kanun tasarısı

<sup>1136</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 918-919; Barajın temelden yüksekliği 77,7 m, talvegten yükselik 50,7 m, barajın üst kısım uzunluğu 1955 m gibi Demirel'in baraja dair verdiği bilgilerde bazı farklılıklar mevcuttur. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 30, keza bu belgede yer alan bilgilerde tutarlı değildir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11.

<sup>1137</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11, s. 1-2.

<sup>1138</sup> *Zafer*, 10 Ağustos 1955.

<sup>1139</sup> *Milliyet*, 21 Ekim 1953.

<sup>1140</sup> *Ulus*, 25 Ekim 1953.

<sup>1141</sup> *Zafer*, 26 Ekim 1953.

<sup>1142</sup> *Ulus*, 26 Ekim 1953.

<sup>1143</sup> *Milliyet*, 26 Ekim 1953; *Cumhuriyet*, 26 Ekim 1953.

<sup>1144</sup> *Zafer*, 25 Aralık 1953.

<sup>1145</sup> Batardo: Su kenarlarında veya su seviyesinin altında kazı yapılabilmesi için uygulanan tahkim işine denilir. <https://terim.rehberim.gen.tr/terim/batardo-nedir>; Erişim tarihi: 06 Eylül 2022.

<sup>1146</sup> *Zafer*, 16 Temmuz 1954.



hazırlanmıştır.<sup>1147</sup> Daha sonra bu tasarı diğer barajları da kapsayacak şekilde genişletilmiştir.<sup>1148</sup> Görüşmelerin tamamlanması sonrasında yapılan oylama ile kabul edilen 6541 sayılı Kanun ile sular altında kalacak kasaba ve köylerin başka yerlere nakil ve iskânları ve terk ettikleri araziye mukabil mülk sahiplerine arazi tahsis, temlik ve tevzi esasları düzenlenmiştir.<sup>1149</sup>

Seyhan Barajı'nın 1956 yılı Mart ayında biteceğine dair haberler çıkmaya başlamıştır.<sup>1150</sup> Barajın 18 bin kilovatlık ilk ünitesinin inşaatı 1955 yılı sonunda tamamen bitirilerek, ekipmanları monte edilmiştir.<sup>1151</sup> Baraj kapakları 22 Şubat 1956'da açılarak, Seyhan Nehri'ne su verilmeye başlanmıştır.<sup>1152</sup> Seyhan Barajı'nın açılışı kapsamında kapsamlı hazırlık yapılmış, bu mevzu basını fazlasıyla meşgul etmiştir.<sup>1153</sup> Nihayetinde Baraj, 08 Nisan 1956'da başta Cumhurbaşkanı Bayar ve Başbakan Menderes olmak üzere üst düzey devlet erkanı ve kalabalık kitlelerin katılımı ile hizmete açılmıştır.<sup>1154</sup> Seyhan Barajı'nın maliyeti toplam 161.287.000 lira olarak gerçekleşmişken, bu maliyetten elde kalan malzemelerin düşülmesi sonrasında fiili maliyet 153.000.000 lira olmuştur.<sup>1155</sup>

#### 2.4.1.2. Kemer Barajı

Kemer Barajı ve hidroelektrik santrali 1950-1952 yılları arasında “*Knappen-Tippetts-Abbott-Mc Carthy*” mühendislik firması tarafından hazırlanan Büyük Menderes ve Akçay amenajman projesi kapsamında yer almıştır. İnşaat, 1954 yılında E.M.C.-R.A.R. adındaki Türk-Fransız ortaklığına ihale edilmiştir. Proje ve şartnameleri hazırlayan T.A.M.S. Müşavir mühendislik firmasınınca işletme ve randıman bakımından projenin teknik mesuliyeti yüklenilmiştir.<sup>1156</sup>

<sup>1147</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.04.1955, Devre: 10, C. 6, İnikat: 65'e ekli 240 s. sayılı Seyhan Barajı inşaatı dolayısıyla sular altında kalacak köy ve arazi hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/227), s. 1.

<sup>1148</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.04.1955, Devre: 10, C. 6, İnikat: 66'ya ekli 240'a ek s. sayılı Seyhan Barajı inşaatı dolayısıyla sular altında kalacak köy ve arazi hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/227), s. 1.

<sup>1149</sup> 20 Nisan 1955 Tarih ve 6541 Sayılı Baraj İnşaatı Dolayısıyla Sular Altında Kalacak Kasaba, Köy ve Arazi hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 893-895; Meseleye yönelik tartışmalar devam etmiştir. Mete, “Su işleri Politikaları”, 311-312.

<sup>1150</sup> *Zafer*, 10 Ağustos 1955.

<sup>1151</sup> *Zafer*, 16 Aralık 1955.

<sup>1152</sup> *Zafer*, 23 Şubat 1956.

<sup>1153</sup> *Zafer*, 08 Nisan 1956; *Milliyet*, 08 Nisan 1956.

<sup>1154</sup> *Milliyet*, 09 Nisan 1956; *Cumhuriyet*, 09 Nisan 1956; *Zafer*, 09 Nisan 1956; hizmete açılışı ve sonrasında bizzat DP ve CHP arasında polemikler yaşanmıştır. Hatta bunlar basında uzunca süre devam etmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Mete, “Su işleri Politikaları”, 314-324.

<sup>1155</sup> Süleyman Demirel, “Büyük Barajlarımız-5”, *Zafer*, 10 Şubat 1958, 1.

<sup>1156</sup> Kırkor Demirkes, “Kemer Hidroelektrik Santrali”, *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*, 21-22/2 (Eylül-Ekim 1958), 6; 29 Mart 1954'te Gediz Barajı ile birlikte ihale edilmiştir. *Zafer*, 29 Mart 1954; Fransa Hükümetinin, söz konusu Fransız firmasına garanti verdiği basına yansımıştır. *Zafer*, 23 Nisan 1954; Demirköprü, Kemer ve Hirfanlı barajlarının müşavir mühendislik ve inşaat kontrol hizmetleri için Knappen Tippetts-Abbott-Mc Carthy

Projenin maliyetine ilişkin birçok farklı bilgi mevcuttur. Bu belgede baraj ve hidroelektrik santralinin keşif bedeli istimlak masrafları hariç 90 milyon lira olarak gösterilmiştir. Bunun yaklaşık 47.500.000 lirası iç, 42.500.000 lirası (15.000.000 doları) dış ödenektir. 9 yıl vade ve %5 faizli hazine bonoları ile ödeme yapılması planlanmıştır.<sup>1157</sup> Kemer Barajı'nın temel atma töreninde konuşan Nafia Vekili'nin ifadelerine göre, yaklaşık 120 milyon lira keşif bedeli olan barajın 17 milyon dolar tutarındaki dış finansmanı 9 yılı vadeli kredi ile temin edilmiştir.<sup>1158</sup> Baraj maliyetlerine ilişkin makale kaleme alan dönemin DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel'e göre ise kredi faizleri hariç ilk keşif bedeli 117.018.000 lira iken, o tarih itibarıyla tahmini 170.362.000 liraya ulaşmıştır.<sup>1159</sup>

Öte yandan daha sonra yayımlanan bir makalede, DSİ tarafından inşaatın maliyetinin 73.186.053 lira karşılığı döviz olmak üzere toplam 182.865 000 lira olarak belirtildiği kaydedilmiştir. Ancak, tesisin kredili tediye esaslarına göre inşa edildiği göz önüne alındığında, 04.8.1958 tarih ve 10641 sayılı kararname ile ihdas edilen kambiyo satış primi gelecek taksitlerde hesaba ithal edilmesi gerekmiştir. Ödemenin %30'u peşin, %70'i kredili olduğuna göre maliyeti arttıran bu fark takriben 113 milyon lira olarak saptanmıştır.<sup>1160</sup> Barajın açılışında hemen önce yayımlanan bir makalede ise 108.983.000 lirası iç ve 73.186.000 lirası da dış kredi olmak üzere toplam maliyetin 182.169.000 lira olduğu belirtilmiştir.<sup>1161</sup>

Kemer Barajı'nın finansmanı için Fransız kredisi kullanılmıştır. Aydın, Nazilli ve Söke ovalarında 38 bin hektar genişliğindeki arazinin sulanması ve 3.000 hektar alanındaki arazinin taşkından korunması hedeflenmiştir. İlk planlamalara göre 1958 Nisan ayında işletmeye açılması planlanmıştır.<sup>1162</sup> Ayrıca 48.000 kW gücündeki hidroelektrik santralinde yıllık 145.000.000 kWh elektrik üretilmesi öngörülmüştür.<sup>1163</sup>

Projeye göre; barajın yüksekliği 116 m, uzunluğu 298 m, üst genişliği 7,5 m, baraj gölü hacmi 554.000.000 m<sup>3</sup>'tür. Maksimum debi 5000 m<sup>3</sup>/sn, enerji kapasitesi 143.000.000 kWh/sene'dir.<sup>1164</sup>

---

Engineers Amerikan Firması ile pazarlık usulü ile anlaşma yapılması, İcra Vekilleri Heyetinin 15 Temmuz 1954 tarih ve 4/3382 sayılı kararı ile kararlaştırılmıştır. *BCA* Fon: 30-18-1-2, Kutu: 136, Gömlek: 66, Sıra: 15.

<sup>1157</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11. s. 6.

<sup>1158</sup> *Zafer*, 8 Ekim 1955.

<sup>1159</sup> Süleyman Demirel, "Büyük Barajlarımız-7", *Zafer*, 12 Şubat 1958, 1.

<sup>1160</sup> Demirkes, "Kemer Hidroelektrik Santrali", 8-9.

<sup>1161</sup> K. Evliyaoğlu, "Kemer Barajı", *Zafer*, 21 Eylül 1958, 1-4.

<sup>1162</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 76, Gömlek: 481, Sıra: 6; Cevdet Kösemen, Galip Aknil, "Kemer Barajı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 32 (Kasım 1957), 31.

<sup>1163</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11. s. 6.

<sup>1164</sup> Kösemen, Aknil, "Kemer Barajı", 30.

Kemer Barajı İzmir'in 235 km güneydoğusunda ve Akçay ile Menderes kavşağından 50 km uzakta bulunan bir mevkide inşa edilmiştir. 30 Nisan 1954'te inşaat mukavelesi imzalanmıştır. Bu sırada düzgün bir yol bulunmadığından, ilk etapta baraja ulaşmak için yol yapım çalışmalarına girilmiştir. 01 Eylül 1955'te 30 km'lik bir yol ve Akçay üzerine kurulmuş iki demir köprü sayesinde şantiyeye normal bir giriş sağlanmıştır.<sup>1165</sup>

Temel atma törenin hemen öncesinde basında baraja dair haber çıkmıştır.<sup>1166</sup> Cumhurbaşkanı Bayar, Başvekil Menderes, Nafia Vekili Kemal Zeytinoglu ve birçok siyasinin katıldığı bir törenle Kemer Barajı'nın inşa faaliyetine 07 Ekim 1955'te başlanmıştır.<sup>1167</sup>

Takip edilen iş programı çerçevesinde barajın gövde betonunun inşasına 19 Ekim 1956 tarihinden itibaren başlanmıştır. Bu tarih itibarıyla inşaatın %40 tamamlanmıştır.<sup>1168</sup> Barajın inşa sürecine siyasiler de ilgi göstermiş, Reisicumhur Celal Bayar ve beraberindeki heyet Kemer Barajı inşaatını gezmişlerdir. İnşaat sahasında DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel tarafından izahat verilmiştir.<sup>1169</sup>

Beton gövdesinin 685 bin m<sup>3</sup>'lük kısmı tamamlanan barajda derivasyon kanalı 01 Aralık 1957'de kapatılarak göl suyunun biriktirilmesine başlanmıştır.<sup>1170</sup> 09 Şubat 1958 tarihi itibarıyla baraj gölünde 70 milyon m<sup>3</sup> su toplanmış ve 750.000 m<sup>3</sup> beton dökülmüştür.<sup>1171</sup> 18 Şubat 1958'de Kemer Barajı inşaatı nihai safhaya erişmiştir.<sup>1172</sup> 16 Temmuz 1958 günü Aydın ve Söke ovalarının sulanması maksadıyla saniyede 25 m<sup>3</sup> su bırakılmaya başlanmıştır.<sup>1173</sup> Beton kısmı tamamlanan<sup>1174</sup> Kemer Barajı tecrübe işletmesine açılmış,<sup>1175</sup> 21 Eylül 1958 tarihinde baraj gölünde tutulan su miktarı 300 milyon m<sup>3</sup>'e ulaşmıştır.<sup>1176</sup> İnşaat sürecine ilişkin bilgiler Zafer gazetesince takip edilmiş, ne CHP'nin yayın organı Ulus

<sup>1165</sup> M. Dubout, "Kemer Barajı", *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*, Çev. A.D., 2/21-22, (Eylül-Ekim 1958), 1.

<sup>1166</sup> *Zafer*, 6 Ekim 1955.

<sup>1167</sup> *Zafer*, 8 Ekim 1955, *Cumhuriyet*, 8 Ekim 1955.

<sup>1168</sup> Üçöz, Turgay; "Kemer Barajının Gövde Kısmı İnşaatı Başladı", *Zafer*, 20 Ekim 1956; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 8.

<sup>1169</sup> *Zafer*, 11 Haziran 1957.

<sup>1170</sup> Beton gövdenin bitirilmesine o tarih itibarıyla 89 bin m<sup>3</sup> kalmıştır. *Zafer*, 02 Aralık 1957.

<sup>1171</sup> *Zafer*, 09 Şubat 1958.

<sup>1172</sup> *Zafer*, 18 Şubat 1958.

<sup>1173</sup> "Kemer Barajının İnşaatı Tamamlandı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 41 (Ağustos 1958), 20.

<sup>1174</sup> *Zafer*, 17 Temmuz 1958.

<sup>1175</sup> *Zafer*, 20 Temmuz 1958; Nazilli Akçay enerji nakil hattına gerilim tatbik edilmek suretiyle üretime fiilen başlanmıştır. Demirkes, "Kemer Hidroelektrik Santrali", 9.

<sup>1176</sup> K. Evliyaoglu, "Kemer Barajı", 1-4; E.M.C.-R.A.R. şirketinin yönetici olan M. Dubout inşa sürecine ilişkin süre, tarih ve bazı bilgileri paylaşarak, işlerin iyi gittiğini belirtmiştir. Dubout'ya göre, "...bunda işlerin önceden çok ileri derecede etüd edilmiş olması ve bütün icra mes'uliyetinin umumî iş tevziini idare eden bir tek şahsın ellerinde temerküz ettirilmiş olması..." en önemli etkindir. Dubout, "Kemer Barajı", 1; Yayın tarihi itibarıyla 310 milyon m<sup>3</sup> su birikmiştir. Çok maksatlı bir baraj olan Kemer Barajı taşkın koruma fonksiyonunu 1957-1958 kış mevsiminde sağlamış, 16 Temmuz 1958 itibarıyla sulama amacını da yerine getirmiştir. "Kemer Barajının İnşaatı Tamamlandı", 20.

gazetesinde ne de Cumhuriyet ve Milliyet gazetelerinde bu konuyla alakalı herhangi bir habere rastlanmamıştır.

Nihayet 25 Eylül 1958 tarihinde Kemer Barajı ve hidroelektrik Santrali hizmete girmiştir.<sup>1177</sup> Açılış töreninde Başvekil Menderes yaptığı konuşmada günlük siyasi konulara değinerek muhalefetin “*fitne*” peşinde olduğunu beyan etmiştir. Müteakiben konuşan Nafia Vekili Tevfik İleri ise genel olarak devlet bütçesinde DSİ eliyle gerçekleştirilen su işlerine dair izahta bulunmuştur.<sup>1178</sup>

Seyhan Barajı’nın sözleşmesine dair ortaya çıkan tartışmalardan Kemer Barajı da nasibini almıştır. Zira bu baraj da aynı tip sözleşme ile ihale edilmiştir. Nitekim 1958 yılı bütçe görüşmelerinde bu meseleye ilişkin açıklama yapan Nafia Vekili Tevfik İleri “*Sevgili arkadaşlarım, Kemer barajından da bahsettiler, aynı şey Kemer için de söylenebilir.*” Diyerek Seyhan Barajı’na dair yaptığı açıklamalara atıfta bulunmuştur.<sup>1179</sup> Keza 1960 yılı bütçe görüşmelerinde de İleri, kur farkı nedeniyle Kemer Barajında 92 milyon liralık artışın oluştuğunu açıklamıştır. Devamında, Çubuk ve Porsuk Barajlarının ihale bedelleri ile maliyetlerini örnek vermiş, büyük inşaatların maliyetlerinde bu tarz farklılıkların oluşmasının normal olduğunu ileri sürmüştür. Zira işin başından itibaren karşılaşılabilecek tüm maliyet kalemlerinin net bir şekilde öngörülebilmesinin ne Türkiye’de ne de yabancı bir ülkede mümkün olmadığını söyleyerek muhalefetin eleştirilerine cevap vermiştir.<sup>1180</sup>

#### 2.4.1.3. Demirköprü Barajı

Gediz Nehri havzası amenajman planları Elektrik İşleri Etüt İdaresi tarafından ABD’nin tanınmış müşavir mühendislik firmalarından “*Knappen-Tippetts-Abbott-Mc Carthy Engineering Company*”e yaptırılmıştır.<sup>1181</sup> Bu sayede Gediz bölgesinin enerji ihtiyacı ve enerji istihsal tesisleri de ilk defa 1949 yılında tetkik edilmiştir.<sup>1182</sup> Buna göre Demirköprü Barajı, aşağısındaki verimli ovaların sulanması, taşkınlara sebep olan nehrin akımın düzenlenmesi ve son olarak ege bölgesi için elektrik enerjisi temin edilmesi maksatlarını gerçekleştirmek üzere düşünülmüştür.<sup>1183</sup>

<sup>1177</sup> Demirköprü, “Kemer Hidroelektrik Santrali”, 9.

<sup>1178</sup> Zafer, 26 Eylül 1958; Cumhuriyet, 26 Eylül 1958; Milliyet, 26 Eylül 1958; Ulus gazetesinde açılışa dair yayımlanan herhangi bir haber veya makaleye rastlanmamıştır.

<sup>1179</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 816.

<sup>1180</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 697.

<sup>1181</sup> “Milli İşler Demirköprü Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri İnşaatı”, Türkiye Mühendislik Haberleri, 6 (Eylül 1955), 4.

<sup>1182</sup> Demirköprü Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri İnşaatı, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955, 8.

<sup>1183</sup> Mehmet Yavaş, “Demirköprü Barajı ve Müteferri Tesisleri”, Türkiye Mühendislik Haberleri, 32 (Kasım 1957), 21.

Demirköprü Barajı Salihli'nin takriben 25 km kuzeydoğusunda bulunan mevkide planlanmıştır. Çok maksatlı bir proje olan baraj bent mansabında yapılması planlanan bir santral aracılığıyla 69.000 kW takat ile senede 193.000.000 kWh enerji elde edilmesi öngörülmüştür. Baraj projesinin tamamlanmasıyla birlikte 78.000 hektar arazinin sulanması hedeflenmiştir.<sup>1184</sup>

Demirköprü Barajı'na dair haberler 1953 yılının ilk yarısından itibaren basında çıkmaya başlamıştır.<sup>1185</sup> Daha sonra 1954 yılı başında inşasına başlanacağı bildirilmiştir.<sup>1186</sup> Yine bu dönemde Bayındırlık Vekili Kemal Zeytinoğlu tarafından yapılan açıklamalarda Demirköprü mevkisinde yapılacak barajın her türlü proje hazırlığının tamamlandığı belirtilerek, baraja dair bazı bilgiler paylaşılmıştır.<sup>1187</sup> Sonrasında basında barajın inşasına yönelik hazırlıkların ilerlediği yolunda haberler çıkmaya başlamış,<sup>1188</sup> barajın inşası için bölgeye giden heyetler de açıklamalar yapmışlardır.<sup>1189</sup> Konu bazen enerji istihsal programı çerçevesinde ele alınarak, Ege bölgesinde Kemer Barajı ile birlikte değerlendirmeler yapılmıştır.<sup>1190</sup>

Baraj ve santral binasının inşası E.M.C.-RAR adındaki Türk-Fransız ortaklığına ihale edilmiştir.<sup>1191</sup> 91.000.000 lira olarak tahmin edilen proje keşif bedelinin dış finansmanı 18.000.000 Amerikan doları muadili Fransız frangı olarak tespit edilmiştir. Lüzumlu içi ödenek ise DSI bütçesinden ve kısmen de Ege Elektrik Türk Anonim Ortaklığı<sup>1192</sup> vasıtasıyla

<sup>1184</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11, s. 4.

<sup>1185</sup> *Zafer*, 12 Ocak 1953; *Zafer*, 26 Şubat 1953.

<sup>1186</sup> *Zafer*, 31 Temmuz 1953.

<sup>1187</sup> *Zafer*, 9 Eylül 1953; *Zafer*, 23 Eylül 1953; *Milliyet*, 23 Eylül 1953.

<sup>1188</sup> *Zafer*, 11 Ekim 1953.

<sup>1189</sup> *Zafer*, 26 Ocak 1954.

<sup>1190</sup> *Zafer*, 17 Mart 1954.

<sup>1191</sup> Gediz-Demirköprü'de kurulacak olan baraj ve hidroelektrik santrali ile Büyük Menderes'in Akçay kolu üzerinde kurulacak Kemer Baraj ve hidroelektrik santrali inşaatının Türk-Fransız Şirketine ihalesi, İcra Vekilleri Heyetinin 25 Mart 1954 tarih ve 4/2619 sayılı kararı ile kararlaştırılmıştır. BCA Fon: 30-18-1-2, Kutu: 135, Gömlek: 28, Sıra: 12.

<sup>1192</sup> Gediz-Demirköprü Barajı ve Hidroelektrik tesislerinin inşası için lüzumlu olan iç finansmanın bir kısmının mahalli sermayeden temini maksadıyla Seyhan bölgesinde kurulmuş olan Çukurova Elektrik Türk Anonim ortaklığına benzer şekilde Ege Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin kurulması İcra Vekilleri Heyetinin 14 Ağustos 1953 tarihli toplantısında kararlaştırılmıştır. BCA Fon: 30-18-1-2, Kutu: 133, Gömlek: 68, Sıra: 3; söz konusu Ortaklık Vekiller Heyetinin 25 Mart 1954 gün, 4-2680 sayılı Kararıyla 26.000.000 lira sermayeli olarak kurulmuş ve yine Ortaklığa Vekiller Heyetinin 25 Ağustos 1955 gün, 4-5805 sayılı Kararıyla 49 yıl vadeli imtiyaz verilmiştir. Ayrıca Ortaklığın belirlenen amaç ve koşullarda DSI'ye 26.000.000 lira ödemesine dair de mukavele imzalanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 01.09.1956, Devre: 10, C. 13, İnikat: 104'e ekli 312 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ege Elektrik Türk Anonim Ortaklığı arasında Demirköprü Barajı Hidro - Elektrik tesislerinin devrine mütaallik olarak akdedilen mukavelelerin tasdiki hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/496), s. 1; işte bu mukavele kabul edilen 01 Eylül 1956 tarih ve 6844 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ege Elektrik Türk Anonim Ortaklığı arasında Demirköprü Barajı Hidro - Elektrik tesislerinin devrine mütaallik olarak akdedilen mukavelelerin tasdiki hakkında Kanun ile onaylanmıştır. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1479-1480.

karşılancak şekilde planlanmıştır.<sup>1193</sup> Demirköprü Barajına dair mukavele 29 Nisan 1954 tarihinde imzalanmıştır.<sup>1194</sup>

Diğer barajlarda olduğu gibi Demirköprü Barajı'nın maliyeti de tartışma konusu olmuş maliyetlere dair değişik söylenti ve bilgiler yayılmıştır. Bu belgede keşif bedeli 150.000.000 lira olarak tahmin edilmiş ve bunun 42.000.000 lira karşılığındaki 15.000.000 dolarlık kısmının kredi olduğu belirtilmiştir.<sup>1195</sup> Diğer bir belgede ise istimlak masrafları hariç 92.000.000 lira olan keşif bedelinin 41.500.000 lirası iç, 50.500.000 lirası (18.000.000 dolar) dış ödenek olduğu açıklanmıştır. Kullanılan kredinin 9 yıl vadeli ve %5 faizli hazine bonoları ile ödenmesi üzerinde anlaşılmıştır.<sup>1196</sup> Bu raporda da maliyet 170 milyon lira olarak kaydedilmiştir.<sup>1197</sup>

Verilen maliyet bilgilerine karşın dönemin DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel tarafından yayımlanan makalelerde projenin iş dökümü yapılmak suretiyle açıklamalarda bulunulmuştur.<sup>1198</sup> Sonrasında barajın 1958 yılbaşı itibariyle maliyetinin kredi faizleriyle birlikte 190.230.000 lira olduğu açıklanmıştır.<sup>1199</sup> 1960 yılı bütçe görüşmelerinde konuşan Nafia Vekili Tevfik İleri barajlara dair izahlarda bulunurken Demirköprü Barajı'nın maliyetinde 104 milyon liralık kur farkı oluştuğunu belirtmiştir.<sup>1200</sup> Açılış nedeniyle yaptığı konuşmada ise barajın 403 milyon liraya mal olduğunu söylemiştir.<sup>1201</sup>

Demirköprü Barajı ve Hidroelektrik santralinin teknik özellikleri şu şekildedir: Baraj tipi-toprak dolgu, yüksekliği-77 m, baraj tepesi uzunluğu-505 m, dolu savak kapasitesi-7100 m<sup>3</sup>/sn, dolgu hacmi-3.510.000 m<sup>3</sup>, hazne sahası-4610 hektar, hazne kapasitesi-1.600.000.000 m<sup>3</sup>, enerji tünel çapı-6 m, enerji tünel uzunluğu-2600 m'dir.<sup>1202</sup>

<sup>1193</sup> “Milli İşler Demirköprü Barajı”, 8; Baraj 29 Mart 1954 tarihinde ihale edilmiştir. *Zafer*, 29 Mart 1954; Fransız Hükümeti'nin Gediz Barajı için anlaşılan Fransız firmasına garanti verdiği basına yansımıştır. *Zafer*, 23 Nisan 1954.

<sup>1194</sup> *Zafer*, 30 Nisan 1954; Mukaveleye göre: Nehrin derivasyon tüneline akıtılması 1957 ilkbaharı, hazine devamlı olarak su toplanmasına başlanması ve barajın nihaî ikmalî 15 Şubat 1958, ilk işletmeye açılmak üzere birinci türbin ve jeneratör gurubunun tamamlanması 15 Nisan 1958, ilk işletmeye açılmak üzere ikinci türbin ve jeneratör gurubunun tamamlanması 01 Haziran 1958, ilk işletmeye açılmak üzere üçüncü türbin ve jeneratör gurubunun tamamlanması 01 Eylül 1958, iş yerinin nihai temizliği de dahil olmak üzere bütün işin ikmalî 15 Aralık 1958 tarihinde planlanmıştır. ““Milli İşler Demirköprü Barajı”, 10; *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11, s. 4.

<sup>1195</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 76, Gömlek: 481, Sıra: 6.

<sup>1196</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11, s. 4.

<sup>1197</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 8.

<sup>1198</sup> Süleyman Demirel, “Büyük Barajlarımız-2”, *Zafer*, 06 Şubat 1958, 1.

<sup>1199</sup> Süleyman Demirel, “Büyük Barajlarımız-8”, *Zafer*, 13 Şubat 1958, 1; Süleyman Demirel, “Büyük Barajlarımız-9”, *Zafer*, 14 Şubat 1958, 1.

<sup>1200</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 697.

<sup>1201</sup> *Zafer*, 19 Mayıs 1960.

<sup>1202</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11, s. 4.

Gediz Barajı'na ait inşa süreci kapsamında baraj mahallindeki irtibat yolları ile şantiye tesislerinin yapılışı gazete sütunlarına taşınmıştır. Haberde aynı zamanda iş makinelerinin alımının devam ettiği belirtilmiştir.<sup>1203</sup> İnşaatin 23 Mart 1955'te başlayacağına dair haberler farklı tarihlerde yayımlanmıştır.<sup>1204</sup>

Temel atma töreni 23 Mart 1955'te baraj mahallinde gerçekleşmiş, yaklaşık 5 bin vasıta ile gelen 15-20 bin kişi tören alanında hazır bulunmuştur. Başvekil Menderes ile birçok vekil törene katılmışlardır. Törende Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu ayrıntılı bir konuşma yaparak baraja ilişkin bilgi vermiştir.<sup>1205</sup> Zafer gazetesi haberi manşetten vermiş ve tören alanında toplanan halkın Başvekil Menderes'i muhabbetle kucakladığını aktarmıştır. Ayrıca Kemal Zeytinoğlu'nun konuşmasının tam metnini yayımlamıştır.<sup>1206</sup>

İnşa döneminde modern barajların inşaatının hızla ilerlediği yolunda çokça haber yapılmıştır.<sup>1207</sup> Keza bu raporda da Demirköprü Barajı'nın inşasına hızla devam olunduğu, 1958 yılında ikmal edileceği tebarüz ettirilmiştir.<sup>1208</sup> Barajın inşa sürecine dair verilen 04 Ekim 1957 tarihli rapora göre inşaatın %60'ı tamamlanmıştır.<sup>1209</sup>

Barajın inşa edilebilmesi için 57.000 dönüm arazi ile 9 köyü içine alan bir istimlak işinin yapılması gerekmiştir. İlk etapta 6541 sayılı Kanun'a göre arazisi istimlak edilecek vatandaşlara tahsis edilerek dağıtılmak üzere arazi aranmış, ancak bulunamamıştır. Bu nedenle istimlak bedeli yaklaşık 35 milyon liraya ulaşmıştır.<sup>1210</sup>

1958 yılı şubat ayında gerçekleşen kuvvetli yağışlar neticesinde Demirköprü barajındaki geçici set yıkılmış ve hidroelektrik santrali ile baz baraj inşaatına zarar vermiştir. Cumhuriyet gazetesine göre yaklaşık 2 milyon liralık hasar oluşmuşken barajın inşaatında en az beş aylık gecikme oluşmuştur.<sup>1211</sup> Milliyet gazetesi de haberi "*Demirköprü Barajı İnşaatı Gecikecek*" başlığı ile duyurmuştur.<sup>1212</sup> Bunun üzerine Zafer gazetesinde DSİ Umum Müdür Süleyman Demirel'in açıklaması neşredilmiştir. Demirel, baraj inşası konusunda bir takım teknik bilgiler verdikten sonra, bu tarz taşkın vakalarının beklendiğini izah etmiştir. Sonrasında

---

<sup>1203</sup> *Zafer*, 13 Ocak 1955; daha sonra buradaki tesisler ve yol konusu Demirköprü Barajı'nda israf olduğu yolunda eleştirilere neden olmuş, *Zafer* gazetesinde bu tesisler ile yolun inşaatın devamı için zorunlu olduğu açıklanmıştır. *Zafer*, 14 Nisan 1956.

<sup>1204</sup> *Zafer*, 11 Mart 1955; *Zafer*, 15 Mart 1955, *Zafer*, 20 Mart 1955; *Zafer*, 22 Mart 1955; *Zafer*, 23 Mart 1955; *Cumhuriyet*, 23 Mart 1955.

<sup>1205</sup> *Milliyet*, 24 Mart 1955.

<sup>1206</sup> *Zafer*, 24 Mart 1955.

<sup>1207</sup> *Zafer*, 09 Mayıs 1956; *Zafer*, 25 Haziran 1956; *Zafer*, 08 Kasım 1956.

<sup>1208</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 8.

<sup>1209</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 10, s. 3-4.

<sup>1210</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 588, Sıra: 7.

<sup>1211</sup> *Cumhuriyet*, 23 Şubat 1958.

<sup>1212</sup> *Milliyet*, 23 Şubat 1958.

özetle bu gibi durumların beklendiğini ve yağmur nedeniyle gerekli tedbiri aldıklarını, bahsedilen hasarın söylendiği gibi 2 milyon lira değil, 30-40 bin lira olduğunu, keza programdaki gecikmenin ise 3-5 gün ile sınırlı olduğunu ifade etmiştir.<sup>1213</sup>

31 Aralık 1958 tarihinde Demirköprü Barajı'nda su toplanmaya başlanmıştır.<sup>1214</sup> 09 Mayıs 1959'da yapılan bir törenle baraj gölünden Gediz nehrine sulama maksadıyla su bırakılmıştır.<sup>1215</sup> Sonrasında baraj inşaatının ilerlediğine dair haberler basına yansımıştır.<sup>1216</sup> Demirköprü Barajı'na dair Nafia Vekili Tevfik İleri'nin yaptığı açıklamaya göre baraj gerisinde 600 milyon m<sup>3</sup> su birikmiştir. O dönem itibarıyla baraj taşkından koruma ve sulama fonksiyonu yerine getirmiştir.<sup>1217</sup>

İnşaatın tamamlandığına dair yayımlanan haberde 1960 yılı Mart ayı içinde yapılacak büyük bir merasimle barajın hizmete gireceği belirtilmiştir.<sup>1218</sup> Müteakiben barajın 1960 Nisan'ında hizmete gireceği ifade edilmiş,<sup>1219</sup> nihayetinde Demirköprü Barajı 18 Mayıs 1960 tarihinde hizmete açılmıştır.<sup>1220</sup>

Baraj maliyetinin başlangıçtaki keşif bedelinin çok üstüne çıkması bir eleştiri konusu olmakla birlikte 27 Mayıs 1960 müdahalesi sonrasında, barajın bütün hesap ve muamelatına Bayındırlık Bakanlığı Müfettişleri tarafından el konulmuş, müstakil bir baraj inşaatıyla meşgul bulunan DSİ 13'üncü Bölge Müdürü işten el çektiler suretiyle nezaret altına alınmıştır. Ulus gazetesi "*Demirköprü Barajında Yolsuzluk*" başlığı ile verdiği haberin devamında Celal Bayar, Refik Koraltan ve yakınların da isimlerini zikretmek suretiyle yolsuzluk iddialarını ileri sürmüştür.<sup>1221</sup> Suistimallere ilişkin yayımlanan bir haberde, barajda bulunan demirin rayicin çok altında bir fiyattan Samet Ağaoğlu'nun da ortak olduğu bir şirkete satılması, barajda tertiplenen törenlerin baraj idarecilerince kurulmuş bir şirket eliyle tertiplenmiş olması, 1954 yılından itibaren marangozhaneden çıkan talaşların bedeli irat kaydedilmeden fırıncılara satılmasına ilişkin iddiaların Salihli Savcılığına intikal ettirildiği bildirilmiştir.<sup>1222</sup> Söz konusu soruşturmanın akıbetine ilişkin araştırma yapılmış ancak herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Bu iddialarla beraber Demirköprü Barajı'nın 1959

---

<sup>1213</sup> *Zafer*, 24 Şubat 1958.

<sup>1214</sup> *Zafer*, 31 Aralık 1958; *Zafer*, 01 Ocak 1959; *Milliyet*, 01 Ocak 1959.

<sup>1215</sup> *Zafer*, 10 Mayıs 1959.

<sup>1216</sup> *Zafer*, 25 Mayıs 1959; *Zafer*, 12 Ekim 1959.

<sup>1217</sup> *Zafer*, 26 Ocak 1960; ayrıca Nafia Vekili barajın 15 Mart 1960'ta açılacağını açıklamıştır. *Milliyet*, 26 Ocak 1960.

<sup>1218</sup> *Zafer*, 06 Şubat 1960.

<sup>1219</sup> *Zafer*, 08 Mart 1960,

<sup>1220</sup> *Zafer*, 18 Mayıs 1960; *Zafer*, 19 Mayıs 1960; bu ertelemeler ileride eleştiri konusu olmuş, yapılan tören hazırlıkları nedeniyle oluşan zararların barajın maliyetine eklendiği iddia edilmiştir. *Ulus*, 27 Haziran 1960.

<sup>1221</sup> *Ulus*, 27 Haziran 1960.

<sup>1222</sup> *Milliyet*, 13 Temmuz 1960.



sonbaharında açılmış olmasına rağmen sulama şebekesinin kurulmasına zamanında başlanmadığı eleştirilmiştir.<sup>1223</sup>

#### 2.4.1.4. Hirfanlı Barajı

Eİİİ tarafından 1939 yılından itibaren Hirfanlı projesine ilişkin rasat ve etütler yapılmış, Amerikalı Müşavir Mühendis Ake Alin ve J.P.Growdon'un katkılarıyla mukayeseli bir avan proje ile teknik rapor hazırlanmıştır. Müteakiben bu hazırlıklar *Knappen-Tippetts-Abbott-Mc Carthy Engineering Company* müşavir firmasına tevdi edilmek suretiyle ihaleye esas olmak üzere bir teklif projesi hazırlanmıştır.<sup>1224</sup> Bu sırada Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Santrali “*Yurdun İmarı Yolunda Hükümetin Yeni Hamlesi*” başlığı altında basında kendisine yer bulmuştur.<sup>1225</sup>

Sonrasında Hirfanlı Barajı'nın inşaatına başlanacağına dair haberler basına yansımış,<sup>1226</sup> 03 Nisan 1954'te<sup>1227</sup> ihale edilen baraja ilişkin mukavele 30 Nisan 1954'te imzalanmıştır. Barajın fiili inşaatına 14 Ağustos 1954'te başlanmıştır.<sup>1228</sup> Sözleşme ile baraj inşası için gerekli olan dış kredi George Wimpey ve English Elektrik Şirketine 9 yıl vadeli olarak sağlanmıştır.<sup>1229</sup>

Diğer barajlarda olduğu gibi Hirfanlı Barajı'nın maliyeti hususunda da farklı bilgilere rastlanmıştır. Bu belgeye göre barajın keşif bedeli 100 milyon liradır. Bunun 52 milyon lirası iç, 48 milyon lirası (6 milyon pound) dış ödenektir.<sup>1230</sup> Bu kaynakta kredi miktarı 5 milyon İngiliz lirası olarak belirtilmiştir.<sup>1231</sup> Toplam maliyetin 180 milyon lira olduğu ileri sürülen bu makalede dış kredi 8,5 milyon İngiliz lirası olarak belirtilmişken, geri kalan 114 milyon Türk

<sup>1223</sup> Hatipoğlu, “Barajlar ve Sulama İşleri”, 2.

<sup>1224</sup> *Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri*. Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955.

<sup>1225</sup> *Zafer*, 12 Ocak 1953.

<sup>1226</sup> *Zafer*, 10 Eylül 1953; Elektrik İşleri Etüt İdaresi'nin 3 yıllık çalışmaları son safhaya ulaşmıştır. *Cumhuriyet*, 10 Eylül 1953.

<sup>1227</sup> *Zafer*, 04 Nisan 1954.

<sup>1228</sup> Kamran Evliyaoğlu, “Modern Hirfanlı Barajı”, *Zafer*, 08 Ağustos 1958, 3.

<sup>1229</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11. s. 8-9; *Zafer*, 1 Mayıs 1954; 3 Nisan 1954'te ilk protokol ve 30 Nisan 1954'te ihale mukavelesi imzalandıktan sonra işe fiilen 14 Ağustos 1954 tarihinde başlanmıştır. Daniyal Eriç, “Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Santrali”, *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*, 4/37-38 (Ocak-Şubat 1960), 2; dış ödemelerin Maliye Vekaletince emre muharrer hazırlanacak senetler ile yapılması sözleşmeye bağlanmıştır. Sözleşmeye göre; 18 seri hazırlanacak bu senetlerin %66'sı üzerinden işe başlama tarihinden itibaren %5 faiz yürütülecek ve hepsinin bedelleri 01 Şubat 1955'te başlamak ve 01 Temmuz 1963'te sona ermek üzere 18 taksitle İngiliz lirası olarak tesviye olunacaktır. *Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri*; Daniyal, “Hirfanlı Barajı”, 4; Kemer, Demirköprü ve Hirfanlı barajları için alınan krediler ile Seyhan Barajı için Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasından alınan krediyi mukayese eden Kasım Gülek özetle Seyhan Barajı'nın çok daha ciddi etüt ürünü olduğunu ve diğer barajlara göre çok daha avantajlı bir dış kredi ile inşa edildiğini ileri sürmüştür. *Ulus*, 19 Ocak 1958; bu noktada mevzu bahis iddianın doğru olduğu kabul edilmekle beraber Dünya Bankası'nın 1954'ten itibaren 1966 yılına kadar Türkiye'ye kredi vermediği belirtilmelidir. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt II, 220; bu husus göz önünde bulundurulduğunda kaynak sağlamak için çok fazla alternatif olmadığı fark edilmektedir.

<sup>1230</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11. s. 8.

<sup>1231</sup> *Zafer*, 1 Mayıs 1954.

lirasının 60 milyon lirasının istimlak bedellerinden oluştuğu açıklanmıştır.<sup>1232</sup> Yabancılardan sağlanan kredilerle yapılmakta olan yatırım projelerini gösteren bu belgeye göre ise maliyet 200.000.000 liradır.<sup>1233</sup> 1957 yılı bütçe raporunda maliyet 250 milyon lira olarak tahmin edilmiştir.<sup>1234</sup>

Dönemin DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel tarafından kaleme alınan bu makalede 1958 yılı başı itibarıyla maliyetin 230.872.000 lira olduğu ifade edilmiştir.<sup>1235</sup> Hirfanlı 12. Bölge müdürü Ali Orhon barajın maliyetini 1958 yılı ortalarında 270.107.329 lira olarak dile getirmiştir.<sup>1236</sup> Öte taraftan maliyet barajın tamamlanmasına yakın zamanda basında çıkan bir habere göre 420 milyon lira,<sup>1237</sup> diğer bir habere göre 416 milyon lira,<sup>1238</sup> başka bir yazıya göre ise 416.228.833 liradır.<sup>1239</sup> İnşaatın tamamlanmasını müteakip yayımlanan bir makaleye göre nihaî maliyet sabit kıymetler üzerinden takriben 23 milyon sterline balığ olmuştur. O günkü primli kura göre dış finansman bileşeni 209 milyon lira olmak üzere toplam maliyet tahmini 411 milyon lira civarındadır.<sup>1240</sup>

1960 yılı bütçe görüşmelerinde konuşan Nafia Vekili Tevfik İleri barajlara dair izahlarda bulunurken Hirfanlı Barajı'nda kur farkının 121 milyon lira olduğunu belirtmiştir.<sup>1241</sup> 60-70 milyon lira civarında tahmin edilen istimlak işinin<sup>1242</sup> ise 57 milyon lira ile halledildiğini beyan etmiştir. İleri'ye göre izah edilen değişkenlik bu derece büyük inşaatlar sırasında her zaman, her memlekette mevzuubahisse de<sup>1243</sup> CHP Milletvekili Hıfzı Oğuz Bekata “İşte hesapsızlığın, israfın, sözünde durmamanın canlı misalleri: Hirfanlı barajı 1958 de bitecek, 200 milyona mal olacaktı. 400 milyondan fazla ayrılmış ve henüz tam bitmemiştir.”<sup>1244</sup> diyerek muhalefete göre durumun öyle görülmediğini ortaya koymuştur.

Finansmanın temin edilmesinin ardından 6421 sayılı Kanun'la verilen ek tahsisata atıfta bulunularak Hirfanlı Barajı'nın süratle inşa edileceği bildirilmiştir.<sup>1245</sup> Bilfiil işe başlandıktan sonra ilk etapta Ankara-Kayseri yolunun 122'nci km'sinden ayrılarak inşa yerinde sonlanan 9

<sup>1232</sup> Ali Orhon, “Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 32 (Kasım 1957), 40.

<sup>1233</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 76, Gömlek: 481, Sıra: 6. s. 1.

<sup>1234</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 8.

<sup>1235</sup> Süleyman Demirel, “Büyük Barajlarımız-7”, *Zafer*, 12 Şubat 1958, 1.

<sup>1236</sup> Evliyaoğlu, “Modern Hirfanlı Barajı”, 08 Ağustos 1958, 3.

<sup>1237</sup> *Zafer*, 14 Ağustos 1959.

<sup>1238</sup> *Zafer*, 24 Aralık 1959.

<sup>1239</sup> *Zafer*, 03 Ocak 1960.

<sup>1240</sup> Daniyal, “Hirfanlı Barajı”, 4-6.

<sup>1241</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 697.

<sup>1242</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 588, Sıra: 7, s. 3.

<sup>1243</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 697.

<sup>1244</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 42, s. 87.

<sup>1245</sup> *Zafer*, 19 Haziran 1954.

m genişliğinde yol yapılmıştır.<sup>1246</sup> Aynı zamanda kamp tesisleriyle derivasyon tünelleri ve şantiye servis yollarının yapımına başlanmıştır.<sup>1247</sup> Ayrıca inşaatın devamı için gereken makineler getirilmiştir.<sup>1248</sup> Bu dönemde basında Hirfanlı Barajı'na dair bilgiler aktarılırken, Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu'nun radyoda yayınlanan konuşmasında Hirfanlı Barajı'na ilişkin bilgi verilmiştir.<sup>1249</sup>

İnşa hazırlıkları devam ederken basında temel atma törenine dair haberler çıkmış ve barajın özellikleri izah edilmiştir.<sup>1250</sup> Bahsedilen gelişmeleri müteakip 24 Nisan 1955'te Hirfanlı Barajı'nın temeli atılmıştır. Törene Başvekil, vekiller, Irak Parlamento heyeti, mebuslar ve binlerce halk katılmıştır. Nafia Vekili'nin konuşması sonrasında Başvekil tarafından ilk infilak gerçekleştirilerek inşa faaliyeti resmen başlamıştır.<sup>1251</sup>

Temel atma faaliyetine dair kaleme alınan başmakalede, Karacan, Hirfanlı Barajı'nın temel atma töreni sonrasında Başbakanlık'ta yapılan bir görüşme sonrasında yurt dışında yapılan yatırımları izah etmiş, bunların nasıl, hangi parayla yapıldığına dair sorusuna yine kendi cevap vermiştir: *"...borç ederek, harç ederek, ne yaparlarsa yapsınlar, ne ederlerse etsinler, bir yolunu arayarak, bir çaresini bularak, bazan bulamayarak, bulunmazsa başka bir yol keşfederek, bu vatani yollarıyla, limanlarıyla, barajlarıyla, santralleriyle... fakat dışlarıyla, turnaklarıyla, kan ter içinde inşa etmektedirler. Efendiler, yapılan... bir vatandır! Elimiz vicdanımızda söylemeye mecburuz: Allah razı olsun!"*<sup>1252</sup>

Benzer şekilde Yusuf Ziya Ortaç imzalı *"Hirfanlı"* başlıklı yazı Günaydın gazetesinde yayımlanmış, 29 Nisan 1955 tarihli bir mektup ile Başbakan Adnan Menderes'e gönderilmiştir. Ortaç yazısında özetle Menderes'in gelişmiş dünya seviyesine ulaşmak adına gösterdiği telaş övülerek, muhalefetin *"program"* söylemleri eleştirilmiştir. Devamında Mustafa Kemal'in Samsun'a çıktığında gönlündeki *"tükenmez hazine"*den başka bir şeye sahip olmadığından bahisle Türk Vatanı'nın hayatta iki büyük silkinme yaşadığını ifade etmiştir: *"Dün, bugün"* Ortaç'a göre ülke İkinci Kurtuluş Savaşı içindedir ve DP iktidarı, barajlarla, elektrik santralleriyle, fabrikalarla, limanlarla *"yeni kuvayı milliyeciler"* olarak düşmanla mücadele etmektedir.<sup>1253</sup>

<sup>1246</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11. s. 9; *Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri*; Orhon, "Hirfanlı Barajı", 52.

<sup>1247</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11. s. 9; Orhon, "Hirfanlı Barajı", 52.

<sup>1248</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11. s. 9.

<sup>1249</sup> *Zafer*, 11 Aralık 1954; *Zafer*, 12 Aralık 1954; *Zafer*, 8 Ocak 1955.

<sup>1250</sup> *Zafer*, 26 Ocak 1955; *Zafer*, 7 Nisan 1955; *Zafer*, 22 Nisan 1955; *Zafer*, 24 Nisan 1955; *Milliyet*, 24 Nisan 1955; *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1955.

<sup>1251</sup> *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1955; *Milliyet*, 25 Nisan 1955; *Zafer*, 25 Nisan 1955.

<sup>1252</sup> Ali Naci Karacan, "Allah Razı Olsun!", *Milliyet*, 27 Nisan 1955, 1.

<sup>1253</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 131, Gömlek: 848, Sıra: 3.

Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri, Ankara'nın 145 km doğusunda ve Kırıkkale'nin 80 km güneyinde inşa edilmiştir.<sup>1254</sup> Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Santrali'nin teknik özellikleri şu şekildedir: Baraj tipi-kaya dolgu, yüksekliği-85 m, baraj tepesi uzunluğu-430 m, dolu savak kapasitesi-2000 m<sup>3</sup>/sn, kaya dolgu-2.500.000 m<sup>3</sup>, hazne sahası-27.500 hektar, hazne kapasitesi-6.300.000.000 m<sup>3</sup>, enerji kapasitesi-100.000 kW, senelik üretim-400.000.000 kWh'dir. Ayrıca 25.000 hektar arazinin sulanması öngörülmüştür.<sup>1255</sup>

Temel atma töreni sonrasında 1955 Temmuz'unda Kızılırmak üzerine bir servis köprüsü kurularak delme işlemine başlanmıştır.<sup>1256</sup> İnşa süreci devam ederken 31 Aralık 1955 tarihli Ulus gazetesi İngiliz şirketi ile DSİ arasında beliren anlaşmazlık sebebiyle baraj inşaatında 2800 işçinin işine son verildiğini, özetle George Wimpey İnşaat Firmasına ödemelerin zamanında yapılmadığını ileri sürmüştür.<sup>1257</sup> Bu habere mukabil DSİ tarafından bir tekzip yayımlanmış ve bahsedilen haberin gerçeği yansıtmadığı, şirkete sözleşmeye uygun olarak ödemelerin yapıldığı belirtilmiştir. Ulus söz konusu tekzipte işçi sayısının mevsim durumuna göre ayarlandığından bahisle DSİ'nin kendilerini teyit ettiğini serdetmiştir.<sup>1258</sup>

Ertesi gün Ulus gazetesinde Müteahhit firmanın tahsisat yokluğu gerekçe gösterilerek işçi sayısını azaltılacağına dair gönderdiği ihbarname vesika olarak neşredilmiş aynı zamanda ödemelerin zamanında ve kâfi derecede yapılmadığının delili olarak sunulmuştur.<sup>1259</sup> Buna karşın Zafer gazetesi Ulus'ta yayımlanan haberlerin yalan ve uydurma olduğunu, Ulus'un tertipli haberler yaparak kamuoyunu bulandırdığını ve ödemelerin sözleşmede belirtilen 70 günlük süreler dahilinde yapıldığını ileri sürmüştür.<sup>1260</sup> Sonrasında DSİ tarafından yeniden bir tekzip yayımlanmak suretiyle firmaya sözleşme çerçevesinde ödemelerin yapıldığı, firmanın gönderdiği ihbarname ile sözleşme hükümlerine aykırı davrandığı ve yapılan ikaz üzerine bunu geri çektiği belirtilmiştir. Ulus gazetesi Zafer gazetesinde çıkan habere göndermede bulunarak Zafer'in dünyadan haberinin olmadığını ifade etmiş, Zafer gazetesine gerçekleri öğrenmek için Hirfanlı'ya kadar gitmesini tavsiye etmiştir.<sup>1261</sup>

İzah edilen polemikten, sözleşmeye aykırı bir gecikme olmamakla beraber, yüklenici firmada endişe doğuracak tarzda bir düzensizlik olduğu sonucu çıkarılabilir. Kaldı ki 4 aydan

<sup>1254</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11. s. 8; bu kaynağa göre Kırıkkale'nin 70 km güneyinde, Hirfanlı köyü yakınlarında inşa edilmiştir. Orhon, "Hirfanlı Barajı", 39.

<sup>1255</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 587, Sıra: 11, s. 8.

<sup>1256</sup> Mehmetçik Bayazıt, Çev. "Hirfanlı Barajı İnşaatı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 91 (Ekim 1962), 3.

<sup>1257</sup> *Ulus*, 31 Aralık 1955.

<sup>1258</sup> *Ulus*, 03 Ocak 1956.

<sup>1259</sup> *Ulus*, 04 Ocak 1956.

<sup>1260</sup> *Zafer*, 05 Ocak 1956.

<sup>1261</sup> *Ulus*, 07 Ocak 1956.

daha kısa bir zaman sonra, Seyhan, Kemer, Demirköprü ve Hirfanlı baraj inşaatlarında müşavirlik işlerini yürüten Knappen Tippetts-Abbet Mc. Carthy Engineers firması tarafından bizzat Adnan Menderes'e yazılan 10 Nisan 1956 tarihli mektupta Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes tarafından firmaya verilen levha nedeniyle teşekkür edilmiştir. Devamında Seyhan Barajı'nın kısa zamanda bitirilmesinde kontrol mühendislerinin yeter sayıda olması, en önemli faktörlerden birisi olarak gösterilmiştir. Ayrıca firma olarak ödemelerin gecikmeksizin yapılması sayesinde bahse konu mühendisleri iş başında tutmakta zorlanmadıkları ifade edilmiştir. Ancak Kemer, Demirköprü ve Hirfanlı baraj inşaatları için aynı şeyin söylenmesi mümkün değildir. Zira üç baraj için toplam kredi mektubu tahsisatı olan 225.000 dolarlık meblağın kullanıldığını, ayrıca 31 Mart 1956 tarihine kadar olan hizmetlerinin karşılığı olarak da 200.000 doların ödenmediği belirtilmiştir. Bu nedenle bu inşaatlara devam edilebilmesi için 425.000 doların ödenmesi talep edilmiştir.<sup>1262</sup> Aslında baraj inşaatlarına dair yaşanan mali aksaklıklar 1955 yılı bütçe görüşmelerinde bizzat Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu tarafından döviz sıkıntısı çerçevesinde zımni olarak ifade edilmiştir. Seyhan baraj inşaatının tamamlanması sonrasında orada çalışan makinelerin bir kısmının Hirfanlı'nın da aralarında olduğu diğer barajlara götürülmesi ile inşaat maliyetinin düşürüleceğini ifade eden Bakan: *"Bu suretle döviz sıkıntısı ile de kısmen karşılaşmış olacağız"* demek suretiyle yaşanan döviz sıkıntısının etkilerini kapalı olarak ifade etmiştir.<sup>1263</sup> Benzer şekilde Samet Ağaoğlu, 1954 seçimleri sonrasında bazı ekonomik zorlukların belirlediğini ve döviz darlığının ithalatı güçleştirdiğini kaydetmiştir.<sup>1264</sup> İnönü de konuya değinerek ödenemeyen harici borçlar nedeniyle dost devletler ile yapılan sözleşmelerin ahkamına riayet edilmediği yolunda haberlerin basına yansıdığını belirtmiştir.<sup>1265</sup>

Diğer yandan Hirfanlı, Demirköprü ve Kemer Baraj ve Hidroelektrik Santralleri hem maliyetlerindeki artışlar hem de inşalarında yaşanan gecikmeler nedeniyle eleştirilmiştir. 1957 yılı bütçe görüşmelerinde Hürriyet Partisi Meclis grubu adına söz alan Ekrem Alican 1954 yılında toplam 262 milyon liraya ihale edildikleri bildirilen barajların maliyetinin 1957 yılı bütçe gerekçesinde bir mislinden fazla bir artışla ceman 546 milyon lira olarak gösterilmesini gündeme getirmiştir. Ona göre ihale bedellerinin *"maliyet+kâr"* esasına istinat edilen bu barajların maliyetlerinin çok daha yükselebileceği şüphesizdir. Alican: *"1958 olarak tespit edilmiş bulunan ikmal yıllarının ise 1955 ve 1956 yıllarında bitirileceği ilân olunan meşhur*

<sup>1262</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 6, Gömlek: 30, Sıra: 8.

<sup>1263</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 676.

<sup>1264</sup> Samet Ağaoğlu, *Arkadaşım Menderes*, İstanbul: Baha Matbaası, 1967, 115.

<sup>1265</sup> İsmet İnönü, *İsmet İnönü'nün TBMM'deki Konuşmaları 1920-1973*, Cilt II, Der. Ali Rıza Cihan, Ankara: TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, 1993, 155.

13 çimento fabrikasına dönmemesini temenni ederiz” diyerek konuşmasını sonlandırmıştır.<sup>1266</sup>

Hirfanlı baraj gölü dolayısıyla 10 köyün arazisinin tamamen, 53 köyün arazisinin ise kısmen su altında kalacağı öngörülmüştür.<sup>1267</sup> 1956 yılı Ağustos ayı itibariyle 1800 m uzunluğundaki enerji, derivasyon ve irtibat tünelleri açılarak beton atma işine başlanmıştır. Bu bölümde toplam 24 bin m<sup>3</sup> olan beton işinin 13 bin m<sup>3</sup>ü tamamlanmıştır.<sup>1268</sup> 01 Kasım 1956 itibariyle derivasyon tünelin açılarak kaplanması işi tamamlanmıştır. Kızılırmak bu kanala yönlendirilerek bent dolgusunun tamamlanmasına geçilmesi planlanmıştır. Bu tarihte baraj inşaatının %40’ı ikmal edilmiştir.<sup>1269</sup> 1957 yılı Haziran ayında galeri su alma kapakları, basınçlı boru kaplamaları ve su alma ağzının çevresindeki kayalara yüksek basınç altında enjeksiyon yapılmıştır.<sup>1270</sup> Barajın inşa sürecine gösterir 07 Nisan 1957 tarihli bir belgede işin yaklaşık %50’sinin bittiği belirtilmiştir.<sup>1271</sup>

Barajın inşa süreci basın mensuplarınca yakında takip edilerek makale kaleme alınmak suretiyle inşaat faaliyetine ilişkin görüş, düşünce ve barajın sağlayacağı faydalar izah edilmiştir.<sup>1272</sup> Benzer şekilde siyasiler de ilgisiz kalmamış Reisicumhur Celal Bayar refakatinde Ankara Valisi, Belediye Reisi, DSİ Umum Müdürü olduğu halde Hirfanlı Barajı’nın inşaat sahasını gezmiştir.<sup>1273</sup>

DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel’in Hirfanlı Barajı’na dair verdiği 04 Ekim 1957 notta işin %70’inin tamamlandığı ve iki ay sonra su tutmaya başlanacağı aktarılmıştır.<sup>1274</sup> Hakikaten henüz iki ay dolmadan 19 Kasım 1957 tarihinde yapılan törenle Hirfanlı Barajı’nın göl kısmına su verilmiştir. Törene Nafia Vekili Etem Menderes, İnhisarlar Vekili Hadi Hüsmen, Münakalat Vekili Arif Demirel, Sanayi Vekili Samet Ağaoğlu, Milletvekilleri, İngiliz Büyükelçisi ve kalabalık bir halk kitlesi katılmıştır.<sup>1275</sup>

<sup>1266</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnkat: 41, s. 343-344.

<sup>1267</sup> Zafer, 23 Şubat 1956; bu makalede 8 köyün tamamen, 30 köyün ise kısmen olmak üzere toplam 38 köyün su altında kalacağı belirtilmiştir. 230 bin dönümlük arazinin istimlak edilmesi gerekmiştir. Evliyaoğlu, “Modern Hirfanlı Barajı”, 08 Ağustos 1958, 3.

<sup>1268</sup> Zafer, 04 Ağustos 1956.

<sup>1269</sup> Zafer, 01 Kasım 1956.

<sup>1270</sup> Bayazıt, “Hirfanlı Barajı İnşaatı”, 4.

<sup>1271</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 8, s. 5.

<sup>1272</sup> İlhan Tarus, “Hirfanlı”, Zafer. 12 Kasım 1956, 3.

<sup>1273</sup> Zafer, 01 Haziran 1957.

<sup>1274</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 8, s. 2.

<sup>1275</sup> Zafer, 20 Kasım 1957; Cumhuriyet, 20 Kasım 1957; Milliyet, 20 Kasım 1957; 1958 yılı DSİ müdürleri toplantısına konuşma yapan Süleyman Demirel aslında 01 Mart 1956 tarihinde su tutulmasının planlandığını ifade etmiştir. Zafer, 24 Mart 1958.

Şubat ayında Hirfanlı Barajı'nın 1958 yılı sonuna doğru hizmete gireceği basına yansımaya başlamıştır.<sup>1276</sup> Yine bu dönemde Nafia Vekili Tevfik İleri baraj inşaatını ziyaret etmiş, müteakiben Kaman'a giderek bölgede toplanan halka hitap etmiştir.<sup>1277</sup> Keza yapılan barajın halka anlatılması hususunda makaleler kaleme alınmıştır.<sup>1278</sup> Bu tarihe kadar 1.700.000.000 m<sup>3</sup> su toplanmıştır.<sup>1279</sup> 14 Ağustos 1959 tutulan su miktarı 3 milyar 110 bin m<sup>3</sup>e ulaşmıştır.<sup>1280</sup> İnşaatın tamamlandığına dair çıkan haberlerde açılışın 08 Ocak 1960'ta olacağı bildirilmeye başlanmıştır.<sup>1281</sup>

Nihayet Hirfanlı Barajı 08 Ocak 1960 tarihinde hizmete girmiştir.<sup>1282</sup> Bu maksatla yapılan törene Cumhurbaşkanı Celal Bayar, Meclis Başkanı Refik Koraltan, Başbakan Adnan Menderes, bakanlar ve kordiplomatik erkani katılmıştır. Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri'nin konuşmasının ardından Bayar'ın bir düğmeye basmasıyla 3 türbinden birisi çalışmıştır.<sup>1283</sup> Cumhuriyet gazetesi o vakte kadar 3 açılış törenine sahne olan Hirfanlı Barajı için gölün tam olarak dolmasının planlandığı Mayıs ayında da bir tören yapılmasının olası olduğunu ileri sürmüştür.<sup>1284</sup> Öte yandan Zafer'e göre bu mutlu hadiseye şahit olmak için kötü hava koşullarına rağmen binlerce insan tören alanına gelmiştir.<sup>1285</sup> Ulus gazetesine göre ise tören intizamsızdır. Zira törene gelen araçların mühim kısmı çamura saplanarak törene yetişememiştir.<sup>1286</sup> Milliyet gazetesinde ise İleri'nin konuşmasına dikkat çekilmiştir. İleri konuşmasında İnönü'nün zamanında Mersin ve Samsun Limanları için seçim inşaatı dediğini, mercimek kadar akıllı olanların bunlara inanmaması gerektiğini söylediğini aktarmıştır. Devamında İnönü'nün seçim temeli olarak nitelediği işlerden birisinin de Hirfanlı Barajı olduğu dile getirilerek, halka “İşte gördüğünüz gibi tamamlanmış ve işletmeye açılmıştır.” demiştir.<sup>1287</sup>

Hirfanlı Barajı'nın açılışı münasebetiyle Başvekil Menderes, İngiltere Başvekili Mac Millan'a bir mesaj yollamıştır. Menderes söz konusu yazıda özetle İngiltere'nin yardımı ile meydana getirilen Hirfanlı Barajı ve Çatalağzı Elektrik Santrali'ne atıfta bulunarak İngiliz

---

<sup>1276</sup> *Zafer*, 17 Şubat 1958.

<sup>1277</sup> *Zafer*, 24 Mart 1958.

<sup>1278</sup> Evliyaoğlu, “Modern Hirfanlı Barajı”, 08 Ağustos 1958, 3; Kamran Evliyaoğlu, “Modern Hirfanlı Barajı”, *Zafer*, 09 Ağustos 1958, 3; Kamran Evliyaoğlu, “Modern Hirfanlı Barajı”, *Zafer*, 10 Ağustos 1958, 3.

<sup>1279</sup> Evliyaoğlu, “Modern Hirfanlı Barajı”, 10 Ağustos 1958, 3.

<sup>1280</sup> *Zafer*, 14 Ağustos 1959.

<sup>1281</sup> *Zafer*, 24 Aralık 1959; *Zafer*, 03 Ocak 1960; *Zafer*, 08 Ocak 1960; *Milliyet*, 08 Ocak 1960.

<sup>1282</sup> “Milli İşler Hirfanlı Barajı ve Hidro-Elektrik Tesisleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 58 (Ocak 1960), 12.

<sup>1283</sup> *Zafer*, 09 Ocak 1960; *Ulus*, 09 Ocak 1960; *Cumhuriyet*, 09 Ocak 1960; *Milliyet*, 09 Ocak 1960.

<sup>1284</sup> *Cumhuriyet*, 09 Ocak 1960.

<sup>1285</sup> *Zafer*, 09 Ocak 1960.

<sup>1286</sup> *Ulus*, 09 Ocak 1960.

<sup>1287</sup> *Milliyet*, 09 Ocak 1960.

yardımları ile gerçekleştirilmesi halinde ülkenin iktisadi gücünü artıracak başka eserlerin de mevcut olduğunu belirtmiştir.<sup>1288</sup>

Öte yandan baraja dair eleştiriler de olmuştur. Hirfanlı Barajı'nın yerinin sulama açısından doğru seçilmediği, zira baraj büyüklüğüne uygun genişlikte sulanacak arazinin o bölgede bulunmadığı ileri sürülmüştür. Üstelik 1959 sonbaharında baraj inşaatının tamamlanmış olmasına rağmen sulama şebekesinin kurulmasına başlanmadığı da vurgulanmıştır.<sup>1289</sup>

#### 2.4.1.5. Ayrancı Barajı

Ayrancı Barajı inşaatına 1953 yılında başlanmış, 1956 yılında bitirilmesi planlanmıştır.<sup>1290</sup> Türk-Alman Firmaları tarafından inşa edilen baraj,<sup>1291</sup> Konya Ereğlisi'nin 40 km batısında ve Ayrancı Demiryolu istasyonunun 8 km güneyinde konumlanmıştır. Barajın özellikleri: Toprak dolgu, bent yüksekliği 36 m, bendin tepe uzunluğu 1460 m, bendin üst genişliği 9 m, bent kütlesi hacmi 2.095.000 m<sup>3</sup>, azami hazne hacmi 30 milyon m<sup>3</sup>, azami hazne sahası 210 hektar, derivasyon tüneli uzunluğu 370 m, derivasyon tünel çapı 3 m, derivasyon tünel sarfiyatı 150m<sup>3</sup>/sn'dir.<sup>1292</sup> Baraj, 37.500 dekar arazinin sulanması ve bölgenin taşkınlardan korunması maksadıyla inşa edilmiştir.<sup>1293</sup>

Projenin toplam maliyeti başlangıçta 5.814.355 lira olarak tahmin edilmiş,<sup>1294</sup> 7.000.000 lira bedelle ihale edilmiştir.<sup>1295</sup> Temel atma töreni sırasında barajın 10 milyon liraya mal olacağı bildirilmiştir.<sup>1296</sup> 1957 yılı bütçe raporunda tahmini maliyeti 20 milyon lira olarak kaydedilmiştir.<sup>1297</sup> Bu makalede ise 21 milyon liraya mal olduğu belirtilmiştir.<sup>1298</sup> Başlangıçta 1956 yılında bitmesi planlansa da basında 1957 yılında bitirileceği ifade edilmiştir.<sup>1299</sup> Keza bu raporda da bitiş için aynı şekilde 1957 yılına işaret edilmiştir.<sup>1300</sup>

<sup>1288</sup> Zafer, 20 Ocak 1960.

<sup>1289</sup> Hatipoğlu, "Barajlar ve Sulama İşleri", 2.

<sup>1290</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 106, Gömlek: 668, Sıra: 2, s. 11.

<sup>1291</sup> Kamran Evliyaoğlu, "Konya Sulama Şebekesi", Zafer. 11 Ağustos 1958, 3; Wilhelm Wahman-Oğuz Babaoğlu firması inşaatı taahhüt etmiştir. Süha Somer, "Ayrancı Barajı", Türkiye Mühendislik Haberleri. 32 (Kasım 1957), 64.

<sup>1292</sup> Somer, "Ayrancı Barajı", 62.

<sup>1293</sup> Barajın 23.000 dönümlük bir araziye taşkından korunması planlanmıştır. Zafer, 14 Aralık 1959.

<sup>1294</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 106, Gömlek: 668, Sıra: 2, s. 11.

<sup>1295</sup> Zafer, 26 Eylül 1953; Milliyet, 26 Eylül 1953; Cumhuriyet, 26 Eylül 1953.

<sup>1296</sup> Zafer, 21 Eylül 1954; Halkçı, 21 Eylül 1954; Cumhuriyet, 21 Eylül 1954.

<sup>1297</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 8.

<sup>1298</sup> Evliyaoğlu, "Konya Sulama Şebekesi", 11 Ağustos 1958, 3.

<sup>1299</sup> Milliyet, 06 Ekim 1956.

<sup>1300</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 8.



Hazırlıkların tamamlanması sonrasında Konya Şeker Fabrikasının açılışını yapan Başvekil Menderes'in Ayrancı Barajı'nın temelini atma törenine katılacağı bildirilmiştir.<sup>1301</sup> Ayrancı Barajı'nın temel atma törenine Başvekil Menderes, Hariciye Vekili Fuad Köprülü, Maliye vekili Hasan Polatkan, Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, Mebuslar ve gazeteciler katılmışlardır.<sup>1302</sup>

İnşa sürecine bakıldığında şantiye, lojman ve teknik büroların inşaatı 27 Kasım 1955 tarihi itibarıyla sona ermiştir.<sup>1303</sup> 15 Temmuz 1957 tarihinde meydana gelen sel inşa halinde bulunan Ayrancı Barajı'na zarar vermiş,<sup>1304</sup> işin %70'i 1957 Kasım ayı itibarıyla tamamlanmıştır.<sup>1305</sup> 01 Ocak 1958 tarihli rapordan o dönem itibarıyla bent imlasına devam edildiği anlaşılmaktadır.<sup>1306</sup>

Nihayet basında inşaatın tamamlandığı ve Ayrancı Barajı'na 15 Şubat 1958'de su vermeye başlanacağı bildirilmiştir.<sup>1307</sup> Gerçekleştirilen su tutma töreninde Nafia Vekili Tevfik İleri konuşmuş,<sup>1308</sup> törene Nafia Vekili'nin yanı sıra birçok Milletvekili ve bürokrat katılmıştır.<sup>1309</sup> Su tutulmaya başlandıktan sonra 25 Mart 1958'de baraj gölündeki su miktarı 2.100.000 m<sup>3</sup> olarak raporlanmıştır.<sup>1310</sup> 1958 yılı Ağustos ayında gölde biriken su miktarı 8 milyon m<sup>3</sup>e ulaşmıştır. Her ne kadar daha önce planlansa da Ayrancı Barajı sulama fonksiyonu açısından 01 Haziran 1958'de faaliyete geçmiştir.<sup>1311</sup>

#### 2.4.1.6. Sille Barajı

Sille Barajı'nın Konya Ovası'nın batı hudutların teşkil eden dağlardan doğarak Sille kasabasından geçen dere üzerinde inşa edilmesine karar verilmiştir.<sup>1312</sup> Konya bölgesinde inşa edilmesi planlanan dört büyük barajdan birisi olarak Sille Barajı zikredilmiştir.<sup>1313</sup> Projenin toplam maliyeti 4.627.909 lira olarak tahmin edilmişken, 1957 yılında barajın bitirilmesi planlanmıştır.<sup>1314</sup> Kaya dolgu tipinde olan barajın, yüksekliği 39 m, tepe uzunluğu 250 m,

<sup>1301</sup> *Cumhuriyet*, 20 Eylül 1954; *Milliyet*, 20 Eylül 1954,

<sup>1302</sup> *Zafer*, 21 Eylül 1954; *Halkçı*, 21 Eylül 1954; *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1954.

<sup>1303</sup> *Zafer*, 28 Kasım 1955.

<sup>1304</sup> *Milliyet*, 16 Temmuz 1957.

<sup>1305</sup> Somer, "Ayrancı Barajı", 63.

<sup>1306</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 473, Sıra: 5, s. 3.

<sup>1307</sup> *Zafer*, 09 Şubat 1958.

<sup>1308</sup> *Cumhuriyet*, 16 Şubat 1958; *Milliyet*, 16 Şubat 1958.

<sup>1309</sup> *Zafer*, 16-17 Şubat 1958.

<sup>1310</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 473, Sıra: 5, s. 1.

<sup>1311</sup> Evliyaoğlu, "Konya Sulama Şebekesi", 11 Ağustos 1958, 3.

<sup>1312</sup> Muzaffer Balcı, "Sille Barajı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 32 (Kasım 1957), 55.

<sup>1313</sup> *Cumhuriyet*, 17 Şubat 1954.

<sup>1314</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 106, Gömlek: 668, Sıra: 2, s. 12; *Milliyet*, 06 Ekim 1956; *TBMM Zabut Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 8.

baraj üst genişliği 8 m, bent kitlesi hacmi 350.00 m<sup>3</sup>, hazne hacmi 3.100.000 m<sup>3</sup>, göl sahası 26 hektardır.<sup>1315</sup>

İnşaatin tamamlanmasıyla 1.800 hektar arazinin sulanması ve 200 hektar arazinin taşkından korunması hedeflenmiştir. Barajın aynı zamanda Aslım bataklığının kurutulmasına faydası olacağı öngörülmüştür.<sup>1316</sup> 1959 yılı sonu itibarıyla 1.130 m<sup>3</sup> kazı, 67.050 m<sup>3</sup> imla ve 1.700 m<sup>3</sup> beton işinin kaldığı bildirilmiştir.<sup>1317</sup> 28 Ekim 1959'de su toplanmaya başlanmıştır.<sup>1318</sup>

Her ne kadar daha önce barajın 1957 yılında hizmete açılacağı ifade edilmiş olsa da bu raporda 1960 yılı bidayetinde barajın hizmete gireceği belirtilmiştir.<sup>1319</sup> Nitekim Nafia Vekili Tevfik İleri beraberinde Konya Mebusları olduğu halde inşaatı tamamlanan Sille Barajı'nı 30 Mart 1960 tarihinde ziyaret etmiştir.<sup>1320</sup>

Sille Barajı'na yönelik çeşitli eleştiriler de yapılmıştır. Nafia Vekâleti'nin 1960 yılı bütçesine ilişkin Meclis Bütçe Komisyonu'nda yapılan görüşmelerde konuşan Nafia Bütçesi raportörü DP Milletvekili Himmet Ölçmen Sille Barajı'nın su tutmayacağı yolunda yapılan eleştiri ve yorumlara değinmiştir. Ölçmen bu dedikodular nedeniyle bölge halkının arazilerini düşük fiyattan satarak başka yerlere iş aramaya gittiğini, barajın su tuttuğunun görülmesi üzerine bu vatandaşların geri dönerek aynı arazileri yüksek fiyattan geri almak zorunda kaldıklarını dile getirmiştir. Ona göre edilen basit sözler nedeniyle birçok insan zarara uğramıştır.<sup>1321</sup>

1960 yılı bütçesine dair TBMM görüşmelerinde CHP Meclis Grubu adına konuşan Nihat Sargınalp, Nafia Vekâletinin yaptığı işleri lüzum sırasına koyması icap ettiğinden bahisle sözü Sille Barajı'na getirmiştir. Sargınalp'e göre:

*“Sille Barajı, sırası gelmeden partizan baskı neticesi yapılan bir inşaatıdır. Zira evvelâ iki ihale yapıp bilhara emanet olarak devam edilen ve 4,5 milyondan fazla bir paraya mal edilen Sille barajı kuru bir dere üzerinde yapılan bir tesistir.”*

<sup>1315</sup> Balcı, “Sille Barajı”, 55.

<sup>1316</sup> Kamran Evliyaoğlu, “Konya Sulama Şebekesi”, *Zafer*. 12 Ağustos 1958, 3.

<sup>1317</sup> *Zafer*, 14 Aralık 1959.

<sup>1318</sup> *Zafer*, 29 Ekim 1959.

<sup>1319</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 s. sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 10.

<sup>1320</sup> *Milliyet*, 01 Nisan 1960; bu eserde barajın 1956-1960 tarihleri arasında inşa ettirildiği belirtilmiştir. Mehmet Bildirici, *Tarihi Kültürel ve Çevre Değerleri ile Konya Kapalı Havzasına Su Aktaran Konya- Çumra 2. ve 3. Merhale (Adım) Sulama Projesi*, Ankara: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, 2020, 36.

<sup>1321</sup> *Zafer*, 19 Ocak 1960.

Sille Barajı'na gelinceye kadar ülkede daha fazla menfaat sağlayacak birçok dere mevcuttur.<sup>1322</sup>

Buna karşılık DP Meclis Grubu Adına söz alan Himmet Ölçmen:

*“Evvelâ Sille Barajının hesapları rantabl değildir diyor. Sille Barajına biz başlamadık. Meşhur Bruner'in proje ve etüdleriyle kendileri bu işe başladılar. Ama bunlar düşünürler, plân yaparlar; fakat iş yapmayı bilmedikleri için 15 senede realize edemezler, işte onların realize edemedikleri bu işi sıraya koymamak suçu Demokrat Partiye ait değildir; kendilerine aittir. Bunu da her şeyde olduğu gibi geri bıraktılar. Bu işi de bizler yapmak suretiyle Allahın inayetiyle ikmal ettik.”*

diye cevap vermiştir.<sup>1323</sup>

Meseleye Nafia Vekili Tevfik İleri de temas etmiş, onun için yapıldığı yolundaki ima ve iddialar nedeniyle Himmet Ölçmen'in bu mevzuda hassas olduğunu dile getirmiştir. Devamında Nihat Sargınalp'in geçen sene dediği *“Bu bir kuru deredir, boşuna yapıyorsunuz, su nerede? Nereden su gelecek?”* sorularını gündeme taşıyarak: *“Temel atarken derhal sesler yükselir, seçim temeli. Temel atılır, bina kurulur, milletin gözüne bütün haşmetiyle girdi mi, bu sefer de ama bunun suyu nerede?”* dendiğini ifade etmiştir. Sonrasında o gün itibarıyla barajda 325 bin ton su olduğunu açıklayan İleri, *“Bu beyan sizi memnun ediyor mu etmiyor mu? Allah rızası için söyleyin.”* diyerek konuşmasını tamamlamıştır.<sup>1324</sup>

#### 2.4.1.7. Damsa Barajı

Damsa Barajı Ürgüp'ün içinden geçen ve Kızılırmak'a dökülen Damsa Çayı üzerinde inşa edilmiştir. Toprak dolgu tipinde olan barajın yüksekliği 25 m, bent uzunluğu 470 m, bent genişliği 9 m, bent kitlesi hacmi 200.000 m<sup>3</sup>, derivasyon tüneli uzunluğu 135 m'dir.<sup>1325</sup> Damsa Barajı'nın inşasına 1952 yılında fiilen başlanmış, proje maliyeti 2.311.633 lira tahmin edilmiştir. Hazne hacmi 3,8 milyon m<sup>3</sup>tür.<sup>1326</sup>

Damsa Barajı'nın işletmeye açılmasıyla 850 bin dönüm arazinin taşkından korunması ve 3 bin dönüm arazinin sulanması planlanmıştır.<sup>1327</sup> Damsa Barajı'nın 1956 yılı içinde

<sup>1322</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 677-678.

<sup>1323</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 682.

<sup>1324</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 691-692.

<sup>1325</sup> Süha Somer, “Damsa Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 32 (Kasım 1957), 64.

<sup>1326</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 106, Gömlek: 668, Sıra: 2, s. 11; bu raporda maliyet 4 milyon lira olarak belirtilmiştir. TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 8; bu raporda ise inşaatın 2,5 milyon liraya mal olduğu ifade edilmiştir. TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 s. sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 10; bu makalede ise işin 2.350.000 liraya mal olduğu açıklanmıştır. Somer, “Damsa Barajı”, 65.

<sup>1327</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 s. sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 8.

hizmete gireceği bildirilmesine karşın,<sup>1328</sup> bu makalede, yazının hazırlandığı tarih (1957) itibariyle inşaatın bitmek üzere olduğu belirtilerek inşaatın Kâmil Özseri Yıldız firmasınca taahhüt edildiği açıklanmıştır.<sup>1329</sup> Hakikaten bu raporda Damsa Barajı'nın 1957 yılında hizmete girdiği kaydedilmiştir.<sup>1330</sup> 01 Mayıs 1958 tarihinde Niğde'yi ziyaret eden Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri'nin barajın Türk mühendis ve müteahhidi vasıtasıyla inşa edilmesine vurgu yapmıştır.<sup>1331</sup> Diğer yandan barajın halkın refahına katkısı noktasında 1958 yılı DSİ toplantısı münasebetiyle konuşma yapan Demirel'in Damsa Barajı sayesinde cebinde para olduğunu ifade eden birçok kimsenin bulunduğu yolundaki ifadeleri fikir vermektedir.<sup>1332</sup>

#### 2.4.1.8. Hazar Hidroelektrik Santrali

Hazar Hidroelektrik Santrali 1951 yılı sonunda 8.898.000 liraya ihale edilmiştir.<sup>1333</sup> İşin tünel kısmı DSİ tarafından 1951 yılında, geri kalan hidroelektrik santrali, enerji nakil hatları ve transformatör istasyonları 1952'de Etibank tarafından ihale edilmiştir.<sup>1334</sup> 1953 yılında inşasına başlanmıştır.<sup>1335</sup>

1248 rakımda bulunan Hazar Gölü'nün derinliği 152 m, göldeki su miktarı 1,5 milyar m<sup>3</sup>tür. Gölden 316 m aşağı rakımda bulunan Uluova'ya göl suyu bir tünel yoluyla akıtılarak enerji elde edilmesi planlanmıştır. İki safha da yapılacak ilk tesis gücü 6000 kW, nihai kapasite ise 12.000 kW olarak düzenlenmiştir. Tünel uzunluğu 4432 m ve çapı 2 m'dir. Bu tesis sayesinde Elâzığ şehri enerji ihtiyacının karşılanması, Ergani bakır madeni ve Guleman krom madeni işletmeleri enerji ihtiyacının temin edilmesi, Uluova'da 100.000 dekar arazini Murat Nehri ve yer altı suları ile sulanması için gerekli olan enerjinin sağlanması hedeflenmiştir. Ayrıca santralden çıkan su ile 20.000 dekar arazinin sulanması planlanmıştır.<sup>1336</sup>

25 Ekim 1955'te TBMM başkanı Koraltan ile Başvekil Menderes, Hazar Gölü'nü ziyaret ederek, göl suyunu türbinlere getirecek tünel hafriyatını incelemişlerdir.<sup>1337</sup> İnşa işi devam ederken DP İktidarının yaptığı çalışmalar Hazar Hidroelektrik Santrali örneği üzerinden açıklanarak CHP dönemine dair kıyaslama yapılmıştır. Özetle önceki iktidar

---

<sup>1328</sup> Zafer, 06 Ekim 1956.

<sup>1329</sup> Somer, "Damsa Barajı", 65.

<sup>1330</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 s. sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 10.

<sup>1331</sup> Zafer, 02 Mayıs 1958.

<sup>1332</sup> Zafer, 21 Mart 1958.

<sup>1333</sup> Cumhuriyet, 16 Aralık 1957.

<sup>1334</sup> DSİ tarafından 7 milyon lira, Etibank tarafından 9 milyon lira sarf edilmesi öngörülmüştür. Zafer, 13 Ağustos 1956; bu haberde ise DSİ tarafından 8.950.000 lira, Etibank tarafından 8.800.000 milyon lira olma üzere toplam 15.750.000 lira sarf edildiği bildirilmiştir. Zafer, 09 Nisan 1957.

<sup>1335</sup> Zafer, 24 Nisan 1956.

<sup>1336</sup> Zafer, 17 Nisan 1952.

<sup>1337</sup> Zafer, 26 Ekim 1955.

döneminde yapılmayan yatırımların DP İktidarı zamanında yapıldığı ve halka hizmet edildiği açıklanarak “*görünen köy klavuz istemez*” deyişi ile makale sonlandırılmıştır.<sup>1338</sup> Devam eden inşa faaliyetine ilişkin bilgiler basında yer almış,<sup>1339</sup> 24 Nisan 1956 itibariyle tünelin 4 km’lik uzunluğundaki bölümünün tamamlandığı bildirilmiştir.<sup>1340</sup> 09 Nisan 1957 tarihi itibariyle tünel açılmış, beton kaplama işinin %80’i, çimento enjeksiyon işinin ise %30’u tamamlanmıştır.<sup>1341</sup>

Santral inşaatına ilişkin 01 Ekim 1957 tarihli bir notta tüneldaki beton işinin ikmal edilmek üzere olduğu ve santralin 20 Ekim 1957 tarihinde tecrübe işletmesine açılabileceği bildirilmiştir.<sup>1342</sup> Hazar Hidroelektrik Santrali Başvekil Menderes’in katılımıyla 19 Ekim 1957 tarihinde açılmıştır. Tesisin maliyeti 25 milyon liraya ulaşmıştır.<sup>1343</sup> Cumhuriyet gazetesinde “*Törenle Açılan Hazar-Hidroelektrik Santrali Elazığa Verdiği Cereyanı Kesti*” başlığıyla yayımlanan haberde, eksik olan tünel inşaatının ikmaline kadar Hazar Hidroelektrik Santrali’nin Elazığ’a verdiği cereyanın kesildiği bildirilmiştir. Haber tarihi itibariyle tesis maliyetinin 28 milyon liraya ulaştığı da aktarılmıştır.<sup>1344</sup> İlerleyen süreçte santralin gücünün artırılması kapsamındaki çalışmalar basına yansımıştır.<sup>1345</sup>

#### 2.4.1.9. Durucasu Hidroelektrik Santrali

Durucasu Hidroelektrik Santrali DP iktidarının ilk yıllarda ele aldığı tesislerdendir.<sup>1346</sup> Santralin 2. kısım inşaatı 06 Haziran 1951’de ihale edilmiştir. 1953 yılında bitirilmesi planlanan bu tesis sayesinde 4.000 hektar genişliğindeki Amasya bahçelerinin pompajla sulanması öngörülmüştür.<sup>1347</sup> Proje, 3,3 km uzunluğunda isale hattı, 358 m uzunluğunda basınçlı boru, 3 adet 375 kW gücünde türbin jeneratör gurubundan oluşmaktadır. Keşif bedeli 1.970.000 lira olarak saptanmıştır.<sup>1348</sup>

Orta büyüklükte olan Durucasu Hidroelektrik Santrali’nin<sup>1349</sup> inşa meselesi Meclis gündemine de taşınmıştır. 1954 yılı bütçe görüşmelerinde DP Milletvekili Kemal Eren Yeşilirmak’tan kaynaklı taşkınlık nedeniyle halkın gördüğü zarar anlatmış, devamında sözü Durucasu’ya getirmiştir. Bu tesisin 1952 senesinde bitmesi lâzımken 1954 senesi itibariyle

<sup>1338</sup> D., T. “Elâzığ Bölgesinde Muhalefetle Bir Hesaplaşma”, Zafer. 05 Nisan 1956, 1.

<sup>1339</sup> Zafer, 16 Temmuz 1955.

<sup>1340</sup> Zafer, 24 Nisan 1956.

<sup>1341</sup> Zafer, 09 Nisan 1957.

<sup>1342</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 473, Sıra: 5, s. 7.

<sup>1343</sup> Zafer, 20 Ekim 1957.

<sup>1344</sup> Cumhuriyet, 16 Aralık 1957.

<sup>1345</sup> Zafer, 1 Aralık 1957; Zafer, 07 Temmuz 1959.

<sup>1346</sup> Milliyet, 24 Mayıs 1952.

<sup>1347</sup> Milliyet, 07 Haziran 1951; Zafer, 07 Haziran 1951.

<sup>1348</sup> Türkiye I. İstişari Enerji Kongresi, 78.

<sup>1349</sup> Milliyet, 23 Temmuz 1955.

hâlâ bitmediğini belirtmiş ve yurtdışından getirtilecek malzemenin zamanında gelmemesinde dolayı gecikme yaşandığını belirtmiştir.<sup>1350</sup> Bu konuya değinen Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu da gecikmenin hariçten gelecek malzemedan kaynaklandığını teyit etmiştir.<sup>1351</sup>

3.500.000 kWh enerji vermesi planlanan Durucasu Hidroelektrik Santrali'nin inşaatı 3.000.000 liraya mal olmuş ve 24 Ağustos 1955 tarihi itibarıyla tamamlanmıştır,<sup>1352</sup> 07 Eylül 1955 tarihi itibarıyla tecrübe işletmesine başlanmıştır.<sup>1353</sup> Orta çaptaki santral 1956 yılında hizmete girmiştir.<sup>1354</sup>

#### **2.4.1.10. Girlevik Hidroelektrik Santrali**

DP İktidarının ilk etapta işleme koydu projelerden birisi de Girlevik Hidroelektrik Santrali'dir.<sup>1355</sup> Tesis Erzincan'ın 30 km güneydoğusunda Kalecik köyü civarındaki kaynak suların faydalanılmak suretiyle kurulmuştur. Proje, 2,3 km uzunluğunda isale kanalı, 639 m uzunluğunda cebri boru, santral binası, 1000 kW gücünde iki francis türbin, 33 kV.luk 36 km uzunluğunda hava hattından oluşmuştur. Keşif bedeli 2.516.000 lira olarak hesaplanmıştır.<sup>1356</sup>

Tesis yıllık 10,5 milyon kWh elektrik üretme kapasitesindedir. 3.290.300 liraya mal olan santral hem Erzincan ovasının pompajla sulanması hem de Sümerbank İplik Fabrikası, o dönem yeni yapılmakta olan şeker fabrikası, Devlet Demiryolları cer atelyesi, Erzincan ve Pülümür'ün elektrik ihtiyacının karşılanması için yapılmıştır.<sup>1357</sup> Orta büyüklükte olan Girlevik Santrali<sup>1358</sup> 1956 yılında tamamlanarak faaliyete başlamıştır.<sup>1359</sup>

#### **2.4.2. DP Dönemi Sonrasına Kalan Barajlar**

##### **2.4.2.1. May Barajı**

Konya bölgesinde inşa edilmesi planlanan dört büyük barajdan birisi olarak May Barajı zikredilmiştir.<sup>1360</sup> Konya Ovası'nın sulanması için Altınapa ve May barajlarına dair etüt faaliyetine başlanılmıştır. May Barajı'nın ovanın sulanmasına büyük etkisini olacağı değerlendirilmiştir.<sup>1361</sup>

<sup>1350</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 915.

<sup>1351</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 922.

<sup>1352</sup> Zafer, 24 Ağustos 1955.

<sup>1353</sup> Zafer, 08 Eylül 1955.

<sup>1354</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 s. sayılı 1956 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 18.

<sup>1355</sup> Milliyet, 24 Mayıs 1952.

<sup>1356</sup> Türkiye I. İstisari Enerji Kongresi, 80.

<sup>1357</sup> Zafer, 24 Ağustos 1955.

<sup>1358</sup> Milliyet, 23 Temmuz 1955.

<sup>1359</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 s. sayılı 1956 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 18.

<sup>1360</sup> Cumhuriyet, 17 Şubat 1954.

<sup>1361</sup> Zafer, 31 Mayıs 1955.

May Barajı Konya'nın 59 km güneyinde May Deresi üzerinde inşa edilmesi öngörülen ufak çaplı bir barajdır. Barajın inşasıyla 4000 ha arazinin sulanması, taşkınlardan kaynaklı zararların önlenmesi ve kapalı havzada bataklık teşekkülünün engellenmesi amaçlanmıştır. Toprak dolgu tipindeki barajın bet yüksekliği 17,4 m, bent kitlesi hacmi 273.000 m<sup>3</sup>, hazne kapasitesi 42 milyon m<sup>3</sup>, hazne sahası 770 ha'dır.<sup>1362</sup> Keşif bedeli 7,8 milyon lira olarak tahmin edilmiştir.<sup>1363</sup>

Baraj gölü nedeniyle bir köyün sular altında kalması öngörülerek, köyün başka yere nakline ilişkin çalışma yapılmıştır. 15 Mayıs 1957 tarihinde ihale edilen<sup>1364</sup> barajın inşasına fiilen 1957 yılı Ekim ayında başlanan barajın 30 Kasım 1959 tarihinde bitirilmesi planlanmıştır.<sup>1365</sup>

İnşaatin son safhaya girdiği 03 Eylül 1959 tarihinde bildirilmiş olmasına rağmen,<sup>1366</sup> bu raporda halen inşaatı devam eden barajlar arasında gösterilmiştir.<sup>1367</sup> İnşaatin tamamlanması için 14 Aralık 1959 itibarıyla 29.275 m<sup>3</sup> kazı, 210.244 m<sup>3</sup> imla ve 4.618 m<sup>3</sup> beton işinin kaldığı bildirilmiştir.<sup>1368</sup> Kaldı ki 22 Mayıs 1960 tarihli bir haberde halen inşaatın ilerlediği belirtilmiştir.<sup>1369</sup> Baraj alanının karstik (boşluklu) bir alana denk gelmesi nedeniyle sulama için yeterli suyun toplanamadığı, baraj tamamlandıktan sonra yapılan incelemeler neticesinde ifade edilmiştir.<sup>1370</sup> Kaldı ki 16 milyon liraya mal olan Baraj'ın rezervuarında yağmurlu zamanlarda toplanan suların çok kısa bir süre içerisinde düdenler vasıtasıyla boşaldığına dair haber yapılmıştır. Habere göre o tarihte DSİ mühendisleri tarafından inceleme yapılarak düdenler kapatılmaya çalışılmaktadır.<sup>1371</sup> Ancak yapılan iyileştirme çalışmaları başarılı olmamıştır.<sup>1372</sup>

---

<sup>1362</sup> Süha Somer, "May Barajı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 32 (Kasım 1957), 76-77.

<sup>1363</sup> Başlangıçta 6000 ha arazinin sulanması ve göl hacminin 80 milyon m<sup>3</sup> olması tahmin edilmiştir. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 106, Gömlek: 668, Sıra: 2, s. 9; bu raporda 11,8 milyon lira olarak tahmin edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 s. sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 10; bu belgede 9.481.730 liraya ihale edildiği kaydedilmiştir. *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 15. s. 1.

<sup>1364</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 15. s. 1.

<sup>1365</sup> Evliyaoğlu, "Konya Sulama Şebekesi", 12 Ağustos 1958, 3.

<sup>1366</sup> *Zafer*, 03 Eylül 1959.

<sup>1367</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 s. sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 10.

<sup>1368</sup> *Zafer*, 14 Aralık 1959.

<sup>1369</sup> *Zafer*, 22 Mayıs 1960.

<sup>1370</sup> Bildirici, *Tarihi Kültürel ve Çevre Değerleri*, 36.

<sup>1371</sup> *Cumhuriyet*, 29 Haziran 1962.

<sup>1372</sup> Mustafa Kılıç, *Nergizlik Barajı (Adana) Kil Çekirdek Malzemesinin Jeoteknik İncelemesi*, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2011, 18.

#### 2.4.2.2. Altınapa Barajı

Konya Ovası'nın sulanması için Altınapa Barajı'na dair etüt faaliyetine başlanıldığı 1955 yılı ortalarında basına yansımıştır.<sup>1373</sup> Proje maliyeti 38.000.000 lira olarak tahmin edilen barajın 1958 yılında tamamlanması ve 10.000 ha araziye sulaması tahmin edilmişken, göl hacmi 100 milyon m<sup>3</sup> olarak öngörülmüştür.<sup>1374</sup> Enerji tesisi planlanmamıştır.<sup>1375</sup> 23 Ağustos 1955 tarihinde ihalesi yapılmıştır.<sup>1376</sup>

Altınapa Barajı, Konya'nın 30 km batısında inşa edilmiştir. Kaya ve toprak dolgu tipinde olan barajın bent yüksekliği 36 m, uzunluğu 134 m'dir. Bu çerçevede bir köyün istimlake tabi tutulmuş, inşaata 1957 yılı Eylül ayında başlanmıştır. Bu makaleye göre o dönem itibariyle 1960 yılında tamamlanması öngörülmüştür.<sup>1377</sup> Ancak bu raporda inşası devam edenler arasına alınmıştır.<sup>1378</sup> İnşaatın tamamlanarak hizmete girmesi 1967 yılını bulmuştur.<sup>1379</sup>

#### 2.4.2.3 Apa Barajı

Apa Barajı Konya'ya 67 km mesafede, Apa köyü yakınında Çarşamba Çayı üzerinde inşa edilmiştir. 18.845 hektarlık arazi sulaması planlanmıştır. Taş ve toprak dolgu tipindeki barajın bent yüksekliği 31 m, bent uzunluğu 776 m'dir.<sup>1380</sup> Enerji tesisi planlanmamıştır.<sup>1381</sup>

İnşaat 10 Ekim 1957 tarihinde 15.745.764 lira bedelle ihale edilmiş, 1960 yılında tamamlanması planlanmıştır.<sup>1382</sup> Göl sahası 1.260 ha olan baraj çalışmaları kapsamında Apa köyünün tamamen su altında kalması Saraycık köyünün ise kısmen su altında kalması öngörülmüş, istimlak faaliyetine bu şekilde yön verilmiştir. bu makalede barajın bitişi için 1961 yılına işaret edilmiştir.<sup>1383</sup>

Baraj inşaatının ikmali için 14 Aralık 1959 tarihi itibariyle 21.250 m<sup>3</sup> kazı, 860.000 m<sup>3</sup> imla, 1523 m<sup>3</sup> beton işine ilave olarak 64 m uzunluğunda tünel kalmıştır.<sup>1384</sup> 22 Mayıs 1960

<sup>1373</sup> *Zafer*, 31 Mayıs 1955.

<sup>1374</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 106, Gömlek: 668, Sıra: 2, s. 9; bu habere göre, baraj sayesinde 200 bin dekar arazinin sulaması, 60 bin dekar arazinin bataklık tan kurtarılması ve 20 bin dekar taşkından korunması öngörülmüştür. Göl hacmi 200 milyon m<sup>3</sup> olarak hesaplanmıştır. Barajın maliyeti 40 milyon lira olarak tahmin edilmiştir. *Zafer*, 24 Ağustos 1955.

<sup>1375</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 15. s. 2.

<sup>1376</sup> *Zafer*, 24 Ağustos 1955.

<sup>1377</sup> Evliyaoğlu, "Konya Sulama Şebekesi", 12 Ağustos 1958, 3.

<sup>1378</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 s. sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 10.

<sup>1379</sup> Bildirici, *Tarihi Kültürel ve Çevre Değerleri*, 36.

<sup>1380</sup> Evliyaoğlu, "Konya Sulama Şebekesi", 12 Ağustos 1958, 3.

<sup>1381</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 15. s. 2.

<sup>1382</sup> *Zafer*, 11 Ekim 1957.

<sup>1383</sup> Evliyaoğlu, "Konya Sulama Şebekesi", 12 Ağustos 1958, 3.

<sup>1384</sup> *Zafer*, 14 Aralık 1959.



tarıhli haberde baraj inşaatının ilerlediği bildirilmiştir.<sup>1385</sup> Baraj 1962 yılında tamamlanmıştır.<sup>1386</sup>

#### 2.4.2.4. Mamasın Barajı

Uluırmak sularını sulama amacıyla toplama dūřuncesi ilk olarak 1940 yılında gūndeme gelmiş, bu amaçla Mamasın Barajı'nın inřa edilmesi maksadıylaa dere űzerinde akım rasatlarına başlanmıştır. Barajın inşası maksadıylaa 1955 yılında etūt ve projeler hız verilmiştir.<sup>1387</sup> Gerçekten de sōz konusu çalışmaların çok ilerlediğine ilişkin haberler 06 Ekim 1956 tarihinde basına yansımıştır.<sup>1388</sup>

1958 yılında bitirilmesi planlanan barajın gōl hacminin 100 milyon m<sup>3</sup> olması, 36.000 ha arazinin sulanması űngōrōlmüřtūr. Bařlangıçta 2080 kW gūcūnde santral kurulması dūřūnōlmüřse de<sup>1389</sup> sonradan enerji tesisi planlanmamıřtır.<sup>1390</sup> Kaya dolgu tipinde olan barajın yūkseklilięi 39 m, bent uzunluęu 174 m, bent geniřlięi 7 m'dir.<sup>1391</sup>

Aksaray yakınlarından geçen Uluırmak űzerinde inřa edilmesi kararlaştırılan Mamasın Barajı<sup>1392</sup> 8.310.847 lira bedelle 15 Mayıs 1957'de Fom-Sim inşaat şirketine ihale edilmiştir.<sup>1393</sup>

Mamasın Barajı inşaat alanında 25 Mart 1958 tarihinde bir patlama olmuş, 6 kiři űlmüř, 11 kiři ağır yaralanmıştır. Haberın devamına gōre inşaat makinelerinin bōyōk bōlōmō hasar gōrmüř, baraj inşaat mōhendisi tutuklanmıştır.<sup>1394</sup> Baraj inşaatının tamamlanması için 14 Aralık 1959 itibariyle 263.480 m<sup>3</sup> kazı, 278 bin m<sup>3</sup> imla, 5989 m<sup>3</sup> beton iři kalmıştır.<sup>1395</sup> 22

<sup>1385</sup> Zafer, 22 Mayıs 1960.

<sup>1386</sup> Bildirici, *Tarihi Kōltōrel ve evre Değerleri*, 36.

<sup>1387</sup> Neşet Akmandor, "Mamasın Barajı", *Tōrkiye Mōhendislik Haberleri*, 32 (Kasım 1957), 67.

<sup>1388</sup> Zafer, 06 Ekim 1956.

<sup>1389</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 106, Gōmlek: 668, Sıra: 2, s. 9;

<sup>1390</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gōmlek: 472, Sıra: 15. s. 2; bu habere gōre sulanması planlanan arazi geniřlięi 100 bin dōnōmdūr. Gōl hacmi ise 115 milyon m<sup>3</sup>tūr. Zafer, 14 Aralık 1959; bu makaleye gōre ise baraj sadece sulama maksatlđ olacak ve 12.350 ha arazinin sulanması mōmkōn olacaktır. Akmandor, "Mamasın Barajı", 67.

<sup>1391</sup> Akmandor, "Mamasın Barajı", 72.

<sup>1392</sup> Zafer, 14 Aralık 1959.

<sup>1393</sup> Zafer, 16 Mayıs 1957; bu belgede 26.190.000 liraya mal olması tahmin edilmiştir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 106, Gōmlek: 668, Sıra: 2, s. 9; barajın maliyeti 10.500.000 lira, istimlak bedeli 10.600.000 lira olmak űzere sulama sistemi hariç toplam maliyet 21.100.000 liradır. Akmandor, "Mamasın Barajı", 75; bu belgede 30 Nisan 1957 tarihinde 8.310.847 lira bedelle ihale edildiği belirtilmektedir. BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gōmlek: 472, Sıra: 15. s. 1.

<sup>1394</sup> Ulus, 26 Mart 1958.

<sup>1395</sup> Zafer, 14 Aralık 1959.

Mayıs 1960 tarihi itibarıyla inşaatı devam eden<sup>1396</sup> Mamasın Barajı'nda 20 Eylül 1961'den itibaren su tutulmaya başlanmış ve 1964 yılında sulama şebekesi tamamlanmıştır.<sup>1397</sup>

#### 2.4.2.5. Almus Barajı

Almus Barajı'nın inşa fikri ilk defa 1937 yılında Kazova, Turhal ve Amasya'da taşkınları önlemek ve bu ovaları sulamak maksadıyla gündeme gelmiştir.<sup>1398</sup> Öte yandan bölge halkının bir talebi olarak basında kendisine yer bulmuştur. Tokat'ın tasvir edildiği bir makalede ekonomik anlamdaki sıkıntılardan söz edilmiş, buna çözüm olarak Almus bölgesinde inşa edilecek bir baraj ve elektrik santraline işaret edilmiştir.<sup>1399</sup>

Ucuz ve bol enerji çalışmaları kapsamında kurulması planlanan barajlar arasında 1953 yılı başlarında basında Almus Barajı da zikredilmiştir.<sup>1400</sup> 1956 yılı sonlarında ise Almus Barajı'nın dahil olduğu barajların ihalelerin yakında yapılacağı bildirilmiştir.<sup>1401</sup>

Wilhelm Wahman firmasına<sup>1402</sup> 38.414.798 lira bedel ile 01 Temmuz 1957 tarihinde ihale edilen barajın iş programına göre ikmal tarihi 15 Ekim 1960 olarak belirlenmiştir.<sup>1403</sup> Ancak onaylanmak üzere Maliye Vekaletine gönderilen mukavele tasarısının avans ve döviz maddelerinde bazı değişiklikler yapılmak şartıyla onay verileceğinin bildirilmesi üzerine, müteahhit teklif ettiği fiyatlarla işi yapamayacağını bildirmiştir. Bunun üzerine çeşitli görüşmeler yapılmış, bu arada Hükümetçe alınan 04 Ağustos 1958 kararlarından ötürü müteahhide tahsis edilmesi planlanan döviz karşılığı ödenecek Türk lirası meblağı artmış, sonuçta bu ihaleden vazgeçilmiştir. Baraj tekrardan 30 Nisan 1959 tarihinde Arı İnşaat Ticaret Anonim Şirketine 83.409.455 lira bedelle ihale edilmiş ve 23 Temmuz 1959'da fiilen inşaaata başlanmıştır.<sup>1404</sup>

Almus Barajı'nın Almus kazasının 3,5 km kuzeydoğusunda inşası kararlaştırılmıştır. Barajın yapılmasıyla 13.400 ha arazinin sulanması, 427 milyon kWh enerji üretilmesi planlanmıştır.<sup>1405</sup> Toprak ve kaya dolgudan oluşan karışık gövdeli bir baraj olarak projelendirilmiştir. 9.000 kW gücünde üç türbinden oluşan bir hidroelektrik santrali planlanmıştır. Barajı ana ulaşım şebekesine bağlayacak 18,5 km'lik bir irtibat yoluna ihtiyaç

<sup>1396</sup> Zafer, 22 Mayıs 1960.

<sup>1397</sup> Yaşar Can, *Mamasın Barajı'nın Aksaray Ovası Ziraat Hayatına Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1996, 40.

<sup>1398</sup> Neşet Akmandor, "Almus Barajı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 32 (Kasım 1957), 78.

<sup>1399</sup> Boğdaş, Necati. "Tokat'ın ve Tokatlı'nın Hükümetten Bir Dileği Var", *Zafer*, 1 Aralık 1950, 5.

<sup>1400</sup> *Zafer*, 12 Ocak 1953; *Zafer*, 26 Şubat 1953.

<sup>1401</sup> *Zafer*, 09 Aralık 1956.

<sup>1402</sup> *Zafer*, 07 Temmuz 1957; *Milliyet*, 07 Temmuz 1957.

<sup>1403</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 15. s. 1.

<sup>1404</sup> Tokat Mebusu Faruk Ayanoğlu'nun sorusu üzerine Nafia Vekili Tevfik İleri'nin verdiği cevapta ifade edilen hususlardır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 15.04.1960, Devre: 11, C. 13, İnikat: 57, s. 180-181.

<sup>1405</sup> Akmandor, "Almus Barajı", 78.

olduğu tespit edilmiştir. Üç maksatlı bir proje olan Almus Barajı'nın maksimum depolama hacmi 950 milyon metreküp,<sup>1406</sup> yüksekliği ise 80 metre olarak öngörülmüştür.<sup>1407</sup>

Almus Barajı'nın inşası bölge halkınca sevinçle karşılanmış, Sivas'a elektrik temin edilecek olması hasebiyle Sivas ve Koyulhisar belediye başkanları Cumhurbaşkanı Bayar'a teşekkür telgrafi çekmişlerdir.<sup>1408</sup> Barajın inşasına dair "*Almus Barajı İnşaatı Sür'atle İlerliyor*" başlığı altında verilen bir haberde barajın 1963 yılında hizmete gireceği belirtilmiştir.<sup>1409</sup> Buna karşın Almus Barajı ancak 05 Ekim 1966 tarihinde hizmete açılmıştır.<sup>1410</sup>

#### 2.4.2.6. Kesikköprü Barajı

Kızılırmak üzerinde ve Hirfanlı Barajı'nın takriben 25 km aşağısında inşası kararlaştırılan Kesikköprü Barajı'nın inşaatına başlangıçta Etibank tarafından teşebbüs edilmiş, ancak baraj ve hidroelektrik santrallerinin artık DSİ tarafından planlanması ve inşa ettirilmesi yolunda alınan bir karar neticesinde DSİ'ye devredilmiştir.<sup>1411</sup> 23 Ağustos 1959 tarihinde projenin ihale edileceği haberleri basına yansımışken,<sup>1412</sup> 25 Eylül 1959'da inşaatı yakında başlanacağı bildirilmiştir.<sup>1413</sup> Temel atma töreni Cumhurbaşkanı Celal Bayar, Meclis Başkanı Refik Koraltan, Başbakan Adnan Menderes, Bakanlar ve birçok Milletvekilinin katılımıyla 09 Ocak 1960 tarihinde gerçekleştirilmiştir.<sup>1414</sup>

Kesikköprü Barajı'nın bent yüksekliği 51 m, bent uzunluğu 265 m, baraj üst genişliği 10 m, bent kütesinin hacmi 512.000 m<sup>3</sup>, enerji tüneli uzunluğu 320 m, hazne hacmi 110.000.000 m<sup>3</sup>tür. Her biri 38.000 kW gücünde 2 turbo jeneratör planlanmıştır.<sup>1415</sup> 28 Mayıs 1967 tarihinde hizmete girmiştir.<sup>1416</sup>

---

<sup>1406</sup> *Almus Barajı Avan Proje Raporu*, Cilt I, Ankara: Nafia Vekâleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Etüd ve Plan Dairesi Reisliği, 1958, 73.

<sup>1407</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 15. s. 1.

<sup>1408</sup> *Zafer*, 04 Kasım 1959.

<sup>1409</sup> *Zafer*, 24 Mayıs 1960.

<sup>1410</sup> *Milliyet*, 06 Ekim 1966; *Cumhuriyet*, 06 Ekim 1966.

<sup>1411</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 49 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/262), s. 13.

<sup>1412</sup> *Zafer*, 23 Ağustos 1959.

<sup>1413</sup> *Zafer*, 25 Eylül 1959.

<sup>1414</sup> *Zafer*, 10 Ocak 1960.

<sup>1415</sup> "Kesikköprü Barajı ve Hidroelektrik Santrali Tesisleri", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 59 (Şubat 1960), 3.

<sup>1416</sup> "Kesikköprü Barajı ve Hidroelektrik Santrali Törenle Türk Milletinin Hizmetine Girdi", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 147 (Haziran 1967), 1.

### 2.4.3. Etüt ve Planlamalar

#### 2.4.3.1. Keban Barajı

İnşası devam edilen baraj ve hidroelektrik santrallerinin yanı sıra inşa edilmesi planlanan başka barajlara dair hazırlıklar da yürütülmüştür. 20 yılı aşkın bir süre etüt edilen Keban Barajı en önemlilerinden birisidir. Keban Barajı'nın hazırlıkları 1936 yılında Keban mevkiine su ölçmek için cihaz konulması ile başlamıştır.<sup>1417</sup> Henüz 1954 yılı sonlarında yayımlanan bir makalede Keban projesi tartışılmış ve iki mahzurdan söz edilmiştir. Bunlardan birincisi, çok büyük olan teşebbüsün çok para isteyişi, ikincisi mevkiin o dönem itibariyle gelişmiş sanayi bölgelerine uzak oluşu nedeniyle üretilen enerjinin tüketilemeyeceğine dair endişedir. Bahsedilen mahzurların yersiz olduğunu sonucuna varılan makale her açıdan menfaat barındıran bu projenin etüdünün bir an evvel tamamlanmasının yerinde bir hareket olacağı vurgulanarak bitirilmiştir.<sup>1418</sup>

Keban Barajı'na dair mukavelenin imzalandığı 20 Temmuz 1957 tarihinde bildirilmiştir.<sup>1419</sup> Projeye verilen önem, sağlanacak faydaların izah edildiği makalenin yayımlanması ile kendisini göstermiştir.<sup>1420</sup> Sonrasında 02 Ocak 1958 tarihi itibariyle Keban Barajı'na ait proje ikmal edilerek işin ihale safhasına getirilmiştir.<sup>1421</sup> Yaşananlara rağmen bir gelişme olmayan projeye dair Başvekil Menderes, 11 Mart 1960'ta iş adamlarıyla gerçekleştirdiği toplantıda projenin o günün en önemli işlerinden birisi olduğunu açıklamıştır.<sup>1422</sup> Nitekim daha sonra 19 Aralık 1960 tarihinde Almanya'nın Keban Barajı için kredi vereceğine dair haber yapılmış,<sup>1423</sup> ancak bahsedilen gelişmelere rağmen Keban Barajı inşaatına bir türlü başlanamamıştır. Demirel'e göre bu süreç: “*lazım mı, değil mi, lazımsa ne zaman lazım?*” münakaşası ile geçmiştir.<sup>1424</sup> Hakikaten projenin yapılması için Fırat amenajman projesinin gerekliliği, elde edilecek enerjinin kullanım alanları ve tahsis edilecek

<sup>1417</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 178-179.

<sup>1418</sup> M. Şevki Yazman, “Enerji Davamızda Yeni Merhale Keban Barajı”, *Zafer*, 22 Kasım 1954, 2.

<sup>1419</sup> *Zafer*, 20 Temmuz 1957; *Milliyet*, 20 Temmuz 1957.

<sup>1420</sup> Hasan Halet Işıkpınar, “Keban Barajı'nın Vadettiği Refah”, *Zafer*, 01 Ağustos 1957, 2.

<sup>1421</sup> *Milliyet*, 02 Ocak 1958.

<sup>1422</sup> *Milliyet*, 11 Mart 1960; Keban projesinin gerçekleşmesi muhalefet tarafından da istenmiştir. Nitekim CHP Milletvekili Nuri Ocakçıoğlu barajın yapılması halinde Pütürge, Arguvan, Darende, Doğanşehir ve Arapkir, Hekimhan sulama işlerinin ikmal edilmesini talep etmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 923.

<sup>1423</sup> *Milliyet*, 19 Aralık 1960.

<sup>1424</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 179; Keban projesini değerlendiren Noyan -Demirel'i teyit ederek- bilhassa 1955-1965 yılları arasında projenin inceden inceye elenmek suretiyle hayata geçirilmesine karar verildiğini belirtmiştir. Kemal Noyan, “Keban Barajı ve Hidroelektrik Santrali”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 122 (Mayıs 1965), 4.

ödeneğin uygunluğu gibi meselelerin 1962 yılı itibariyle halen tartışıldığı tespit edilmiştir.<sup>1425</sup> Keban Barajı'nın temeli 12 Haziran 1966'da atılabilmiştir.<sup>1426</sup>

#### 2.4.3.2. Diğer Baraj ve Hidroelektrik Santralleri

O dönemde hazırlıkları süren diğer barajlardan da kısaca bahsedilmelidir. Bu kapsamda yeraltı suyu faaliyetleriyle meşgul olan teşkilât tarafından 1959 yılında temel sondajları yapılan<sup>1427</sup> Seyitler Barajı (Afyon), Selevir Barajı (Afyon), İbrala Barajı (Konya), Sarımsaklı Barajı (Kayseri) ve Ereğli İddihar Tesislerinin (Konya) ihale aşamasına getirilmiştir.<sup>1428</sup> Bu raporun devamında Seyitler ve Selevir barajlarının ihalelerinin 1959 malî yılı bitmeden yapılacağı bildirilmiştir.<sup>1429</sup>

Nitekim Nafia Vekili Tevfik İleri'nin 13 Mart 1960 tarihinde yaptığı açıklamada Seyitler Barajı'nın 12 milyon liraya ihale edildiği bildirilmiştir.<sup>1430</sup> Akarçay havzasının kalkındırılması maksadıyla projelendirilen Seyitler Barajı'nın mevki Afyon'un 22 km batısında Seyitler deresi üzerinde tesis edilecek şekilde belirlenmiştir.<sup>1431</sup> Buna karşın Sarımsaklı Barajı'nın temeli 22 Aralık 1962 tarihinde atılmışken,<sup>1432</sup> diğer tesislere ilişkin DP döneminde herhangi bir faaliyete rastlanılmamıştır.

#### 2.4.4 Yardım Yapılan Baraj ve Hidroelektrik Santralleri

Diğer kurumlar tarafından inşa edildiği halde Bayındırlık Bakanlığınca çeşitli gerekçelerle yardımda bulunulan baraj ve hidroelektrik santralleri de olmuştur.

##### 2.4.4.1. Sarıyar Barajı ve Hidroelektrik Santrali

Sarıyar Barajı ve Hidroelektrik Tesislerinin finansmanı için 1950 yılında Marshall idaresi ile anlaşma sağlanmış ve bu işi tahakkuk ettirme görevi Etibank'a verilmiştir. 1951 yılında iltisak ve servis yolu ile derivasyon tünelinin inşasına başlanmıştır. 1952 yılında baraj ve santralin, 1953 yılında enerji nakil hatlarının, 1954 yılında tali trafo istasyonlarının

<sup>1425</sup> Muhittin Kulin, "Keban Barajı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 84 (Mart 1962), 5.

<sup>1426</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 183.

<sup>1427</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 17.

<sup>1428</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 s. sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 11; keza bu raporda da programda yer verilen barajlar arasında gösterilmişlerdir. TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 23.

<sup>1429</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 27; 1960 yılı bütçe görüşmelerinde Demokrat Parti Meclis Grubu adına konuşan Himmet Ölçmen de yeni programdaki barajlar olarak bu barajları zikretmiştir. TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 681.

<sup>1430</sup> *Milliyet*, 13 Mart 1960; Baraj DSİ tarafından Elginler İnşaat Ltd. Şirketine ihale edilmiştir. "Ankara Notları", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 61 (Nisan 1960), 2.

<sup>1431</sup> *Zafer*, 05 Mart 1960.

<sup>1432</sup> *Milliyet*, 23 Aralık 1962.

ihaleleri yapılmıştır. 1954 yılı ortalarında ilk beton dökülen barajda 1956 yılı Nisan ayı sonunda su tutulmaya başlanmıştır. 1956 Ekim ayında tecrübe işletmesine açılan santral 02 Aralık 1956 tarihinde hizmete açılmıştır.<sup>1433</sup>

Barajın iç finansmanı kapsamında 23 Nisan 1950 tarihinde imzalanan bir protokolle iç finansmanın 32.000.000 lirasının İETT İdaresi, 6.500.000 lirasının Ankara EGO Müessesesi, 3.800.000 lirasının İller Bankası, 1.500.000 lirasının Etibank ve son olarak 12.000.000 lirasının ise Bayındırlık Bakanlığı tarafından karşılanması karara bağlanmıştır.<sup>1434</sup>

Sarıyar Barajı sayesinde Sakarya Nehri'nin akımının düzenlenmesi, Pamukova ve Adapazarı ovasında yaptığı taşkınlıklar kontrol altına alınması öngörülmüştür. Ayrıca Pamukova'da 13.000 hektar arazinin sulanması planlanmıştır. Bu sebepten dolayı çok maksatlı bir tesis karakterini haiz olan Sarıyar projesi inşa masraflarından bir kısmının taşkın kontrolü ve sulama hissesi olarak Bayındırlık Bakanlığınca karşılanması uygun görülmüş ve Sarıyar Barajı'nın temin ettiği ölçüde taşkın kontrolü sağlayacak diğer bir tip barajın tesis bedeli esas alınarak yapılan mukayesede bu hisse 12.000.000 lira olarak takdir edilmiştir.<sup>1435</sup> Söz konusu tutarın 1951-1954 yıllarında umumi bütçeden Bayındırlık Bakanlığına tahsis edilecek ödeneklerden yapılacak yardımlar ile projeye aktarılması kararlaştırılmıştır.<sup>1436</sup> Söz konusu yardım Bayındırlık Bakanlığı bütçelerinin “*Sarıyar Barajı İnşası İçin Etibank'a Yardım*” faslında gösterilmek suretiyle 1951 ile 1953 yıllarında 3 milyon lira olarak tahsis edilmiştir.<sup>1437</sup> Ancak geri kalan 3.000.000 lira 1954 bütçesinde tahsis edilmemiştir. Nitekim DP Milletvekili Ali Ferruh Yücel meseleyi 1955 yılı bütçe görüşmelerinde gündeme getirerek, protokol kapsamında verilmesi gereken 12 milyon liranın 9 milyon lirasının Nafia Vekaletince tahsis edildiği halde, kalan 3 milyon liranın verilmediğini ifade etmiştir. Üstelik Nafia Vekaleti yeni baraj inşalarına da başlamıştır.<sup>1438</sup> Bu hususta Bayındırlık Bakanlığı ile DSİ bütçelerinde yapılan araştırma neticesinde, kalan 3 milyon liraya ilişkin bir tahsisat tespit edilemediği gibi konuya dair herhangi bir açıklamaya da rastlanmamıştır.

---

<sup>1433</sup> Remzi Buldam, “Sarıyar Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 32 (Kasım 1957), 13-14; 1935 yılında Eİİ kurulduğunda, incelemesi bu idareye ait olan hidroelektrik santrallerinin yapımı ile Etibank görevlendirilmiştir. Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi*, 295.

<sup>1434</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 265; Celal Uzel, “Sarıyer Santrali ve Barajı”, *Ulus*, 22 Temmuz 1950, 2.

<sup>1435</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 266.

<sup>1436</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 03.07.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 16, s. 338.

<sup>1437</sup> 5751 sayılı 1951 Yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 546; 5908 sayılı 1952 Yılı Bütçe Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 515; 6076 sayılı 1953 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 509.

<sup>1438</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 668-669.

#### 2.4.4.2. Tortum Hidroelektrik Santrali

İller Bankası tarafından inşa edilen Tortum Hidroelektrik santrali,<sup>1439</sup> Tortum şelâlesinden bol ve ucuz elektrik enerjisi istihsal ederek bunu Erzurum ve civarındaki tüketicilerin istifadesine sunmak amacıyla Elektrik İşleri Etüt İdaresi tarafından projesi hazırlanmıştır. Kurulu gücü 10.000 kilovat olan santralin keşif bedeli 10.363.431 lira olarak tespit edilmiştir.<sup>1440</sup> Bu tesis için sarf şekli Bakanlar Kurulunca tespit edilmek suretiyle Bayındırlık Bakanlığının 1951 yılı bütçesinde 2.000.000 lira tahsis edilmiştir.<sup>1441</sup>

#### 2.4.4.3. Değirmendere Hidroelektrik Santrali

İller Bankası finansmanı ile 1953 yılı içinde yapımına başlanması kararlaştırılan Değirmendere Hidroelektrik Santrali'nin<sup>1442</sup> Karadeniz'e dökülen Değirmendere üzerinde Trabzon'a 15 km mesafede Emiroğlu köyü yakınlarında inşa edilmesi planlanmıştır.<sup>1443</sup> Bu tesis için Bayındırlık Bakanlığının 1953 yılı bütçesinde "*Değirmendere İnşaatına Yardım*" faslında sarf şekli İcra Vekilleri Heyetince kararlaştırılmak üzere 1.000.000 lira tahsis edilmiştir.<sup>1444</sup> Konu DP Milletvekili Mahmut Goloğlu tarafından 20 Ocak 1954 tarihli yazılı bir soru ile DP Meclis Grubunun gündemine getirilmiştir. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu tarafından verilen cevap üzerine Goloğlu, geçen yıl bütçeye konulmuş olan 1 milyon liranın bir kararname ile İller Bankasına devrini 1 yıl sürmesini eleştirmiştir.<sup>1445</sup>

#### 2.4.4.4. İkizdere Hidroelektrik Santrali

İkizdere Hidroelektrik santrali İller Bankası tarafından inşa edilmiştir.<sup>1446</sup> Bayındırlık Bakanlığı bütçelerinin "*İkizdere Hidro-Elektrik Santrali İnşaatı İçin*" faslında, 1955'te 1.000.000 lira,<sup>1447</sup> 1956'da 2.000.000 lira,<sup>1448</sup> 1957'de 3.000.000 lira,<sup>1449</sup> 1958'de 3.000.000 lira,<sup>1450</sup> 1959'da 3.900.000 lira<sup>1451</sup> ve 1960'ta 2.000.000 lira tahsis edilmiştir.<sup>1452</sup>

<sup>1439</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 109, Gömlek: 689, Sıra: 7, s. 1; BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 109, Gömlek: 689, Sıra: 13, s. 1-6; TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 907.

<sup>1440</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 266.

<sup>1441</sup> 5751 sayılı 1951 Yılı Bütçe Kanunu. Kanunlar Dergisi, C. 33, s. 546.

<sup>1442</sup> Zafer, 26 Şubat 1953.

<sup>1443</sup> Milliyet, 04 Nisan 1953.

<sup>1444</sup> 6076 sayılı 1953 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu. Kanunlar Dergisi, C. 35, s. 509; Santralin keşif bedeli o dönem itibarıyla 5 milyon lira olarak hesaplanmıştır. Zafer, 12 Ocak 1953.

<sup>1445</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 02 Şubat 1954, MF:1253, Toplantı:119, s. 3-6.

<sup>1446</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 109, Gömlek: 689, Sıra: 7, s. 1; BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 691, Sıra: 6, s. 19-20; BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 690, Sıra: 1, s. 4-5.

<sup>1447</sup> 6507 sayılı 1955 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu. Kanunlar Dergisi, C. 37, s. 485.

<sup>1448</sup> 6695 sayılı 1956 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu. Kanunlar Dergisi, C. 38, s. 533.

<sup>1449</sup> 6937 sayılı 1957 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu. Kanunlar Dergisi, C. 39, s. 512.

<sup>1450</sup> 7105 sayılı 1958 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu. Kanunlar Dergisi, C. 40, s. 377.

<sup>1451</sup> 7249 sayılı 1959 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu. Kanunlar Dergisi, C. 41, s. 399.

<sup>1452</sup> 7466 sayılı 1960 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu. Kanunlar Dergisi, C. 42, s. 485.

İkizdere Hidroelektrik Santrali'nin Nafia Vekaleti tarafından ele alınması hususu Meclis Bütçe Encümeni'nde ve TBMM bütçe görüşmelerinde dile getirilmiştir. Bu maksatla 1957 yılı bütçe görüşmelerinde Bütçe Encümeni adına görüş bildiren DP Milletvekili Sebati Ataman'a<sup>1453</sup> göre İkizdere'de inşa edilen santral, İller Bankasınca inşa edilmenin ötesinde bir yapıya sahiptir. Sözü edilen bölge santrali hüviyetinden dolayı Bütçe Encümeninde bu işin artık Nafia Vekâleti tarafından ele alınması temennisi izhar edilmiş ve tasvip olunmuştur. Hatta bu önerinin aksine herhangi bir kanaat de ortaya atılmamıştır. Bütçe encümen raporunda yazılı olarak ifade edilmesine rağmen Ataman tarafından mesele bir kez de sözlü olarak ifade edilmiştir.<sup>1454</sup> Ancak bu temenni sonuçsuz kalmış İkizdere Santralinin inşasına İller Bankasınca devam edilerek Nafia Vekaletince yardıma devam edilmiştir.

#### 2.4.5. Diğer Kurum Çalışmaları

Önceki bölümlerde ifade edildiği üzere İller Bankası ve Etibank tarafından inşa ettirilen baraj ve hidroelektrik santralleri de olmuştur. Bu çerçevede daha çok küçük çaplı olmakla birlikte İller Bankası tarafından 1950-1959 yılları arasında toplam 56 adet hidroelektrik tesisi bitirilerek, işletmeye açılmıştır.<sup>1455</sup> 1959 yılı itibarıyla 52 adet hidroelektrik santralının inşasına devam edildiği raporlanmıştır.<sup>1456</sup> Öte yandan Sarıyar Hidroelektrik Santrali<sup>1457</sup> ile Hazar Hidroelektrik Santrali Etibank tarafından inşa edilen tesislerdir.<sup>1458</sup>

Burada bir tespitin belirtilmesinde fayda vardır. Her ne kadar Nafia Vekaleti tarafından ve onun bütçesinden inşa edilmemiş olsa da Nafia Vekaletinin Bütçe görüşmelerinde İller Bankası ve Etibank tarafından ele alınan hidroelektrik santralleri de gündeme getirilerek bütçe tasarısının desteklenmesinde bir veri olarak kullanılmıştır. 1957 yılı bütçe görüşmelerinde

<sup>1453</sup> Sebati Ataman (Ahmet Sebati Ataman), 1907 Yunanistan/Yanya'da doğmuştur. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi ve Viyana Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kriminoloji Enstitüsünü bitirmiştir. Emniyet İşleri Genel Müdürlüğü Polis Müfettiş Muavini, Gaziantep Emniyet Müdürü, Sandıklı Kaymakamı, Ankara Polis Enstitüsü Müdür Yardımcısı, İktisat Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü Şube Müdürü, Ekonomi Bakanlığı Yayın Müdürü, Emniyet Genel Müdür Yardımcısı, İstanbul Emniyet Müdürü, İçişleri Bakanlığı Tetkik Heyeti Müşaviri, Nüfus İşleri Genel Müdürü, İçişleri Bakanlığı Tetkik Kurulu Başkanı, Muğla, Tekirdağ Valisi, IX. Dönem (07.07.1950'de Milletvekilliği reddedilmiştir), X. ve XI. Dönem Zonguldak Milletvekili, 23. Hükümet Sanayi ve Koordinasyon Bakanı olarak görev yapmıştır. 19.12.1992'de hayatını kaybetmiştir. *TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980*, 760.

<sup>1454</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 929.

<sup>1455</sup> Belgede 31 Ağustos 1959 tarihi esas alınmıştır. *BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 691, Sıra: 6, s. 8-9.*

<sup>1456</sup> *BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 691, Sıra: 6, s. 19-20*; meseleye ilişkin ara ara çalışmalar yapılmıştır. 17 Temmuz 1956 tarihi itibarıyla devam edilen hidroelektrik santrali sayısı 56 olarak belirtilmiştir. *BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 109, Gömlek: 689, Sıra: 13, s. 9-10*; 02 Ocak 1957'de bu sayı 61'e ulaşmışken, yaklaşık maliyet 120.331.927 lira olarak kaydedilmiştir. *BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 690, Sıra: 1, s. 1*; bu belgelerde gelişim böyle ifade edildiği halde, yapılan hizmetlerin sergilenmesi ve halka anlatılması anlamında çıkarılan bir broşürde 1950-1954 döneminde su kuvveti ile işleyen 85 santral yapıldığı ifade edilmiştir. *Bayındırlık Yurt Hizmetinde*, 3; dönemin birçok belge ve raporunda farklı sayılarla karşılaşılmıştır. Bu nedenle dönemin sonuna yakın belgelerde yer alan veriler eleştiri sürecine tabi tutulmak suretiyle, öncekilerle çalışmadığı durumlarda kullanılmıştır.

<sup>1457</sup> *BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 695, Sıra: 12, s. 2.*

<sup>1458</sup> *BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 110, Gömlek: 694, Sıra: 8.*



Demokrat Parti Meclis grubu adına konuşan Himmet Ölçmen'in İller Bankası delaletiyle yapılan diğer küçük santralleri sayması bahsedilen yaklaşıma örnek gösterilebilir.<sup>1459</sup>

#### 2.4.6. Barajlar Nezdinde Bayındırlık Politikalarına İlişkin Değerlendirmeler

DP iktidarı döneminde ele alınan barajlar incelenirken, her bir baraj konusunda gündemi meşgul eden hadiseler, eleştiriler, polemikler vs. bizzat yerinde verilmek suretiyle konu bütünlüğünün sağlanması amaçlanmıştır. Ancak DP döneminde barajlara dair genel haber ve değerlendirmelerin bulunduğu da ifade edilmelidir. Keza DP'nin barajlar hususunda takip ettiği politikaların ve hatta daha da geniş olarak birçoğu bayındırlık alanına giren yatırımlara ilişkin politikaların bir kül halinde işlenerek iktidarın övüldüğü veya tam aksine eleştirildiğine sıklıkla rastlanmıştır. Dolayısıyla barajlar bahsini bitirirken büyük çoğunluğu olmasa bile - tespit edilen her eleştirinin teze dahil edilmesi hacmen imkân dışında olduğundan- en azından genel havayı yansıttığı değerlendirilen misallere değinilmesinin faydalı olacağı düşünülmüştür.

Bu çerçevede bilhassa 1954 yılından itibaren “8 Hidroelektrik Santrali İhale Edilecek”,<sup>1460</sup> “12 Enerji Santraline Ait Proje Hazırlanıyor”,<sup>1461</sup> “Enerji Davası Kül Halinde Ele Alındı”,<sup>1462</sup> “Barajların Süratle İnşası Kararlaştı”,<sup>1463</sup> “Enerji İstihsalı İçin Verimli Çalışmalar”,<sup>1464</sup> “Enerji Davası Kül Halinde Ele Alındı”,<sup>1465</sup> “Büyük Santrallerin İnşaları Hızla İlerliyor”,<sup>1466</sup> “16 Baraj Kuruluyor”,<sup>1467</sup> “14 Baraj İnşa Ediliyor”,<sup>1468</sup> “6 Baraj Daha İnşa Ediliyor”<sup>1469</sup> başlıklarında baraj projelerine dair bilgi verilen birçok haber gazete sayfalarına taşınmıştır. Bu haberlerin yanı sıra başta Başbakan Adnan Menderes olmak üzere, Bayındırlık Bakanları ve DP ileri gelenlerinin çeşitli vesilelerle -büyük bölümü temel atma, inşaat safhaları, açılış vs. gibi faaliyetler kapsamında toplanan halk kitlelerine olmak üzere- yaptıkları konuşmalarda kalkınma mevzuu çerçevesinde barajlara değindikleri de saptanmıştır.

Nitekim Samet Ağaoğlu on yıl boyunca baraj, liman, yol ve fabrika temel atma ve açılış günlerini: “Adnan beyin çocuk sevinci ile kucakladığı ayrı bayramlardı.” diye tasvir

<sup>1459</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 907.

<sup>1460</sup> Zafer, 30 Haziran 1954.

<sup>1461</sup> Zafer, 7 Temmuz 1954.

<sup>1462</sup> Zafer, 11 Temmuz 1954.

<sup>1463</sup> Zafer, 15 Ağustos 1954.

<sup>1464</sup> Zafer, 11 Ekim 1954.

<sup>1465</sup> Zafer, 8 Kasım 1954.

<sup>1466</sup> Zafer, 27 Haziran 1955.

<sup>1467</sup> Milliyet, 06 Ekim 1956.

<sup>1468</sup> Milliyet, 21 Ekim 1956.

<sup>1469</sup> Milliyet, 09 Aralık 1956.

etmiştir.<sup>1470</sup> Menderes, bilhassa 1957 seçimlerinin ardından: “*Kaybettiklerimizi eserlerimizle tekrar kazanacağız.*” sloganı ile siyasi hayatında halkla en çok haşır neşir olduğu dönemi açmıştır. Ağaoğlu’na göre DP ve Menderes, halkça sevilse bile, “*hızlı bir kalkınma temposunun getirdiği çeşitli muvazenesizlik yüzünden*” iktidar kuvvetinin bazı parçaları kaymaya başlamıştır.<sup>1471</sup> Bu mesele 4. Adnan Menderes Hükümeti’nin programı vesilesiyle TBMM’de konuşan İnönü tarafından da gündeme getirilmiştir. Yatırımların takat ve imkân dışında olması, yani diğer bir deyişle plansızlığı eleştirilmiştir.<sup>1472</sup> Karpata, bu süreci DP’nin dikkatleri siyasi süreçten uzaklaştırarak halkın desteğini sağlamak için kimi zaman yapay araçlar da kullanılmak suretiyle “*İktisadi Kalkınma*” politikasının propagandasını yapmaya girişmesi olarak nitelemiştir. Bir bakıma DP her ne pahasına olursa olsun ortaya koyduğu “*İktisadi Kalkınma*” politikasını devam ettirmeye mecburdur. Çünkü sağlanan halk desteği ekonomik alandaki bu başarılarla dayanmaktadır. Karpata göre DP ileri gelenleri kayıtsız şartsız halk desteğini istemeye devam etmişlerdir. Ancak bu sefer 1950 öncesinde dile getirilen demokrasinin kurulması için değil, iktisadi politikaların yürütülebilmesi için halk desteğini talep etmeye başlamışlardır.<sup>1473</sup>

Ne var ki DP iktidarının bu politikası eleştirilmiştir. Bir makalede DP’yi sevenlerin, limanlar, barajlar, yollar yapıldığına vurgu yaparak memleketin şantiye halinde olduğunu belirttikleri açıklanmıştır. Oysa bunlar normal bir devlette doğal olarak Bayındırlık Bakanlığı ile belediyelerin görev sahasına giren konulardır. Amma velakin hükümetin yegâne işi bu değildir. Bir hükümetin işi ülkeyi sadece sayılan maddi alanda kaldırmak değil bilakis manevi sahada gelişmiş ülkeler seviyesine getirmektir. Yoksa yapılan bu tesislerden en iyi şekilde faylanacak bilinçte vatandaşa sahip olunmazsa yapılanların bir anlamı kalmamış sayılmalıdır. Buna karşın manevi olarak kalkınmış toplumlar maddi kalkınmayı çok kısa bir sürede başarmışlardır. Tüm bu sayılanlara rağmen DP iktidarı eğitim namına bir şey yapmamış halkı kendi haline bırakmış, paraları taşta toprağa dökmüştür. Üstelik maddi kalkınma uğruna meydana gelen ekonomik buhran, hayat pahalılığı ve mal yokluğu halkı ahlaksızlığa sevk etmiş manevi bir çöküş ortaya çıkmıştır.<sup>1474</sup> Keza bu makalede de hürriyetsiz kalkınmanın manasız olduğu anlatılmıştır.<sup>1475</sup>

Hamdi Başar, konuya farklı bir bakış açısıyla yaklaşarak, iktidarın elinden “*muazzam bir kuvvet ve bir baskı vasıtası olan iktisadi iktidar*”ın alınması ve bunun sınırlandırılması

<sup>1470</sup> Ağaoğlu, *Arkadaşım Menderes*, 36.

<sup>1471</sup> Ağaoğlu, *Arkadaşım Menderes*, 132-134.

<sup>1472</sup> İnönü, *İsmet İnönü’nün TBMM’deki Konuşmaları*, 166.

<sup>1473</sup> Kemal H. Karpata, *Türk Demokrasi Tarihi*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2. Baskı, 2012, 499-500.

<sup>1474</sup> Salâhattin Hakkı Esatoğlu, “Maddi Kalkınma-Manevi Yıkım”, *Ulus*, 16 Temmuz 1958. 2-4.

<sup>1475</sup> S. Kırşehirlioğlu, “Hürriyetsiz Kalkınma!”, *Ulus*, 20 Temmuz 1957, 2.

gerektiğini savunmuştur. Zira “*asıl diktatörlük bunun sonucunda sahada*” yapılmaktadır. Ona göre dönemin Sovyet Rusya’sında bile başvekil emretti diye yüz milyonluk bir baraj yapılmaz. Sonuç olarak “*İktisadi sahadaki korkunç diktatörlük yıkılmadıkça ve iktisadi hürriyet ve demokrasi teessüs etmedikçe, siyasi sahada hukukî teminat sistemiyle... hürriyete ulaşmak... katiyen mümkün değildir.*”<sup>1476</sup> Kaldık ki bu konu, Yassıada yargılamalarında önemli argümanlardan birisi olarak ortaya çıkmıştır. Zira Savcı iddialarını, DP iktidarının sadece maddeye önem vererek düşüncenin “*sonsuz kudreti*”ni inkâr etmesi üzerine temellendirmiştir. Savcı’ya göre, sabık iktidar, “*maddi vasıtalar*”la “*Menderes diktası*”nın devamına çalışmıştır. Üstelik bu noktada “*astarı yüzünden pahalıya mal olan*” bazı tesisler kalkınma unsuru gibi lanse edilmiş, kalkınma adeta bir “*aşyon*” olarak kullanılarak fikirler uyuşturulmaya çalışılmıştır.<sup>1477</sup> Buna karşın Tevfik İleri, Yassıada’da tuttuğu günlüğüne, 04 Ocak 1961’de şu notu kaydetmiştir:

*“Başsavcı Egesel bu vesile ile türlü ‘istikbal ve kalkınma edebiyatından’ yine bahsetmiş ve ‘memleket refaha değil sefaletle sürüklendi,’ demiş. Egesel’in bu sözleri bir gün küfran-ı nimetin şaheser bir örneği olarak Kemer, Hirfanlı, Seyhan, Sarıyar ve diğer köprü, barajlarla Samsun, Mersin, İzmir, Giresun, Zonguldak ve diğer limanların cephelerine asılacaktır. Hiç şüphe etmiyorum. Ve bu millet ‘topyekûn’ millet olarak 1950-1960 arasında refaha mı, sefaletle mi sürüklendi hükmünü, bunu yaşayan millet ve onun tarihçisi verecek.”*<sup>1478</sup>

Bu notlar askeri müdahale sonucunda tutuklu yargılanıyor olmanın etkisi ile kaleme alınmış olmakla birlikte, DP’nin son Bayındırlık Bakanı olan İleri’nin yaptığı hizmetler hususunda kendisine güvendiğini de göstermektedir. Ayrıca İleri’nin misal verdiği eserler, DP’nin iktisadi kalkınma politikasından anlaşılması gerekenleri ortaya koyması bakımından önemlidir. Zira sayılan hizmetlerin tamamının bayındırlık sahasından oluşu, bir noktada İleri’nin Bayındırlık Bakanlığı yapmış olmasına yorulsa bile, DP’nin bayındırlık politikaları ile iktisadi kalkınma politikaları arasındaki sıkı ilişkiyi gözler önüne sermek noktasında tez açısından son derece kıymetlidir. Nitekim DP, bayındırlık yatırımlarını, toplumun ihtiyaçlarına en etkili biçimde cevap verecek araç olarak görmüş ve bu sayede oy potansiyelini artırmıştır.

İktidarın söz konusu yaklaşımının CHP cephesindeki yankılarına da bakılmalıdır. 1958 yılı bütçe görüşmelerinde konuşan CHP Genel Sekreteri Kasım Gülek, sözü Kemer, Demirköprü ve Hirfanlı barajlarına getirerek, bu üç barajın 2 Mayıs 1954 seçimlerinden birkaç gün önce ihale edilmesi nedeniyle halk tarafından “*seçim barajı*” olarak

<sup>1476</sup> Ahmed Hamdi Başar, *Yaşadığımız Devrin İyüzü*, Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1960, 118.

<sup>1477</sup> Yasemin Doğaner, *Türk Demokrasi Tarihinde Vatan Cephesi*, Ankara: Siyasal Kitabevi, 2013, 144-146.

<sup>1478</sup> Tevfik İleri, *Yassıada ve Kayseri Günlükleri*, Yay. Haz. Cahide İleri Aksoy, İstanbul: Ötüken Neşriyat A.Ş., 2003, 156.

adlandırıldığını belirtmiştir. Bu açıklamasıyla Gülek, baraj yatırımlarının DP İktidarı tarafından bir propaganda aleti olarak kullanıldığını ima etmiştir.<sup>1479</sup> Diğer yandan CHP Beyazıt ilçesi kongresinde Osman Çilingiroğlu tarafından sarf edilen: *“Bu memlekette fabrikadan önce hürriyet, yoldan önce müsavat, barajdan evvel adalet lâzımdır.”* sözlerinin Ulus gazetesinde *“Barajdan Önce Adalet Lazım”* başlığıyla haberleştirilmesi<sup>1480</sup> barajların bir anlamda iktidarın yatırım simgesi haline geldiğini göstermesi bakımından önemlidir.<sup>1481</sup> Bu yaklaşım aynı zamanda CHP tarafından, DP iktidarınca yapılan yatırımlarının zımni olarak kabul edildiğini göstermesine karşın temel hak ve özgürlükler mevzuunun asıl mesele olarak görüldüğünü ortaya koyması olarak yorumlanabilir.

Öte taraftan Emin Karakuş, günlük ekmeğini kazanmakla meşgul büyük halk yığınlarının, büyük illerde gündemden düşmeyen özgürlük sorunları ile *“hiç mi hiç ilgilenmediğini”* aktarmıştır.<sup>1482</sup> Bu tespiti Ahmed Hamdi Başar da yapmıştır. Ona göre *“hürriyet yoktur”* diyen *“bir avuç insandır.”* DP, ülkenin yüzde doksanının istediği hürriyeti (Arapça ezan, köye getirilen su, köylere inşa edilen cami, Ziraat Bankası kredileri, köylerde kalkan jandarma korkusu) fazlasıyla getirmiştir.<sup>1483</sup> Devamında Başar, CHP’yi *“bir hürriyet davasıdır tutturdıkları”* için eleştirmiş, büyük kitlenin böyle bir derdinin olmadığını tekrarlamıştır. *“Muhalefet hürriyetten, İktidar ise kalkınmadan bahsediyor.”* diyen Başar’a göre *“İktidarı yarattığı hürriyetsizlik değil, kitlenin reyini sağlamak hedefiyle yaptığı hesapsız, plansız kalkınmanın doğurduğu iktisadi buhran yere vuracaktır.”*<sup>1484</sup>

Nitekim doğrudan barajlar meselesi zikredilmemiş olsa da kalkınma konusuna değinen DP’nin ilk Bayındırlık Bakanı Fahri Belen’in:

*“Kalkınmada büyük başarı elde edilse bile, Osmanlıların servet ve satvet devrinde olduğu gibi adalette laubalilik her şeyi silip, süpürecektir.”*<sup>1485</sup> ve *“Yeni iktidarın en kuvvetli mesnedi kalkınma hamleleridir...Bir muhalif edasile, kalkınma hareketlerinin, alınan yardımlar nisbetinde verimli ve başarılı olmadığını iddia etmek istemiyoruz. Ancak, sosyal ilerleme olmadan arzu edilen*

<sup>1479</sup> Ulus, 19 Ocak 1958.

<sup>1480</sup> Ulus, 28 Mayıs 1956.

<sup>1481</sup> 1958 yılı DSİ müdürleri toplantısında konuşan DSİ Umum Müdür Süleyman Demirel: *“Ele almış bulunduğumuz büyük tesisler yani, Seyhan, Demirköprü, Kemer, Sarıyar, Almus gibi barajlar Türkiye su ekonomisinin 1 nolu tesisleridir. Ne yaparsanız yapınız bunları yapmaya mecbursunuz. Bunları yapmadıkça ne ileriki senelerin investisyonlarını garanti edebilirsiniz, hatta diyebilirim ki, ne ileriki senelerde investisyon yapabilirsiniz, biz, eğer bu sahada inkişaf etmek istiyorsak, eğer biz şeker istihlakimizi 9 kilodan 20 kiloya çıkarmak istiyorsak su kaynaklarımızı işlemeliyiz.”* diyerek, gerçekten de barajların yatırımlar içindeki rolü ve önemini ortaya koymuştur. Zafer, 24 Mart 1958.

<sup>1482</sup> Emin Karakuş, 40 Yıllık Bir Gazeteci Gözü ile İşte Ankara, Ankara: Hür Yayın ve Ticaret A.Ş., 1977, 239.

<sup>1483</sup> Başar, Yaşadığımız Devrin İçyüzü, 152.

<sup>1484</sup> Başar, Yaşadığımız Devrin İçyüzü, 122.

<sup>1485</sup> Fahri Belen, Demokrasimiz Nereye Gidiyor? Siyasî Hatıralara Dayanan Tetkik ve Tahliller, İstanbul: Özyurt Basımevi, 1958, 17.

*bir kalkınma olmayacağına, iktisadi hataların düzeltilebileceğine, fakat sosyal sukutun durdurulması güç olduğuna da inanıyoruz.”*<sup>1486</sup>

ifadeleri bir bakıma CHP’nin tespitlerini doğrular niteliktedir.

Benzer şekilde Şevket Süreyya Aydemir, tahkikat komisyonunun kurulması, halkın kahvelerini ve camilerini bile birbirinde ayıracak şekilde bölünmesi, üniversite, ordu, basın vs.nin kaybedilmesi halinde: *“O zaman bir ülke, ne kadar bahar içinde olursa olsun, tarlalar ne kadar yeşerirse yeşersin, barajlar, fabrikalar ne kadar yükselirse yükselsin, o ülke sıhhatli olsa da, nizam hasta demektir.”* diyerek dönemin havasını açıklamıştır.<sup>1487</sup>

Hücum ve öğünme başlıklı makalede DP’liler: *“...zamanlı zamansız vatandaşın karşısına geçip ‘size şu kadar baraj yaptık’, ‘liman kurduk’, ‘fabrika açtık’ diye gururlananlar...”* diye nitelenmek suretiyle gerçekte normal ve tabi vazifelerin övünme konusu haline getirildiği kaleme alınmıştır. Devamında:

*“Eline tonlarca altın teslim edilmiş, dışardan hibe olarak milyonlarca dolar almışsın, yardım görmüşsün, on yıl içinde kendi iç kaynaklarından ve vergi mükelleflerinden milyarlar toplamışsın, ayrıca da gırtlığa kadar dışarıya borçlanmışsın... Tabii bu kadar para karşılığında beş fabrika, üç baraj, bir iki liman yapacak, bazı caddeler açacak, tesisler kuracaksın... Bu miktar parayı kime, hangi şahıs ya da partiye verseniz en az bu kadarını yapabilir. Milletin ödediği vergiler, eski iktidarın biriktirdiği altınlar, yabancı dostlarımızın hibeleri ve yardımlarıyla meydana gelmiş eserleri, sanki D.P. kasalarından çıkmış, yahutta kendileri tarafından keşfedilmiş membalardan elde edilmiş imkânların sonucu gibi göstererek halkın karşısında ‘sana baraj yaptım’, ‘sana liman kurdum’ demek, yersiz bir böbürlenmeden başka bir şey değildir”*

diye eleştiride bulunulmuştur.<sup>1488</sup> Bu makalede belirtilen hususlar İnönü tarafından da TBMM görüşmelerinde gündeme getirilmiştir. İktisadi kalkınma için 1947-1955 döneminde yapılan dış yardımları kolaylık olarak gören İnönü, Menderes tarafından takip edilen plansız ve israflı iktisadi siyaset yüzünden dış yardım imkanlarının zayıfladığını ileri sürmüştür.<sup>1489</sup> Diğer yandan Emin Karakuş, yol, köprü, baraj fabrika, okul gibi işlerin iktidarın en temel görevi olduğunu belirtmiştir. Nitekim bir parti halka hizmet için iktidara gelir, yoksa yaptığı hizmetlerden dolayı böbürlenmek için değil. Üstelik plansız programsız bir biçimde ülkeyi yönetmeye başlarsa da işin rengi değişir.<sup>1490</sup>

Şevket Süreyya Aydemir, birbirini takip eden temel atma ve açılış törenleri ile DP iktidarının halkı sürükleyebildiğini aktarmıştır.<sup>1491</sup> Bunda Menderes’in *“çocuklarım gözü ile*

<sup>1486</sup> Belen, *Demokrasimiz Nereye Gidiyor*, 94.

<sup>1487</sup> Aydemir, *İkinci Adam (İsmet İnönü) 1950-1964*, Cilt III, 432.

<sup>1488</sup> Salâhattin Hakkı Esatoğlu, “Hücum ve Öğünme”, *Ulus*, 28 Ocak 1960, 2-4.

<sup>1489</sup> İnönü, *İsmet İnönü’nün TBMM’deki Konuşmaları*, 154.

<sup>1490</sup> Karakuş, *40 Yıllık Bir Gazeteci*, 7.

<sup>1491</sup> Aydemir, *İkinci Adam (İsmet İnönü) 1950-1964*, Cilt III, 166.

*bakıyorum” dediği baraj, yol, fabrika, köprü, liman gibi “halkın iyiliği için giriştiği teşebbüslere” olan sevgisinin<sup>1492</sup> etkili olduğunu söylemek yanlış olmasa gerektir. Nitekim 5. Menderes hükümet programına dair DP grup toplantısında konuşan Menderes:*

*“Reyini almak için değil; vatandaşa karşı vatanî vazifemizi yapmak için bunları yapmak mecburiyetindeyiz...Bize rey verseler de vermeseler de vatana hizmet etmek mecburiyetindeyiz. Unutmamak lâzımdır ki bu hizmetlerimizin hepsinin günün birinde apaçık anlaşılacağı bir hakikattir.”*

demiştir.<sup>1493</sup> Karpat, bütün eksikliklerine rağmen DP’nin iktisadi politikaları çerçevesinde iş görme arzusu ile dinamik ruhunun toplum ve birey hayatında yeni bir devir açtığını ifade etmiştir. Ona göre yol inşaatı ve yatırım politikaları toplumun bütün katmanlarını etkilemiştir.<sup>1494</sup> Hatta bu meselede siyasi iktidarın, DSI’den bile atik davrandığı ileri sürülebilir. Gerçekten de 1954 yılı DSI toplantısında konuşan dönemin DSI Umum Müdürü Hikmet Turat, Gediz (Demirköprü) Barajı konusunda: *“1954 yılının Gediz Barajı inşası senesi olmasını ümit ve temenni etmekteyim.”* derken,<sup>1495</sup> 1955 yılında Demirköprü’nün yanı sıra Kemer ve Hirfanlı Barajlarının da inşaatına başlanmış olmasını geçen seneki toplantılara atıfta bulunmak suretiyle hayal olarak vasıflandırmıştır.<sup>1496</sup> Diğer yandan Karaosmanoğlu’na göre DP, (baraj, fabrika, silo, İstanbul ve Ankara imar) açılış ve kuruluş törenlerini muhalefete karşı kazanılmış zaferlerin ganimeti gibi göstermiştir. Bu vesile ile muhalefetin *“sövülüp sayılmadığı yeri”* kalmamıştır.<sup>1497</sup>

## **2.5. Diğer Su İşleri**

### **2.5.1. Barajlar Dışındaki Su İşleri ile Münferit Su İşleri**

Büyük Su Kongresi başlığı altında su politikası hususunda yaşanan tartışmalar ile gündeme getirilen düşünceler ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Hatırlanacağı üzere söz konusu kongrede su işlerinin önceliklerinin belirlenmesi ve sıralanması noktasında ortaya atılan fikirler de ele alınmıştır. Şimdiye dek mercek altına alınan konularda DP’nin su işlerinde birinci sıraya barajları yerleştirdiği değişik vesilelerle ortaya konulmuştur.

Gerçekten dönemin idarecileri tarafından diğer faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için nehirlerin tanzim edilmesi ile müteakip inkişafı imkân sağlayacak barajlar *“anahtar”* tesisler olarak nitelendirilmiştir. Bu tesislerin inşasının ardından zamanla diğer ünitelerin

<sup>1492</sup> Ağaoğlu, *Arkadaşım Menderes*, 41.

<sup>1493</sup> *DP Meclis Grubu Müzakere Zaptı*, 03 Aralık 1957, MF:1256, Toplantı:205, s. 62-63.

<sup>1494</sup> Karpat, *Türk Demokrasi Tarihi*, 506.

<sup>1495</sup> *1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı*, 11.

<sup>1496</sup> *1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı*, 8.

<sup>1497</sup> Yakup Kadri Karaosmanoğlu, “Mersin ve Silifke Konuşmaları”, *Ulus*, 15 Ocak 1960. 1-5.

birleştirilmesi ile manzume meydana getirilmesi hedeflenmiştir.<sup>1498</sup> İşte bu kısımda diğer üniteler kapsamında bulunan barajlar dışında kalan su işleri ile münferit su işleri incelenmiştir.

1958 yılı DSİ müdürleri toplantısı münasebetiyle konuşma yapan dönemin DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel, su ekonomisinin birinci prensibi olarak muhafazayı dile getirmiştir. Ona göre muhafaza iki temele dayanmaktadır. Bunların ilki her damla suyun milletin hizmetine sunulması diğeri ülke kaynaklarının harap edilmemesidir. İkinci prensip ise korunmadır. Toprak ve insan kaynaklarının afet olan sulardan korunmasıdır. Üçüncüsü ise fazlayı atmaktır. Bundan da bataklık arazideki fazla suyun atılarak tarıma elverişli hale getirilmesi anlaşılır. Dördüncü kullanım şekli ise su kuvvetinden enerji elde etmektir. Diğer bir şekli ise bizzat insanın kullanımı için gerekli olan temiz ve bol miktarda içme suyu meselesidir.<sup>1499</sup>

Yukarıda bahsedilenlerden sulama, bataklık kurutma ve taşkınlardan korunma işleri “*Barajlar Dışında Kalan Su İşleri ile Münferit Su İşleri*” başlığı altında araştırılmıştır. DP’nin iktidara geldiği 1950 yılından itibaren bu alanda ele alınan iş sayısı 1959 başlangıcı itibarıyla 141’i baraj dışı inşaat ve 828’i münferit iş olmak üzere toplam 969’a ulaşmıştır.<sup>1500</sup> Bu sayı 1960 yılında 184’ü baraj dışı inşaat ve 1030’u münferit iş olmak üzere toplam 1214’e yükselmiştir.<sup>1501</sup> Takdir edilmelidir ki, bu kadar işin her birine tezde yer verilmesi hacim itibarıyla mümkün değildir. Kaldı ki arşiv kaynakları ile birçok resmi kaynakta sıralanmış olan bu işlere tezde aynen yer verilmesinin belirlenen amaca ulaşılması noktasında ne kadar etkili olacağı ayrı bir tartışma konusudur. Bunun yerine açıklanan mülahazalar doğrultusunda bahse konu işler sayesinde elde edilen neticeler, bu meselelere ilişkin kamuoyu değerlendirmeleri, yöneltilen eleştiriler, iktidar gözüyle bu alanda yapılan yatırımlar gibi mevzuların mercek altına alınması yeğlenmiştir. Bu yolla DP’nin bayındırlık politikaları çerçevesinde su işlerinin bir açıdan daha aydınlatılmış olacağı değerlendirilmiştir.

DP İktidarınca sulama işleri emniyetli olarak ziraatın yapılması ve kurak yılların sarsıntısız geçirilmesi için lüzumlu görülmüştür. Bununla birlikte ülkenin farklı bölgelerinde meydana gelen seylaplar nedeniyle ortaya çıkan kayıpların önlenmesi ve bu amaçla dere ıslahı ile köy, kasaba, şehir ve arazilerin taşkından korunmasına önem verilmiştir. Diğer yandan bir

---

<sup>1498</sup> Zafer, 19 Ocak 1959.

<sup>1499</sup> Zafer, 21 Mart 1958.

<sup>1500</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45’e ekli 49 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/262), s. 13-14.

<sup>1501</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48’e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 15-16.

yönüyle halkın sağlığının korunması, başka bir yönüyle de verimli araziler ortaya çıkarmak gayesiyle bataklıkların kurutulmasına çalışılmıştır.<sup>1502</sup>

Bahsedilen su işlerine verilen önem ve açıklanan ele alış biçimine rağmen 449 adet mukavele ile tutarı 289.090.000 liraya baliğ olan yapım ve esaslı onarım işlerinin programları gereğince 1954 yılı içinde yeni bir işin ele alınamayacağı raporlanmıştır.<sup>1503</sup> Bu durum TBMM genel kurulunda gerçekleşen 1954 yılı bütçe görüşmelerine de yansımış, Türkiye Köylü Partisi adına konuşan Kâzım Arar, bataklıkların kurutulması, kanal inşası, yatakları dolmuş büyük nehirlerin temizlenmesi işlerini de ihtiva eden su işlerinin bir plana bağlanması gerektiğini belirtmiştir.<sup>1504</sup> Eleştiriler sadece muhalefetle sınırlı kalmamış, DP Milletvekili Hüsnü Türkant, İzmit Ovası'nın tamamıyla sular altında olduğundan bahisle vatandaşların kötü etkilendiğini ayrıca müteahhitlerin işlere vaktinde başlamamalarının vatandaş üzerinde çok kötü tesir bıraktığını ifade etmiştir.<sup>1505</sup>

Öte yandan su işleri Demokrat Parti Meclis grup toplantılarında da sorular yoluyla gündeme getirilmiştir. Düzce Ovası'na dair Ahmet Hatı'nın sorusunu cevaplayan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Melen Gölü'nün taşmasından kaynaklı meydana gelen zararların önlenmesi ile bataklığın kurutulması kapsamında alınan tedbirleri izah etmiştir.<sup>1506</sup> Başka bir oturumda Burhanettin Onat'ın Serek Ovası'nın sulamasına ilişkin sorusu yine Zeytinoğlu tarafından cevaplanmıştır. Ancak ovanın sulama işinin bir türlü yapılmayışı karşısında Onat, eleştiride bulunarak bu işin yapılması halinde artan verim sayesinde 1 yıl içerisinde masrafın karşılanabileceğini ileri sürmüştür. Bu beyanat karşısında Zeytinoğlu, Onat'ı teyit etmiş ve ülkede bu gibi verimli birçok mevzuun bulunduğunu belirtmiştir.<sup>1507</sup>

Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatasından ödenek durumundaki sıkıntının devam ettiği, bu noktada bir değişiklik olmadığı anlaşılmaktadır.<sup>1508</sup> Söz konusu gelişmeler doğal olarak beraberinde eleştirileri

<sup>1502</sup> *Nafia Vekâleti Çalışmaları 1950-1957*, 6-7.

<sup>1503</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50'ye ekli 119 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/748), s. 13.

<sup>1504</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 910.

<sup>1505</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 915-916.

<sup>1506</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt*, 25 Ocak 1955, MF:1253, Toplantı:143, s. 27-31.

<sup>1507</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt*, 01 Şubat 1955, MF:1253, Toplantı:144, s. 7-64.

<sup>1508</sup> "1956 bütçesinin yatırım kısmı ancak evvelce girilmiş bulunan taahhütlerin istihkaklarını karşılamaktadır. Bunun neticesi olarak:

1. 1 nci kısım inşaatı bitip de onun devamı bulunan ikinci kısım inşaatlar bile ihale edilemeyecektir. Bu yüzden bitmiş kısımlardan gereği kadar istifadeler temin edilemeyecektir.
2. Tam bir manzume haline getirilmesi icabeden birçok işler bekliyecektir.
3. Bu senenin programına dâhil olan işlerden hiçbirisi ele alınamıyacaktır.
4. Muhtemel kuraklık devresinin arifesinde su işlerinin programları aksamış olacaktır. Yukarda zikredilen neticeler karşısında 1956 bütçesinin yatırım kısmının artırılması imkânı aranması muvafık olacağını yüksek komisyona arz etmeyi vazife sayarız." *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45'e ekli 66



getirmiştir. Üstelik bu sesler DP saflarından da yükselmiştir. 1956 Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmeleri sırasında konuşan DP Milletvekili Ahmet Hatı, Nafia Vekâleti tarafından 20 yıldır ele alınan su işleri için yüklü tutarlar sarf edilmesine rağmen bir netice alınamadığını kabul etmek gerektiğini ifade etmiştir. Hatı'ya göre su işinde ne CHP iktidarı ne de DP iktidarı başarılı olmuş vaziyettedir. Bundan başka su işleri verimliliği ve ivedilikleri itibariyle esaslı olarak tasnif edilmemiştir. Devamında Ahmet Hatı bir örnek vererek Iğdır için sarf edilen 500-600 bin lira ile bir neticeye varılmamasına karşın bu harcamanın Düzce veya Adapazarı'na yapılması halinde çoktan kendisini amorti etmiş olacağını ileri sürmüştür.<sup>1509</sup>

Su işleri sorular yoluyla TBMM'de de gündeme getirilmiştir. CHP Kars Milletvekili Kemal Güven'in, Kars vilâyeti Iğdır kazasının sulama birinci kısmı inşaatı ile Doğubayazıt, Eleşkirt ve Pasinler sulama işlerine dair sorusu Nafia Vekili Etem Menderes tarafından cevaplanmış, durumları açıklanan üç işte herhangi bir yolsuzluğun bahis mevzuu olmadığı, bu nedenle tahkikat açılmasının gündeme gelmediği bildirilmiştir. Hürriyet Partisi Milletvekili Asım Okur'un, Antalya'nın Gazipaşa kazası çevresindeki çay ve derelerin taşmasını önlemek için ne gibi tedbirler alındığına ve Serik kazası sulama işleri etütlerinin ikmal edilip edilmediğine dair sorusu Nafia Vekili Etem Menderes tarafından cevaplanmıştır. Cevapta özetle Serik kazası sulama işlerinin Antalya ovaları sulaması çerçevesinde amenajman ve avan projeleri üzerinde çalışıldığı, ödenek imkânı dâhilinde 1957 yılı sonunda inşaat kısmen geçilmesinin tasarlandığı açıklanmıştır.<sup>1510</sup>

Diğer yandan Bayındırlık Bakanı'ndan talepte bulunanlar da olmuştur. CHP Milletvekili Nuri Ocakçıoğlu'nun Malatya vilâyetinin sulama, içme suları ve bilûmum su işlerinin ikmal edilmesini Bayındırlık Bakanı'ndan talep etmesi, bu mevzudaki birçok örnekten birisidir.<sup>1511</sup>

Bahsedilen tenkit ve değerlendirmeler karşısında Nafia Vekili Etem Menderes 1957 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde DSİ'nin çalışmalarının bilhassa akarsuları zararsız hale getirmeye ve bunlardan layıkıyla faydalanmaya hasredildiğini belirtmiştir. Her ne kadar yeterli ödenek tahsisinde güçlük yaşandığından bahsedilse de Etem Menderes'e göre 1956 yılında 134 adet küçük ve münferit su işine başlanmış bunlardan 101 tanesi tamamlanarak hizmete girmiştir. Yapılanları az bulan CHP Milletvekili Nuri Ocakçıoğlu yine de teşekkür ederek başladığı konuşmasında yapılmayanların ikmalini rica ettikten sonra

---

s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1956 yılı bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/358), s. 18.

<sup>1509</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnkat: 45, s. 893.

<sup>1510</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.12.1956, Devre: 10, C. 15, İnkat: 19, s. 233-237.

<sup>1511</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnkat: 45, s. 891.

Malatya bölgesindeki su işlerine dair bazı isteklerde bulunmuştur. Öte yandan Hürriyet Partisi Meclis Grubu adına konuşan Emrullah Nutku, DP'nin iktidarının 7. yılında hala kuraklıktan şikâyet ettiğini açıklamıştır. Devamında sulama işlerinin tarım ihtiyaçlarına uygun olarak sıralanmadığını, DSİ'nin Ziraat Vekâletiyle iş birliği yaparak hazırladığı programın uygulamaya konması için gerekli tahsisatın ayrılmadığını ileri sürmüştür. Diğer yandan “*Demokrat Parti başladığı işleri bitiriyor.*” diyerek Demokrat Parti Meclis grubu adına konuşan Himmet Ölçmen, “*Aksini iddia edenler için susturucu rakamlar işte meydana*” cümlesinden sonra baraj inşaatlarına dair verileri paylaşmıştır.<sup>1512</sup>

1958 yılına gelindiğinde sulama, taşkından koruma ve bataklık kurutma hususunda birçok soru TBMM gündemine gelmiştir. CHP Milletvekili Ahmet Yılmaz'ın Şarkışla'nın Çayırşehyi köyünün selden korunması için yapılacak şeddin inşasına ne zaman başlanacağına dair suali dolayısıyla Nafia Vekili Tevfik İleri bu işin etüdünün yapıldığı ancak daha mühim işler nedeniyle 3 yıllık plan içerisinde dahil edilmediği yolunda cevap vermiştir.<sup>1513</sup>

CHP Milletvekili Behram Öcal'ın, Iğdır kazası ova kısmının Araş Nehri taşkınyından korunması için ne gibi tedbirler alındığına dair sualine Nafia Vekili Tevfik İleri cevap vermiştir. Bu işin 1955 yılında ihale edildiğini ancak müteahhidin işi bitiremediği için sözleşmenin 1957 yılında feshedildiğini, acil durumlar için geçici olarak emaneten tedbir alındığını, aynı şartlarda işin ihale edilemediğini, edildiği takdirde 1959 yılı içerisinde bitirileceğini ifade etmiştir. CHP Milletvekili Ahmet Fırat'ın, Akçadağ kazası sulama suyu işinin ne safhada olduğuna dair sualine Nafia Vekili Tevfik İleri bu işin tetkik safhasında olduğu şeklinde cevap vermiştir.<sup>1514</sup> Buraya kadar bahsedilenler su işlerine dair sorulan soruların sadece bazılarıdır. Bunların dışında da birçok soru TBMM'ye taşınmıştır.

DP İktidarının sonlarına doğru sulama işlerine odaklanılmaya başlanmıştır. DP Milletvekili Osman Kavuncu, 1959 yılı Nafia Bütçesinin TBMM Bütçe Encümenindeki görüşmelerinde sulama meselesinin öneminden bahsetmiş ve o tarih itibarıyla birçok sulama projesinin hazır olduğunu ifade etmiştir. Keza bir diğer DP Milletvekili Ekrem Cenani de sulama işine daha çok önem verilmesi gerektiğini söylemiştir.<sup>1515</sup> Gerçekten de artık sulama meselesi su işleri içerisinde öne çıkmaya başlamıştır. Söz konusu görüşmelerde su işlerine dair izahatta bulunan DSİ Umum Müdür Süleyman Demirel bundan böyle büyük ve küçük su işleri ayrımı yapılmadığını belirtmiştir. Konuşmasının devamında 1959 yılı itibarıyla Türkiye'de ekilmekte olan 220 milyon dönüm arazinin 40 milyon dönümünün sulanabilir

<sup>1512</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 904-907.

<sup>1513</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 31.01.1958, Devre: 11, C. 1, İnikat: 32, s. 606.

<sup>1514</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 13.06.1958, Devre: 11, C. 4, İnikat: 82, s. 477-484.

<sup>1515</sup> Zafer, 17 Ocak 1959.

olduğu değerlendirilmekle birlikte gerçek durumun amenajman çalışmalarının tamamlanması ile ortaya çıkacağını vurgulamıştır.<sup>1516</sup>

TBMM Bütçe Komisyonunda 1960 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesine dair konuşan CHP Milletvekili Ferit Melen Nafia Vekaletinin bazı alanlarda ilerleme kaydetmesine karşılık sulama işinde çok zayıf olduğunu dile getirmiştir. Barajlar mevzuuna değinen Melen, barajlar ile sulanan arazinin çok az olduğunu ileri sürmüştür. Ona göre birkaç baraj yapıp sulama şebekesini tamamlamak gerektiği halde böyle yapılmamış, sulamaya hiç önem verilmeden yeni baraj işlerine girişilmiştir.<sup>1517</sup> Gerçekten 1960 yılı Nafia bütçesi raportörlerinden DP Milletvekili Hilmi Ölçmen'in TBMM Bütçe Encümeninde sarfettiği: “*Nafia Vekaleti barajı yapıyor suyu topluyor. Bundan sonra ziraatçilerimiz ve su mühendislerimiz birbirleriyle el ele vererek randımanlı ve rantabl bir sulamaya doğru gitmenin artık zamanı gelmiştir.*” ibareleri eleştirileri teyit etmektedir. Ölçmen'in açıkladığı yaklaşımın bir tercih sonucunda geliştiği, yine komisyon görüşmelerinde açıklamada bulunan DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel'in açıklamaları ile belirmektedir. Demirel'e göre barajlar programı sulama programının bir cüzüdür. Zira sulanacak alanlar taşkınlardan korunmadıkça ve gereken su toplanmadıkça büyük arazi parçalarının kısa sürede sulanması imkân dışı olmakla birlikte ödemeler dengesinin gerektirdiği sınai üretimin yapılması da mümkün değildir.<sup>1518</sup> Kaldı ki sulama esasen inşaatı uzun süren ve ağır yürüyen bir iştir.<sup>1519</sup>

Açıklamalardan anlaşılacağı üzere sulama mevzuunda DP iktidarının sözü edilen anlayışa uygun olarak sulama şebekesini geliştiremediği ifade edilmelidir. Nitekim 27 Mayıs 1960 Askeri Müdahalesi sonrasında neşredilen bir makaleye göre DP döneminde barajlarda sulama fonksiyonu gözden uzak tutularak, enerji istihsalı ön plana alınmıştır. Yani baraj inşaatları ile sulama işleri arasındaki münasebet iyi düzenlenmemiştir. Bu nedenle dönem itibarıyla barajlarda sulama için kullanılacak su toplandığı halde bu suların faydalanmak mümkün olmamıştır.<sup>1520</sup>

Daha önce çıkarılan kanunlarla tahsis edilen ödenekleri artırmak maksadıyla bazı kanunlar çıkarılmıştır. Bu amaçla yasalaşan 6425 sayılı Kanun'la 120 milyon lira olan bono

---

<sup>1516</sup> Zafer, 19 Ocak 1959.

<sup>1517</sup> Ulus, 19 Ocak 1960; benzer eleştiriler daha önce de gündeme getirilmiştir. Nitekim CHP Milletvekili Kasım Gülek özetle Seyhan Barajı'nın sulamaya ilişkin bölümünün gerçekleşmemesini eleştirmiş bu nedenle sağlanacak faydanın başta hesaplananın çok gerisinde kaldığını ileri sürmüştür. Ulus, 19 Ocak 1958.

<sup>1518</sup> Zafer, 19 Ocak 1960.

<sup>1519</sup> Zafer, 24 Mart 1958.

<sup>1520</sup> Hatipoğlu, “Barajlar ve Sulama İşleri”, 2.

çıkarma yetkisi yıllık 40 milyon liraya geçmemek üzere 250 milyon liraya yükseltilmiştir.<sup>1521</sup> Devamında 6656 sayılı Kanun'la toplam yetki 450 milyon lira olarak değiştirilirken, yıllık bono çıkarma yetkisi 1955 yılı için 60, 1956 yılı için 70 ve sonraki yıllar için 40 milyon lirayı geçemeyecek şekilde düzeltilmiştir.<sup>1522</sup> Nihayet çıkarılan 7030 sayılı Kanun'la 786 milyon lira olan gelecek yıllara sâri taahhüt yetkisi 1 milyar liraya, toplam bono çıkarma yetkisi 600 milyon liraya ve yıllık yetki 85 milyon liraya yükseltilmiştir.<sup>1523</sup>

Buraya kadar sulama, taşkından koruma ve bataklık kurutma çalışmalarının büyüklüğü konusunda herhangi bir sayı verilmekten bilinçli olarak kaçınılmıştır. Yoksa yapılan araştırmalarda bu mevzulara ilişkin o kadar çok veri ile karşılaşmıştır ki bunların bir eleştiri sürecine tabi tutulması başlı başına bir problem haline gelmiştir. Birbirleriyle çelişen arşiv belgeleri, raporlar, resmi yayınlar, siyasetçi beyanları, basında yer alan bilgiler vs. içinden çıkılması son derece güç bir bilgi yığını oluşturmuştur. Nitekim dönemin DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel de bu konuya dikkat çekmiş, mevcut verilerin şüpheli olduğuna işaret etmek suretiyle bilimsel metotlar dahilinde çalışmanın gerekliliğine vurgu yapmıştır.<sup>1524</sup> Bu nedenle müteakip paragraflarda öncelikle tenakuz yaratan kaynaklara dair bazı örneklerden bahsedilmesi, sonrasında ise eleştiri süzgeci neticesinde doğru olabileceği değerlendirilen verilerin zikredilmesi tercih edilmiştir.

Zafer gazetesinde yayımlanan bir habere göre 08 Nisan 1954 tarihi itibarıyla sulanması temin edilen arazi miktarı 221.000, bataklık kurutma sahası 138.800 ve taşkından korunan arazi genişliği 194.000 hektara yükselmiştir.<sup>1525</sup> 1955 yılı bütçe görüşmelerinde açıklamada bulunan Maliye Vekili Hasan Polatkan'a göre sulanan arazinin toplamı 350.500, kurutulmuş

<sup>1521</sup> 30 Haziran 1954 Tarih ve 6425 Sayılı Yeniden Yapılacak Su İşleri İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesine Mezuniyet Verilmesi Hakkındaki 3132, 4100, 4649, 5259 ve 6089 Sayılı Kanunlara Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 33.

<sup>1522</sup> 03 Şubat 1956 Tarih ve 6656 Sayılı Yeniden Yapılacak Su İşleri İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesine Mezuniyet Verilmesi Hakkındaki 3132, 4100, 4649, 5259 ve 6089 Sayılı Kanunlara Ek 6425 Sayılı Kanunun 1 nci Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 188.

<sup>1523</sup> 19 Haziran 1957 Tarih ve 7030 sayılı Yeniden Yapılacak Su İşleri İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesine Mezuniyet Veren 3132, 4100, 4649, 5259, 6089, 6425 ve 6656 Sayılı Kanunlara Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 1108.

<sup>1524</sup> Bu husus dönemin DSİ Umum Müdürü S. Demirel tarafından hazırlattırılan bir doküman ile de teyit edilmektedir. Hakikaten "*DSİ 22 Yıllık Faaliyetleri İcmali (1937-1958)*" adlı bir doküman çıkarılmak suretiyle DSİ faaliyetleri ile bu faaliyetlerden sağlanan neticelerin bir araya getirilmesi amaçlanmıştır. Ancak, kitabın S.Demirel imzalı önsözünde "*Cetveller, elde mevcut ve fakat istatistik ilminin icabına riayet edilmeden muhafaza edilmiş bir takım malumata müsteniden ve bu işlerle uğraşan kimselerin bilgisine müracaat olunarak ihzar olunmuştur. Bu itibarla, bazı takribiyet ve hatta bazı yanlışların olacağı tabi addedilmelidir.*" denilerek, tez kapsamında sağlıklı veri elde etme noktasında yaşanan güçlükler, dönemin su işlerinde en yetkili kişisi tarafından da teyit edilmiştir. Bir diğer dikkat çekici nokta ise o tarihten sonra su işlerine ilişkin faaliyetlerin rakamlarla ifadesinde yeni istatistiki usullerin kullanılması sayesinde, bu malumatın artık tam manasıyla güvenilir olmasının sağlanacağına vurgu yapılmıştır. *DSİ 22 Yıllık Faaliyetleri İcmali (1937-1958)*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Neşriyatı, 1959, 1

<sup>1525</sup> *Zafer*, 08 Nisan 1954.

bataklıkların sahası 204.250, taşkın ve selden korunan arazinin sahası 363.250 hektara yükselmiştir.<sup>1526</sup>

Ulaştırma Vekili ve Nafia Vekili Muammer Çavuşoğlu'nun radyoda yaptığı konuşmaya göre, sulama 3.500.000, kurutulan bataklıklar 2.040.000, taşkından kurtulan saha 3.630.000 dönüme<sup>1527</sup> yükselmiştir.<sup>1528</sup> Yine Çavuşoğlu'nun 13 Şubat 1956 tarihindeki izahlarına göre ise 1955 sonuna kadar 2.000.000 dönüm araziye sulamak için tesis yapılmış, 1.250.000 dönüm arazi kurutulmuş, 2.500.000 dönüm arazi taşkınlara karşı korunmuştur.<sup>1529</sup>

Diğer yandan DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel'in açıklamalarında 1950-1956 yılları arasında taşkından korunan arazi miktarının 112.980, taşkından korunan şehir miktarının 30'a, köy miktarı 57'e yükseldiği belirtilmiştir. Ayrıca 39.682 hektar bataklık kurutulmuştur<sup>1530</sup>. Nafia Vekili Tevfik İleri'nin 19 Mart 1958 tarihinde başlayan DSİ 1958 yılı toplantısındaki açıklamasına göre, 43.000 hektarlık sulama şebekesi kurulmuş, 50 bin küsur hektar bataklık kurutulmuş, 230.000 hektar arazi taşkından kurtarılmış, 117 köy ve şehir taşkından korunmuştur.<sup>1531</sup>

"*Demokrat Parti'nin Yeni İktidarın Çalışmaları 22.05.1950-22.05.1953*" adlı kitapçıkta su işlerine dair yer alan veriler, sulama: 220.000, bataklık kurutma: 139.000, taşkından koruma: 194.000 hektar olarak kaydedilmiştir.<sup>1532</sup> Bu raporda 1950-1953 (sonu itibariyle) yılları arası, sulama: 221.000, bataklık kurutma: 165.800, taşkından koruma: 194.000 hektar olarak verilmiştir.<sup>1533</sup> Başka bir raporda, 1950-1954 (sonu itibariyle) yılları arasındaki sulama: 287.500, bataklık kurutma: 174.250, taşkından koruma: 256.250 hektar olarak gösterilmiştir.<sup>1534</sup> Diğer bir belgede ise 1950-1955 (sonu itibariyle) yılları arasındaki su işleri çerçevesinde 111.620 hektar genişliğinde bir alanın da sulandığı, 74.026 hektar bataklığın kurutulduğu, 91.000 hektar arazinin taşkından korunduğu belirtilmiştir.<sup>1535</sup>

Görüldüğü üzere birbirleriyle çelişen ve hatta sonraki yıllarda ifade edilenlerden daha yüksek rakamlara yer verilen birçok done mevcuttur. Bu yüzden kaynakların titiz bir eleştiri sürecinden geçirilerek değerlendirme yapılmasına ihtiyaç duyulmuş, mantiken gerçek dışı

<sup>1526</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42, s. 204.

<sup>1527</sup> 1 Hektar 10 dönüme eşittir.

<sup>1528</sup> Zafer, 08 Temmuz 1955.

<sup>1529</sup> Zafer, 13 Şubat 1956.

<sup>1530</sup> Zafer, 01 Ağustos 1957.

<sup>1531</sup> Zafer, 20 Mart 1958.

<sup>1532</sup> BCA Fon: 30-10-0-0, Kutu: 14, Gömlek: 81, Sıra: 11. s. 156-157.

<sup>1533</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), s. 75.

<sup>1534</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 13.

<sup>1535</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 29, Gömlek: 170, Sıra: 9. s. 6-7.

görülen verilerin hesaba katılmamasına özen gösterilmiştir. Sonuç olarak aşağıda gösterilen verilerin, en azından mantıksal bir bütünlüğü haiz özellikleri ve tarihsel süreçle uyumlu makul yapıları nedeniyle doğru olabileceği kıymetlendirilmiştir.

Bu çerçevede 1950 yılından itibaren 1956 yılı başlangıcına kadar sulanan arazi miktarı 66.748 hektara, taşkından korunan arazi miktarı 30.270 hektara, yerleşim yeri adedi 79’a yükselmiştir. Aynı dönemde kurutulan arazi genişliği 32.029 hektara ulaşmıştır.<sup>1536</sup> 1959 yılı başlangıcı itibariyle sulanan arazi miktarı 80.545 hektara, taşkından korunan arazi miktarı 171.842 hektara, yerleşim yeri adedi 212’ye yükselmiştir. Aynı dönemde kurutulan arazi genişliği 63.963 hektara ulaşmıştır.<sup>1537</sup> Sonuçta 1960 yılı başlangıcı itibariyle sulanan arazi miktarı 103.625 hektara, taşkından korunan arazi miktarı 204.845 hektara, yerleşim yeri adedi 264’e yükselmiştir. Aynı dönemde kurutulan arazi genişliği 71.592 hektara ulaşmıştır.<sup>1538</sup>

### 2.5.2. Yeraltı Suyu Faaliyetleri

Türkiye’de modern metotlarla yeraltı suyundan faydalanmak maksadıyla ilk defa 1930 yılında İstanbul ve Samsun’da modern sondaj faaliyeti gerçekleştirilerek açılan bu kuyulardan yeraltı suyu çıkarılmaya başlanmıştır. Sonrasında şehir ve kasabaların içme suyunu temin etmek amacıyla İller Bankası tarafından bazı bölgelerde yeraltı suyundan faydalanmak için kuyular açılmıştır. Bunun dışından Elektrik İşleri Etüt İdaresi tarafından da bir miktar yeraltı suyu kuyusu açılmıştır.<sup>1539</sup>

Hükümetin talebi üzerine 1949 yılında bir Amerikan firmasına Türkiye’nin yeraltı suyu durumuna ilişkin bir rapor hazırlanmıştır. Bu çalışma sonucunda ülkenin yeraltı suyu açısından potansiyelinin yeterli olduğu, ancak bundan faydalanmak için kâfi miktarda etüt çalışmalarının bulunmadığı belirtilmiştir.<sup>1540</sup> Yeraltı suyundan yararlanma meselesi Barker raporunda da tavsiye edilmiştir.<sup>1541</sup>

DP’nin iktidara gelişi sonrasında yayımlanan “*Yer Altı Suları*” başlıklı bir haberde, yer üstü sularının az ve sınırlı veya sulamada kullanılması imkânsız bulunan bazı bölgelerde

<sup>1536</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12. s. 19.

<sup>1537</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 106, Gömlek: 669, Sıra: 1. s. 7; bu raporda yeraltı suyu kapsamında açılan kuyu uzunluğu 120.000 m olarak verilmişken, çıkan su saniyede 10 m<sup>3</sup> şeklinde belirtilmiştir. Diğer veriler belge ile uyumludur. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45’e ekli 49 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/262), s. 14.

<sup>1538</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48’e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 15-16.

<sup>1539</sup> *Yeraltı Suyu Semineri*, Ankara: Nafia Vekâleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1960, 23-24.

<sup>1540</sup> *Yeraltı Suyu Semineri*, 25.

<sup>1541</sup> Bu noktada 15 Mayıs 1951 tarihinde Cumhurbaşkanı’na sunulan Barker Raporu’nda da çok maksatlı büyük projeler yerine küçük sulama işleri, küçük kuvvet santralleri, toprak barajlar ve yer altı sularından iedilmesi sayesinde üretimin daha çabuk artacağı ve daha az masraflı olacağı tavsiye edilmiştir. Barker Misyonu raporunu tetkik eden heyet de bu görüşe katıldığını ifade etmiştir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 873, Sıra: 8, s. 46.

yeraltı sularından faydalanılmasının düşünüldüğü belirtilmiştir. Bu maksatla Tarım Bakanlığı ile iş birliği yapılarak yeraltı suyu ile sulanacak bölgelerin saptanmak suretiyle araştırma sondajları yapıldıktan sonra uygun bulunan yerlerde sulamalara geçilmesinin planlandığı aktarılmıştır. Ayrıca bu işler için ihtiyaç duyulan dış yardımın Marshall yardımlarından karşılanacağı bildirilmiştir.<sup>1542</sup>

Gerçekten 1951 yılı Bütçe Kanun Tasarısı'nın TBMM görüşmelerinde konuşan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu tarafından “*Büyük Su Kongresi*”ne atıfta bulunulmak suretiyle seçkin aydınların katılımıyla görüşmeler yapıldığı ve kuraklığa karşı tedbir maksadıyla yeraltı suyu konusunun süratle ele alınarak faydalanma imkânlarının araştırılmasının kararlaştırıldığı belirtilmiştir.<sup>1543</sup> Nitekim yaklaşık 3 ay sonra Zeytinoğlu, yeraltı sularından istifade konusunda etüt ve çalışmalara başlandığını açıklamıştır.<sup>1544</sup>

Çok geçmeden mevzua dair haberler basına düşmeye başlamıştır. 03 Temmuz 1951’de Bayındırlık Bakanlığının, ülkenin kurak geçen bölgelerinde yeraltı sularından istifade etmek üzere bir Amerikan şirketine hazırlattırılmış olan umumî etüde istinaden kuyuların açılması için teşebbüse geçtiği bildirilmiştir. Ayrıca ülkede bulunmayan kuyu sondaj makinelerinin Marshall yardımından sağlanmasına çalışıldığı ve suya ihtiyaç görülen mevkilerin tespiti işinde Tarım Bakanlığı ile iş birliği yapıldığı ilave edilmiştir.<sup>1545</sup> 18 Temmuz 1951 tarihinde de benzer bir haber gazete sütunlarına taşınmıştır.<sup>1546</sup> Bayındırlık Bakanlığında düzenlenen 1952 yılı Su İşleri Müdürleri toplantısında konuşan Su işleri Reisi Hikmet Turat güney ve güneydoğuda yeraltı sularından faydalanmak için çalışıldığını söylemek suretiyle haberleri teyit etmiştir.<sup>1547</sup>

Yeraltı sularının araştırılması işinde Millî Eğitim Bakanlığı ile Tarım Bakanlığı görev üstlenmişlerdir.<sup>1548</sup> Ülkenin özellikle orta Anadolu’da yer alan kurak bölgelerinde yeraltı suyunda istifade imkanlarının araştırılması amacıyla Nisan 1952’de bir konferansın yapılması planlanmıştır. Basında 35 yabancı bilim adamının katılmasının öngörüldüğü konferansın, Unesco’nun teşebbüsü ve Tarım Bakanlığının himayesi ile organize edildiği bildirilmiştir.<sup>1549</sup> “*Unesco-Türkiye Hidrolojisi ve Yeraltı Suları Sempozyumu*” adı verilen etkinlik 25 Nisan 1952 tarihinde Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi toplantı salonunda açılmıştır.<sup>1550</sup>

---

<sup>1542</sup> *Zafer*, 15 Eylül 1950.

<sup>1543</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 855-856.

<sup>1544</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 09.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 74, s. 159.

<sup>1545</sup> *Zafer*, 03 Temmuz 1951.

<sup>1546</sup> *Zafer*, 18 Temmuz 1951.

<sup>1547</sup> *Zafer*, 22 Ocak 1952.

<sup>1548</sup> *Zafer*, 27 Aralık 1951.

<sup>1549</sup> *Zafer*, 11 Mart 1952.

<sup>1550</sup> *Zafer*, 26 Nisan 1952.

Çalışmaya Cumhurbaşkanı Celal Bayar, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı Ekrem Hayri Üstündağ, Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Milli Eğitim Bakanı Tevfik İleri, Tarım Bakanı Nedim Ökmen ve birçok bürokrat katılmışlardır.<sup>1551</sup>

Söz konusu gelişmeler bir kenara konulursa, Türkiye’de yeraltı suyu konusundaki etüt ve araştırmalara esas itibariyle 1952 yılı itibariyle başlandığı söylenebilir. F.O.A<sup>1552</sup> kanalıyla temin edilen makinelerin yanı sıra birisi jeolog olmak üzere sağlanan 3 Amerikalı personel desteği ile Diyarbakır’da yeraltı suyu araştırmalarına başlanmış ama çeşitli gerekçelerle iyi neticeler alınamamıştır.<sup>1553</sup> Diğer yandan 1952 yılında bir Alman firması ile Konya, Urfa ve Mardin Ovalarında 50 adet kuyu açılmasına dair sözleşme imzalanmış ve 1953 yılında ilk defa ciddi çalışmalara başlanmıştır.<sup>1554</sup> Keza yeraltı sularına dair TBMM içinden de sesler yükselmeye başlamıştır. DP Milletvekili Süleyman Kerman yeraltı sularının da yer üstü suları kadar ehemmiyetli olduğunu ifade etmiştir.<sup>1555</sup> Bununla birlikte DP Milletvekili Himmet Ölçmen Bayındırlık Bakanlığının 1952 yılında yeni mevzu olarak yeraltı suları işini ele aldığını söylemiştir. Aslında bir sene önce el atılan bu konu Ölçmen’e göre, Bayındırlık, Tarım ve Millî Savunma Bakanlıkları arasında geçen muhaberelelerin uzaması yüzünden bir senelik iş mevsimi heba olmuştur. Devamında Ölçmen: “*Memleketin zirai kalkınmasında büyük rolü olan yerüstü suları kadar büyük önemi olan yeraltı sularına da Nafia Vekâletinin ehemmiyet vermesini ve memleketin muhtelif bölgelerinde sondaj işlerine fiilen başlamasını ehemmiyetle rica ederim.*” demek suretiyle konuşmasını tamamlamıştır.<sup>1556</sup>

Nitekim yeraltı sularının etüt ve araştırılması için 1952 yılı Bayındırlık Bakanlığı Bütçesine 900.000 lira konulmuş<sup>1557</sup> bundan başka fonlardan Tarım Vekâletine ayrılan ödeneklerin 1.950.000 lirası da Vekiller Heyeti kararıyla aktarılacak suretiyle toplam 2.850.000 liraya ulaşan bir kaynak tahsis edilmiştir. 1952 yılında bu ödenekler ile Urfa, Mardin, Ceylanpınar ve Konya ovalarında yeraltı suyu araştırılması işleri ele alınmıştır.<sup>1558</sup> Bayındırlık Bakanlığının 1953 yılı bütçesinde 600.000 lira tahsis edilen<sup>1559</sup> yeraltı suyu tetkik

<sup>1551</sup> Zafer, 29 Nisan 1952.

<sup>1552</sup> İlk dönemlerde ECA olarak da isimlendirilen Marshall Planı, 1955’ten itibaren FOA yardımları veya ICA (Milletlerarası İş birliği İdaresi) adlarıyla da anılmaya başlamışlardır. Tören, *Yeniden Yapılanan Dünya*, 196.

<sup>1553</sup> 1955 yılı başlangıcı itibariyle halen faaliyetlerin neticesinin belli olmadığı göz önünde bulundurulduğunda çalışmaların bir süre devam ettiği anlaşılmaktadır. *1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı*, 8.

<sup>1554</sup> *1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı*, 25.

<sup>1555</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1026.

<sup>1556</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1027.

<sup>1557</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 515.

<sup>1558</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44’e ekli 108 s. sayılı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 286.

<sup>1559</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 509.



ve araştırılmasına ait çalışmalar İstanbul'daki Teknik Üniversite Jeoloji Enstitüsü iş birliği ile devam etmiştir.<sup>1560</sup>

Anılan dönemde yeraltı suyu iki bakımdan ele alınmıştır. Birincisi akarsuyu olmayan bölgelerde zirai sulama, ikincisi membaı olmayan köylerde içme ve kullanma suyu sağlamadır. 1953 yılında zirai sulama amacıyla yeraltı sularından faydalanma yolundaki çalışmalara orta Anadolu bölgesinde devam edilmiş ve olumlu sonuçlar alınmıştır.<sup>1561</sup> Bu raporda da 1952 senesinde başlamış olan yeraltı sularının araştırılması mevzuunda 1953 yılı içerisinde müspet gelişmeler yaşandığı kaydedilmiştir.<sup>1562</sup>

Bayındırlık Bakanlığının 1954 yılı bütçesine dair TBMM görüşmelerinde konuşan Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu İktisadi İş Birliği idaresinden temin edilen dövizlerle satın alınan aletlerin müteahhitlere verilmesiyle yeraltı mevzuu ile iştigal edebilecek bir yapının meydana getirilebildiğine dikkat çekmiştir.<sup>1563</sup> Öte yandan TBMM'de kendisine yöneltilen bir soruya verdiği cevapta Zeytinoğlu, yeraltı suyu kapsamında kurak bölgelerde etütler yapıldığını, çıkan suyun miktar ve durumuna göre içme suyu ve sulamaya tahsis edildiğini aktarmıştır. Devamında o güne kadar Konya, Eskişehir, Adana, Antalya, Niğde, Merzifon ve Gümüşhacıköy'de kuyular açıldığını dile getirmiştir.<sup>1564</sup>

Buna mukabil 1955 yılı DSİ Bölge Müdürleri toplantısında o döneme kadar yapılan çalışmalar “İlk denemeler” veya “Mevzua alıştırma” olarak tavsif edilmiştir. Bu süreçte çalışmaların devam ettiği Konya, Urfa, Niğde ve Merzifon'da ilk müspet neticeler alınmıştır.<sup>1565</sup> Zeytinoğlu, TBMM'de yaptığı bir konuşmada yeraltı suları meselesinin en bakir alanlardan birisi olarak nitelemiştir. Ona göre bu sahada ülkede yeterli teknik eleman mevcut değildir. Üstelik ilim anlamında da geri bir noktada bulunulduğundan, Teknik Üniversiteye ilgili enstitülerin kurulması için hazırlık çalışmaları başlatılmıştır.<sup>1566</sup> Bununla birlikte yapılan çalışmaların yeterli görüldüğü söylenemez. Zira DP Milletvekili Süleyman Kuranel, 1955 yılı bütçe görüşmelerinde yeraltı ve yerüstü sularını daha esaslı bir plan ve programa bağlamak gerektiğini ifade etmiştir. Yeraltı suları alanında yapılan çalışmalardan misal veren Kuranel, enerji ve sulama bakımlarından su işleri mevzuunun bir defa daha ele alınarak yeni bir program yapılmasını ve o program dahilinde çalışılmasını rica etmiştir.<sup>1567</sup>

<sup>1560</sup> BCA Fon: 30-10-0-0, Kutu: 14, Gömlek: 81, Sıra: 11. s. 154.

<sup>1561</sup> 1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı, 12.

<sup>1562</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50'ye ekli 119 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/748), s. 16.

<sup>1563</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 921.

<sup>1564</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 10.12.1954, Devre: 10, C. 3, İnikat: 15, s. 85-86.

<sup>1565</sup> 1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı, 8.

<sup>1566</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 675-676.

<sup>1567</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 661.

Bir diğerk eleştiri ise DP Milletvekili Baha Akşit'ten yeraltı suları ile sulama meselesine dair gelmiştir. Döviz kaynaklarının esasını teşkil etmesi nedeniyle zirai üretim konusunun sulama işleriyle sıkı sıkıya bağlı olduğunu ifade eden Akşit, o döneme kadar yeraltı sularına sarf edilen miktarların çok az olduğunu vurgulamıştır. Dolayısıyla gelecek senelerde yeraltı suyu işlerine önem verilmesini ve Westinghouse kredisi sayesinde elde edilecek sondaj makineleriyle bu işlerin geliştirilmesini talep etmiştir.<sup>1568</sup> Hakikaten 1955 yılında Westinghouse firması ile yapılan bir kredi anlaşması neticesinde 22 adet sondaj makinesi, su tankları, kamyonlar ve yedek parça satın alınmış, bunlar 1956 yılından itibaren ithal edilmeye başlanarak 1957 yılında tamamen teslim alınmıştır.<sup>1569</sup>

Belki bir ölçüde eleştirilerin de etkisiyle basında 5 yıllık sulama programının uygulanacağına ilişkin yazılar çıkmıştır. Habere göre açılacak 5000 kuyu sayesinde 26 ovanın sulanması planlanmıştır.<sup>1570</sup> Buna mukabil uygulamanın, planın bir hayli gerisinde kaldığını söylemek mümkündür. Zira 1956 yılında 42 kuyu açılmış, 1957 yılında ise 16 muhtelif sahada 2 milyon hektar hidrolojik etüt<sup>1571</sup> yapılmıştır.<sup>1572</sup> Nafia Vekili Etem Menderes 1957 yılı bütçe görüşmelerinde 1956 yılına kadar toplam 105 kuyunun açıldığını ifade etmiştir.<sup>1573</sup>

Her ne kadar yeraltı suyu kapsamında yapılan çalışmalar DP iktidarınca öne çıkarılmaya çalışılsa da muhalefetin mevzubahis söylemlerden tatmin olmadığı her fırsatta ortaya konulmuştur. Hürriyet Partisi Meclis grubu adına konuşan Emrullah Nutku 1957 bütçe görüşmelerinde yeraltı sularından yeterince faydalanılabilmesi halinde kuraklıktan kaynaklanan olumsuzlukların hafifletilebileceğini vurgulamıştır.<sup>1574</sup> Nitekim 1958 yılı DSİ müdürleri toplantısında konuşan Demirel'e göre yeraltı suyu faaliyetleri o dönem itibariyle henüz araştırma safhasındadır. Yani asıl gaye yeraltı sularının envanterinin çıkarılmasıdır.<sup>1575</sup> 1959 yılı DSİ genel toplantısına ayrı bir önem verildiğini belirten Demirel, keza bu toplantıda yaptığı konuşmada yeraltı suları rezervleri ile envanterinin tespit edilmeye başlandığını ifade

<sup>1568</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45, s. 892-893.

<sup>1569</sup> *1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı*, 25.

<sup>1570</sup> *Zafer*, 09 Haziran 1956.

<sup>1571</sup> Hidrolojik Etüt: Proje sahasındaki yeraltı su kaynakları hakkında malumat edinmek maksadıyla yapılan istikşaf çalışmalarıdır. *DSİ Etüt Planlama ve Proje Rehberi*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 2. Baskı, 1960, 7.

<sup>1572</sup> *Pazartesi Toplantıları Zabtı 1957*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1958, 151.

<sup>1573</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 904.

<sup>1574</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 905.

<sup>1575</sup> *Zafer*, 24 Mart 1958.

etmiştir. Çok sağlam temeller atıldığını ve yakın gelecekte büyük sonuçlar alınmasını ümit ettiğini açıklamıştır.<sup>1576</sup>

Bu süreçte yeraltı sularına ilişkin haberlere basında daha sık rastlanmaya başlanmıştır. Bir yandan Konya Ovası'nda açılan kuyular gazete sütunlarına yansırken,<sup>1577</sup> diğer yandan yeraltı suyu etütleri için harcanacak para gündeme getirilmiştir.<sup>1578</sup> Yakın zamana kadar varlığının hemen hiç bilinmediği ileri sürülen bu raporda yeraltı sularının en bakir kaynaklardan birisi olduğu belirtilmiştir. Raporun devamında birkaç seneden beri, DSI tarafından sarf edilen fevkalâde ciddi ve ilmî gayretler neticesinde birçok ovanın yeraltı suyu durumunun tespit edildiği kaydedilmiştir. Rapora göre, 1962 senesi sonunda Türkiye'de mevcut belli başlı bütün ovaların yeraltı suyu hazinelerinin tam bir envanteri çıkarılmış olacaktır. “Araştırma safhası” denilen bu safhanın gayesi, yeraltı suyunun miktarını, derinliğini, evsafını ve maliyetini çıkarmaktır. Bu husus temin edildikten sonra yerüstü sularının durumu dikkate alınmak suretiyle kullanma şeklini belirleyen planlama yapılmaktadır.<sup>1579</sup> Benzer açıklamalar Demokrat Parti Meclis grubu adına konuşan Himmet Ölçmen tarafından da tekrar edilmek suretiyle yeraltı sularının 1962 senesine kadar ilmî esaslara dayanarak bütün ovaların yeraltı suyu durumunun tespit edilmiş olacağı dile getirilmiştir.<sup>1580</sup>

Sulama, kurutulan bataklık ve taşkından korunan sahalara ilişkin sayılarda olduğu gibi yeraltı suyu konusunda da farklı rakamların telaffuz edildiğine ve kaynaklarda tenakuz bulunduğu rastlanmıştır. Bu sebeple aynı metodoloji takip edilerek doğru olabileceği değerlendirilen veriler zikredilmiştir. Bu kapsamda 1956 yılı başlangıcı itibariyle toplam 16.825 m derinliğinde 70 adet kuyu açılmış, su bulunan 55 kuyudan saniyede 1000 litre su elde edilmiştir.<sup>1581</sup> Miktar 1959 yılı başlangıcı itibariyle 118.591 m derinliğe ve 825 adet kuyuya çıkarken, elde edilen su saniyede 9.524 litreye ulaşmıştır.<sup>1582</sup> 1960 yılı başlangıcı itibariyle ise 167.858 m derinliğinde 1097 adet kuyu açılmış, saniyede 11.384 litre su elde edilmiştir.<sup>1583</sup>

---

<sup>1576</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 57-58.

<sup>1577</sup> *Zafer*, 24 Ocak 1959.

<sup>1578</sup> *Zafer*, 24 Ağustos 1959.

<sup>1579</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 16-17.

<sup>1580</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 681.

<sup>1581</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12. s. 19.

<sup>1582</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 106, Gömlek: 669, Sıra: 1. s. 7; bu raporda yeraltı suyu kapsamında açılan kuyu uzunluğu 120.000 m olarak verilmişken, çıkan su saniyede 10 m<sup>3</sup> şeklinde belirtilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 49 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/262), s. 14.

<sup>1583</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 15-16.

### 2.5.3. Köy İçme Suları

Köy içme suyu meselesi, incelenen dönemde büyük çoğunlukla köy yolları ile birlikte görüşülmüş ve değerlendirmeler bu bakış açısıyla yapılmıştır. Ancak tez düzeni çerçevesinde gerçekleştirilen tasnif nedeniyle köy yolları konusu karayolları bölümünde ele alındığı için bu bölümde sadece köy içme suları mevzuuna değinilmiştir.

İçme suyu konusu başlangıçta 3611 sayılı Kanun'un 3/9'uncu maddesinde belirtilen *"İçme suyu ve kanalizasyon işlerine aid projelerin tetkik ve tasdiki ve bu işlerin murakabesi"* görevi çerçevesinde ele alınmıştır.<sup>1584</sup> Nafia Vekaleti Su İşleri Dairesi 1954 yılına kadar bu vazifeyi şehir ve kasabaların içme su projelerinin tasdiki ile köy içme su işlerinin umumi denetlemesi ve gerekli malzemelerin satın alınarak dağıtılması olarak yorumlamış ve uygulamıştır.<sup>1585</sup> Şehir ve kasabaların içme su proje ve inşaatı mahallî belediyeler<sup>1586</sup> ve İller Bankası tarafından deruhte edilmiştir.<sup>1587</sup> Bununla birlikte köy içme suyu davası vilayet nafia müdürlükleri vasıtasıyla yürütülmüştür.<sup>1588</sup>

DSİ Umum Müdürlüğünün kuruluşuyla birlikte 6200 sayılı Kanun'un 2/e. maddesi ile *"Şehir ve kasabaların içme su ve kanalizasyon projelerini tetkik, tasdik ve murakabe etmek; Köy içme suları için teknik organizasyon ve murakabeyi sağlamak ve bu iş için Bayındırlık müdürlükleri emrinde çalışacak lüzumlu bilgiye sahip elemanları yetiştirmek"* vazifesi DSİ'ye tevdi edilmiştir.<sup>1589</sup> DSİ, belediyesi bulunan kasaba ve şehirler için içme suyu tedarik edilmesi noktasında *"rehberlik ve nâzımlık"* fonksiyonunu yerine getirmiş ayrıca bu çerçevede etüt yaparak gelecek projeksiyonu ortaya koymuştur.<sup>1590</sup> Bununla birlikte köy içme su tesislerinin gerek etüt ve projesi ve gerekse uygulaması 1960 yılına kadar vilâyet nafia müdürlükleri tarafından gerçekleştirilmiştir.<sup>1591</sup> Bu işler esas itibarıyla o zamana kadar valiliklerce sevk ve idare edilmiş, Nafia Vekâleti, tahsisatın tevzii, bir elden boru satın alınması, teknisyen yetiştirilmesi, grup köylerin projelerinin tanzimi ve lüzum görülen yerlerde derin kuyu açılması gibi hizmetlerle meşgul olmuştur.<sup>1592</sup> Faaliyetlerin finansmanı ise *"Köylerde halkın yapacağı içme su işlerine yardım"* adıyla başlangıçta genel bütçeye ve

<sup>1584</sup> *Resmî Gazete*, Sayı: 4219, 30 Mayıs 1939, s. 11832.

<sup>1585</sup> *1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı*, 12.

<sup>1586</sup> Bazı şehirlerin su ihtiyacına dair yöneltilen bir soruya cevap veren Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu tarafından ifade edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 16.11.1955, Devre: 10, C. 8, İnikat: 2, s. 54.

<sup>1587</sup> *1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı*, 12.

<sup>1588</sup> *1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı*, 12.

<sup>1589</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 32.

<sup>1590</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 58.

<sup>1591</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 09.05.1960, Devre: 11, C. 13, İnikat: 66'ya ekli 136 s. sayılı Köy içme suları hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/496), s. 1.

<sup>1592</sup> Bir soru önergesine Nafia Vekili Tevfik İleri'nin tahriri cevabında belirtilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 16.11.1959, Devre: 11, C. 10, İnikat: 42, s. 43.

kuruluşunu müteakip ise DSİ bütçesine konulan ödeneklerin vilayetlere pay edilmesi ile sağlanmıştır.

DP Hükümetinin ilk bütçesine dair hazırlanan kanun tasarısında “*halkın yapacağı su işlerine yardım*” hususunda, komisyon görüşmelerinde Hükümetçe yapılan tahsisatın artırılması teklif edilmiştir.<sup>1593</sup> Dolayısıyla CHP dönemine nazaran DP’nin bu konudaki yaklaşım farkı gösterilmek istenmiştir. Önerildiği gibi 7 milyon lira olmasa da köylerin temiz içme suyuna kavuşturulması davasında halkla hükümetin el ele vererek çalışmasını temin etmek amacına vurgu yapılarak 1951 yılı bütçesine 5 milyon lira konulduğu basına yansımıştır. Ayrıca haberin devamına göre bu işlerin metotlu ve teknik usullere göre yapılmasını sağlamak üzere Bayındırlık Bakanlığınca biri teknik diğeri idari olmak üzere iki talimatname hazırlanarak valiliklere gönderilmeye başlanmıştır. Teknik talimatnamede suyun kaynağından alınması, tespit edilmesi, hendeklerin açılması ve boruların döşenmesi resimlerle tarif edilmiştir. İdari talimatnamede ise yardım parasının ne şekilde ve kimler tarafından sarf olunacağına dair hükümler yer almıştır.<sup>1594</sup>

Sözü edilen yardım çeşitli vesilelerle gündeme getirilmiştir. DP Milletvekili Süleyman Kuranel’in bir sorusunu cevaplayan Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu, 1951 yılı bütçesine konulan 5 milyon lira tutarındaki ödeneğe dikkat çekmiştir.<sup>1595</sup> “*Ankara’nın yol, su ve okul davası*” başlıklı bir haberde Ankara valisi Necati İlter tarafından yapılan basın toplantısındaki açıklamaya göre Vilâyet Bayındırlık Müdürlüğü teknik elemanları ve motorlu vasıtaları köy su işleri amacıyla hareket halindedir.<sup>1596</sup> Diğer yandan il bazında yaşanan gelişmeler de gündeme getirilmiş Konya’da 59 köyün içme suyuna kavuştuğu bildirilerek mevzubahis köylerin isimleri sıralanmıştır.<sup>1597</sup>

Söz konusu ödenek köy adet ve nüfusları, genişlikleri ve tahakkuk ettirme imkânları göz önüne alınmak suretiyle illere dağıtılmıştır. Bu raporda yıllardır temiz içilebilir suyu olmayan köylerin kaçınılmaz ihtiyacının karşılanmış olmasından memnuniyet duyulduğu ifade edilirken, suyu olmayan daha pek çok köyün bulunduğu kaydedilmiştir. Devamında köy su işleri için yardım olarak 7.500.000 lira teklif edilirken, o günden geniş ölçüde yeni bir

<sup>1593</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 s. sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (I/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 265.

<sup>1594</sup> Zafer, 15 Nisan 1951.

<sup>1595</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 09.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 74, s. 159.

<sup>1596</sup> Zafer, 21 Eylül 1951.

<sup>1597</sup> Zafer, 09 Ekim 1951.

hamle yapılmasının zaruri görüldüğü belirtilmiştir.<sup>1598</sup> Nitekim 1952 yılı bütçesinde bu iş için 9.500.000 lira tahsis edilmiştir.<sup>1599</sup>

Köy su işleri kapsamında umutla girişilen çabalar, henüz iki yıl dolmadan eleştirilmeye başlanmıştır. Üstelik eleştiriler muhalefetten ziyade DP'lilerden gelmeye başlamıştır. 1952 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesine dair görüşmelerde söz alan DP Milletvekili Avni Tan kendi memleketinden örnek vererek mevcut su ile ne yemek pişirebildiklerini ne de çamaşır yıkayabildiklerini dile getirmiştir. DP Milletvekili Necip Bilge de su derdiyle boğuşan Suvermez, Kuruköy ve Kuyulutatlar isimli üç köyün ismini vermek suretiyle dolaylı bir anlatım tercih etmiştir. Diğer yandan DP Milletvekili Hasan Üçöz yıllardır el uzatılmayan köylüye içme suyu ve köy yolları parası diye hükümet tarafından tahsisat ayrılmasına dair teşekkür ederek konuşmasına başlamıştır. Ancak devamında eleştiride bulunan Üçöz'e göre verilen içme suyu paraları istenilen şekilde mahalline sarf edilmemektedir. Yapılan işlerin kısa ömürlü olması bir yana etkin bir kontrol sistemine de ihtiyaç vardır. Sonrasında konuşan DP Milletvekili Hüseyin Orakçioğlu ise verilen tahsisatın yetersizliğine dikkat çekmiştir. Zikredilen tenkitler sonrasında konuşan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu köylere iyi ve sıhhi su getirme yolunda Hükümetin iki yıldır gayret sarfettiğini söylemiş, Orakçioğlu'nun bu meseleye gereken ehemmiyetin verilmediği ve tahsisatın yetersizliği hususundaki eleştirilerine istinaden söz aldığını ifade etmiştir. Zeytinoğlu'na göre, Bakanlık ve Hükümet bu işler için ayrılan paraları heder etmemeyi birinci derecede göz önünde tutmaktadır. Zeytinoğlu, devamında o güne kadar yapılan işleri izah etmiştir.<sup>1600</sup>

Meseleye ilişkin çalışma ve gayretler raporlara da yansımıştır. Bu rapora göre 1952 senesinde başlamış olan yeraltı sularının araştırılması mevzuunda 1953 yılı içerisinde müspet gelişmeler kaydedilmiştir. Ayrıca memba suyu olmayan köylerin yeraltı sularından istifade suretiyle suya kavuşturulması hususundaki faaliyetler de oldukça gelişmiştir.<sup>1601</sup>

Köylerde halkın yapacağı su işlerine yardım olarak 1953 ila 1957 yıllarında 20'şer milyon lira tahsis edilmiştir.<sup>1602</sup> Sözü edilen bu süreçte de önemli bir değişiklik meydana gelmemiştir. Genel olarak eleştirilerin büyük çoğunluğu tahsis edilen paraların etkili

<sup>1598</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 s. sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 273.

<sup>1599</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 515.

<sup>1600</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1027-1029.

<sup>1601</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50'ye ekli 119 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/748), s. 16.

<sup>1602</sup> 6076 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 509, 6285 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 271; 6486 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 268; 6690 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 400; 6924 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 326.

kullanılamaması<sup>1603</sup> ve denetim/kontrol eksikliği<sup>1604</sup> noktasında toplanmıştır. Bununla birlikte farklı konulara dikkat çekildiği de olmuştur. 1953 yılı bütçe görüşmelerinde konuşan DP Milletvekili Ahmet Başbüyük su işlerini başarılı bulmakla beraber bazı aksaklıklar görüldüğünü söylemiştir. Başbüyük'e göre idare amirleri kanuni salâhiyetlerini kullanmadıkları için köylüler birbirlerine düşmüşlerdir. Bir köyün hududu dâhilinde bulunan bir suyun diğer bir köye götürülmesi hususunda köylülerin anlaşılmadıklarını belirten Başbüyük bu vaziyet karşısında “siz aranızda anlaşınız” gibi sözlerle işlerin sürüncemede kaldığını ve susuz birçok köyün ıstırap çektiğini dile getirmiştir.<sup>1605</sup> CHP Meclis grubu adına söz alan Atıf Topaloğlu köy içme suları için ayrılan ödeneklerin kullanılmasında birçok şikâyetlerle karşı karşıya bulunduklarını belirttikten sonra ödeneklerin kullanma ve tevzi usullerinin objektif esaslara bağlanmadığını dile getirmiştir. Devamında bu ödenekten araç satın alındığını, bazı illerde partizan mülâhazalarla köylü vatandaşların siyasi kanaatlerine tesir yapılmak yoluna gidildiğini ileri sürmüştür.<sup>1606</sup> 1954 yılı bütçe görüşmelerinde Türkiye Köylü Partisi adına konuşan Kâzım Arar Çankırı özelinde valilerden şikâyetçi olmuş ve içme suyu davasındaki en büyük problemin boru sıkıntısından kaynaklandığını ifade etmiştir.<sup>1607</sup> Keza benzer şekilde DP Milletvekili Esat Tuncel de 1955 yılı bütçe görüşmelerinde boru meselesine temas ederek problemin çözümü noktasında birtakım önerilerde bulunmuştur.<sup>1608</sup>

Bahsedilen bu eleştirilere karşın genellikle Bayındırlık Bakanı seviyesinde açıklamalarda bulunulmuştur. Bayındırlık Vekili Kemâl Zeytinoğlu, 1953 yılı bütçe görüşmelerinde köy içme sularında da en ufak bir politik mülâhazaya yer vermediklerini ve bu konuda uygulanacak prensiplerin yönetmelikler ve umumi tamimlerle vilâyetlere bildirildiğini aktarmıştır.<sup>1609</sup> 1954 yılı bütçe görüşmelerinde boru meselesine değinen Zeytinoğlu, vilâyetler tarafından münferiden yapılan satın almalarda boru alınırken gümrük muafiyetinden istifade edildiğini, sadece 1953 yılında 400 bin metre uzunluğunda borunun vilâyetlere dağıtıldığını açıklamıştır.<sup>1610</sup> Devamında öncelikle hiç suyu olmayan ve az masrafla su getirilmesi kabil olan köyleri ön plâna aldıklarını, bundan sonra çok masrafla su

<sup>1603</sup> Ödeneklerin düzgün kullanılmaması hususunu tenkit edenlerden bazıları şunlardır: CHP Milletvekili Feridun Fikri Düşünsel. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnkat: 50, s. 913; DP Meclis Grubunda konuşan Agah Erozan. *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt*, 01 Şubat 1955, MF:1253, Toplantı:144, s. 52; 1957 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesinin TBMM Bütçe Komisyonundaki görüşmelerde konuşan CHP Milletvekili Nuri Sertoğlu. *Ulus*, 27 Ocak 1957.

<sup>1604</sup> Bu konuda eleştiride bulunan kişilerin bir bölümü: DP Milletvekili Hasan Ali Vural. *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1068-1069; 1957 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesinin TBMM Bütçe Komisyonundaki görüşmelerde konuşan CHP Milletvekili Nuri Sertoğlu. *Ulus*, 27 Ocak 1957.

<sup>1605</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1054.

<sup>1606</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1059-1060.

<sup>1607</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnkat: 50, s. 908-910.

<sup>1608</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnkat: 48, s. 667-668.

<sup>1609</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1072.

<sup>1610</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnkat: 50, s. 919-920.

getirilecek köylerin su işlerine geçileceğini söylemiştir.<sup>1611</sup> 1955 yılı bütçe görüşmelerinde boru meselesinden söz eden Zeytinoğlu'na göre, köy suları kapsamında çok acil ihtiyaçları karşılamak için, bazı yerlerde beton boru, bazı yerlerde ithal malı demir boru, bazı yerlerde yerli imalat borular hatta bazı yerlerde toprak borular kullanılmak suretiyle sıkıntı giderilmeye çalışılmıştır.<sup>1612</sup>

Diğer yandan DP ileri gelenlerinden TBMM Reis Vekili Tevfik İleri iktidarın su politikasına dair açıklama yapmıştır. Beyanata göre iktidar binlerce köyün suya kavuşturulmasını borç bilerek 5-6 yılda içme suyu işini halletmek üzere ihaleler yapmıştır. Bu nedenle yer yer boru sıkıntısı meydana gelmiştir. Ancak asırlardır süregelen bu meseleyi çözmek için böyle bir çaba içine girilmeseydi, o dönem yaşanan boru yokluğunun yaşanmayacağı da muhakkaktır.<sup>1613</sup> Öte yandan İleri'nin demecine cevap olarak Ulus gazetesinde bir makale yayımlanmıştır. Söz konusu yazıda, İleri'nin köy içme suyu meselesine ilişkin ifadelerine aynen yer verilmiştir. Devamında köylerde su yokluğu tanımlamasının doğru olmadığı, zira böyle bir durumun vaki olması halinde oralarda yaşamın imkânsız olduğu kaleme alınmıştır. Yazara göre su olmamasından kasıt “*gönlün arzu ettiği şartları haiz suların*” olmamasıdır. Kaldı ki o dönem itibarıyla, yayımlanan bir makaleye göre, Fransa gibi bir ülkede bile bu nevi köyler mevcuttur. Ayrıca o dönemde Türkiye'nin tek meselesi de köy içme suyu mevzuu değildir. Ülkenin sermaye, tasarruf ve emniyet ihtiyacı hiç de önemsiz görülecek bir aşamada değildir. Bahsedilen tespitlerin ardından yazar, muhalefetçe yapılan eleştirilerin “*günlük ve geçici sıkıntıları istismar etmek*” gayesiyle değil, ülke ekonomisinin hakiki durumunu ortaya koyma endişesiyle zuhur ettiğini belirterek makalesini sonlandırmıştır.<sup>1614</sup>

Köy içme suyu işlerinin işleyiş tarzına ilişkin şikâyet ve memnuniyetsizliğin yıldan yıla arttığını söylemek mümkündür. Sonuçta DSİ'nin esas vazifeleri arasında olmadığı halde mevzuun ehemmiyetine binaen köylerin içme sularına verilen yardım paralarının yerlerine harcanmasını ve neticelerin verimli olmasını temin etmek maksadıyla 1956 yılı içerisinde 59 il dâhilinde son 6 yıl zarfında yapılan bütün işler uzman heyetlere tetkik ettirilmiş ve alınan neticelere göre tatbik edilmekte olan talimat ve usullerde bazı değişiklikler yapılmasına karar verilmiştir.<sup>1615</sup>

<sup>1611</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 922.

<sup>1612</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 675.

<sup>1613</sup> Zafer, 04 Eylül 1955.

<sup>1614</sup> Namık Zeki Aral, “İçme Suyu Siyaseti”, *Ulus*, 23 Ekim 1955, 1.

<sup>1615</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47'ye ekli 68 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1957 mali yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/578), s. 15.



Buna rağmen istenilen netice alınamamış, köyün içme suyu derdine ilişkin tartışmalar 1957 sonrasında basında daha sık görünür olmaya başlamıştır. Midyat'ın bir köyü hususunda yapılan eleştiriye dönemin Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri cevap vermiştir. İleri, bir Mardin Mebusunun Midyat'ın bazı köylerinde kurtlu su içen vatandaşlar olduğu halde buralara su getirilmeyişine dair konuyu gündeme taşıdığını belirtmiştir. İleri'ye göre bu Mebus asırlardır devam eden ve hatta CHP iktidarının da çözmediği meselenin sorumluluğunu DP'ye yüklemeye çalışmıştır. Ancak CHP döneminde köy içme suları konusunda devlet bütçesinden tek kuruluş tahsis edilmemiştir. İlk defa bu dava DP iktidarı zamanında ele alınmıştır. İleri, sonrasında bu konudaki çabalarını anlatarak var güçleri ile çalıştıklarını söylemiştir.<sup>1616</sup>

Bütçe raporunda vilâyetlere daha fazla yardım edilebilmesi ve memlekete refah getirecek içme ve sulama suyu mevzularının daha yoğun bir şekilde ele alınabilmesi için teşkilatın genişletilmesinin faydalı görüldüğü 1959 yılında,<sup>1617</sup> köy içme suları konusu gündemi bir hayli meşgul etmiş ve çokça tenkit edilmiştir. Mesela CHP Milletvekili Rauf Bayındır, bazı köylerde içme suyu meselesinin ciddi bir şekilde ele alınmasına karşın, künk ve büzlerle yapılan çeşme su yollarının çürüdüğünü belirtmiştir.<sup>1618</sup> Öte yandan CHP Milletvekili Emin Soysal TBMM Bütçe Encümeni'nde Bayındırlık Bakanlığı bütçesine dair yaptığı konuşmada Maraş'taki köy içme sularına değinerek işi “*facia*” olarak nitelemiştir.<sup>1619</sup> Bütçe Encümeni'ndeki görüşmeleri sütunlarına taşıyan DP'nin yayın organı Zafer gazetesinde bile köy içme suyu meselesinin bir an önce halledilmesi gerektiğine işaret edildiği kaydedilmiştir.<sup>1620</sup>

Bahsedilen süreçte DP Meclis grup toplantılarında da içme suyu başta olmak üzere köy mevzularına ilişkin esaslı görüşmeler cereyan etmiştir. Bir görüşmede köy içme suyuna ilişkin bir soruya cevap veren Nafia Vekili Tevfik İleri, bu işler için ayrılan paranın vilayetlere yardım mahiyetinde olduğunu, bu nedenle esas olarak vekaletin boru temin etmek gibi bir vazifesinin olmadığını, ancak yine de vilayetlerden parasının kesmek üzere boru temin ederek vilayetlerin işlerini kolaylaştırdıklarını beyan etmiştir. İleri'nin açıklamasına teşekkür ederek

---

<sup>1616</sup> *Zafer*, 17 Kasım 1958; İleri'nin bu açıklamalarına karşın bütçe kanunlarına bakıldığında 1950 bütçesinde 1.300.000, 1948 bütçesinde ise 200.000 liranın halkın yapacağı su işlerine yardım başlığı altında tahsis edildiği görülmektedir. 5561 sayılı Kanun *Kanunlar Dergisi*, C.32, s. 879; 5161 sayılı Kanun *Kanunlar Dergisi*, C.30, s. 263; Nitekim DP'nin ilk Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'na göre halkın yapacağı su işlerine yardım konusunda 1950 yılında 1.300.000 ödenek tahsis edilmişken, bu miktar 1951 yılında beş milyon liraya çıkarılmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 855.

<sup>1617</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 45'e ekli 49 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1959 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/262), s. 22.

<sup>1618</sup> *Ulus*, 17 Ocak 1959.

<sup>1619</sup> *Ulus*, 18 Ocak 1959.

<sup>1620</sup> *Zafer*, 17 Ocak 1959.

söze başlayan Mecit Bumin ise tahsisatın çok az olduğunu dile getirmiştir.<sup>1621</sup> Devamında su işlerinde henüz nahiyeleri bile suya kavuşturamadıklarını ileri süren Bumin, yakında mahalli seçimlerin olduğunu ve seçimler üzerinde su işlerine ilişkin bu çalışmaların çok etkili olacağını belirtmiştir.<sup>1622</sup> Sonrasında konuşan Servet Sezgin o döneme kadar yapılan su işlerinin künklerle yakın mesafeden getirilebilecek işler olduğunu ancak bundan sonraki işler için galvanizli boruların gerekli olduğunu ve 5-10 km mesafeden su getirilmesinin gerektiğini ifade etmiştir.<sup>1623</sup> İzzet Akçal ise köy suları davasında verilen tahsisatın az olduğunu, DSİ'nin asbest boru üretimi işine girmesinin iyi olacağını ifade etmiştir.<sup>1624</sup>

Sonraki toplantıda söz alan Servet Sezgin yerel seçimler öncesinde bütçe imkansızlıkları nedeniyle köy içme suları hususunda gerekli çalışmayı yapamayarak, gelecek yerel seçimlerde köylüden nasıl oy isteyebileceklerini sormuştur. Devamında köylünün DP ile CHP'yi kıyaslarken yol ve içme suyu bakımından karşılaştırdığını ifade etmiştir. İhsan Gülez ise Bolu'dan örnek vererek köy içme suları ve yolları için verilen paraların çarçur olduğunu dile getirmiştir. Hilmi Çeltikçioğlu, köylünün köy yolları ve içme suyu ile doğrudan ilgili olduğunu, yapılan diğer işleri, muazzam da olsa, köylünün o kadar önemli görmediğini, propaganda için köye gittiklerinde içme suyu ve yollardan bahsettiklerini aktarmıştır. Devamında yetkili kişilerin 1958 yılında köy içme suyu davasının halledileceğini söylediğini, ancak o dönem itibarıyla 20.000'den fazla köyde su olmadığını belirtmiştir. Ardından köylüye verilen sözler karşısında ne söyleneceğini sorarken Yozgat'ı örnek vermek suretiyle il ve köy yolları için verilen paraların çarçur olduğunu söylemiştir.<sup>1625</sup>

Müteakip toplantıda konuşan Tevfik Tıgılı, köy içme suları konusunda sıkıntının borudan kaynaklandığını, zira köylünün su yolunu kendisinin açtığını bu nedenle boru verilirse sorunun çözüleceğini ortaya atmıştır. Hasan Hayati Ülkün ise köy yolları ile içme suyu meselesinde kâfi miktarda eleman olmayışı, gerektiği gibi kontrol edilmeyişi ve lüzumlu ahenk ve koordinasyonun olmayışı nedeniyle bu işlere harcanan paraların yerine sarf edilmediği, dolayısıyla işin geciktiğini belirtmiştir. Arkasından köy su işlerinin valilerin himmet ve zevkine kalışından rahatsızlığını beyan ederek, yapılan işlerin Dahiliye ve Nafia Vekaletince kontrol edilmesini istemiştir. Ülkün'e cevap veren Nafia Vekili Tevfik İleri köy içme suyu meselesine ilişkin çok ayrıntılı planların Vekalette bulunduğunu ve bunların tek tek tetkik edildiğini ifade etmiştir. Ayrıca kalan 10.000 köyün içme suyu işlerinin vilayetlerden

<sup>1621</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 18-20.

<sup>1622</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 26.

<sup>1623</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 31-32.

<sup>1624</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 60-61.

<sup>1625</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 02 Nisan 1959, MF:1261, Toplantı:263, s. 30-40.

alınarak DSİ eliyle yaptırılmasını düşündüklerini aktarmıştır.<sup>1626</sup> Yapılan görüşmeler sonucunda köy yolları ile içme suları için hükümetçe gerekli ödeneğin verilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>1627</sup>

Açıklanan görüşmelerin devam ettiği günlerde DSİ'nin 1959 yılı birinci umumi heyet toplantısında konuşan Nafia Vekili Tevfik İleri, su getirilmesi gereken yaklaşık 10.000 köyün kaldığını, bu köylere su götürmenin daha zor şartlar barındırdığını belirtmiştir. Teknik açıdan daha müşkül yapıdaki bu işlerin vilayetler eliyle yapılmasına devam edilmesi veya DSİ'ye tevdi edilmesi seçeneklerinin bulunduğunu ifade eden İleri, yapılan incelemeler sonucunda DSİ'nin bu işi de almak lüzumunu hissedeceğini dile getirerek aslında bazı değişikliklere ihtiyaç duyulduğunu ima etmiştir.<sup>1628</sup> Gerçekten de o süreçte köy içme suyu meselesine dair hassasiyet görünür hale gelmeye başlamıştır. Dönemin DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel, 8 senede 22.500 köyün suya kavuştuğunu ifade etmiştir. Bu davayı “*millî*” olarak niteleyen ve gördüğü yerlerde susuzluktan ızdırap çeken vatandaşların hallerine değinen Demirel, konuşmasının devamında: “*Türkler dünyaya çile çekmek için gelmemiştir. Türkler susuzluğu, kaderin bir tezahürü olarak görmemelidir. Köy içme suyu Türk milletinin sıhhat davasıdır, saadet davasıdır. Asırlardır düğümlenmiş dert ve ızdırapların çözümü davasıdır.*”<sup>1629</sup> diyerek bir bakıma yeni eğilimi teyit etmiştir.

Benzer duyarlılık kamuoyunda da sezilmektedir. Köylerin o dönemki içme suyu durumlarının ele alındığı bir makalede birçok köyün içme suyunun bulunmadığı ifade edilmiştir. Makalenin devamında; arazide çıkan suyun kullanımına izin vermeyen şahıslardan, her şeyin devletten beklenmesi düşüncesine; hükümet tarafından yapılan içme suyu teçhizatlarının bir süre sonra işlevsiz hale gelmesinden, pınarın yerinin seçimi için yaşanan anlaşmazlıklara kadar birçok sorun dile getirilmiştir. Özetle makalede dönemin Türkiye’inde köy içme suyu meselesindeki problemler eleştirel bir üslupla ortaya konmuştur.<sup>1630</sup>

O günlerde Nafia Vekaleti tarafından valiliklere gönderilen bir tamimde, köy içme suyunun bir an evvel başarılabilmesi için, hendek hafriyatının önceden yapılması, bu işlerde çalışan elemanların her türlü ihtiyaçlarının karşılanması, vilayet emrinde nafia müdürlükleri ile iş birliği yapılarak “*Köy İçme Su Bürosu*”nun kurulması, malzemenin köylüye yakın merkezlerden dağıtılması, nafia müdürlüklerince hazırlanan köy içme suyu projelerinin DSİ tarafından tetkik ve tekamüle tabi tutulması, DSİ Umum Müdürlüğü bölge teşkilatı

<sup>1626</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 16 Nisan 1959, MF:1261, Toplantı:265, s. 50-76.

<sup>1627</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt, 30 Nisan 1959, MF:1261, Toplantı:267, s. 73.

<sup>1628</sup> Zafer, 16 Nisan 1959.

<sup>1629</sup> Zafer, 31 Temmuz 1959.

<sup>1630</sup> Fakir Baykurt, “İçecek Su”, *Cumhuriyet*, 02 Ekim 1959, 2.

elemanlarının imkanlar dahilinde kompleks yapıdaki köy içme suyu projelerine yardım etmesi ve tesislerin tamamlanmasının ardından bakım faaliyetlerinin aksatılmaması hususunda gerekli tedbirlerin alınması istenmiştir.<sup>1631</sup> Bu gelişmelerin yanı sıra 1960 yılı Bütçe komisyonundaki görüşmelerde DP'li milletvekilleri köy yolları ve içme suları mevzuuna son derece önem verildiği Zafer gazetesince de bildirilmiştir.<sup>1632</sup> Nitekim DSİ'nin 1960 yılı bütçesinde köy su işlerine yardım olarak 129.000.000 lira tahsis edilmiştir ki<sup>1633</sup> 29.000.000 lira tahsis edilen 1959 yılı<sup>1634</sup> ile mukayese edildiğinde ilk bakışta göze çarpan büyük fark anlatılanları doğrulamaktadır.

Öte yandan köy içme suyu meselesi gerek TBMM ve gerekse DP Meclis grubunda büyük çoğunluğu mahallî saiklerle olmak üzere sorular yoluyla da gündeme getirilmiştir. Mardin CHP Milletvekili Selim Telliğaoğlu'nun Mazıdağı kazasının bazı köylerine içme suyu getirilmesi hususundaki sualine Nafia Vekili Tevfik İleri tarafından tahrirî cevap verilmiştir. Burada, Nafia Vekâletinin, tahsisatın dağıtılması, bir elden boru mübayaası, teknisyen yetiştirilmesi ve lüzum görülen yerlerde derin kuyu açılması gibi hizmetlerle meşgul olduğu bir kez daha hatırlatılmıştır. Devamında o ana kadar valiliklerin çalışmalarının takdir ve şükranına şayan görüldüğü ifade edilmiştir. Bununla beraber geri kalan 10.000 kadar susuz köyün içme su davasını nafia müdürlüklerinin kapasitesiyle halledilebilmesinin mümkün olmayacağı değerlendirilerek, bu işlerin artık Nafia Vekâleti ve Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü eliyle yapılmasının uygun görüldüğü açıklanmıştır. Beyanatın devamına göre bu amaçla hazırlanan kanun tasarısının yakın zamanda TBMM'ye getirilmesi planlanmıştır.<sup>1635</sup>

Bu karar muhalefet tarafından da desteklenmiştir. Nitekim 1960 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesine dair TBMM Bütçe Komisyonunda cereyan eden görüşmelerde konuşan CHP Milletvekili Sırrı Atalay: *"Köylerimizi gerçekten temiz ve sıhhi suya çabukça kavuşturmak istiyorsak, bu büyük paralar olarak milletçe verdiğimiz bu meblâğı yerine sarfetmek ve kontrolünü yapmak üzere Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğüne doğrudan doğruya yaptırmalıyız."* demiştir.<sup>1636</sup> Diğer bir CHP Milletvekili Vedat Mengi ise köy içme su işlerinin, DSİ vazifeleri arasına alınmasını yerinde ve isabetli bir karar olarak nitelemiştir. Mengi'ye göre: *"Hiç olmazsa bu sayede ihtiyaçlar tesbit edilmiş olacak ve bu işler belki daha iyi yapılmış olacaktır."* Akabinde uyarıda bulunan Mengi, DSİ'nin partizan baskılara alet

<sup>1631</sup> Zafer, 02 Ekim 1959.

<sup>1632</sup> Zafer, 17 Ocak 1960.

<sup>1633</sup> 7450 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 293.

<sup>1634</sup> 7247 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 308-311.

<sup>1635</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 16.11.1959, Devre: 11, C. 10, İnkat: 42, s. 43.

<sup>1636</sup> Ulus, 17 Ocak 1960.

olmaması ve kaynağı belli olmayan, keşfi yapılmamış işler için masraf yapılmamasını temenni etmiştir.<sup>1637</sup>

Aslında bir süredir köy içme suları işinin DSİ tarafından yürütülmesine yönelik işaretler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bununla birlikte bir fen adamı olarak köy içme sularında takip edilen sistemi doğru bulmadığını belirten DP Milletvekili Süleyman Kuranel -tespit edilebildiği kadarıyla- ilk defa 1955 yılında köy içme sularının bir ihtisas meselesi olduğuna vurgu yaparak bu işlerin DSİ'ye verilmesinin doğru olacağını belirtmiştir.<sup>1638</sup>

İzah edilen süreç sonunda köy içme suları hususunda hazırlanan kanun layihası 06 Mayıs 1960 tarihinde muvakkat encümeninde kabul edilmiştir. Habere göre encümenindeki görüşmelerde köy içme suyu davasının milletin büyük çoğunluğunu ilgilendiren hayati bir mesele olduğu da ifade edilmiştir.<sup>1639</sup> Tasarı gerekçesine göre, vilayetlere tahsis edilen ödenekler yoluyla 1960 yılına kadar yürütülmeye çalışılan köy içme suyu işlerinin artık DSİ Umum Müdürlüğünce yürütülmesinin daha uygun olacağı DP Hükümeti tarafından mütalaa edilmiştir.<sup>1640</sup> Çünkü o dönem itibarıyla sıhhi içme suyu bulunmayan 11.642 köy ve 12.900 mahalleye içme suyu götürme işlerinin öncekilere nazaran çok daha karmaşık bir yapıya sahip olduğu değerlendirilmiştir. Bu gereklilik kimi yerde uzak mesafelerden su getirilmesi, kimi yerlerde yeraltı suyuna mecbur olunması, kimi yerlerde ise terfi istasyonlarına ihtiyaç duyulması gibi karşılaşılabilecek muhtemel teknik müşkülâtın bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.<sup>1641</sup>

İşte bu gerekçelere istinaden hazırlanan kanun tasarısının TBMM tarafından kabul edilmesiyle yasalaşan 7478 sayılı Kanun'la köylerin içme ve kullanma suyu ihtiyacının temin ve tedarik görevi DSİ'ye verilmiştir.<sup>1642</sup> Kanun sayesinde özetle su kaynaklarının öncelikle içme suyu maksadıyla kullanımı yolunda düzenleme yapılarak, kaynak kullanımı hususunda daha önce yaşanan ihtilafların önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca köy halkı için hayati önemi haiz bu tesislere zarar veren eylemlerin önlenmesi için cezai hükümler getirilmiştir. Bundan başka su isale faaliyetleri için gerekli olan boru üretimi için DSİ'ye fabrika kurma salahiyeti verilirken, bunun yanı sıra ihtiyaç duyulan personelin yetiştirilmesi için eğitim

<sup>1637</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 686.

<sup>1638</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 660-661.

<sup>1639</sup> *Zafer*, 07 Mayıs 1960.

<sup>1640</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 09.05.1960, Devre: 11, C. 13, İnikat: 66'ya ekli 136 s. sayılı Köy içme suları hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/496), s. 1.

<sup>1641</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 09.05.1960, Devre: 11, C. 13, İnikat: 66'ya ekli 136 s. sayılı Köy içme suları hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/496), s. 1.

<sup>1642</sup> 09 Mayıs 1960 Tarih ve 7478 Köy İçme Suları Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 747-750.

bursu sağlama ve kurs açma yetkisi tanınmıştır.<sup>1643</sup> Ancak bir süre sonra gerçekleşen 27 Mayıs Askeri Müdahalesi nedeniyle söz konusu Kanun'un DP Hükümeti tarafından yürütülmesi mümkün olmamıştır.

Köy içme suları meselesinde de diğer su işleri gibi veri karmaşası mevcuttur. Bu rapora göre, 1950 yılından itibaren 1953 yılı sonuna kadar 13.027 köyün sağlıklı suya erişimi sağlanmıştır.<sup>1644</sup> Aynı dönem için vilayetlerden alınan bilgilere dayanılarak verilen sayıya göre 14.000 köye temiz ve sağlıklı su götürülmüştür.<sup>1645</sup> Diğer yandan bu belgede 1953 yılı itibariyle yaptırılan incelemeler sonucunda 13.708 köyün içme suyunun bulunduğu, 20.461 köyde ise içilebilecek nitelikte sıhhi su olmadığı kaydedilmiştir.<sup>1646</sup>

Zafer gazetesinin 08 Nisan 1954 tarihli bir haberinde 13.820 köyün suya kavuştuğu bildirilirken,<sup>1647</sup> 1950-1954 yılları arasında 18.611 köyün içme suyu ile buluştuğu açıklanmıştır.<sup>1648</sup> Diğer yandan başka bir vesikada 07 Temmuz 1955 tarihine kadar 15.150 köye içme suyu getirildiği not edilmiştir.<sup>1649</sup> Bu belgede ise 1955 mali yılı sonuna kadar su getirilen köy sayısı 17.291 olarak belirtilmiştir.<sup>1650</sup>

Siyasilerin açıklamalarında da durum pek farklı değildir. Nafia Vekili Tevfik İleri'nin 19 Mart 1958 tarihli DSİ toplantısındaki açıklamasında suya kavuşan köy sayısı 21.500,<sup>1651</sup> keza 25 Mart 1958'deki açıklamasında son sekiz yıl için verilen sayı 21.500,<sup>1652</sup> 18 Ocak 1959 tarihli beyanatında 23.000,<sup>1653</sup> 02 Ekim 1959'da 19.022 köy ve 5.679 mahalle<sup>1654</sup> olarak ifade edilmiştir.

Suyla buluşan köylerin haricinde 1959 yılından itibaren kalan köylerin sayısı da zikredilmeye başlanmıştır. Yine Nafia Vekili'nin açıklamasına göre 18 Ocak 1959'da içme suyuna ulaşamayan 10.000 köy,<sup>1655</sup> 02 Ekim 1959'da 2.000 köy<sup>1656</sup> mevcutken, buna karşın 16 Kasım 1959 tarihli konuşmasına göre ise geriye yaklaşık 10.000 köy kalmıştır.<sup>1657</sup> Nihayet

<sup>1643</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 09.05.1960, Devre: 11, C. 13, İnikat: 66'ya ekli 136 s. sayılı Köy içme suları hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/496), s. 2.

<sup>1644</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50'ye ekli 119 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/748), s. 16.

<sup>1645</sup> 1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı, 12.

<sup>1646</sup> BCA Fon: 30-10-0-0, Kutu: 14, Gömlek: 81, Sıra: 11. s. 154.

<sup>1647</sup> Zafer, 08 Nisan 1954.

<sup>1648</sup> 1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı, 12.

<sup>1649</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 29, Gömlek: 170, Sıra: 9, s. 4.

<sup>1650</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 29, Gömlek: 170, Sıra: 9, s. 7.

<sup>1651</sup> Zafer, 20 Mart 1958.

<sup>1652</sup> Zafer, 25 Mart 1958.

<sup>1653</sup> Zafer, 18 Ocak 1959.

<sup>1654</sup> Zafer, 02 Ekim 1959.

<sup>1655</sup> Zafer, 18 Ocak 1959.

<sup>1656</sup> Zafer, 02 Ekim 1959.

<sup>1657</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 16.11.1959, Devre: 11, C. 10, İnikat: 42, s. 43.

7478 sayılı Kanun'un kabul edildiği tarih itibarıyla 24.232 köy ve 9.322 mahalle içme suyuna erişebilmektedirken, içme suyu bekleyen 11.642 köy ile 12.900 mahalle bulunmaktadır.<sup>1658</sup>

Daha sonra Demirel'in anılarında yapılan bir tasnife göre ise; köy mahalle ayrımı yapmaksızın toplam 65.277 ünite mevcuttur. 1960 yılı itibarıyla bunların 12.513'ü sulu, 25.111'i yetersiz, 27.653'ü ise susuz olarak nitelenmiştir.<sup>1659</sup> Yani bu makalede belirtildiği gibi DSİ'nin kurulmasıyla birlikte içme suyu işlerinin daha sistemli halde yürütüldüğünü söylemek pek mümkün görünmemektedir.<sup>1660</sup> Buna karşın 2004 yılında bile hala 8474 ünitenin suyunun yetersiz ve 6196 ünitenin ise susuz olduğu belirtilirse,<sup>1661</sup> köy içme suyu işinin boyutlarının daha iyi idrak edilebileceği değerlendirilmektedir.

## 2.5.4. Diğer Faaliyetler

### 2.5.4.1. Etüt ve Planlama Faaliyetleri

İcra edilen projelere ilave olarak DP döneminde su işlerine ilişkin etüt ve planlama faaliyetleri de incelenmiştir. 1950 yılından itibaren münferit projeler yerine havza amenajman projeleri ortaya çıkmaya başlamıştır.<sup>1662</sup> Zira dönemin DSİ Umum Müdürü Demirel'e göre, su işlerinin doğru bir şekilde planlanabilmesi ancak fenni çalışılması ile mümkündür. Bunun için de öncelikle kaynakların envanterinin çıkarılması lüzumludur. Söz konusu çalışmaların gerçekleştirilmesi amacıyla mülki taksimat değil, coğrafi taksimat yapmak gereklidir. Yani havzaların esas alınması zaruridir.<sup>1663</sup>

Gerçekten de bu yaklaşımı teyit edecek şekilde 1952 yılı Bütçe Kanun Tasarısı TBMM görüşmelerinde konuşan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Sakarya, Menderes, Gediz ve Seyhan amenajman planlarının tamamlandığını, Yeşilırmak, Kızılırmak, Dicle ve Fırat'ın amenajman planlarını yapmak için hazırlıklara başladığını açıklamıştır.<sup>1664</sup> Keza Zeytinoğlu, 1953 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde çoğu havzanın amenajman planlarının

<sup>1658</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 09.05.1960, Devre: 11, C. 13, İnikat: 66, s. 427.

<sup>1659</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt II, 470.

<sup>1660</sup> Nadir Yurtoğlu, "Türkiye'de Köylere İçme Suyu Hizmetinin Götürülmesinde Demokrat Parti Örneği (1950-1960)", *History Studies*, 10/6 (2018), 236, DOI Number: 10.9737/hist.2018.645, Erişim 17.12.2022; Diğer yandan bu makalede köy içme suyu konusundaki eleştirilere, bizzat DP'liler tarafından bile yöneltildiği halde, neredeyse hiç değinilmemiş bu konudaki faaliyetlerin yolunda ilerlediği izlenimi yaratılmıştır.

<sup>1661</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt II, 471.

<sup>1662</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt II, 429.

<sup>1663</sup> Zafer, 21 Mart 1958.

<sup>1664</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1006-1007; Gediz amenajman projesinin yapımına 1949 yılında Knappen Tibbett M.C. Carthy Stration firması tarafından başlanmıştır. Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt II, 429; bu tespitten hareketle bu faaliyetlere CHP İktidarı döneminde başlandığı anlaşılmaktadır.

olmadığını belirterek, bunların yapılması hususunda çalışmalara başlandığını tekrar etmiştir.<sup>1665</sup>

Bahsedilen gelişmeler doğrultusunda 1953 yılında iş programlarının artık amenajmanlara dayanması hususunda karar alınmıştır. Bu çerçevede F.O.A'dan talep edilen teknik yardım<sup>1666</sup> kapsamında yabancı uzmanlar Türkiye'ye getirtilerek, refakatlerine verilen Türk elemanlarla birlikte amenajman işlerinin tamamlanması planlanmış,<sup>1667</sup> bu sayede aynı zamanda teknik personel yetiştirilmesi de hedeflenmiştir.<sup>1668</sup> Bilhassa DSİ'nin kurulmasıyla etütlerin havza bütünlüğü içerisinde yapılması yolunda yaklaşım hâkim hale gelmiştir.<sup>1669</sup> DSİ'nin 1955 yılındaki toplantısında ülke için yeni olduğu belirtilen bu çalışmalarda Amerikan heyetinin müşavirliğinden önemli ölçüde yararlanıldığı vurgulanmıştır.<sup>1670</sup>

1958 yılına gelindiğinde Türkiye 22 havzaya ayrılmış ve 10 havzada çalışma yürütülür hale gelmiştir.<sup>1671</sup> Bu havzalar yağmurun düştüğü noktadan başlanarak suyun denize döküldüğü yere kadar bütün özellikler açısından incelenmiştir. Bunun amacı havzanın her türlü imkanlarının tespit edilmesi suretiyle bir envanter çıkarılmasını sağlamaktır. Ayrıca bahsedilen çalışmalar işin erbabı olan uzmanlar tarafından yapılmakta ve uzun süreler gerektirmektedir. 1959 başı itibarıyla 12 nehir havzasının istikşafı mahiyette topyekûn incelemesi yapılmıştır.<sup>1672</sup>

1959 yılı DSİ genel toplantısında konuşma yapan DSİ Umum Müdürü Demirel, havza mefhumun geliştiğinden bahisle bunun ilk ürünü olarak Yeşilırmak amenajmanını göstermiştir. Bu proje yabancı hocalığı ve rehberliğinde Türk mühendislerince hazırlanmış olması ile dikkat çekmiştir.<sup>1673</sup> 1950-1959 devresinde; 11'i istikşaf<sup>1674</sup> ve 4'ü amenajman olmak üzere toplam 14 havza projesi tamamlanmıştır.<sup>1675</sup>

Bahsedilen proje çalışmalarının yanı sıra ağaçlandırmaya dair bir program da hazırlanmıştır. Söz konusu uygulamanın amacı baraj göllerinin dolmasını engellemek, barajlar

---

<sup>1665</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1071-1072.

<sup>1666</sup> Marshall Planı kapsamında su işleri için teknik yardım olarak 1952-1953 yıllarında 1.000.000 ABD doları tahsis edilmiştir. Tören, *Yeniden Yapılanan Dünya*, 155.

<sup>1667</sup> *1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı*, 9.

<sup>1668</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1071-1072.

<sup>1669</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 177.

<sup>1670</sup> *1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı*, 9.

<sup>1671</sup> *Zafer*, 24 Mart 1958.

<sup>1672</sup> *Zafer*, 19 Ocak 1959.

<sup>1673</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 58.

<sup>1674</sup> İstikşaf çalışmalarının amacı havzayı tanımaktır. Bu çalışmaların neticesine göre daha derin, pahalı ve zaman alıcı araştırmalara lüzum olup olmadığı tespit edilmektedir. İstikşaf çalışmaları bundan sonraki planlama çalışmaları için gerekli tavsiyelerde bulunur. Hiçbir zaman kesin çözüm içermez. *DSİ Etüt Planlama ve Proje Rehberi*, 7.

<sup>1675</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 18.



çevresinde millî parklar oluşturmak, DSİ'nin faaliyet sahaları olan sulama kanalı ve regülâtör gibi tesisler etrafındaki boş alanları ağaçlandırmaktır.<sup>1676</sup>

Nitekim ağaçlandırma çalışmaları kapsamında birçok ilde ve barajda fidanlık kurulmasına ilişkin araştırma yapılması gayesiyle DSİ tarafından 09 Mayıs 1959 tarihinde bir bilim heyetine davette bulunulmuştur. Bahse konu heyet, plana dahil olan yerleri görmek için 03 Haziran 1959'da bir geziye çıkmış ve devamında bir rapor hazırlamıştır.<sup>1677</sup>

#### 2.5.4.2. Tamamlanamayan Mevzuat Konuları

Su işleri konusundaki mevzuata ilgili kısımlarda değinilmiştir. Ancak burada DP'nin iktidara geldiği ilk yıl düzenlenen “*Büyük Su Kongresi*”nde gündeme gelen, üstelik üzerinde çokça durulan “*Su Ortaklıkları Kanunu*” konusunun ele alınması gerekli görülmüştür.

Büyük su kongresine ilişkin bölümde bahsedilen tasarıya ilişkin görüşler ifade edilmiş, kongre sonrasında tasarının yasalaşmasının beklendiği aktarılmıştır. Hatta Eskişehir’de Porsuk Nehri sulama projesinin temel atma töreninde konuşan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu sulama şebekesinin Bayındırlık Bakanlığı tarafından tesis edilmesi sonrasında işletmenin kullanıcıya devredileceğini ifade etmiştir. Devamında su ortaklıkları kanun tasarısına atıfta bulunarak tasarının yasalaşmasının ardından kurulacak ortaklıklara bütün tesislerin devredileceğini söylemiştir.<sup>1678</sup> Gerçekten de çok geçmeden, su ortaklıkları kanun tasarısının, su işleri teşkilatına ilişkin tasarı ile beraber mütalâaları alınmak üzere bakanlıklara gönderildiğine dair haber yayımlanmıştır.<sup>1679</sup> Buna karşın uzunca bir süre herhangi bir gelişme yaşanmamış, “*Su Ortaklıkları Kanunu Layihasının*” TBMM gündemine gelerek Nafia, Maliye ve Bütçe encümenlerine sevk edilmesi ancak 01 Kasım 1954’te mümkün olabilmıştır.<sup>1680</sup> Akabinde tasarı 15 Aralık 1954’te TBMM Bayındırlık Komisyonunda kabul edilmiştir.<sup>1681</sup> 1955 yılı başlangıcı itibarıyla diğer komisyonlarda görüşülmesine devam edilmiştir.<sup>1682</sup>

<sup>1676</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 25.

<sup>1677</sup> Fikret Saatçioğlu ve Besalet Pamay Haz. Çubuk, Hirfanlı Damsa, Gebere, Ayrancı, Apa, May, Altınapa, Sille, Kemer, Demirköprü ve Porsuk Barajları ile Isparta, Gölcük, Bursa-Gölbasi Gölleri, Ereğli, Çumra, Antalya Regülâtörleri ve Sulama Kanalları ve Fidanlık Problemleri Üzerine Etüdler, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1960, 5.

<sup>1678</sup> Zafer, 16 Temmuz 1951.

<sup>1679</sup> Zafer, 26 Eylül 1951.

<sup>1680</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 01.11.1954, Devre: 10, C. 2, İnikat: 1, s. 4; 1954 yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısında tasarının Bayındırlık ve Maliye encümenlerinin incelemesinden geçerek Bütçe komisyonuna sevk edildiği kaydedilmiştir. 1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı, 14; bu açıklamadan bahsedilen tasarının bir şekilde güncellenerek yeniden TBMM'ye sevk edildiği değerlendirilmektedir. Çünkü tasarı bu tarihte tekrardan bütün encümenlere sevk edilmiştir.

<sup>1681</sup> Zafer, 16 Aralık 1954.

<sup>1682</sup> 1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı, 18.

Ne var ki 1956 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde söz alan DP Milletvekili Baha Akşit'in su ortaklıkları kanununun bir an evvel çıkarılması yolundaki talebinden tasarı görüşmelerinin neticelenmediği anlaşılmaktadır.<sup>1683</sup> Yine Pazartesi toplantıları çerçevesinde DSİ'de gerçekleşen 31 Eylül 1956 tarihli toplantıda: “*Meclisten Su Ortaklıkları Kanununun çıkması lazım*” diye not edilmesine<sup>1684</sup> ve DSİ'nin 26 Ağustos 1957 tarihli toplantısında gündeme geldiği halde halen hazırlanmakta olduğunun bildirilmesine rağmen tasarı bir türlü yasalaşmamıştır.<sup>1685</sup> En nihayetinde 1960 yılı DSİ bütçe tasarısına ilişkin raporun dilekler bölümünde: “*Su ortakları kanununun bir an evvel çıkarılması*” ibaresinin yer alması,<sup>1686</sup> hala bu tasarıdan vazgeçilmediğini göstermektedir. Yapılan inceleme sonucunda mevzubahis tasarının DP döneminde yasalaştığına dair herhangi bir veriye ulaşılamamıştır. Diğer yandan tezde incelenen DP döneminde, yine büyük su kongresinde gündeme gelen su hakları kanununa ilişkin bir bilgiye de rastlanmamıştır. Dolayısıyla su işlerinin düzenlenmesi kapsamında başlangıçta ortaya konan üç tasarıdan sadece DSİ'nin teşkilatına dair 6200 sayılı Kanun'un kabul edilerek yürürlüğe girdiği saptanmıştır.

İzah edilen mevzuat çalışması gibi sonuçsuz kalan bir girişimde Ankara'nın kanalizasyon meselesidir. DP'nin başlangıçta takip ettiği su politikası bölümünde her ne kadar bir şehir hizmeti olarak nitelense de Ankara şehir lagımlarının inşaatı için 1951-1953 yılları arasında ödenek tahsis edildiği açıklanmıştır. Üstelik bu hizmetin belediyeye devredilmesine ilişkin bir düşüncenin varlığına da işaret edilmiştir. Nitekim bu doğrultuda Ankara'nın kanalizasyon işlerinin belediyeye devredilmesi hakkında bir kanun tasarısı hazırlanmış, TBMM Bayındırlık ve İçişleri Komisyonlarında görüşülerek Maliye Komisyonuna verilmiştir. DSİ'nin kuruluşu sonrasında kanalizasyon işlerinin belediye devredilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.<sup>1687</sup> Ancak bu iş için Bayındırlık Bakanlığının 1954 yılı bütçesiyle teklif edilen ödenek DSİ bütçesine devredilmiştir.<sup>1688</sup> Her ne kadar 1955 yılı başlangıcında Ankara kanalizasyonunun belediyeye devredilmesine ilişkin kanun tasarısının halen TBMM encümenlerinde görüşüldüğü ifade edilse de<sup>1689</sup> bahsedilenlerin dışında tasarıya

<sup>1683</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45, s. 893.

<sup>1684</sup> Pazartesi Toplantıları Zabtı 1955 ve 1956, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1958, 10.

<sup>1685</sup> Pazartesi Toplantıları Zabtı 1957, 115.

<sup>1686</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48'e ekli 51 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/458), s. 11.

<sup>1687</sup> 1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı, 14.

<sup>1688</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50'ye ekli 119 s. sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü 1954 yılı Bütçe kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/748), s. 14.

<sup>1689</sup> 1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı, 18.

dair herhangi bir gelişmeye rastlanmamıştır. Sonuç olarak 1954 ila 1960 yılları DSİ bütçelerinde Ankara lağımlarının yapım ve bakım masrafları için ödenek tahsis edilmiştir.<sup>1690</sup>

## 2.6. Su İşlerine Dair Nicel Değerlendirme

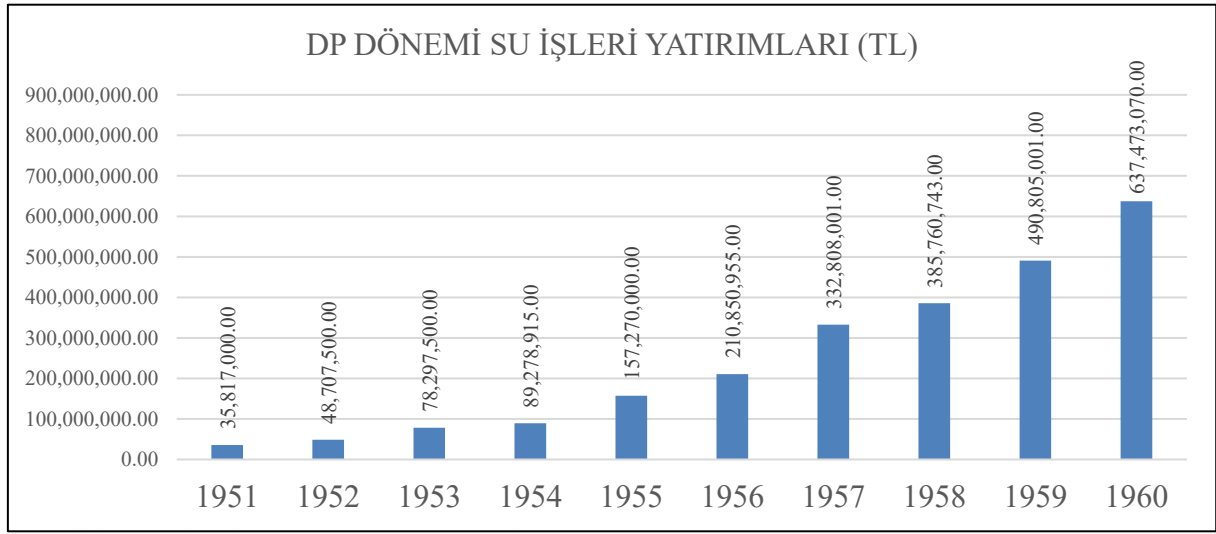
DP'nin bayındırlık politikaları kapsamında su işleri araştırılırken dönem içerisinde bu işlere dair planlama, uygulama, mevzuat ve teşkilat düzenlemeleri ile bu politikayı etkilediği düşünülen diğer gelişmeler açıklanmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte söz konusu gelişmelerin kamuoyu yansımaları, meseleye ilişkin iktidar ve muhalefet değerlendirmeleri gibi birçok husus da ele alınmıştır. Artık sıra DP iktidarının su işleri alanında yaptığı yatırımlara ilişkin verilere bağlı olarak nicel değerlendirme yapmaya gelmiştir.

DP döneminde su işleri için başlangıçta Bayındırlık Bakanlığı bütçelerinde, 1954 yılında kuruluşunu müteakip ise DSİ bütçelerinde, başlangıçta tahsis edilen ödenekler ile gerçekleşen yatırımlar arasında nasıl bir ilişki olduğu merak edilmiştir. Bu nedenle öncelikle Bayındırlık Bakanlığı yatırım bütçesi dağılımlarını görmek amacıyla hazırlanan Tablo 19'a su işleri dahil edilmiştir. Ardından DSİ yatırım bütçelerine ait verileri içeren Tablo 5 hazırlanmıştır. Sonrasında su işleri için harcanan tutarların yer aldığı Tablo 12 ve DSİ kesin hesap kanunlarına istinaden oluşturulan Tablo 9 oluşturulmuştur. Söz konusu veriler bir arada değerlendirildiğinde incelenen dönemde su işleri tahsisatları ile sarfiyatlarının büyük ölçüde uyumlu olduğu görülmüştür. Burada belki 1960 yılında dengenin aleyhine bozularak sarfiyatın önemli ölçüde tahsisatın altında kaldığı zikredilebilir. Ancak bu noktada 27 Mayıs Askeri Müdahalesi'nden dolayı 1960 bütçesinin büyük bölümünün DP Hükümeti tarafından uygulanamadığı ve müdahale sonrası yatırımların bir kısmının durdurulduğu göz önünde bulundurulursa, şaşırtıcı bir sonuçla karşılaşılması belirtilmelidir. Dolayısıyla su işleri çerçevesindeki yatırımlarda bütçe tahsisatlarının esas alınmasının uygun olacağı düşünülmüştür.

---

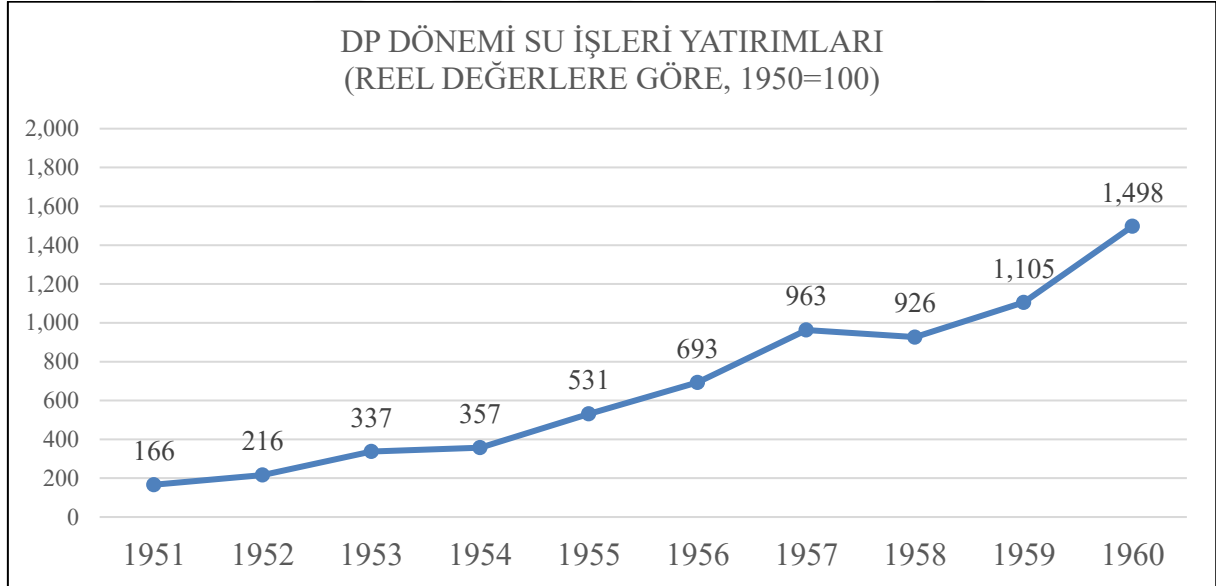
<sup>1690</sup> 6285 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 267-271; 6486 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 264-268; 6690 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 396-400; 6924 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 322-326; 7101 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 263-267; 7247 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 308-312; 7450 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 290-294.

DP döneminde su işleri alanında 1951-1960 yılları yatırımlarının nominal değerlerinin gösterildiği **Grafik 19**'a bakıldığında sürekli bir artış göze çarpmaktadır.<sup>1691</sup>



Grafik 19 1951-1960 Dönemi Su İşleri Yatırımları

Diğer yandan fiyat artışlarının düşülmesi yoluyla elde edilen reel değerlere göre de yatırımların seyrine bakılması gerekmektedir. Bu amaçla hazırlanan **Grafik 20**'de DP iktidara gelmeden önceki son bütçe olan 1950 yılı su işleri bütçesi 100 kabul edilmek suretiyle aynı zamanda öncesiyle bir kıyaslama imkânı da sağlanmıştır.<sup>1692</sup>



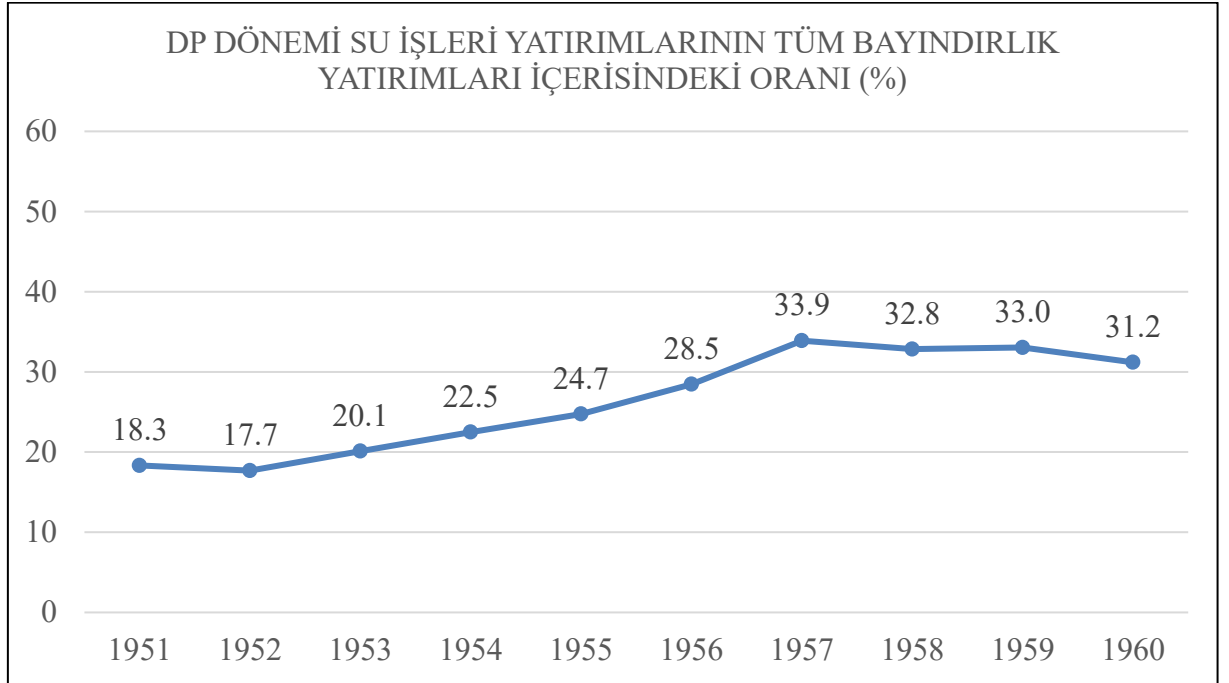
Grafik 20 1951-1960 Dönemi Su İşleri Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100)

Görüldüğü üzere 1958 yılı hariç tutulursa, reel fiyatlar bazında da su işleri yatırımlarının artış trendi sergilediği fark edilmektedir.

<sup>1691</sup> Grafiğin hazırlanmasında Tablo 20'de yer alan veriler esas alınmıştır.

<sup>1692</sup> Grafik, Tablo 20 ve Tablo 24'te yer alan verilerin, Tablo-10'daki tüketici fiyat endekslerine göre fiyat artışlarından arındırıldıktan sonra 1950 bütçesi su işleri yatırım değeri 100 kabul edilmek suretiyle hesaplanarak hazırlanmıştır.

Peki acaba tüm bayındırlık yatırımları içerisinde su işlerinin payı nasıl bir değişim göstermiştir? İşte bu soru, su işlerinin tüm bayındırlık yatırımları içerisindeki yüzdesini gösteren **Grafik 21**'e bakarak cevaplanabilir. Bayındırlık yatırımları içerisindeki duruma göre 1952 yılında küçülen su işleri yatırımlarının payı müteakip yıllarda artarak 1957 yılında zirveye ulaşmıştır. Sonrasında ise payda küçülme meydana gelmiştir. İlgili bölümlerde anlatıldığı üzere 1954 yılından itibaren yeni su işlerine ayrılacak ödenekler hususunda sıkıntılar yaşanmaya başlamıştır. Her ne kadar 1957'ye kadar payda artış söz konusu ise de bu durum 1954 ve öncesinde taahhüde bağlanan işlerin o yıllara denk gelen ödemelerinden kaynaklanmıştır. Keza dönemin DSİ Umum Müdürü Süleyman Demirel'in deyişiyle bir yere geldiğinde para tükenmiştir.<sup>1693</sup> Yani başka bir ifade ile ölçü kaçmıştır.<sup>1694</sup> İşte yaşananlar bir de **Grafik 21** yoluyla nicel olarak teyit edilmiştir.<sup>1695</sup>



Grafik 21 1951-1960 Dönemi Su İşleri Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı

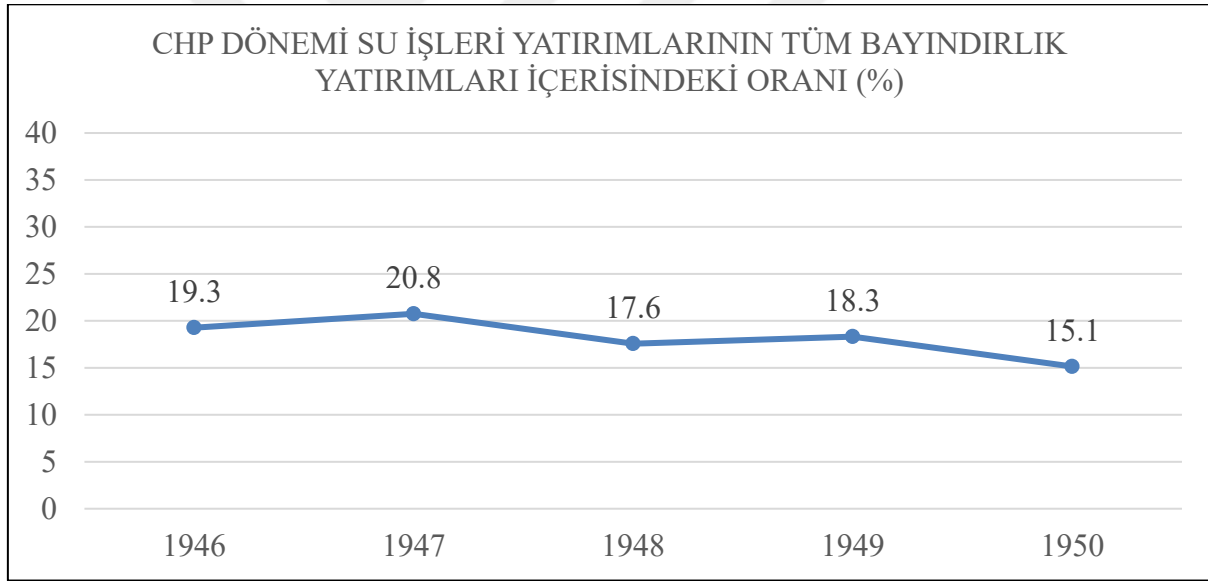
Gelinen aşamada CHP ve DP döneminde bütçelere göre gerçekleştirilen su işleri yatırımlarının kıyaslanmasının faydalı olacağı değerlendirilmiştir. Çünkü incelenen dönemde bu kıyaslamalar çok sık yapılmıştır. Ancak bu noktada söz konusu mukayesenin nasıl yapılacağı hususunu biraz tartışmak gerekli olabilir. Zira bahsedilen mukayeselerde DP mensupları çoğunlukla nominal değerler üzerinden bir karşılaştırmayı tercih etmişken,

<sup>1693</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt I, 128.

<sup>1694</sup> Demirel, *Bir Ömür Suyun Peşinde*, Cilt II, 416.

<sup>1695</sup> Grafik, Tablo 20'de yer alan veriler esas alınmak suretiyle su işleri yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.

bazıları ise biraz daha hassas yaklaşımla reel değerleri baz almıştır. Buna karşın CHP mensuplarının büyük bölümü nominal değerlerle yapılan kıyaslamaları reddederek fiyat pahalılığını gerekçe göstermişler, bazıları ise reel değerler üzerinden konuşmayı yeğlemişlerdir. Ayrıca CHP'liler, DP döneminde temin edilen dış yardım imkanlarını vurgulamak suretiyle, bu şartlarda gerçekleştirilen yatırımları yetersiz bulmuşlardır. Plan ve programsızlık ise CHP'nin en büyük eleştirisi argümanı olmuştur. Diğer yandan tezin neredeyse her bölümünde izah edildiği üzere yatırımlara ilişkin verilerde ciddi tutarsızlıkların bulunduğu, ekonomik sınıflandırmalarda belirli bir standart bulunmadığı ve yıllara göre değişkenlik gösterdiği dikkate alındığında, yapılacak bir kıyaslamanın; su işleri yatırımlarının, bayındırlık yatırımları içerisindeki oranı esas alınmak suretiyle ortaya konulmasının en makul yol olacağı değerlendirilmiştir. Üstelik bu yapılırken önsözde açıklandığı üzere CHP dönemi için 1946-1950 dönemi hesaba katılırken, DP için 1951-1960 döneminin esas alınması ve bahsedilen döneme ait yıllık ortalamaların karşılaştırılmasının mantıklı olacağı kanaatine varılmıştır. Bu yaklaşımla düzenlenen **Grafik 22** CHP dönemini yansıtmaktadır.<sup>1696</sup>



**Grafik 22 1946-1950 Dönemi Su İşleri Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı**

**Grafik 21** ile **Grafik 22** bir arada değerlendirildiğinde DP döneminde su işlerinin tüm bayındırlık yatırımları içerisindeki payının ortalama %26,3 olmasına karşın, CHP döneminde bu oranın ortalama %18,2 olduğu tespit edilmiştir. Zikredilen verilerden hareketle DP döneminde su işlerine CHP dönemine göre daha fazla pay ayrıldığı ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte **Grafik 20**'deki değerlendirmeye göre DP döneminde reel olarak da su

<sup>1696</sup> Grafik, Tablo 24'te yer alan veriler esas alınmak suretiyle su işleri yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.

işlerine daha fazla ödenek tahsis edildiği kendini göstermektedir. Netice olarak nicel veriler, DP döneminde, CHP dönemine kıyasla, bayındırlık politikaları çerçevesinde su işleri yatırımlarının arttığına ve bu alanın genişlediğine işaret etmektedir. Ulaşılan bu sonuçla bölüm içerisinde birçok değerlendirme ve eleştiri eşliğinde yapılan tartışmalar birbirleriyle uyumlu bir bütün oluşturmaktadır.



### III. BÖLÜM

#### DP DÖNEMİ DEMİRYOLU VE LİMANLAR

Dönemin yaklaşımına uygun olarak demiryolu ve limanlar konusunun aynı bölümde ele alınmasına karar verilmiştir. Keza bu konularda çıkarılan özel kanunlarda bile müşterek tedbir alınmıştır. Ancak yine de daha anlamlı çıkarımlarda bulunmak ve DP Hükümetleri tarafından demiryolu ve limanlar konusunda takip edilen politikaların ayrı ayrı tespitinin sağlanabilmesi amacıyla her bir alan için bağımsız araştırma ve değerlendirme yapma yöntemi seçilmiştir. İlk olarak demiryolu konusu incelenmiştir.

##### 3.1. Demiryolları

###### 3.1.1. DP'nin Demiryolu Politikası

Demokrat Parti yönetimi henüz devralmışken, demiryolu politikasında değişikliğe gidileceğine dair bir kamuoyu düşüncesinin var olduğu söylenebilir. Nitekim Ali Rıza Erem tarafından kaleme alınan yazıda, 1923'te CHP idaresine devredilen demiryolu şebekesinin hepsinin yabancı sermaye tarafından işletilmekte olan 4102 km'den ibaret olduğu, Türk işletmesinde 1 km bile demiryolunun bulunmadığı, 1950 itibariyle 4102 km'lik demiryolunun tamamının yabancı şirketlerden satın alındığı, 27 yılda 3644 km demiryolunun inşa edilerek işletmeye açıldığı, 300 km'lik bölümünde de çalışmaların devam ettiği, yeni yapılan demiryollarının Türk mühendis, usta ve işçilerce inşa edildiği belirtilmiştir. Ayrıca devamında Menderes'in *“demiryollarının inşa sisteminin ekonomik ve milli savunma maksadlarına uygun yürütülmemiş”* eleştirilerine demiryolu üzerinde kurulmuş fabrikaları örnek göstermek suretiyle karşılık verilmiştir. Hatta CHP programında ulaştırma siyasetinin en önemli unsuru olarak demiryollarının gösterilmesinin de boşuna olmadığını ifade etmiştir. Buna karşın DP hükümet programında demiryolu inşa konusuna değinilmemiş olmasına vurgu yaparak, demiryolu inşaatının durdurulması hususunda haklı olarak şüphelerin oluştuğunu dile getirmiştir.<sup>1697</sup>

Hakikaten Başbakan Menderes, demiryolu inşaatının kendisine mahsus bir seyri olduğunu ve bunu durdurduklarını, artık başka bir istikamete doğru gitmeye başladıklarını dile getirerek bahsedilen şüpheleri teyit etmiştir.<sup>1698</sup> TBMM'de cereyan eden 1951 yılı bütçe görüşmelerinde, yeni demiryolu inşaatına son verilmesi nedeniyle memnuniyetini ifade eden DP Milletvekili Himmet Ölçmen başlamış olan demiryolu işlerinin tamamlanması için gereken tahsisatın yapılması ile birlikte Hükümetten yeni işlere başlanmamasını talep etmiştir.

<sup>1697</sup> Ali Rıza Erem, “D.P. İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?”, *Ulus*, 10 Temmuz 1950, 2.

<sup>1698</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak*, 16 Ocak 1951, MF:1247, Toplantı:23, s. 137.



Devamında bundan sonra “*memleketi demir ağlarla öreceğiz*” vecizesi yerine, artık “*memleketi kara ağlarla ve kanallarla öreceğiz*” vecizesinin esas alınmasını dilemiştir. Keza DP Milletvekili Ahmet Tokuş da demiryolu yerine 15 kat daha ucuz olan karayollarına ağırlık verilmesinin son derece isabetli bir karar olduğuna dikkat çekmiştir.<sup>1699</sup>

Diğer yandan DP Hükümeti tarafından Barker Raporu’nu incelemekle görevlendirilen heyet: “*barker raporundaki demiryolu inşa programının yavaşlatılması tavsiyesini heyetimiz isabetli görmektedir. Ancak, inşası mukaveleye bağlanmış kısımlara devamda ve bunların ikmalinde zaruret olduğu aşikardır.*” diyerek bahsedilen mülahazaları pekiştirmiştir. Bununla birlikte heyet, yine raporda tavsiye edilen inşa ve işletme işlerinin birleştirilmesi hususunda Ulaştırma Bakanlığının konuya olumlu bakmasına karşın, Bayındırlık Bakanlığının bunu reddettiğini kaydetmiştir.<sup>1700</sup>

DP Hükümetlerince takip edilen demiryolu politikası muhalefet tarafından eleştirilmiştir. 1953 yılı bütçesine dair TBMM görüşmelerinde CHP Meclis Grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu, demiryolları yapım işinin yavaşladığını, 1952 ve 1953 yılları bütçelerinde demiryolları için ayrılan ödeneklerin, bütçenin toplamına göre çok az olduğunu, demiryolu inşaatının geri plana alınmasını doğru bulmadıklarını ve henüz demiryolu ana şebekesinin asgari kısmının bile tamamlanmadığını ifade etmiştir. Devamında yaptığı bazı sayısal değerlendirmelere dayanarak, CHP döneminde tahsis edilen ödeneklere göre o tarihte tahsis edilmesi gereken ödenek miktarını açıklayan Topaloğlu, karayollarına önem vermenin iyi bir şey olmasına rağmen, bunun demiryolu ile uyumlu bir şekilde yürütülmesinin gereğine işaret etmiştir.<sup>1701</sup> Buna karşılık Bayındırlık Vekili Kemal Zeytinoğlu’na göre o tarihteki demiryolu faaliyeti zaten karayolları ile uyumludur ve başlanmış demiryollarının tamamlanması şeklindedir.<sup>1702</sup>

DP iktidarı demiryolu inşasına ilişkin eleştirilere rağmen politikasında bir değişikliğe gitmemiş, 1958 yılı bütçesinde konuşan DP Milletvekili Himmet Ölçmen eleştirilere yakında yapacakları demiryolları ile CHP döneminde yapılanlara denk hale geleceklerini ifade etmiştir.<sup>1703</sup> Diğer yandan Nafia Vekili Tevfik İleri, CHP dönemi demiryolu politikasını, Atatürk zamanında inşa edilenler ve sonra inşa edilenler diye ikiye ayırmıştır. İleri’ye göre, 1926-1940 yılları arasında 3.220 km demiryolu yapılmasına karşın, 1940-1950 arasında 388 km yol yapılmıştır. Öte yandan kendi dönemleri olan 1950 ila 1957 yıllarında 370 km

<sup>1699</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 847.

<sup>1700</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 873, Sıra: 8, s. 42-43.

<sup>1701</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1057-1058.

<sup>1702</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1072.

<sup>1703</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 41, s. 239.

uzunluğunda demiryolu inşa edilmiştir. Bu sayılardan hareketle CHP iktidarının haklı olarak son 10 yılda demiryolu işini yavaşlattığını belirten İleri, 8.000 km demiryoluna karşılık olarak 120.000 km uzunluğunda karayolu yapılması halinde ulaşım sisteminin rantabl hale geleceğini ileri sürmüştür. Devamında İleri, DP Hükümetinin daha ziyade askeri gereklilikler ve ekonomik ihtiyaçlar doğrultusunda lazım olan yerlerde ve ölçüde demiryolu inşasına devam ettiğini açıklamıştır.<sup>1704</sup> 1960 yılına gelindiğinde Nafia Vekili Tevfik İleri, CHP'yi inşa ettiği demiryolları nedeniyle tebrik ederken kendilerinin de aynı hızla demiryoluna devam etmeleri halinde hata etmiş olacaklarını belirtmiştir. Zira demiryollarını besleyecek karayollarının olmaması halinde ulaşım sisteminin düzgün işlemesi mümkün değildir.<sup>1705</sup> Yine 1960 yılı bütçe görüşmelerinde: *“Diyebilirim ki, iktidarımızın icraatı karşısında bize nazaran ilerde olduklarını ifade edebilecekleri tek hizmet şubesi bu demiryoludur.”* Diyen İleri, aslında DP İktidarının uyguladığı demiryolu politikasının neticesini de kabul etmiştir.<sup>1706</sup> Buraya kadar DP'nin demiryolu politikasının en yetkili ağızlardan izah edilmesi sonrasında, bu süreçte inşa edilen hatlara ilişkin bilgi verilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.

### 3.1.2. Demiryolu Yatırımları

DP döneminde demiryolları siyaseti, Elâzığ-Van-İran hududu, Erzurum hattı uzatması ve Narlı-Gaziantep-Karkamış hatları olmak üzere üç esas istikamette yeni demiryolu inşa edilmesi, mevcut demiryolları üzerindeki trafik tıkanıklığının giderilmesi amacıyla tek hatlı demiryollarının çift hat haline getirilmesi ve ekonomik anlamda önemli fabrikaların ana şebekeye bağlanması gayesiyle bağlantı hatlarının inşası üzerine kurulmuştur.<sup>1707</sup> Bunlara ayrıca Kozlu-Ereğli ve Armutçuk Şube Hattı'nın da eklenmesi gereklidir.

#### 3.1.2.1 Elâzığ-Van Hudut Hattı

Bu hat doğuda komşu olunan devletlerle demiryolu irtibatını sağlama düşüncesi ile gündeme gelmiştir.<sup>1708</sup> Bu amaçla 1937 yılında çıkarılan 3262 sayılı Kanun ile demiryollarının Diyarbakır istasyonundan itibaren Irak ve İran sınırına kadar uzatılmasında kullanılmak üzere 50 milyon liralık yetki verilmiştir.<sup>1709</sup> Demiryolunun Diyarbakır'dan Kurtalan'a kadar inşaatı tamamlandıktan sonra bu güzergahtan İran sınırına hattın

<sup>1704</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 812.

<sup>1705</sup> Zafer, 21 Ocak 1960.

<sup>1706</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 708.

<sup>1707</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 33.

<sup>1708</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 14.06.1937, Devre: 5, C. 19, İnikat: 76'ye ekli 255 numaralı Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkında kanun layihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/876), s. 1.

<sup>1709</sup> 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 sayılı Diyarbakır İstasyonundan Irak ve İran Hududlarına Kadar Yapılacak Demiryolları Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 17, s. 1057.

uzatılmasının ekonomik olmayacağı değerlendirildiğinden,<sup>1710</sup> 1940'da yasalaşan 3813 sayılı Kanun sayesinde Elâzığ istasyonundan itibaren İran hududuna kadar demiryollarının uzatılması, Elâzığ-İran hudut hattının bir noktasından başlayarak Bitlis'te son bulacak bir şube hattı inşası ve demiryolunun Van gölü sahilinde nihayet bulduğu nokta ile Van arasında ihtiyaç duyulacak noktalarda yanaşma iskeleleri vücuda getirilerek feribot yaptırılması için Nafia Vekili'ne 50 milyon liralık yetki verilmiştir.<sup>1711</sup>

Tahsis edilen 50 milyon liralık yetkinin büyük ölçüde kullanılması sonucunda 1944'te 4643 sayılı Kanun kabul edilerek 40 milyon liralık ilave bir yetki verilmiştir.<sup>1712</sup> Daha sonra bu yetki 1947 yılında yasalaşan 5075 sayılı Kanun vasıtasıyla 160 milyon liraya ulaşmıştır.<sup>1713</sup>

DP'nin iktidara geldiği süreçteki hattın durum ve inşası konusunda yaşanan gelişmeleri şu şekilde toplamak mümkündür. Elâzığ-Genç arasındaki bölüm 1947 yılı itibarıyla hizmete açılmıştır.<sup>1714</sup> Genç-Muş arasındaki kısmın inşasına 1948 yılında başlanmış,<sup>1715</sup> bu raporda 1953 yılında Muş'a ulaşılmasının planlandığı bildirilerek, Muş'tan sonrasının ihalesinin düşünülmeyeceği kaydedilmiştir.<sup>1716</sup> Bütçe görüşmelerinde gündeme gelen mevzuatı DP Milletvekili Ferit Kılıçlar, Muş'tan geçecek demiryolu ve karayolunun Bayındırlık Bakanı'nın ifade ettiği gibi 1953 yılına kadar bitirilmesini talep etmiştir.<sup>1717</sup> Sonrasında CHP Milletvekili Ferit Melen'in Muş-Tatvan hattının durumunu sorması üzerine Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Elâzığ-Muş demiryolu çalışmalarının devam ettiğini, 1953 yılında hattın Muş'a varmasının planlandığını, Muş'tan sonra bahse konu hattın ele alınacağını ifade etmiştir.<sup>1718</sup>

---

<sup>1710</sup> Kanun gerekçesinde başlangıçta neden Kurtalan-Van güzergahının seçildiği ve bundan neden vazgeçildiği konusu maddeler halinde izah edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 06.05.1940, Devre: 6, C. 11, İnikat: 47'ye ekli 113 numaralı Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun I nci maddesinin tadiline dair kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/365), s. 1-3.

<sup>1711</sup> 06 Mayıs 1940 tarih ve 3813 sayılı Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadiline dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 21, s. 272.

<sup>1712</sup> 02 Ağustos 1944 tarih ve 4643 sayılı Demiryollar ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 26, s. 739.

<sup>1713</sup> 11 Haziran 1947 tarih ve 5075 sayılı Demiryolları ve Limanları İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkındaki 4643 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 29, s. 710.

<sup>1714</sup> Hattın uzunluğu 135 km olarak yer almıştır. "Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/6 (Ocak 1959), 14-15; kaynaklarda uzunluğa dair farklı bilgiler mevcuttur (1951, 1952 bütçe raporlarında 138 km olarak kaydedilmiştir). TCDD'nin internet sayfasında yer alan TCDD bölge haritasına göre ise 132 km 688 m olarak görülmektedir. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/genel/tcddbolgehat.pdf>, erişim tarihi: 11 Ağustos 2021.

<sup>1715</sup> "Elâzığ-Muş Demiryolu İnşaatı Tamamlandı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 10 (Nisan 1956), 8.

<sup>1716</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 262.

<sup>1717</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 850-852.

<sup>1718</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 856.

1951 yılında Genç-Muş arasında inşaatı devam eden hattın yaklaşık yüzde 50'si tamamlanmış, iş programlarına göre Muş'tan ötesinin 1953'ten önce ihalesinin mümkün görülmediği raporlanmıştır.<sup>1719</sup> 1952 yılında bu bölümün yüzde 75'i,<sup>1720</sup> 1953 yılında ise yüzde 90'ı tamamlanmıştır.<sup>1721</sup> Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde CHP Meclisi grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu 1948 yılında açılan Genç istasyonundan bahisle inşaatın yavaş ilerlediğini ve hala Muş'a varılamadığını söylemiştir.<sup>1722</sup> Nitekim bu raporda arazinin heyelan ve çığ tehlikesine maruz olmasına istinaden ilave bazı tesislerin yapılmasının icap etmesi nedeniyle demiryolunun 1955 yılı içerisinde Muş'a varacağı bildirilmiştir.<sup>1723</sup> Gerçekten de Genç-Muş demiryolu hattı 26 Ekim 1955 yılında işletmeye açılarak bakıma alınmış, ayrıca işletme emniyeti açısından bazı ilave tesislerin yapılmasına karar verilmiştir.<sup>1724</sup> Bu kısım 26 Ekim 1957'de 2 senelik bakımı tamamlanarak Devlet Demiryolları İşletmesine teslim edilmiştir.<sup>1725</sup>

Bu süreçte Türkiye ve İran hükümetleri arasındaki ticari ilişkilerin artmasına binaen Muş-Tatvan-Van-Kotur-Şerfhane-Tebriz güzergahında bir demiryolu yapılması hususunda mutabık kalınmıştır. Bu düşünce doğrultusunda tanzim edilen proje 1956 yılında Bağdat Paktı

<sup>1719</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 267-270.

<sup>1720</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 278-280.

<sup>1721</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 299-301.

<sup>1722</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1058.

<sup>1723</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 269.

<sup>1724</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), Masraf Bütçeleri, s. 332; hattın uzunluğu bu kaynakta 104 km olarak yer almıştır. "Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/6 (Ocak 1959), 14-15; bu kaynakta ise 109 km olarak belirtilmiştir. "Elâzığ-Muş Demiryolu İnşaatı Tamamlandı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 10 (Nisan 1956), 8; diğer yandan farklı kaynaklarda farklı uzunluklar belirtilmiştir (1959, 1960 bütçe raporlarında 108 km olarak ifade edilmiştir.) TCDD'nin internet sayfasında yer alan TCDD bölge haritasına göre ise 108 km 419 m olarak görülmektedir. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/genel/tcddbolgehat.pdf>, erişim tarihi: 11 Ağustos 2021.

<sup>1725</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), Masraf Bütçeleri, s. 270; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 259; "Demiryollar", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 2/19 (Şubat 1960), 2; o dönemde 24 Haziran 1938 tarih ve 3487 sayılı 1818 Numaralı Kanunla Devlet Demiryolları İdaresinden Ayrılarak Nafia Vekâletine Bağlanan Demiryolları ve Limanlar İnşaat Dairesinin Bu Ayrılmadan Doğan Vaziyetini Tesbit Eden Kanun'un "İşletmeye açılmış kısımların ikmalî nevakısı ve daimî bakımı işleri işletmeye açıldıkları tarihten itibaren iki sene müddetle inşaat dairesi tarafından yapılır..." (3. Md.) hükmü doğrultusunda işletmeye açılan demiryolu hatlarının iki yıllık bakımları Nafia Vekaleti tarafından yapılmaktadır. *Kanunlar Dergisi*, C. 18, s. 1008.

teşkilatına sunulmuş, Bağdat Paktı Ekonomik Komitesinin Mart 1957 dönemindeki toplantısında, Bağdat Paktı müşterek projesi olarak kabul edilmiştir.<sup>1726</sup>

Anılan gelişmelere paralel olarak 1956'da kabul edilen 6845 sayılı Kanun'la o dönem itibariyle 210 milyon lira olan toplam yetki 440 milyon liraya çıkarılırken, daha önce Maliye Vekili'ne verilen 90 milyon liraya kadar bono ihraç miktarı 220 milyon liraya yükseltilmiştir.<sup>1727</sup> Ayrıca gelişen ilişkilere vurgu yapılmak suretiyle İran ve Irak hududuna devam edecek olan demiryolu inşaatlarının hızlandırılması konusu gündeme gelmiştir. Bundan dolayı durumunun aciliyeti gerekçe gösterilerek bahse konu inşaatların 2490 sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu hükümleriyle taahhüde bağlanmasının mümkün olamayacağı kanaatine varılmıştır.<sup>1728</sup> İşte bu nedenle 1957 tarihinde kabul edilen 7009 sayılı Kanun'la Nafia Vekili'ne belli şartlar doğrultusunda pazarlıkla iş yaptırma yetkisi verilmiştir.<sup>1729</sup> Kanun layihasının Meclis görüşmelerinde söz alan CHP Milletvekili Sırrı Atalay, 2490 sayılı Kanun dışında pazarlık usulü yetkisinin verilmesinin sakıncalı olacağını, bu konunun suiistimale açık olduğunu, milletin harcanan her kuruşun nerelere harcadığını bilmesi gerektiğini, gerekçeye atıfta bulunmak suretiyle birçok tezadın var olduğunu ifade ederek eleştiride bulunmuştur. Buna karşın söz alan Nafia Encümen üyeleri ise genel olarak 2490 sayılı Kanun çerçevesinde iş yapmanın güç olduğunu, Kanun'da en düşük teklif veren firmaya işin verilmesinin esas alındığını, bunun da yeterli olmayanlarca işin alınmasına neden olduğunu, sonradan ilave çıkarılan yeni işlerle fiyatın yükselmesine neden olunduğunu ve işlerin öngörülen sürelerde bitirilemediğini bu nedenle işin hızlı bir şekilde aksaksız bitirilebilmesi maksadıyla ehil firmalara verilmesi hususunda Nafia Vekili'ne yetki verilmesinin zaruri olduğunu belirtmişlerdir.<sup>1730</sup>

Nafia Vekili Etem Menderes tarafından 1957 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde hattın Muş-Tatvan kısmı, Van-İran sınırı arası ve feribot tesislerinin yapımının planlandığı aktarılmıştır.<sup>1731</sup> İhalesi 1957 yılında yapılan,<sup>1732</sup> projenin ilk kısmını

---

<sup>1726</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 474, Sıra: 18; söz konusu gelişme bu kaynaktan Muş-Van-İran hudut hattının Türk-İran müşterek projesi olarak CENTO Paktına intikal ettirilmesi olarak raporlanmıştır. *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 283.

<sup>1727</sup> 01 Eylül 1956 tarih ve 6845 sayılı Demiryolları ve limanları inşaatı için gelecek yıllara sâri taahhütlere girişilmesi hakkındaki 3262, 3813, 4643 ve 5075 sayılı kanunlara ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1481.

<sup>1728</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 14.06.1957, Devre: 10, C. 20, İnikat: 81'e ekli 251 numaralı Demiryolları ve limanları inşaat için gelecek yıllara sâri taahhütlere girişilmesi hakkındaki 6845 sayılı Kanuna ek kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/621), s. 1-2.

<sup>1729</sup> 14 Haziran 1957 tarih ve 7009 sayılı Demiryolları ve limanlar inşaatı için gelecek yıllara sâri taahhütlere girişilmesi hakkındaki 6845 sayılı Kanuna ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 1002.

<sup>1730</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 14.06.1957, Devre: 10, C. 20, İnikat: 81, s. 227-233.

<sup>1731</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903; Alman iş adamı Alfred Krupp demiryolu inşasına ilişkin 22 Mayıs 1957 yılında Van'a gitmiştir. *Zafer*, 23 Mayıs 1957.

teşkil eden 98 km'lik Muş-Tatvan demiryolu altyapı inşaatına 1958 yılında başlanmıştır.<sup>1733</sup> Ancak 1962 yılı itibariyle inşaatına devam edilen Muş-Tatvan demiryolu hattı,<sup>1734</sup> DP döneminde bitirilememiş, 25 Ekim 1964'te hizmete girmiştir.<sup>1735</sup> Diğer yandan Van-İran hududu ise 27 Eylül 1971'de tamamlanmıştır.<sup>1736</sup>

### 3.1.2.2. Erzurum Hattı Uzatması

Uzunluğu 1149 km olan Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum normal hattının yapımına 1924 yılında başlanmış, Kayseri'ye kadar olan kısmı 1927'de, Sivas kısmı 1930'da, Erzincan kısmı 1938 ve Erzurum kısmı ise 1939'da tamamlanmıştır. O dönemde bu hattın Erzurum'dan Sarıkamış'a kadar olan bölümü Ruslardan kalma dar hat, Sarıkamış-Kars-Rus Hududu bölümü ise geniş hat yapısına sahiptir. Yapılan değerlendirmeler neticesinde gerek işletmecilik açısından ve gerekse ekonomik yönlerden durumun bu şekilde sürdürülebilir olmadığına kanaat getirilmiştir.<sup>1737</sup> Bu nedenle Erzurum'a kadar işletilmekte olan Sivas-Erzurum hattının daha ileriye uzatılması zaruri görülerek bilhassa tünel ve viyadük gibi inşası zaman alan işlerin halledilmesi maksadıyla ödenek tahsis edilmesi gündeme gelmiştir.<sup>1738</sup>

Söz konusu faaliyet için talep edilen 40 milyon liralık taahhüt yetkisi 1944'te yasalaşan 4643 sayılı Kanun ile Nafia Vekili'ne verilmiştir.<sup>1739</sup> Erzurum-Sarıkamış arasındaki dar hattın normal hat olarak yeni bir güzergâh izlenmek suretiyle inşasına 1948 yılında başlanmış,<sup>1740</sup> Hasankale-Horasan kısmı 01 Ocak 1951'de işletmeye açılmıştır.<sup>1741</sup>

DP iktidarınca hazırlanan ilk bütçede 1951 yılı için 161 km uzunluğundaki<sup>1742</sup> Erzurum-Sarıkamış dar hattının genişletilmesinin zaruri olduğu ifade edilse de dönem itibariyle

<sup>1732</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 259; bu kaynakta hattın altyapı inşaatının 1958 yılında ihale edildiği bilgisi yer almaktadır. Devamında dış menşeli teçhizat için Birleşik Amerika Kalkınma ikraz fonundan 6 milyon dolarlık bir kredi sağlandığı ve inşaatın 1962 yılında tamamlanmasının öngörüldüğü belirtilmiştir. "Van Gölü Demiryoluna Kavuşuyor", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 2/23-24 (Haziran-Temmuz 1960), 4.

<sup>1733</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 474, Sıra: 18.

<sup>1734</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 474, Sıra: 18.

<sup>1735</sup> *Cumhuriyet*, 26 Ekim 1964.

<sup>1736</sup> *MM Tutanak Dergisi*, 26.04.1972, Dönem: 3, C. 24, Birleşim: 78, s. 280.

<sup>1737</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 10.

<sup>1738</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 02.08.1944, Devre: 7, C. 13, İnikat: 87'ye ekli 225 numaralı Demiryollar ve Limanlar inşaatı için gelecek yıllara geçici taahhütlere girişilmesi hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri mazbataları (1/313) s. 2.

<sup>1739</sup> 02 Ağustos 1944 tarih ve 4643 sayılı Demiryollar ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 26, s. 739.

<sup>1740</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 10.

<sup>1741</sup> *Ulus*, 01 Ocak 1951; 1951 yılında hizmete açılan hattın Hasankale-Horasan kısmı 45 km'dir. "Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/6 (Ocak 1959), 14-15.

<sup>1742</sup> Bu yayında uzunluk 165 km olarak belirtilmiştir. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 10; 1960 yılı bütçe raporunda ise 155 km olarak belirtilmiştir. TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye

işletmeye açılmış olan Erzurum-Horasan hattı haricinde kalan 74 km uzunluğundaki<sup>1743</sup> Horasan-Sarıkamış arasındaki demiryolu hattının ihalesinin düşünülmediği belirtilmiştir. Bu nedenle bütçeye sadece işletmeye açılan kısmın noksanları ve borçları karşılığı olmak üzere ödenek konulmuştur.<sup>1744</sup>

Konu TBMM görüşmelerinde de gündeme getirilmiş söz alan CHP Kars Milletvekili Abbas Çetin, Kars'a dair bütçede herhangi bir ödenek ayrılmamış olmasından duyduğu üzüntüyü belirttikten sonra Kars'ın sulama ve demiryolu ihtiyacına vurgu yapmış ve bu konunun ele alınmasını istemiştir. Buna karşın ekonomik gerekçelerle ana demiryolu şebekesinin tamamlanması amacıyla çalışmaların devam ettiğini belirten Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu, Horasan-Sarıkamış bölümünün de planlamaya dahil edildiğini söylemiştir.<sup>1745</sup> Mesele, Kars Milletvekili Abbas Çetin tarafından yöneltile bir soru kapsamında TBMM'de yeniden görüşülmüştür. Zeytinoğlu'nun cevabına göre Horasan ile Sarıkamış arasında o dönemde mevcut dekovil hattı ile münakale sağlanmaktadır. Bu kısmın normal hatta çevrilmesi inşa programına dahilse de 40 milyon lirayı bulacağı tahmin edilen bu kısmın inşasına 1952 yılında devam etmeye imkân bulunamamıştır. Projenin bütçe imkanları elverdiğinde müteakip yıllarda ele alınması planlanmıştır.<sup>1746</sup>

Gerçekten 1952 yılında bütçeye konulan ödenek tamamen Erzurum-Horasan arasındaki kısmın noksanları ve borçları karşılığı olarak planlanmıştır. Ayrıca 74 km uzunluğundaki Horasan-Sarıkamış hattının 40 milyon liraya mal olacağı kaydedilmiştir. Buna mukabil 4643 sayılı Kanun'la alınan yetkiden 15 milyon lira kaldığı, hattın Sarıkamış'a kadar uzatılması için 25 milyon liralık bir yetki daha alınmasına ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir.<sup>1747</sup>

Horasan-Sarıkamış hattı 1952 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde CHP Milletvekilleri Latif Aküzüm ve Sırrı Atalay tarafından tekrar gündeme getirilmiştir. Konuşmalar sonrasında üzerinde en fazla durulan konunun Horasan-Sarıkamış dekovil hattının genişletilmesi olduğunu söyleyen Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu, bu dekovil hattının

---

kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 260; TCDD'nin internet sayfasında yer alan TCDD bölge haritasına göre ise 156 km 237 m olarak görülmektedir. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/genel/tcddbolgehat.pdf>, erişim tarihi: 11 Ağustos 2021.

<sup>1743</sup> 1960 bütçe raporunda 70 km olarak belirtilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 260; TCDD'nin internet sayfasında yer alan TCDD bölge haritasına göre ise 71 km 509 m olarak görülmektedir. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/genel/tcddbolgehat.pdf>, erişim tarihi: 11 Ağustos 2021.

<sup>1744</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 262.

<sup>1745</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 844-856.

<sup>1746</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 12.12.1951, Dönem: 9, C. 11, Birleşim: 16, s. 126.

<sup>1747</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 267-270.

geniş hatta çevrilmesi için 40 milyon lira civarında bir paraya ihtiyaç duyulduğunu tekrarlamıştır.<sup>1748</sup> Demiryolu bütçesi görüşmelerinde bu madde üzerinde çok tartışma yaşanmış, ödeneğin 5 milyon lira artırılmasına dair önerge verilmiş, söz konusu önerge dikkate alınmış ancak bütçe komisyonu tarafından uygun görülmemiştir. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'nun TBMM görüşmelerindeki izahına göre buraya 5 milyon ödenek ayrılmasının hiçbir anlamı yoktur. Zira gereken 40 milyon liradır. Bunun yerine daha öncelikli olarak yol ve su işlerinin ele alınması, müteakip yıllarda bu demiryolunun inşasına başlanması daha uygun olacaktır.<sup>1749</sup> Benzer yaklaşımla, 1953 bütçe raporunda da önceki raporlara atıfta bulunularak, bütçeye konulan ödeneğin Erzurum-Horasan arasındaki kısmın borçları karşılığı olarak konulduğu belirtilmiştir.<sup>1750</sup> Bütçe görüşmelerinde söz alan CHP Kars Milletvekilleri Esat Oktay, Latif Aküzüm ve Sırrı Atalay tarafından Horasan-Sarıkamış hattına ilişkin Hükümetin yaklaşımı eleştirilmişken, aynı görüşmelerde CHP Meclisi Grubu adına söz alan Atıf Topaloğlu da Erzurum-Sarıkamış demiryolu için ödenek konulmamasını tenkit etmiştir.<sup>1751</sup>

4643 sayılı Kanun'la verilen yetkiden kalan meblağ üzerine yapılan değerlendirme sonucunda 74 km uzunluğundaki Horasan-Sarıkamış hattı için 40 milyon lira, bütünlüğü sağlamak adına Sarıkamış'tan hududa kadar uzunluğu 124 km<sup>1752</sup> olan geniş hattın normal hatta çevrilmesi için de 15 milyon liraya ihtiyaç duyulduğu tahmin edilmiştir. Varılan netice doğrultusunda bu hattın gereği gibi faydalanılması ve şebekede tam bir işletme birliğinin sağlanabilmesi için 4643 sayılı Kanun'un genel hükümleri baki kalmak üzere ödenek yetkisinin 80 milyon liraya çıkarılması maksadıyla bir kanun tasarısı tanzim edilmiştir.<sup>1753</sup> 1953 yılında kabul edilen 6210 sayılı Kanun ile Sivas-Erzurum demiryolunun uzatılması için

<sup>1748</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 10003-1009.

<sup>1749</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 28.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 50, s. 1207-1210; demiryolu bütçesinde ortaya DP'nin programına atıfta bulunmak suretiyle Ulus gazetesinde eleştirilmiştir: "DP programı 'Madde 81-Demiryollarımızın inşasına devam olunmalıdır.' 1952 Bütçesine, Erzurum Hasankale-Sarıkamış-Kars demiryolunun yapılmasına, devam için ödenek verilmesine şiddetle itiraz eden ve Meclis'in kabul eylediği bir önergeyi sonradan reddettiren Hükümet, millete bu programı vaad ederek oy toplamış değil midir? Sözünün eridir A. Menderes dedik ya!.." *Ulus*, 18 Mart 1952.

<sup>1750</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 278-280.

<sup>1751</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1046-1058.

<sup>1752</sup> 1960 bütçe raporunda 123 km olarak yer almıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 260; bu yayında da 123 km olarak kayda geçmiştir. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 10; TCDD'nin internet sayfasında yer alan TCDD bölge haritasına göre ise 123 km 482 m olarak görülmektedir. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/genel/tcddbolgehat.pdf>, erişim tarihi: 11 Ağustos 2021.

<sup>1753</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 21.12.1953, Dönem: 9, C. 26, Birleşim: 20'ye ekli 4 numaralı Demiryolları ve Limanları İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi hakkındaki 4643 sayılı Kanuna ek kanun lâyihası ile Kars Mebusu Sırrı Atalay ve 4 arkadaşının, Demiryollar ve Limanlar inşaatı için Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi hakkındaki 4643 sayılı Kanuna bir madde eklenmesi hakkında kanun teklifi ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/628, 2/381), s. 1-2.



daha önce verilen 40 milyon liralık yetki, bu hattın hududa kadar uzatılmasına harcanmak üzere 80 milyon liraya çıkarılmış,<sup>1754</sup> daha sonra bu yetki 1959'da yasalaşan 7358 sayılı Kanun yoluyla 150 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>1755</sup>

Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu 1954 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde Horasan-Sarıkamış-Kars demiryolunun projelerinin hazırlandığını ve Nisan 1954 döneminde ihale edilmesinin planlandığını ifade etmiştir.<sup>1756</sup> Nitekim hattın Horasan-Sarıkamış arasında yer alan bölümünün inşasına 1954'te başlanmıştır.<sup>1757</sup> Ancak inşaa sürecinin verimli yürüdüğü söylenemez. Zaten bu konu bilhassa TBMM bütçe görüşmelerinde sıkça eleştirilmiştir. 1955 yılı TBMM bütçe görüşmelerinde CHP Milletvekilleri Mehmet Hazer ve Rıza Yalçın bu projenin öneminden ve bölgenin buna olan ihtiyacından bahsettikten sonra inşaatın hızlandırılmasını istemişlerdir.<sup>1758</sup> Mehmet Hazer 1956 yılında da yolun gerekliliğinden bahsetmeyi müteakip işin bitirilmesini istirham etmişken,<sup>1759</sup> 1957 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesinin TBMM Bütçe komisyonundaki görüşmelerde Horasan-Sarıkamış kısmının yıllardır bitirilmediğini dile getirmiştir.<sup>1760</sup> Sonrasında söz alan Nafia Vekili Etem Menderes Erzurum temdidi hattının Horasan-Sarıkamış kısmının 1958 yılı sonunda işletmeye açılacak şekilde program yapıldığını aktarmıştır.<sup>1761</sup> İnşaatın ağır ilerlediğini belirten CHP Milletvekili Osman Yeltekin, 1958 yılı TBMM bütçe görüşmelerinde Horasan-Sarıkamış demiryolunun henüz yarısının bile bitmediğini açıklamış ve işin bir an önce bitirilmesini istemiştir.<sup>1762</sup> Tüm eleştiri ve vaatlere rağmen bitirilmeyen demiryolu için 1960 yılı bütçe görüşmelerinde söz alan Mehmet Hazer: “*Bu kadar övündünüz bu kadar iş yaptık dediniz ama 10 senede 80 kilometrelik demiryolu yapamadınız.*” diye serzenişte bulunmuştur.<sup>1763</sup> Sonuçta bölgenin engebeli yapısı ve yeterli ödenek ayrılmaması sebebiyle bu inşaat DP dönemi içerisinde tamamlanamamış, hattın işletmeye açılması 1961'de

<sup>1754</sup> 21 Aralık 1953 tarih ve 6210 sayılı Demiryollar ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki Kanun Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 63.

<sup>1755</sup> 12 Haziran 1959 tarih ve 7358 sayılı Demiryollar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki Kanun. “Demiryol İnşaatları ile İlgili Kanunlar”, *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 3/25 (Ağustos 1960), 9

<sup>1756</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 50, s. 922.

<sup>1757</sup> Bu raporda 1953 yılı sonlarında ihale edildiği belirtilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 270.

<sup>1758</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 663-671.

<sup>1759</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45, s. 891.

<sup>1760</sup> *Ulus*, 27 Ocak 1957.

<sup>1761</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903.

<sup>1762</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 826.

<sup>1763</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 707.

mümkün olmuştur. Keza Sarıkamış-Kars ve Rus hududuna kadar olan 123 km'lik bölüm de 1961 yılında normal hatta çevrilmiştir.<sup>1764</sup>

### 3.1.2.3. Narlı-Gaziantep-Karkamış Hattı

Bu demiryolu hattının 30 kilometresi Maraş-Köprüağzı ve 185 kilometresi Narlı-Karkamış olmak üzere toplam uzunluğu 215 km'dir.<sup>1765</sup> Maraş ve Gaziantep şube hatlarının inşası için Nafia Vekili'ne 1944'te çıkarılan 4643 sayılı yasa ile 20 milyon liralık yetki verilmiştir.<sup>1766</sup> Bu çerçevede 1948 yılında 28 km uzunluğundaki Köprüağzı-Maraş bölümü tamamlanmıştır.<sup>1767</sup> Sonrasında daha önce 4643 sayılı Kanun'la verilen 20 milyon liralık yetki Maraş-Narlı-Gaziantep-Karkamış hatlarının inşasında harcanmak üzere 1949 yılında kabul edilen 5413 sayılı Kanun vasıtasıyla ile 65 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>1768</sup>

DP iktidara geçtikten sonra bu hattın tamamlanmasına ilişkin talepler dile getirilmiştir. DP Gaziantep Milletvekili Süleyman Kuranel, 1951 yılı TBMM bütçe görüşmelerinde, Karkamış'tan itibaren yabancı bir devletin toprağından geçmek zorunda kalındığı için maddi ve manevi kayıplar yaşandığına dikkat çekerek Karkamış-Narlı arasındaki hattın en kısa sürede bitirilmesini talep etmiştir.<sup>1769</sup>

Hattın Narlı-Gaziantep arasındaki 85 km'lik<sup>1770</sup> bölümü 3 kısım halinde ihale edilmiştir. Gaziantep-Karkamış kısmının 1951 yılı itibariyle ihalesine imkân olmadığı, 1952 yılında Gaziantep'e ulaşılmasının beklendiği rapor edilmiştir.<sup>1771</sup> 1951'de hattın 55 kilometrelik birinci ve ikinci kısmın alt yapıları tamamlanmış,<sup>1772</sup> 1952 yılı içinde ise söz konusu bölümün

<sup>1764</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, *Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 10.

<sup>1765</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 267-270; TCDD'nin internet sayfasında yer alan TCDD bölge haritasına göre Maraş-Köprüağzı 27 km 903 m, Narlı-Karkamış arası 174 km 934 m olmak üzere toplam 202 km 837 m olarak görülmektedir. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/genel/tcddbolgehat.pdf>, erişim tarihi: 11 Ağustos 2021.

<sup>1766</sup> 02 Ağustos 1944 tarih ve 4643 sayılı Demiryollar ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 26, s. 739.

<sup>1767</sup> "Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/6 (Ocak 1959), 14-15.

<sup>1768</sup> 02 Haziran 1949 tarih ve 5413 sayılı Demiryollar ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki 4613 Sayılı Kanuna Ek Kanun. "Demiryol İnşaatları ile İlgili Kanunlar", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 3/25 (Ağustos 1960), 7.

<sup>1769</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 849.

<sup>1770</sup> TCDD'nin internet sayfasında yer alan TCDD bölge haritasına göre 84 km 9 m olarak görülmektedir. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/genel/tcddbolgehat.pdf>, erişim tarihi: 11 Ağustos 2021.

<sup>1771</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 262.

<sup>1772</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 267-270.

geçici kabulleri yapılmıştır.<sup>1773</sup> Narlı-Gaziantep arasındaki 84 km'lik kısım 1953 yılında tamamlanarak işletmeye açılmış,<sup>1774</sup> Gaziantep-Karkamış bölümü için ihaleye çıkılmıştır.<sup>1775</sup>

DP'nin demiryolu politikası kapsamında diğer demiryolu hatlarında olduğu gibi bu konuda da eleştiride bulunulmuştur. CHP Meclisi grubu adına söz alan Atıf Topaloğlu Narlı-Gaziantep-Karkamış demiryolu yapımı için 1953 yılı bütçesinde tahsis edilen paranın çok az olduğunu belirtmiştir.<sup>1776</sup> Nafia Vekili Etem Menderes Gaziantep-Karkamış arasının 1957 yılı içerisinde hizmete açılacağını ve sayede Adana-Nusaybin hattının tamamen ülke topraklarından geçmesinin sağlanmış olacağını ifade etmiştir.<sup>1777</sup>

İhale ve inşaa süreçleri esnasında, bu proje için verilen yetki 1955'te çıkarılan 6602 sayılı Kanun'la 85 milyon liraya,<sup>1778</sup> bilahare 1959 yılında 7358 sayılı Kanun'la da 95 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>1779</sup> 1960 yılı TBMM görüşmelerinde inşaaatı dair konuşan CHP Milletvekili Rıza Tekeli, bu hattın on yıldır bitirilemediğini belirtmiştir.<sup>1780</sup> Gaziantep'ten sonra 50 km'lik bölümün inşaaı tamamlanarak açılacağı ve Türk Yurdu ve Nizip istasyonları faaliyete başlayacağı bildirilmiştir.<sup>1781</sup> Öte yandan Nizip-Karkamış arasındaki bölümün ise Şubat 1960 itibarıyla ray döşeme işlemi için hazır hale getirilmekle birlikte 1960 yılı içerisinde bitirilmesinin öngörüldüğü kaydedilmiştir.<sup>1782</sup> Hakikaten Gaziantep-Nizip arası 27 Ocak 1960'ta, Nizip-Karkamış arası ise 02 Ağustos 1960'ta hizmete açılmıştır.<sup>1783</sup>

#### 3.1.2.4. Kozlu-Ereğli ve Armutçuk Şube Hattı

Bu demiryolu hattının planlamaya alınması öncesinde şu gelişmeler yaşanmıştır. 1933'te çıkarılan 2214 sayılı Kanun'la Filyos-Zonguldak ve Ereğli güzergahında demiryolu inşaaı için 20 milyon liralık yetki verilmiştir.<sup>1784</sup> Bu yetkiye istinaden 15 km uzunluğundaki

<sup>1773</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 278-280.

<sup>1774</sup> "Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/6 (Ocak 1959), 14-15; 26 Ekim 1953 tarihinde açılmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 23.

<sup>1775</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 299-301.

<sup>1776</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1058.

<sup>1777</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903.

<sup>1778</sup> 20 Mayıs 1955 tarih ve 6602 sayılı 5413 sayılı Kanuna Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 1060.

<sup>1779</sup> 12 Haziran 1959 tarih ve 7358 sayılı Demiryollar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Sârî Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki Kanun. "Demiryol İnşaatları ile İlgili Kanunlar", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 3/25 (Ağustos 1960), 9.

<sup>1780</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 708.

<sup>1781</sup> *Zafer*, 26 Ocak 1960.

<sup>1782</sup> "Demiryollar", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 2/19 (Şubat 1960), 3-4.

<sup>1783</sup> *MM Tutanak Dergisi*, 26.04.1972, Dönem: 3, C. 24, Birleşim: 78, s. 280.

<sup>1784</sup> 23 Mayıs 1933 tarih ve 2214 sayılı Filyos-Ereğli Hattı ile Ereğli Limanının İnşasına Dair Kanun. "Demiryol İnşaatları ile İlgili Kanunlar", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 2/23-24 (Haziran-Temmuz 1960), 7.

Filyos-Çatalağzı bölümü 1936'da, 10 km'lik Çatalağzı-Zonguldak kısmı 1937'de, Zonguldak-Kozlu arasındaki 5 km'lik hat ise 1944 yılında işletmeye açılmıştır.<sup>1785</sup>

Her ne kadar 2214 sayılı Kanun'da bahse konu demiryolu hattı için dört sene zarfında bitirilmesi hükme bağlanmış olsa da hattın belirtilen sürede bitirilmesi mümkün olmamıştır. Bu nedenle 1949'da yeni bir kanun kabul edilerek, demiryolu hattının geri kalan Kozlu-Ereğli kısmı ve Armutçuk şube hattının yapımı için 65 milyon liralık yetki verilmiştir.<sup>1786</sup>

Yukarıda açıklanan çerçevede DP'nin iktidara geldiği dönemde toplam uzunluğu 44 kilometre olan bu hattın 14 km'sinin ihale edildiği,<sup>1787</sup> 1951 yılında inşaatın tamamlanacağı bununla birlikte geri kalan 30 km'lik kısmın bölgenin arızalı yapısından bahisle pahalıya mal olacağı öngörülerek liman inkişaf edinceye kadar yapılmasının düşünülmediği raporlanmıştır.<sup>1788</sup> Söz konusu Ereğli-Çataldere-Armuçuk arası 14 km'lik bölüm 1953 yılında inşaatı tamamlanarak işletmeye açılmıştır.<sup>1789</sup> Buna karşın demiryolu hattının geri kalan Çataldere-Kozlu arasındaki 30 km'lik kısmı ise DP döneminde ele alınmamıştır.<sup>1790</sup>

### 3.1.2.5. İltisak ve Kuşak Hatları

Demiryolu ana şebekesinin oluşturulması noktasında faaliyetler devam ederken, ulaştırma yoğunluğunun fazla olduğu hatlardaki tıkanıklığı gidermek amacıyla bazı

<sup>1785</sup> "Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/6 (Ocak 1959), 14-15.

<sup>1786</sup> 31 Mayıs 1949 Tarih ve 5415 Sayılı Kozlu-Ereğli Hattı ile Armutçuk Şube Hattı İnşasına Ait Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 31, s. 743.

<sup>1787</sup> İhale edilen kısım Ereğli'den itibaren, birinci kısmını teşkil eden 14 kilometre uzunluğundaki Ereğli-Çataldere-Armuçuk kısmıdır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 267-270; 38 km'si ana şebeke, 6 km'si şube olan bu hattın, Ereğli'den itibaren Çataldere'ye kadar olan 8 km'lik bölümü ana hat, 6 km'lik Çataldere-Armuçuk kısmı ise şube hattıdır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnkat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 334.

<sup>1788</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 263.

<sup>1789</sup> "Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/6 (Ocak 1959), 14-15; *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 278-280; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnkat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 299-301; Ereğli-Armuçuk 01 Ekim 1953'te açılmıştır. *MM Tutanak Dergisi*, 26.04.1972, Dönem: 3, C. 24, Birleşim: 78, s. 280.

<sup>1790</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnkat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 260; *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C. Senatosu 1/9), s. 283; TCDD'nin internet sayfasında yer alan TCDD bölge haritasına göre 2021 yılı itibarıyla bu hat hala mevcut olmadığı gibi Ereğli-Çataldere-Armuçuk demiryolu hattı da mevcut demiryolu şebekesinde görülmemektedir. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/genel/tcddbolgehat.pdf>, erişim tarihi: 11 Ağustos 2021.

güzergahlardaki hatların çift hatta çevrilmesi, bazı bağlantı hatlarının inşası ve bazı noktalarda da kuşak hatlarının yapılması ihtiyacı gündeme gelmiştir.<sup>1791</sup>

Sözü edilen gereksinim doğrultusunda 1953'te çıkarılan 6181 sayılı Kanun'la iktisadi mahiyeti haiz iltisak ve kuşak hatlarının inşası ve mevcut demiryollarının lüzum ve zaruret görülen kısımlarının çift hatta çevrilmesi için bayındırlık Vekili'ne 25 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir. Maliye Vekili'ne de faizleriyle birlikte 10 milyon lirayı aşmamak kaydıyla bono ihraç yetkisi verilmiştir. Ayrıca Kanun mevzuuna girecek işler ile bunların sıralarının Ulaştırma Vekaletinin mütalaası alınarak Vekiller Heyetince kararlaştırılması hüküm altına alınmıştır.<sup>1792</sup>

Bu Kanun mevzuuna giren ve 20 Kasım 1953 tarih ve 1837 sayılı İcra Vekilleri Heyeti kararıyla aşağıdaki inşa sırasına göre hatların yapılması kararlaştırılmıştır.

1. İzmir Çimento Fabrikasını Halkapınar istasyonuna bağlayacak iltisak hattı,
2. İzmir-Menemen hattının çift hatta dönüştürülmesi,
3. Pendik-Gebze hattının çift hatta dönüştürülmesi,
4. Küçükçekmece-Soğuksu hattının çift hatta dönüştürülmesi,
5. Kayaş-Ankara-Sincanköy hattının çift hatta çevrilmesi.

1954 yılında Küçükçekmece-Soğuksu hattının çift hatta dönüştürülmesi işi ele alınmıştır.<sup>1793</sup> Sirkeci-Soğuksu arasındaki 7 km'lik bölüm 1955 yılında işletmeye açılmıştır.<sup>1794</sup>

Süreç devam ederken yapılan bir kanuni düzenleme ile daha önce 6181 sayılı Kanun'la verilen taahhüt yetkisi 85 milyon liraya, bono ihracı yetkisi 25 milyon liraya çıkarılmıştır. Bundan başka Etibank tarafından inşasına girilmiş olan Seyit Ömer-Kütahya Azot Sanayi Fabrikası arasındaki 21,5 km'lik iltisak hattı inşaatı mevcut haliyle Nafia Vekaletine devredilmiş, diğer yandan Nafia Vekili'ne belli şartlarda 2490 sayılı Kanun'a tabi olmaksızın iş yaptıрма yetkisi verilmiştir.<sup>1795</sup>

<sup>1791</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 112'ye ekli 289 numaralı İltisak ve kuşak hatları inşasına dair kanun lâyihası ve Bayındırlık ve Bütçe komisyonları raporları (1/646), s. 1.

<sup>1792</sup> 20 Temmuz 1953 tarih ve 6181 sayılı İltisak ve Kuşak Hatları İnşasına dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 994.

<sup>1793</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 273.

<sup>1794</sup> "Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/6 (Ocak 1959), 14-15.

<sup>1795</sup> Söz konusu Kanun, 12 Haziran 1959 tarih ve 7358 sayılı Demiryollar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Sari Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki Kanun'dur. "Demiryol İnşaatları ile İlgili Kanunlar", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 3/25 (Ağustos 1960), 9-10.

1956 yılına gelindiğinde çimento sanayi iltisak hatlarından sırasıyla İzmir, Eskişehir, Afyon, Adana, Söke, Gaziantep, Elâzığ, Batman, Aşkale, Kayseri ve Balıkesir Çimento Fabrikaları iltisak hatlarının inşaları hususunda İcra Vekiller Heyeti kararı alınarak program oluşturulmuştur.<sup>1796</sup>

Bunlardan 3 km'lik Eskişehir Çimento Fabrikası hattı 1956'da, 4 km'lik Adana Çimento Fabrikası ve 1 km'lik Afyon Çimento Fabrikası hatları 1957'de işletmeye açılmıştır.<sup>1797</sup> 1955 yılı itibariyle İzmir Çimento Fabrikası iltisak hattındaki inşaat faaliyetleri devam etmiş, Pendik-Gebze arasında yapılacak çift hattının inşaatına başlanmıştır.<sup>1798</sup>

1958 yılı itibariyle Balıkesir ve İzmir-Halkapınar iltisak hatları tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Ayrıca Cebeci-Ankara çift hattı tamamlanarak işletmeye açılmış, Pendik-Gebze çift hattı ile Gazi-Sincanköy çift hattının inşaatına devam edilmiştir.<sup>1799</sup> 1959 yılında 22 km'lik Seyitömer-Kütahya Azot Sanayii Fabrikası iltisak hattı inşaatı ihale edilerek sözleşme yapılmış, işin 1960 yılında fiilen başlayabilmesi için lüzumlu istimlâkler gerçekleştirilmiş, Ankara-Sincanköy ve Pendik-Gebze çift hattının 1960 sonlarında bitirilmesinin öngörüldüğü rapor edilmiştir.<sup>1800</sup> 1962 yılı itibariyle Cebeci-Ankara-Sincanköy çift hattı hizmete açılmıştır.<sup>1801</sup>

### 3.1.3. Demiryollarına İlişkin Nicel Bir Değerlendirme

DP'nin demiryolu politikaları çerçevesinde dönem içinde gerçekleştirilen faaliyetler sıralanmıştır. Aslında her bir demiryolu yatırımının gelişim sürecinde Hükümetler tarafından izlenen politikaları gösteren güçlü ipuçları mevcuttur. Buna rağmen büyük resmin daha net ortaya konulabilmesi açısından dönemin bütünü gösteren yatırım tutarlarına istinaden somut değerlendirmeler yapılması ihtiyacı hissedilmiştir. Dolayısıyla nicel verilere dayanan birtakım grafikler hazırlanarak bazı saptamalarda bulunulmuştur.

<sup>1796</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 334-335.

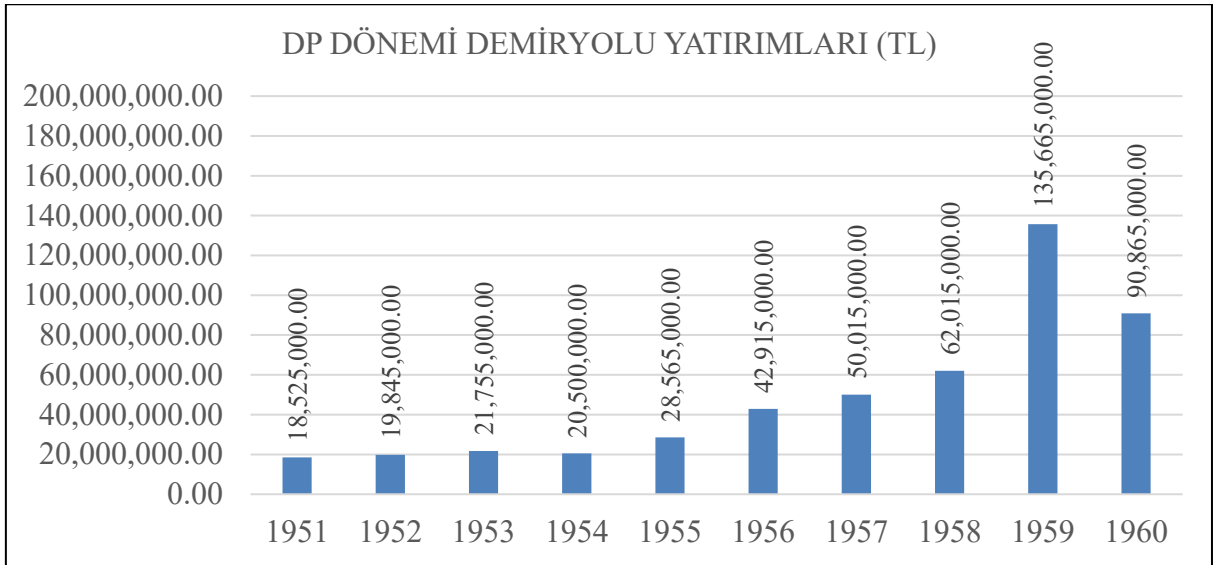
<sup>1797</sup> "Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/6 (Ocak 1959), 14-15.

<sup>1798</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 335.

<sup>1799</sup> "Pendik-Gebze Çift Hat Faaliyeti", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 1/5 (Aralık 1958): 1-3; TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 271.

<sup>1800</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 261; bu hatların tamamlandığı 1962 bütçe raporunda ifade edilmiştir. *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 284.

<sup>1801</sup> *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 284.



**Grafik 23 1951-1960 Dönemi Demiryolu Yatırımları**

**Grafik 23** 1951-1960 yıllarında demiryolu alanına tahsis edilen bütçe ödeneklerini nominal değerlere göre göstermektedir.<sup>1802</sup> Grafiğe bakıldığında, 1951-1954 yılları arasında demiryolları için tahsis edilen yatırım miktarlarında büyük ölçüde değişim meydana gelmediği görülmektedir. 1955 yılından itibaren tahsis edilen miktarlarda nominal olarak bir artış meydana gelmiştir.

Tahsis edilenlere karşı yapılan yatırımların durumuna bakıldığında 1955 yılına kadar genel itibariyle uyumluluk bulunduğu göze çarpmakla birlikte, 1955 yılından sonra yapılan yatırımların, aşağı yönde tahsis edilen ödenek düzeylerden her geçen yıl daha da uzaklaştığı tespit edilmiştir.<sup>1803</sup>

Bu noktada 1959 yılındaki farklı görünüme değinmek gereklidir. 1959 yılındaki artışın büyük ölçüde 52.495.000 lira tutarındaki prim veya kur farklarından kaynakladığı değerlendirilmektedir.<sup>1804</sup> Zira bu miktar düşüldüğünde, tahsisatın önceki yıllardaki seyirle uyumlu olduğu fark edilmektedir.

Buraya kadar nominal değerlere göre tahsis edilen ve yapılan yatırımlar üzerinden bazı değerlendirmeler yapılmaya çalışılmıştır. Ancak tek başına bu veriler ile sağlıklı bir sonuca ulaşmak kolay değildir. Çünkü yıllara sâri para değerinin azalması ve genel/katma bütçelerde yer alan toplam yatırım miktarlarının değişmesi, bayındırlık politikaları özelinde DP Hükümetlerinin demiryolu sahasına yaklaşımının doğru olarak ortaya konulabilmesine

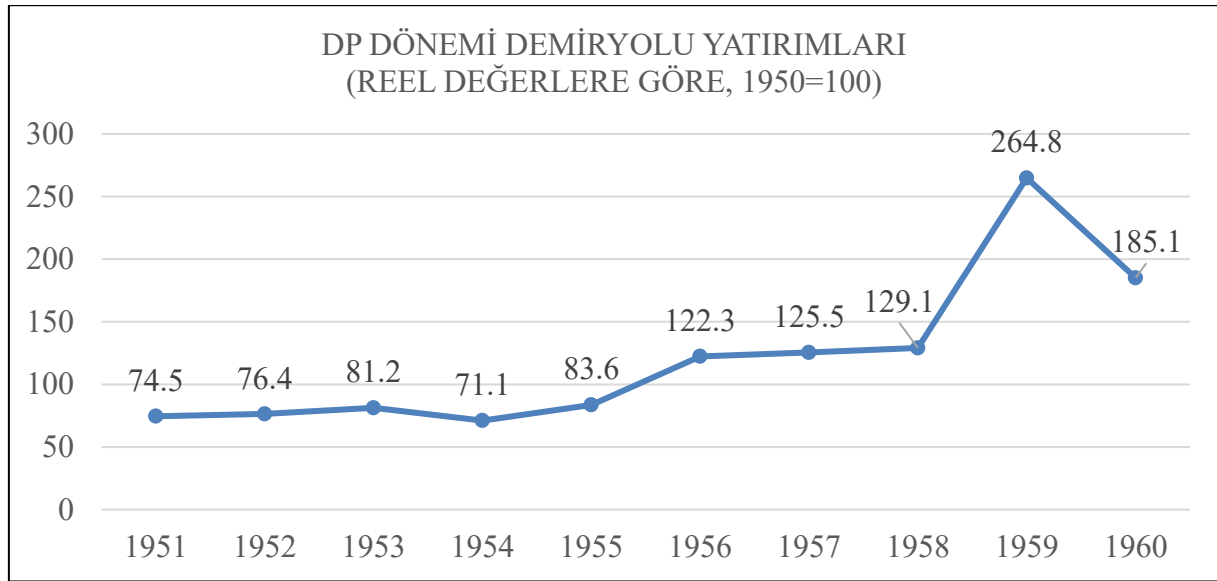
<sup>1802</sup> Grafiğin hazırlanmasında, bütçe tahsisatlarındaki nominal değerlere göre düzenlenmiş Tablo 19'da yer alan veriler esas alınmıştır.

<sup>1803</sup> Bu belgelerde yer alan yapılan yatırımlara dair veriler dikkate alınmıştır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra: 1, s. 1,8,9.

<sup>1804</sup> Tam olarak 52.495.000 lira prim veya kur farkına ayrılmıştır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra: 1, s. 8.

engeldir. Bu noktada bahsedilen mahzur ve zorlukların bir şekilde önüne geçilebilmesi gerekmektedir. Çözüm olarak yıllık yapılan yatırımların kendi içerisinde mukayese edilmesi ve paranın değer kaybının hesaba katılmasıyla objektif birtakım verilere ulaşabileceği değerlendirilmiştir.

Belirlenen yol çerçevesinde DP Hükümetlerinin iktidarda bulunduğu 1951-1960 yılları bütçelerinde tahsis edilen bayındırlık yatırımları içerisinde demiryolu paylarının mercek altına alınması zaruri görülmüş, aynı zamanda nominal değerlerden tüketici fiyat endekslerine göre fiyat artışları düşülerek hesaplanmış reel fiyatlar cinsinden de yatırım miktarlarının değerlendirilmesine ihtiyaç olduğu düşünülmüştür.

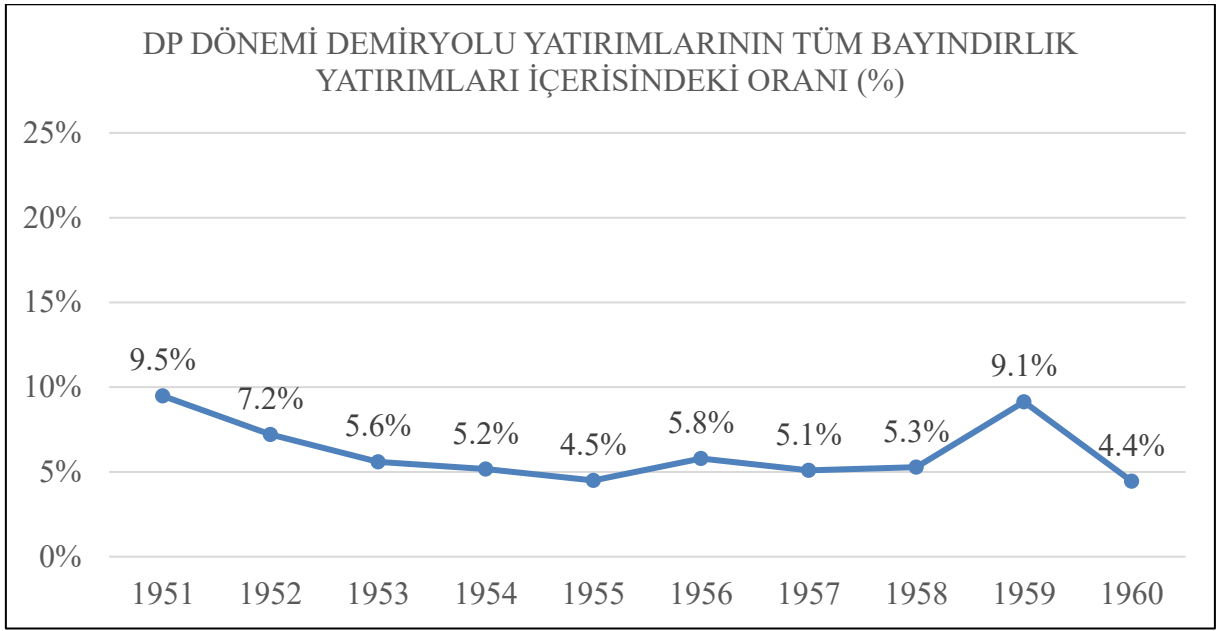


Grafik 24 1951-1960 Dönemi Demiryolu Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100)

Bu kapsamda öncelikle 1950 yılı Demiryolu bütçesi 100 kabul edilerek reel fiyatlar üzerinden yapılan yatırım miktarlarını gösteren **Grafik 24** ele alınmıştır.<sup>1805</sup> **Grafik 23** ile kıyaslandığında sabit fiyatlara göre 1956 yılına kadar kayda değer bir artışın olmadığı ve reel olarak CHP'nin son bütçesinin altında kaldığı ifade edilebilir. 1956 ve 1959 yıllarında dikkate değer artışlar söz konusudur. 1959 yılına dair açıklama önceki grafikte yapılmıştır. Özetle nominal değerlere göre bütçe tahsisatlarında meydana gelen artışların, reel fiyat penceresinden bakıldığında -**Grafik 23**'e yansıdığı derecede olmamakla birlikte- genel itibarıyla varlığından söz edilebilir.

<sup>1805</sup> Grafik, nominal değerler üzerinden hazırlanmış olan Tablo 19'da yer alan "Demiryolu" bütçe tahsisatlarının, Tablo 10'daki "Ankara Tüketici Fiyat Endeksleri"ne göre fiyat artışlarından arındırılması ile elde edilen reel fiyatların, Tablo 24'te verilen 1950 yılı CHP "Demiryolu" bütçesi 100 kabul edilerek yeniden hesaplanması neticesinde bulunan değerlerden hazırlanmıştır.





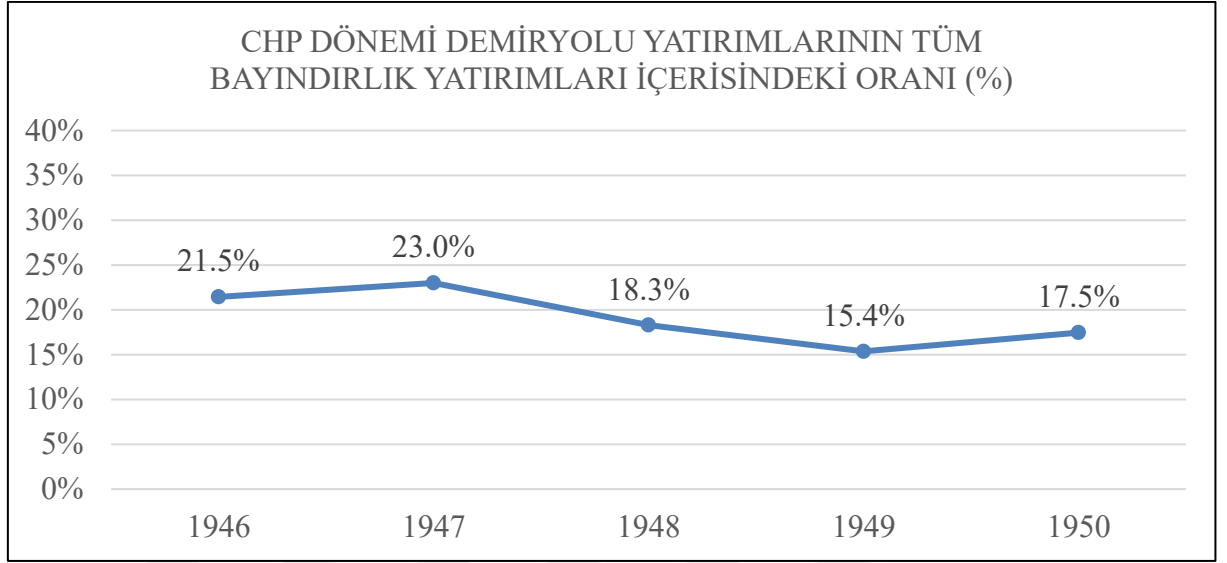
**Grafik 25 1951-1960 Dönemi Demiryolu Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı**

Sabit fiyatlara göre durumun araştırılması sonrasında, yatırımları kendi içerisinde kıyaslayabilmek amacıyla hazırlanan **Grafik 25** üzerinde çalışılmaya başlanmıştır.<sup>1806</sup> Bahis konusu grafikte demiryolu yatırımlarının KGM ve DSİ dahil edilmek suretiyle tespit edilen tüm bayındırlık yatırımları içerisindeki payı görülmektedir. **Grafik 23** ve **Grafik 24** merkeze alındığında ilk etapta 1951-1954 arasında demiryollarına ayrılan ödeneklerin önemli ölçüde değişiklik göstermediği sonucuna ulaşmak pekâlâ mümkünken, aynı periyot için **Grafik 25**'te gösterilen veriler dikkate alındığında aslında bayındırlık yatırımları içerisinde demiryollarının payının azaldığı rahatlıkla anlaşılmaktadır.

**Grafik 25**'teki çizgi izlendiğinde 1956'ya kadar payın küçüldüğü sonrasında ise %5 civarında dalgalı bir seyir takip ederek kısmen azaldığı görülmektedir. **Grafik 23**'teki verilere istinaden izah edildiği üzere 1959 yılında bir yükseliş yaşanmış gibi görünmekle birlikte kur farkı düşüldüğünde, demiryollarının halihazırda **Grafik 25**'te 1959 yılı için görülen miktarın yarısından biraz daha fazla (yaklaşık %5) bir paya sahip olduğu ifade edilebilir. Dolayısıyla DP'nin iktidar döneminde tüm bayındırlık yatırımları içerisinde demiryollarının payının ilk beş yılda devamlı olarak sonrasında ise dalgalı bir şekilde küçüldüğü rahatlıkla söylenebilir.

<sup>1806</sup> Grafik, Tablo 20'de yer alan veriler esas alınmak suretiyle demiryolu yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.

Önceki bölümlerde yapıldığı gibi CHP'nin 1946-1950 yıllarında demiryolu yatırımlarının, bayındırlık yatırımları içerisindeki paya bakabilmek için **Grafik 26** hazırlanmıştır.<sup>1807</sup>



Grafik 26 1946-1950 Dönemi Demiryolu Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı

**Grafik 25** ile **Grafik 26** bir arada değerlendirildiğinde DP döneminde demiryollarının tüm bayındırlık yatırımları içerisindeki payının ortalama %6,2 olmasına karşın, CHP döneminde bu oranın ortalama %19,1 olduğu tespit edilmiştir. Zikredilen verilerden hareketle DP döneminde demiryollarına CHP dönemine göre daha az pay ayrıldığı ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte **Grafik 24**'teki değerlendirmeye katıldığında DP döneminin en azından ilk yarısında reel olarak da demiryollarına daha az ödenek tahsis edildiği görülmektedir. Ortaya konulan nicel değerlerden hareketle DP döneminde, önceki döneme göre bayındırlık politikaları kapsamında demiryolları yatırımlarının azaldığı ifade edilmelidir. Kaldı ki DP mensuplarının bizzat kendileri de demiryolu yerine karayolu yatırımlarına öncelik verdiklerini açıklamışlardır.

Ele alınan dönemde CHP ve DP'nin faaliyetlerinin kıyaslandığı bir çalışmada, bayındırlık işleri arasında sadece demiryolu konusunda CHP'nin DP'den daha iyi olduğunun tespiti, esasında muhalefetin bakışını göstermesi açısından kıymetlidir.<sup>1808</sup> Bunun da ötesinde DP döneminde demiryolu inşası durma noktasına gelmiş, hatta mevcut hatlardan bazılarının

<sup>1807</sup> Grafik, Tablo 24'te yer alan veriler esas alınmak suretiyle demiryolu yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.

<sup>1808</sup> Doğan Avcıoğlu, "Bir Mukayese", *Ulus*, 15 Ağustos 1959, 2.

sökülmesine karar verilmiştir.<sup>1809</sup> Nitekim 1953'te yasalaşan 6135 sayılı Kanun'la 1931 yılında satın alınan Mudanya-Bursa ve 1941 yılında satın alınan Ilıca-İskele-Palamutluk demiryollarının işletmeden kaldırılması hükme bağlanmıştır.<sup>1810</sup> Kanun gerekçesinde gelişen karayolu sistemi nedeniyle, artık bu hatların işletmesinin ekonomik olmadığına vurgu yapılması dikkat çekicidir.<sup>1811</sup>

### 3.2. Limanlar

Konu başlığı "*Limanlar*"<sup>1812</sup> seçilmiş olmasına karşın aslında içerikte limanların yanı sıra, inşa edilen her türlü iskele,<sup>1813</sup> barınak<sup>1814</sup> ve rıhtım<sup>1815</sup> olarak adlandırılan tesislerin bulunduğu belirtilmelidir. Belki de tüm bu yapıları "*Kıyı Tesisleri*" olarak tek başlık altında toplamak daha doğru olabilirdi. Ancak bir yandan dönemin yaklaşımına sadık kalınması saikiyle diğer yandan bahsedilen tesislerin en gelişmişinin limanlar olması düşüncesiyle isimlendirmenin mevcut haliyle kalması tercih edilmiştir.

DP iktidara geçtiğinde liman inşa faaliyetleri başlangıçta üç grupta toplanmıştır. Bunlar:

1. Hususi kanunlarıyla inşalarına yetki verilen Ereğli, Trabzon, İnebolu, Amasra Limanları grubu,
2. 5414 sayılı Kanun'la inşalarına yetki alınan iskele ve küçük barınaklar grubu,
3. Dış ödemeleri Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasından sağlanan 12,5 milyon dolarlık krediden ödenmek üzere inşalarına 5775 sayılı Kanunla yetki alınan Salıpazarı, Haydarpaşa, İzmir, İskenderun ve Samsun Limanları ile Mersin Limanının teşkil ettiği Ana

<sup>1809</sup> Mehmed Gökhan Polatoğlu, "Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960)", *Mavi Atlas*, 9/1 (2021), 225, doi.org/10.18795/gumusmaviatlas.865096 Erişim 27.05.2023.

<sup>1810</sup> 10 Temmuz 1953 tarih ve 6135 sayılı Mudanya-Bursa ve Ilıca-İskele-Palamutluk Demiryolu İşletmesinin Kaldırılması ve Bu Hatların Tasfiyesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 879-880.

<sup>1811</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 106'ya ekli 229 sayılı Mudanya-Bursa ve Ilıca-İskele-Palamutluk Demiryolu İşletmesinin kaldırılması ve bu hatların tasfiyesi hakkında kanun lâiyhası ve Ulaştırma ve Bütçe komisyonları raporları (1/406), s. 1-2; Efdal As, ABD'li uzmanların karayolunun geliştirilmesi noktasında tavsiyede bulunması ve o dönemde birçok gazetede ABD kamyon ve lastik markalarına ilişkin reklam yapılmasını vurgulamıştır. Efdal As, *Mudanya Mütarekesi'nden Günümüze Bursa Uluslararası Sempozyumu 26-28 Eylül 2013 / Bursa*. Yay.Haz. Selcan Koçaslan, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2015, 255.

<sup>1812</sup> Liman: "*Gemilerin yolcu indirip-bindirme, yükleme-boşaltma, bağlama ve beklemelerine elverişli yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal altyapı tesisleri, yönetim, destek, bakım-onarım ve depolama birimleri bulunan doğal veya yapay olarak rüzgâr ve deniz tesirlerinden korunmuş kıyı yapıları*" <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim tarihi: 01 Ekim 2021. (Su Ürünleri Terimleri Sözlüğü – 2007)

<sup>1813</sup> İskele: "*Deniz taşıtlarının yanaştığı, çoğu tahta ve betondan yapılmış, denize doğru uzanan yer*" <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim tarihi: 01 Ekim 2021. (Su Ürünleri Terimleri Sözlüğü – 2007)

<sup>1814</sup> Barınak: "*Gemilerin barındıkları, yolcu ve yük alıp boşalttıkları yer*" <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim tarihi: 01 Ekim 2021. (Tecim, Maliye, Sayışmanlık ve Güvence Terimleri Sözlüğü – 1972)

<sup>1815</sup> Rıhtım: "*Bir akarsu veya deniz kıyısında doldurularak yapılmış, gemilerin indirme bindirme veya yükleme boşaltma yapabileceği yer*" <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim tarihi: 01 Ekim 2021. (Su Ürünleri Terimleri Sözlüğü – 2007)

liman programı grubudur.<sup>1816</sup> Zikredilen 5414 ve 5775 sayılı Kanun'lara yeri geldiğinde değinilerek açıklama yapılmıştır.

İzah edilen gruplandırmaya dört yıl devam edilmiş, sonrasında DP Hükümeti tarafından liman, iskele, barınak gibi tesislerin esaslı bir şekilde ele alınmasının ciddi ve ötelenemez bir ihtiyaç olduğu ortaya konulmuştur.<sup>1817</sup> Bu çerçevede 5775 sayılı Kanun uyarınca programa bağlananların dışında kalan limanların inşası ile 5414 sayılı Kanun'la ele alınmayan iskele ve barınakların yapılabilmesi maksadıyla 1954 yılında 6237 sayılı Kanun kabul edilmiştir. Kanun sayesinde liman işleri kapsamında sarf edilmek üzere Bayındırlık Vekili'ne yıllık ödeme miktarı 30 milyon lirayı geçmemek üzere 300 milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişmeye yönelik, Maliye Vekili'ne ise faizleri ile birlikte zikredilen meblağın %50'sini geçmemek üzere bono çıkarmaya ilişkin yetki verilmiştir. Bununla birlikte yapılacak işlerin İcra Vekilleri Heyeti tarafından kararlaştırılması hususu hükme bağlanmıştır.<sup>1818</sup> Ayrıca Kanun kapsamındaki işlerde Bayındırlık Vekili'ne 2490 sayılı Kanun'a tabi olmaksızın pazarlıkla iş yaptırma yetkisi de verilmiştir. Kanun'un müteakip maddelerinde bakım ve onarım sorumlulukları ile bunlara dair görevler tespit edilmiş, 5414 sayılı Kanun yürürlükten kaldırılmıştır.<sup>1819</sup> Bu yetki 1959'da çıkarılan 7305 sayılı Kanun'la yıllık ödeme miktarı 50 milyon lira olmak üzere toplam 500 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>1820</sup>

---

<sup>1816</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 281; anılan tarihte 14 Temmuz 1950 tarih ve 5676 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun mevcuttur. Henüz 5775 sayılı Kanun yasalaşmamıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), s. 111-112; *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 263-264; 1952'den itibaren 5775 sayılı Kanun'a atıf yapılarak bütçede kalem ayrılmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), s. 197.

<sup>1817</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 270-271; *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 281-282; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnkat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 301-303.

<sup>1818</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.01.1954, Dönem: 9, C. 27, Birleşim: 34'e ekli 62 numaralı Limanların inşaa kanunu layihası ve Bayındırlık ve Bütçe komisyonları raporları (1/700), s. 1-2; Söz konusu Kanun, 27 Ocak 1954 tarih ve 6237 sayılı Limanlar İnşaatı hakkında Kanun'dur. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 123.

<sup>1819</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 123-124; diğer yandan daha önce Ulaştırma Bakanlığınca icra edilen mendirek onarımları ile tarama faaliyetleri Bayındırlık Bakanlığına devredilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnkat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 330.

<sup>1820</sup> 27 Mayıs 1959 tarih ve 7305 sayılı idmanlar inşaatı hakkında 6237 sayılı Kanuna ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 810.

Farklı olarak gruplanan faaliyetlerin 6237 sayılı Kanun kapsamına dahil olmasıyla,<sup>1821</sup> 1955 yılından itibaren liman işleri artık iki grup halinde ele alınmaya başlanmıştır. O tarihe kadar hususi kanunlarına göre ele alınan işler ile 5414 sayılı Kanun çerçevesinde yürütülen işler birinci grup, 5775 sayılı Kanun kapsamına dahil işler ise ikinci grup olarak tasnif edilmiştir. Tezde de liman, barınak ve iskele inşa faaliyetleri dönemin yaklaşımına bağlı kalınarak ele alınmıştır. Bu bağlamda öncelikle, bilahare birlikte değerlendirilmesine karar verilen özel kanunlarına göre ele alınan işler ile 5414 sayılı Kanun gereği başlanılan işler incelenmiştir.

DP'nin iktidara geldiği döneme ilişkin Ali Rıza Erem tarafından kaleme alınan bir yazıda, CHP iktidarı döneminde İskenderun ve Ereğli'de liman inşa edildiği, Zonguldak ve Trabzon büyük taşıt limanları ile Amasra ve İnebolu küçük taşıt limanlarının yapıldığı, İstanbul, İzmir ve İskenderun büyük limanlarının ıslah ve tevsiine başlandığı, Samsun ve Mersin'deki limanların programlaştırıldığı belirtilmiştir. Ayrıca Erem'e göre Türkiye'nin 10 yıllık liman işleri bir programa bağlanmış, bu sayede ana limanlar, taşıt limanları ve iskeleler savunma ihtiyaçlarına göre planlanmış bir şekilde DP iktidarına bırakılmıştır.<sup>1822</sup>

Dönemin Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu tarafından da coğrafi konum, ulaştırma sistemi, nüfus ve iktisadi şartlar gibi kriterler göz önünde bulundurularak, inşa veya genişletilmesi gereken limanların tespit edildiği belirtilmiştir. Bunun dışında büyük liman işlerinin kapsamlı bir programa bağlandığı ve Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası'na finansmanın sağlanmasına ilişkin anlaşmanın yapıldığı açıklanmıştır.<sup>1823</sup> Ayrıca Bakan'ın başka bir açıklamasında iskele ve barınak işlerinin de programa bağlandığı belirtilmiştir.<sup>1824</sup> Öte yandan Barker Raporu'nda liman programının bütünüyle uygulanması tavsiye edilmiştir.<sup>1825</sup>

Bu süreçte basında liman inşaatların hızlandığına dair haber yayımlanmış, Ereğli, Trabzon, İnebolu, Salıpazarı ve Haydarpaşa, İzmir Alsancak, İskenderun ve Samsun liman inşaatları konusunda bilgi verilmiştir.<sup>1826</sup> Yine bir makalede Samsun Limanı'na çok önem verildiği yazılmış, başta Ereğli, Zonguldak, Trabzon olmak üzere Karadeniz'de birkaç yıl önce başlanılan liman çalışmalarının ticarete büyük katkı sağlayacağı ifade edilmiştir.<sup>1827</sup> Bununla

<sup>1821</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 273-275.

<sup>1822</sup> Ali Rıza Erem, "D.P. İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?", *Ulus*, 21 Temmuz 1950, 2.

<sup>1823</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 856.

<sup>1824</sup> *Ulus*, 15 Ocak 1952.

<sup>1825</sup> Barker Misyonu raporunu tetkik eden Heyet tarafından hazırlanan rapordan alınmıştır. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 873, Sıra: 8, s. 40.

<sup>1826</sup> *Zafer*, 25 Ekim 1951.

<sup>1827</sup> Nurettin Artam, "Altı Günde 2500 Kilometre No:4", *Ulus*, 07 Kasım 1951, 4.

birlikte eleştiri de yöneltmiştir. Mesela CHP Meclisi grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu önceki yıllarda tahsis edilen ödeneklerle mukayese ederek 1953 yılı tahsisatının düşüklüğünü eleştirmiştir.<sup>1828</sup>

Limanlar konusu, ekonomiye yapması beklenen katkının da etkisiyle Maliye Bakanı Hasan Polatkan tarafından gündeme getirilmiştir. Açıklamada Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevirili oluşuna vurgu yapılmış, artan ticaret hacminin liman, iskele ve barınak ihtiyacını artırdığı belirtilerek devam eden kıyı tesis inşalarına ilişkin ayrıntılı bilgi verilmiştir.<sup>1829</sup> Benzer şekilde konuya değinen Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, 1955 yılı bütçe görüşmelerinde iskele ve liman inşaatına dair temenniler üzerine devam eden liman, barınak, iskele inşaatlarını açıklamıştır. Diğer yandan Bakan gelen liman isteklerine dair, bütün kıyı tesislerinin hepsinin aynı anda yapılmasının rantabl olmadığını zira liman inşaatının yaklaşık üçte bir maliyetinin makineler nedeniyle oluştuğunu, bunun da büyük döviz masrafı anlamına geldiğini anlatmıştır. Liman inşaatlarını sırasıyla, yani biri bittiğinde oradaki makinelerin diğerine kaydırılması suretiyle planlandığını ifade etmiştir. bu nedenle İzmit'te inşası istenen limanın o günün şartları ile rantabl olmadığını izah etmiştir.<sup>1830</sup> Aslına bakılırsa Bakan inşa edilebilecek maksimum kıyı tesisinin ele alındığını söylemiştir. Zaten o dönemde kamuoyunda liman inşaatlarının hızla ilerlediğine dair çokça haber yayımlanmıştır.<sup>1831</sup>

Liman inşaatları müteakip yıllarda da Maliye Vekili Hasan Polatkan tarafından ele alınmış, bu sefer DP'nin iktidara gelişi sonrası tamamlanan inşaatlar altı çizilirken, devam edenlere ilişkin bilgi verilmiştir.<sup>1832</sup> Bakan 1960'ta limanların artan kapasitelerine dikkat çekmiş, devam eden işlerin de bitmesi sonrasında limanların yükleme ve boşaltma kapasitelerinin 1950'ye nazaran üç kat artmış olacağını açıklamıştır.<sup>1833</sup> Benzer şekilde Nafia Vekili Tevfik İleri ise CHP dönemi ile DP döneminde liman ve iskele işleri için sarf edilen paraları mukayese etmiştir.<sup>1834</sup> Hakeza bu liman işleri gazete sütunlarını işgal etmeye devam etmiş, devam eden inşaatların ayrıntıları aktarılmıştır.<sup>1835</sup>

### 3.2.1. 1950 Öncesinde İnşasına Başlanan Limanlar

1950 öncesinde başlanarak DP döneminde ödenek tahsis edilmek suretiyle yapımına devam edilen işler Ereğli, Trabzon, Amasra ve İnebolu Limanlarıdır.<sup>1836</sup> Bunlardan Ereğli

<sup>1828</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1058.

<sup>1829</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42, s. 211.

<sup>1830</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 676.

<sup>1831</sup> *Zafer*, 12 Temmuz 1957; *Zafer*, 16 Ağustos 1957; *Zafer*, 01 Ocak 1958.

<sup>1832</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40, s. 159.

<sup>1833</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41, s. 31-32.

<sup>1834</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 812.

<sup>1835</sup> *Zafer*, 08 Nisan 1958.

<sup>1836</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra: 1, s. 14.

Limani'nın 1951 sonunda, Trabzon, İnebolu, Amasra Limanlarının ise 1952 sonunda tamamlanması öngörülmüştür.<sup>1837</sup> İnşa sürecine ilişkin gelişmeler basına yansımış,<sup>1838</sup> sorular yoluyla TBMM gündemine gelmiştir.<sup>1839</sup>

### 3.2.1.1. Ereğli Limanı

Ereğli liman inşaatının gündeme gelmesinin akabinde yasalaşan 2214 sayılı Kanun'la inşaatına başlanmasını müteakip en çok altı yıl içerisinde tamamlanmak üzere Ereğli liman inşaatına dair 10 milyon liralık yetki verilmiştir.<sup>1840</sup> Daha sonra çıkarılan 5223 sayılı Kanun'la anılan yetki 20 milyon liraya yükseltilirken, süre de 10 yıla uzatılmıştır.<sup>1841</sup> İnşaatın tamamlanmasının öngörüldüğü 1951 yılında,<sup>1842</sup> 825 metre uzunluğundaki dalgakıran bitirilmiş ve liman tarama işi tamamlanmıştır. Buna karşın raporda 600 metre uzunluğundaki rıhtım inşaatının 1952 içinde tamamlanacağı ifade edilmiştir.<sup>1843</sup>

Diğer yandan bu inşaat hususunda verilen yetki kapsamındaki 20 milyon lira sarf edilmiş ve inşaatın tamamlanabilmesi için bütçelere ayrıyeten ödenek konulması yoluna gidilmiştir. 1952 yılı itibarıyla 600 m uzunluğundaki rıhtım inşaatı tamamlanmış ve 200 m'lik rıhtım arkası imlası ve birinci safha tarama işleri yapılmış, bitiş tarihine ilişkin öngörü gerçekleşmemiştir.<sup>1844</sup> 1953 yılı içinde yapılması planlanan rıhtım arkası imlâsının tamamlanması, işletme binalarından açık ve kapalı hangarlarla yol, demiryolu, elektrik ve su tesisleri işleri<sup>1845</sup> büyük ölçüde tamamlanarak liman işletmeye açılmıştır.<sup>1846</sup> 1954 yılında noksan kalan işletme tesislerinin tamamlanması planlanmıştır.<sup>1847</sup> Limana 1954 yılı sonuna

<sup>1837</sup> *Milliyet*, 17 Mart 1951.

<sup>1838</sup> *Ulus*, 30 Haziran 1951.

<sup>1839</sup> DP Milletvekili Süleyman Kuranel'in sorusu üzerine Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Ereğli, Trabzon, İnebolu, Amasra limanları ve diğer kıyı tesislerine ilişkin açıklamalarda bulunmuştur. *TBMM Tutanak Dergisi*, 09.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 74, s. 160.

<sup>1840</sup> 23 Mayıs 1933 tarih ve 2214 sayılı Filyos-Ereğli Hattile Ereğli Limanının İnşasına Dair Kanun. "Demiryol İnşaatları ile İlgili Kanunlar", *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*, 2/23-24 (Haziran-Temmuz 1960), 7

<sup>1841</sup> 21 Haziran 1948 tarih ve 5223 sayılı Filyos-Ereğli Hattı ile Ereğli Limanının İnşasına Dair olan 2214 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 20, s. 630.

<sup>1842</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), s. 111.

<sup>1843</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 270-271.

<sup>1844</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 281-282.

<sup>1845</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 281-282.

<sup>1846</sup> Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından imzalanan kararnameye göre Ereğli limanının işletilmesinin devlet demiryolları idaresine 14 Eylül 1953 tarihinde icra vekilleri heyetince kararlaştırılmıştır. *BCA Fon*: 30-18-1-2, Kutu: 133, Gömlek: 76, Sıra: 3.

<sup>1847</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 301-303.

kadar 23.630.000 lira harcanmış, o dönemki haliyle rıhtıma 4-6 vapur yanaşabilmesi, barınak kapasitesinin 10-20 vapur ve 100 küçük taşıt olması tasarlanmıştır.<sup>1848</sup>

1954 yılında yolcu binası, hangarlar, diğer tesislerin inşasına başlanmış, bu inşaata 1955 yılında da devam edilmesi öngörülmüştür.<sup>1849</sup> 1955 yılında gümrük binası inşaatına devam edilmiş, işin 1956 yılından tamamlanmasının beklendiği raporda ifade edilmişse de<sup>1850</sup> inşaat bitirilememiştir.<sup>1851</sup> Bu konuya dair Cumhuriyetçi Millet Partisi adına konuşan Osman Bölükbaşı bahsedilen gecikmelerin müteahhitlerin malzeme ve teçhizat sağlamada güçlük çekmeleri ve döviz transferi yapılmadığı için bazı sözleşmelerin yürürlüğe girmemesinde dolayı oluştuğunu belirtmiştir. Döviz sağlanamadığı için geri kalan işlerden birisi de Ereğli liman inşaatıdır.<sup>1852</sup> Nihayetinde işletme binaları 1958 yılında bitirilerek hizmete açılmıştır.<sup>1853</sup>

### 3.2.1.2. Trabzon Limanı

Dönemin iktidarı (CHP) tarafından liman işleri demiryolu işlerinin ayrılmaz bir parçası addedilerek ilk etapta Ereğli limanı inşaatı ile faaliyete başlanmıştır. Aynı gerekçe ile Karadeniz'in doğu kesiminde yer alan Trabzon Limanı'nın inşası zorunlu görülmüştür.<sup>1854</sup> Söz konusu amaç için 1944'te çıkarılan kanunla ile Nafia Vekili'ne Trabzon limanı inşaatı için 10 milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir.<sup>1855</sup> 1948'de anılan yetki 20 milyon liraya yükseltilmiştir.<sup>1856</sup>

Büyük tonajlı gemilerin yanaşması için Değirmendere vadisi ile Güzelhisar Burnu arasında 1946'da temeli atılan<sup>1857</sup> Trabzon liman inşaatında çalıştırılacak makinelerin mühim bir kısmı 1950 yılı itibariyle ülkeye getirilerek Trabzon'a sevk edilmiş ve montajları yapılarak

<sup>1848</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s. 1. (belge tarihi 0.0.1954 görülmektedir.); başka bir belgeye göre ise 850 m uzunluğunda dalgakıran ve 600 m uzunluğunda rıhtım vardır. Limanda 30-35 gemi ve 100' e yakın motor barınabilir. Yıllık yükleme kapasitesi 1,5 milyon tondur. Liman maliyeti 26 milyon liradır. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 83, Gömlek: 583, Sıra: 1, s. 2.

<sup>1849</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 273.

<sup>1850</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 287.

<sup>1851</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 337-339.

<sup>1852</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 21.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 42, s. 388-389.

<sup>1853</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 272.

<sup>1854</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 02.08.1944, Devre: 7, C. 13, İnikat: 87'ye ekli 225 numaralı Demiryollar ve Limanlar inşaatı için gelecek yıllara geçici taahhütlere girişilmesi hakkında kanun lâiyhası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri mazbataları (1/313) s. 2.

<sup>1855</sup> 02 Ağustos 1944 tarih ve 4643 sayılı Demiryollar ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 26, s. 739.

<sup>1856</sup> Bahsedilen Kanun, 21 Haziran 1948 tarih ve 5222 Sayılı Demiryollar ve Limanlar İnşaatı için gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişilmesi hakkındaki 4643 sayılı Kanunda değişiklik yapılmasına dair Kanun'dur. *Kanunlar Dergisi*, C. 30, s. 629.

<sup>1857</sup> Koday, Saliha. "Trabzon Limanı", *Türk Coğrafya Dergisi*, 34 (1999), 474-475.



liman inşaatında çalıştırılmaya başlanmıştır.<sup>1858</sup> Rıhtım temel inşaatına ve limanın tarama faaliyetine 1951’de başlanmıştır.<sup>1859</sup> 1952 yılında 850 metre uzunluğundaki dalgakıran (üst yapısının bazı kısımları hariç olmak üzere) tamamlanmış, eski dokunun uzatılması ve Değirmendere’den itibaren 260 m uzunluğundaki tali mendirek inşaatı ile birinci safhada yapılması gereken 600.000 m<sup>3</sup>’lük tarama işleri bitirilmiş, 400 metre uzunluğundaki rıhtım inşaatına başlanmıştır.<sup>1860</sup>

1953 yılı itibariyle 4643 ve 5222 sayılı kanunlar gereğince alınan 20 milyon liralık salâhiyet kullanılmış olduğundan Trabzon liman inşaatı ile işletme tesislerinin tamamlanmasına ilişkin masraflar yıllık bütçelere konan tahsilatlarla karşılanmaya başlanmıştır. 850 m uzunluğundaki dalgakıran, 400 m uzunluğundaki rıhtım inşaatı, 260 m uzunluğundaki tali dalgakıran ve limanın birinci safhada yapılması planlanan tarama işleri büyük ölçüde tamamlanmış, Trabzon Limanı hizmete sunulmuştur. 1954 yılında rıhtım arkasındaki noksan dolgu işleriyle işletme ihtiyaçları için lüzumlu bina, hangarlar, yol, elektrik ve su tesisleri gibi noksan kalan işlerin tamamlanması planlanmıştır.<sup>1861</sup> 850 m uzunluğunda dalgakıran, 400 m uzunluğunda rıhtıma sahip, 5000-10000 ton kapasiteli 3 geminin yanaşmasına müsait Trabzon Limanı<sup>1862</sup> 1954 yılında Denizcilik Bankası’na devredilmiştir.<sup>1863</sup>

<sup>1858</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 263.

<sup>1859</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42’ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 270-271.

<sup>1860</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44’e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 281-282.

<sup>1861</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45’e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 301-303.

<sup>1862</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 83, Gömlek: 523, Sıra: 1, s. 1.

<sup>1863</sup> *BCA* Fon: 30-18-1-2, Kutu: 136, Gömlek: 54, Sıra: 14; başka bir belgede 1954 yılı sonuna kadar liman inşaatı için 23.543.000 lira harcandığı, o dönemki haliyle rıhtıma 3-4 vapurun yanaşabileceği, barınak kapasitesinin 4 vapur olduğu bilgisi yer almıştır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s.1; bununla birlikte bazı işler noksan kalmış, öngörüldüğü gibi eksik kalan işlere 1955 ve 1956 yılında devam edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126 ), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 273; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39’a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 287; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 339; 1958 yılı itibariyle bunlar da bitirilerek, tamamlanan tesisler hizmete açılmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 272; diğer yandan 1959 yılında saha parkesinin yapılması planlanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 273.

### 3.2.1.3. Amasra ve İnebolu Limanları

Amasra Limanı'nın dalgakıran tamiri ve ayrıca bir dalgakıran inşası için 1939'da Nafia Vekili'ne 500.000 liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişme yetkisi verilmiş,<sup>1864</sup> bu yetki daha sonra İnebolu'da dahil edilerek, yıllık ödeme miktarı 900.000 lirayı geçmemek üzere 3,5 milyon liraya yükseltilmiştir.<sup>1865</sup> Nitekim 1948'de söz konusu yetki artırılarak 7 milyon lira olarak tespit edilmiştir.<sup>1866</sup> Amasra ve İnebolu limanları Ereğli ve Sinop barınakları arasında kurulan yardımcı limanlardır.<sup>1867</sup> İnebolu limanı inşaatını yürüten müteahhit 1946'da işi bırakmıştır. Sonrasında 1948'de yeniden ihale edilmiş olmasına rağmen çeşitli ihtilaflar nedeniyle iş sürüncemede kalmıştır.<sup>1868</sup> Bu limanların 1952 yılı sonunda tamamlanması planlanmıştır.<sup>1869</sup>

Yapım giderleri için 7 milyon lira tutarında yetki alınmıştır. 1951 yılı itibariyle İnebolu'da 300 m uzunluğundaki dalgakıranın 120 m'lik kısmı bitirilmiştir. Amasra'da mevcut 250 m'lik eski dökünün su seviyesinin üstüne çıkarılması ve 50 m uzatılması işlerine 1952 yılı içinde başlanması hususunda hazırlık yapılmıştır.<sup>1870</sup>

Bununla birlikte 7 milyon liralık yetki bakiyesi yeterli olmadığı için 1953 bütçesi ile ilave bir miktar ödenek tahsis edilmiştir.<sup>1871</sup> 1952 yılı itibariyle İnebolu'da 400 m<sup>1872</sup> uzunluğundaki dalgakıranın taş yığması bitmiştir. 90 m uzunluğundaki rıhtım inşasına devam edilmiştir. Amasra Limanı'nda mevcut 250 m uzunluğundaki eski dökünün uzatılması ve takviyesi işlerine başlanmıştır.<sup>1873</sup> 1953 yılında tamamlanmayan işlere devam edilmiştir.<sup>1874</sup>

İnebolu Limanı'nın 400 m uzunluğundaki dalgakıranı ve diğer noksan işleri ikmal edilerek liman hizmete arz edilirken, tarama işi ihale edilmiştir. Öte yandan Amasra

<sup>1864</sup> 07 Temmuz 1939 tarih ve 3715 sayılı Amasrada Dalgakıran Tamir ve İnşası İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhüd İcrası Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 20, s. 984.

<sup>1865</sup> 13 Şubat 1946 tarih ve 4870 sayılı İnebolu ve Amasra Limanları Yapımı İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere girilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 28, s. 593.

<sup>1866</sup> 06 Temmuz 1948 tarih ve 5241 sayılı İnebolu ve Amasra Limanları Yapımı İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girilmesi Hakkındaki 4870 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 30, s. 709.

<sup>1867</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 263.

<sup>1868</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 853.

<sup>1869</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 264.

<sup>1870</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 270-271.

<sup>1871</sup> Yetki bakiyesi 671.000 liradır. Bu limanların istifadeli bir hale sokulabilmesi için yetki bakiyesine ilâveten 699.000 liraya ihtiyaç görülmektedir ki bunların yekûnu olan 1.370.000 lira bu bütçe ile teklif edilmiştir.

<sup>1872</sup> Dalgakıran 100 metre daha uzatılmıştır.

<sup>1873</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 281-282.

<sup>1874</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 301-303.

Limanı'nda mevcut 250 m uzunluğundaki dökünün uzatılması ve takviye işleri tamamlanmıştır.<sup>1875</sup> 1954 yılı itibariyle İnebolu ve Amasra Limanlarının inşaları biterek işletmeye açılmışlardır.<sup>1876</sup>

Yine eksik kalan İnebolu limanının taranması işi 1955 yılında tamamlanmıştır.<sup>1877</sup> O dönemki haliyle İnebolu Limanı'nın rıhtımına 4 vapurun yanaşabilmesi öngörülmüş, barınak kapasitesi 2-3 vapur olarak tespit edilmiştir. Diğer yandan barınak kapasitesi 3-4 vapur ve 50-60 küçük taşıt olarak saptanmıştır.<sup>1878</sup>

### 3.2.2. İskele ve Barınaklar

Ülkenin sahip olduğu binlerce km uzunluğundaki kıyı şeridi ulaştırma konusunda denizyollarının önemini ortaya çıkarmıştır. Bu tespitten hareketle denizyolu sisteminin düzgün işleyebilmesi için iskele, barınak, liman gibi kıyı tesislerinin bir an önce inşa edilmesi fikri hasıl olmuştur. İşte bu nedenle ihtiyaç duyulan kıyı tesislerinin inşası için bir kanun çıkarılması kararlaştırılmıştır.<sup>1879</sup> Bu amaçla 1949 yılında çıkarılan 5414 sayılı Kanun yoluyla büyük ve ara limanları tamamlayacak olan ufak barınak, iskele, rıhtımların ve bunlara ait her türlü işin yaptırılması hedeflenmiştir.<sup>1880</sup> Kanun'la Bayındırlık Bakanı'na yıllık ödeme miktarı bir buçuk milyondan az olmamak ve en çok on yılda ödenmek üzere 25 milyon liraya kadar gelecek yıllara ilişkin geçici yüklenme yetkisi verilirken, yıllık bir buçuk milyon liradan fazla ödenebilmesi hususu Maliye Bakanı'nın muvafakatine bağlanmıştır.<sup>1881</sup>

Bakanlar Kurulunun 5 Temmuz 1950 gün ve 11549 sayılı kararıyla 1950 yılında Çanakkale, Taşucu, Anamur ve Akçakoca iskeleleri inşaatına başlanmış, Kefken barınağı için hazırlıklar tamamlanmıştır.<sup>1882</sup> Diğer yandan küçük iskele ve barınaklar için 1951 yılında ayrılan ödenekler ve inşa edilmesi planlanan tesislere ilişkin açıklamalar gazete sütunlarında yer almıştır.<sup>1883</sup> O dönemde Karadeniz'deki liman durumunu, DP Milletvekili Şükrü Kerimzade'nin: "*Karadenizin üç limanı vardır: Sinob, Temmuz, Ağustos.*" sözleri gayet açık

<sup>1875</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 274.

<sup>1876</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 21.

<sup>1877</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 287.

<sup>1878</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s.1-2.

<sup>1879</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 31.05.1949, Dönem: 8, C. 19, Birleşim: 97'ye ekli 234 numaralı İskele ve ufak barınaklar yapımı hakkında Kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/535), s. 1-2.

<sup>1880</sup> 31 Mayıs 1949 tarih ve 5414 sayılı İskele ve Ufak Barınaklar Yapımı Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 31, s. 742; TBMM Tutanak Dergisi, 31.05.1949, Dönem: 8, C. 19, Birleşim: 97'ye ekli 234 numaralı İskele ve ufak barınaklar yapımı hakkında Kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/535), s. 1-2.

<sup>1881</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 31, s. 742.

<sup>1882</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 264.

<sup>1883</sup> *Milliyet*, 17 Mart 1951; *Zafer*, 15 Mart 1951.

bir şekilde tarif etmiştir.<sup>1884</sup> Bahsedilen tablo nedeniyle iskele ve barınaklar konusu TBMM’de gündeme getirilerek, milletvekillerince talepte bulunulmuştur.<sup>1885</sup>

1951 yılında Alanya, Fenike, Rize, Marmaris ve Mudanya iskelelerinin yapımına başlanmıştır.<sup>1886</sup> Sonrasında 1952 yılında Lâpseki, Şarköy, Gemlik, Bulancak, Hopa, Ordu ve Pazar iskelelerinin inşaatına başlanmışken; Şarköy, Çanakkale, Taşucu, Anamur, Finike, Alanya ile Akçakoca iskeleleri tamamlanmıştır. Ayrıca Kefken barınağının şantiye tesisleri tamamlanarak inşaatı taahhüde bağlanmıştır. Diğer yandan 2’nci bir barınağa başlamak üzere lüzumlu makine ve vasıtalar tahsis edilen ek ödenekle taahhüde bağlanmıştır. Bununla birlikte 1953 bütçe raporunda, iskele ve barınakların bir an evvel inşasının şiddetle talep edilen bir husus olduğu vurgulanmış olmasına rağmen bu sahada yetişmiş müteahhitlerin azlığı, bu işlerde kullanılacak makine ve vasıtaların sınırlı oluşu ve esasen taahhüt altında bulunan işlerin bile gereği gibi yürütülmesinde karşılanan büyük güçlüklerin çok sayıda yeni mevzuun ele alınmasında daha ihtiyatlı davranılmasını gerektirdiği kaydedilmiştir.<sup>1887</sup> Buna karşın CHP Meclisi grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu iskele ve barınaklar için 1953’te ayrılan tahsisatın önceki yılda 3 milyon lira kadar fazla olmasını takdirle karşıladıklarını, diğer yandan bu işlerin belirli bir iktisadi sıraya konarak hızlandırılmasını talep etmiştir.<sup>1888</sup>

Daha çok raporda yer alan tavsiye doğrultusunda 1953 yılında Vakfıkebir, İlişi<sup>1889</sup> ve Fethiye olmak üzere yalnız üç iskele işine başlanmış, Giresun barınağı için 21 Aralık 1953 tarihinde düzenlenen ihale ile 1954 yılında başlanması planlanmıştır.<sup>1890</sup> Diğer yandan Bartın’daki limanının etüt ve projelerinin tanzimi işi müteahhide ihale edildiği, bu barınağa ait makina parkına dair siparişlerin verildiği raporlanmıştır.<sup>1891</sup> Bununla birlikte işe başlanılmamıştır. Zira Nafia Vekili Tevfik İleri tarafından Bartın’da bir liman inşasına ilişkin tüm hazırlıkların tamamlandığı ve yakında ihaleye çıkarılacağı ancak 1957’de yapılan bir açıklamada bildirilmiştir.<sup>1892</sup> Nitekim iş yaklaşık 56 milyon lira bedelle Sezai Türkeş Fevzi Akkaya firmasına 45 ay zarfında bitirilmek üzere ihale edilmiştir.<sup>1893</sup>

<sup>1884</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 852.

<sup>1885</sup> CHP Milletvekili Şerafettin ve CHP Milletvekili Vehbi Dayıbaş Ayhan, Ayancık ve Gerze iskeleleri konusunda istekte bulunmuşlardır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 667-671.

<sup>1886</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42’ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s.271.

<sup>1887</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44’e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 282-283.

<sup>1888</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1058-1959.

<sup>1889</sup> Bu belgede İlişi seddesi olarak nitelenmiştir. *BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra: 1, s.14.*

<sup>1890</sup> 1954 yılında sözleşme imzalanmış, inşaat 1955 ortalarında başlanmıştır. *BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 472, Sıra: 3, s.1.*

<sup>1891</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45’e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 303-304.

<sup>1892</sup> *Zafer*, 27 Temmuz 1959.

<sup>1893</sup> *Zafer*, 26 Ocak 1960.

1954 yılında İstanbul Boğaziçi iskeleleri<sup>1894</sup> ile Çayeli iskelesi inşaat işlerine başlanarak eldeki işlere devam edilmiş, Pazar ve Lâpseki İskeleleri inşaatlar bitirilerek işletmeye açılmışlardır.<sup>1895</sup> Bu yıl da yeni işlerin sınırlı tutulması tercih edilerek benzer şekilde 1953'te olduğu gibi tempo yavaşlatılmıştır.

1955 yılı içerisinde Fındıklı, Ayancık, Çardak iskeleleri, Bodrum limanının ıslah ve tamiri, Antalya küçük taşıt limanı ve mendirek takviyesi ile Finike iskelesi takviye işleri taahhüde bağlanmış ve inşalarına başlanmıştır. Ünye ve Yalıköy iskeleleri de taahhüde bağlanmış, Mudanya, Ordu, İlişi ve Marmaris iskeleleri tamamlanarak işletmeye açılmışlardır.<sup>1896</sup>

Paşabahçe, Kartal ve Sinanköy olmak üzere 3 iskele inşaatına başlanan 1956 yılında, inşaatları bitirilen Emirgan, Anadolu Hisarı, Bulancak, Rize ve Çayeli iskeleleri işletmeye açılmışlardır.<sup>1897</sup>

1957 yılın zarfında Eceabat,<sup>1898</sup> Kuşadası, Sürmene, Görele, İğneada, Mürefte, Çeşme, Güllük, Perşembe, Marmara Adası ve Dikili iskeleleri ile Pendik rıhtımı inşaatlarına başlanmış, Gemlik iskele inşaatı tamamlanmıştır.<sup>1899</sup>

Sinop, Gerze ve Evrenye iskele işlerinin ele alındığı 1958 yılında ilave olarak Alaplı rıhtımı ile Samanlıdere, Şarköy ve Ayvalık tarama işlerine de başlanmıştır. Bunlardan Evrenye iskelesi, Alaplı rıhtımı ve Samanlıdere taraması işleri aynı yıl içinde tamamlanmıştır. Ayrıca daha önceden inşaatı başlatılan Hopa, Fethiye, Ayancık, Ünye, Yalıköy ve Çardak iskeleleri; Finike iskelesi takviye işleri, Bodrum limanının ıslah ve tamiri ile Antalya küçük taşıt limanı tamamlanarak işletmeye açılmışlardır. Öte yandan Kefken'de birinci kısım liman

<sup>1894</sup> Bu belgede İstanbul iskeleleri olarak: Emirgan, Beykoz, Rumelihisarı belirtilmektedir. Fon: 30-1-0-0, Kutu: 29, Gömlek: 170, Sıra: 9, s.20.; bu belgede ise Emirgan, Anadoluhisarı, Beykoz olarak yer almıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 21; aynı belgenin başka bir yerinde Boğaziçi iskelesi: Emirgan Çınarüstü rıhtımı, Anadoluhisarı-Hamamönü iskelesi, Beykoz Par iskelesi, Çengelköy rampası, Vanıköy rampası olarak geçmektedir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 337.

<sup>1895</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 275.

<sup>1896</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 287.

<sup>1897</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 21; bu kaynakta Emirgan ve Anadolu Hisarı rıhtım olarak nitelenmiştir. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra: 1, s.14.

<sup>1898</sup> Bu belgelerde Eceabat barınak olarak belirtilmiştir. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra: 1, s.15; *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra: 1, s.11.

<sup>1899</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 22; Mürefte iskelesi konusunda DP Milletvekili Şevket Mocan 1953 yılı bütçe görüşmelerinde eleştiride bulunmuş, bu iskelenin süratle yapılmasını istemiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 53, s. 1025.

inşaatı tamamlanmıştır.<sup>1900</sup> Bir soru ile DP Meclis grubunda gündeme gelen Of ve Akçaabat iskelelerine ilişkin Nafia Vekili Tefik İleri, sırasıyla 1959 ve 1960 yıllarında planlamayı alındıklarını söylemiştir.<sup>1901</sup>

1959 yılında Haliç tarama işine başlanmıştır. Şarköy taramaları tamamlanmış, Giresun Limanı 1'inci kısım inşaatı tamamlanarak hizmete açılmıştır.<sup>1902</sup> Kadıköy iskelesinin kısa zaman içerisinde tamamlanacağı bildirilmiştir.<sup>1903</sup> Keza bu dönemde inşa edilecek olan yeni liman projelerine dair haber yapılmıştır.<sup>1904</sup> Nitekim bu belgede 1959 yılında Kefken'de barınak, Kuşadası'nda barınak ve iskele, Eceabat barınak inşaatlarına ilave olarak 14 iskele (Fındıklı, Sürmene, Vakfikebir, Görele, Perşembe, Gerze, İğneada, Sinanköy, Kartal, Mürefte, Marmara Adası, Dikili, Çeşme, Güllük) 1 rıhtım (Pendik), Yalova, Şarköy ve Ayvalık taramalarının ve 37 liman etüt ve projelerinin devam ettiği bilgisi yer almaktadır.<sup>1905</sup>

### 3.2.3. 5775 Sayılı Kanun Gereğince Yapılan Limanlar

Bu kapsamda yaptırılan liman işlerinin ayrıntısına geçilmeden önce, genel durumun değerlendirilmesinde yarar vardır. Zira bu işlerde değişen dünya konjonktürünün azımsanamayacak etkilerinden söz etmek mümkündür. İkinci Dünya Savaşı sonrasında iktisadi kalkınma konusunda bazı projeler oluşturulmuş, ancak bunların gerçekleştirilebilmesi için iç ve dış finansmana ihtiyaç duyulmuştur. Bu kapsamda Türkiye, Avrupa ekonomisi için gündeme gelen Marshall planından bahse konu projeler çerçevesinde yararlanmayı talep etmiş, buna mukabil ABD tarafından Türkiye ekonomisinin savaştan etkilenmediğinden bahisle, Avrupa ekonomilerini -savaş öncesi- 1938 seviyesine getirmeye matuf bir plan olan Marshall planından Türkiye'nin yararlanamayacağı ifade edilmiştir. Bunun yerine Türkiye'nin başvuru amacına uygun olarak Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasına başvurabileceği dile getirilmiştir. İşte bu gelişmeler sonrasında 1948 yılında üyesi olunan Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile temasa geçilmiştir. Diğer yandan Marshall

<sup>1900</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 272.

<sup>1901</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 12 Haziran 1958, MF:1258, Toplantı:228, s. 68-70.

<sup>1902</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 263; 1954 yılında sözleşmesi yapılmış olan Giresun Limanı 10 600 000 lira bedelle ihale edilmiş, ilavelerle maliyeti 12 500 000 liraya ulaşmıştır. 850 m uzunluğunda esas mendirek, 350 m uzunluğunda tali mendirek ve 275 m uzunluğunda rıhtım planlanmıştır. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 9, s.1-2.

<sup>1903</sup> Zafer, 06 Eylül 1959; DP döneminde başlanan işlerden, Eceabat, Kuşadası ve Dikili barınakları; Sinanköy, Kartal, Rize, Gerze, Çeşme ve Güllük iskeleleri; Giresun Limanı ikinci kısmı, Kefken limanı ikinci kısmı ve Bartın limanı inşaatlarının DP sonrasına kaldığı anlaşılmaktadır. Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 285.

<sup>1904</sup> Zafer, 25 Şubat 1959.

<sup>1905</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra: 1, s. 15; bu konu daha önce Nafia Vekili Etem Menderes tarafından yapılan açıklamada dile getirilmiş, 7200 km kıyı uzunluğuna sahip Türkiye'nin kıyı tesis ihtiyacı belirtilmiştir. Zafer, 18 Ocak 1958.

planından yararlanabilme noktasında yürütülen diplomatik girişimler sonuç vermiş, Türkiye de ABD tarafından Marshall planına dahil edilmiştir. Eldeki projelerin bir kısmının Marshall planı çerçevesinde karşılanması ilkesi benimsenmişken geri kalanlarına dair ise Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasına başvuruda bulunulmuştur.<sup>1906</sup>

Söz konusu projelerin dış finansman ihtiyacı olarak 129.900.000 dolar olarak tespit edilmiş, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası tarafından birisi umumi iktisadi ve mali durumu, ikisi de projeleri incelemek amacıyla görevlendirilen üç kişilik bir heyet 1949 yılı başlarında Türkiye'ye gönderilmiştir. Bu heyetle gerçekleştirilen temaslar sonucunda toplamda 54.980.000 dolar tutarında dış krediye ihtiyaç duyulan projeler tespit edilmiş, buna karşılık banka tarafından söz konusu projelerden silolar, limanlar, Seyhan Barajı ve santralinin finanse edilmeye değer olduğu bildirilmiştir. Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile yapılan görüşmeler sonucunda başlayan iş birliğinin neticesinde de bir kanun tasarısı oluşturulmuştur.<sup>1907</sup>

Bahsedilen gaye doğrultusunda 1950'de çıkarılan 5676 sayılı Kanun'la liman ve silolar için yapılan kredi anlaşması onanmıştır.<sup>1908</sup> Burada zikredilen silo inşaatlarının Toprak Mahsulleri Ofisi tarafından uygulamaya konulmuş inşaat programı kapsamında Tarım Bakanlığı tarafından yaptırılması kararlaştırılmıştır.<sup>1909</sup> Tez konusu ile ilgili olarak Bayındırlık Bakanlığınca inşası yürütülecek kısım "*limanların geliştirilmesi ve inşası*" bölümüdür. İlerleyen süreçte bu projelerin hazırlığına ilişkin faaliyetler DP ve CHP arasında polemik konusu olmuş, bu nedenle söz konusu kredilerin alınması konusunda CHP tarafından yapılan çalışmalar gazete makalelerinde ele alınmıştır.<sup>1910</sup> Keza CHP Genel Sekreteri Kasım Gülek, liman anlaşmasının CHP döneminde kabul edilmesine karşın, bunu uygulamanın DP

---

<sup>1906</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 14.07.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 23'e ekli 54 numaralı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında 7 Temmuz 1950 tarihinde akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun tasarısı ve Geçici Komisyon raporu (1/51), s. 7-9.

<sup>1907</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 14.07.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 23'e ekli 54 numaralı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında 7 Temmuz 1950 tarihinde akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun tasarısı ve Geçici Komisyon raporu (1/51), s. 1-2; DP Bursa Milletvekili Mithat San tarafından hazırlanmış olan Nisan 1951 tarihli "*Seyhan Barajı Hidro-Elektrik Santrali Sulama ve Taşkın Önleme Tesisleri*" adlı kitapçıkta bu üç projenin verilen 50 proje arasından uygun bulunduğu belirtilmiştir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 50, Gömlek: 301, Sıra: 7, s. 5.

<sup>1908</sup> 14 Temmuz 1950 tarih ve 5676 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 17-67; Kanun'un birinci maddesinde: "*Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası imar ve Kalkınma Bankası arasında 7 Temmuz 1950 tarihinde akdedilmiş olan 'Limanların Geliştirilmesi ve inşası' ile 'Silolar inşası'na ait Kredi Anlaşmaları onanmıştır.*" ibareleri yer almıştır. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 17.

<sup>1909</sup> *Milliyet*, 14 Şubat 1950.

<sup>1910</sup> Necdet Üçoluk, "DP'nin Görülmemiş Kalkınma Efsanesinin İçyüzü", *Ulus*, 16 Ekim 1957, 1-2.

iktidarına nasip olduğunu ancak yaklaşık üç yıl gecikmeli olarak işe başladığını belirtmiştir.<sup>1911</sup>

Borçlanma kapsamındaki liman projeleri: A. B, C, D, E, F, G harfleriyle adlandırılan yedi projeyi içermektedir. Bunlar: A projesi, mevcut Salıpazarı Rıhtımı (İstanbul); B projesi, Haydarpaşa Rıhtımı; C projesi, İzmir Alsancak Rıhtımı; D projesi, Samsun Limanı; E projesi, İskenderun Limanının geliştirilmesi ve yeniden teçhizini kapsamaktadır. G projesi ise Tophane, Sirkeci, Haydarpaşa, İzmir, Samsun, Mersin, İskenderun Limanlarında mevcut olan tesislerin yenilenmesi veya tamiri işlerini içermektedir.<sup>1912</sup> F Projesi ise müşterek teçhizat projesidir.<sup>1913</sup> Gazetelerde yayımlanan 12,5 milyon dolarlık kredi haberlerinde Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile yapılan müzakereler neticesinde ayrılan bu ödenek ile Samsun, Haydarpaşa, Salıpazarı (İstanbul), Alsancak (İzmir), İskenderun Limanlarının yeniden inşasına karar verildiği bildirilmiştir.<sup>1914</sup>

Nitekim anlaşmaya göre bu işler için sarf edilmesi gereken 12.500.000 dolarlık kredinin dağılımı şu şekildedir: A Projesi: Salıpazarı Rıhtımı 1.540.000, B Projesi: Haydarpaşa Limanı 1.220.000, C Projesi: Alsancak Rıhtımı 480.000, D Projesi: Samsun Limanı 2.260.000, E Projesi: İskenderun Limanı 1.410.000, F Projesi: İnşaat teçhizatı 4.725.000 Amerikan dolarıdır. G Projesi: Mevcut limanların tamiri, cihazların yenilenmesi ve tamiri: 1. Tophane ve Sirkeci 275.000, 2. Haydarpaşa 75.000, 3. İzmir 150.000, 4. Samsun 115.000, 5. Mersin 150.000, 6. İskenderun 100.000 Amerikan dolarıdır.<sup>1915</sup>

Bununla birlikte liman projeleri için yapılan borçlanmanın müddeti 25 yıldır. Borçlar, altışar aylık taksitler halinde ödenecek ve tediye 01 Ekim 1955'te başlayıp 01 Ekim 1975'te son taksitin ödenmesiyle son bulacaktır. Yıllık %4,25 oranında faiz uygulanacaktır. Diğer yandan Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası, ikraz ettiği paranın harcanması ile yakından ilgilenme ve borçlanma mevzuu olan projelerin icrasını takip etme hakkına sahip olacaktır.<sup>1916</sup>

5676 sayılı Kanun'un yasalaşmasıyla, daha önce Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası uzmanlarınca yapılan incelemelere istinaden Banka tarafından tahsis edilmesi uygun

---

<sup>1911</sup> *Ulus*, 19 Ocak 1959.

<sup>1912</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 14.07.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 23'e ekli 54 numaralı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında 7 Temmuz 1950 tarihinde akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun tasarısı ve Geçici Komisyon raporu (1/51), s. 2.

<sup>1913</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 30-31.

<sup>1914</sup> *Zafer*, 04 Kasım 1950.

<sup>1915</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 14.07.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 23'e ekli 54 numaralı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında 7 Temmuz 1950 tarihinde akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun tasarısı ve Geçici Komisyon raporu (1/51), s. 2-3.

<sup>1916</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 14.07.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 23'e ekli 54 numaralı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında 7 Temmuz 1950 tarihinde akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun tasarısı ve Geçici Komisyon raporu (1/51), s. 6.



görülen 12,5 milyon dolar tutarındaki kredi kesinleşmiştir. Kredi anlaşması, yapılacak işlerin çerçevesini, bunlara ayrılacak dış ve iç ödenekleri ve sarf yerlerini, tamamlanacak şantiye tesislerinin ve mevcut limanlarda tamir edilecek ve yenilenecek cihazların neler olduğunu, her işin başlama ve bitirilme tarihlerini ve ele alınma sıralarını dahi tespit etmiştir. Ayrıca anlaşmayla mezkûr kredinin günü gününe kullanılması hususu yaptırımlara bağlanarak, Hükümete bazı malî yükümlülükler getirilmiştir. Dolayısıyla yükümlülükler kapsamındaki masraflardan kurtulmak için anlaşmada belirtilen programın titizlikle takip edilmesine ilişkin ihtiyaç oluşmuştur. İşte sözü edilen zaruret doğrultusunda yükümlülüklerin yerine getirilebilmesi maksadıyla bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>1917</sup>

Kanun tasarısının gerekçesinde limanların ülke için öneminden bahsedilmiş, bu hususta diğer ülkelerle kıyas yapıldığında Türkiye'nin kötü bir yerde olduğu vurgulanmıştır. Ardından inşası devam eden liman ve iskele durumundan bahsedildikten sonra, yapılması planlanan limanların inşasına bir an önce başlanmasının gerekli olmasına rağmen ödeme gücü nispetinde bir program saptanmasının zorunluluk olarak ortaya çıktığı izah edilmiştir.<sup>1918</sup>

Açıklanan düşünceler çerçevesinde;

1. İstanbul, İzmir ve İskenderun Limanlarında genişletme ve düzenleme işlerine mümkün olan kısa sürede başlanması,

2. İnşaatlar için gerekli olan devlet malı şantiye tesislerini, o dönem inşa halinde bulunan Ereğli ve Trabzon Limanlarının bitirilmesi sonrasında, öncelikle birine ve bunu bitirdikten sonra da diğerine kaydırmak suretiyle Samsun ve Mersin Liman inşaatlarının gerçekleştirilmesi,

3. Bu limanlarda yapılacak işlerin ülkenin ödeme kabiliyeti ile orantılı olarak ele alınması, şantiye tesisleri, bazı inşaat malzemeleri, limanların işletme cihazları ve mevcut liman işletmelerinin yenilenecek cihazlarının dış krediden faydalanılarak getirilmesi esasları uygulanması kararlaştırılan programın ana hatları olarak benimsenmiştir.<sup>1919</sup> TBMM'de cereyan eden görüşmeler sonucunda 1951'de 5775 sayılı Kanun kabul edilmiştir.<sup>1920</sup>

Kanunun birinci maddesiyle, 5676 sayılı Kanun'la onaylanmış kredi anlaşmasında belirtilen projelerin gerçekleştirilmesi amacıyla, Bayındırlık Bakanı'na 12,5 milyon dolara kadar temin edilecek dış krediden, 76 milyon liraya kadar bütçelere konulacak ödeneklerden

<sup>1917</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80'e ekli 174 numaralı Limanları inşa, tevsi, ıslah ve teşhize dair kanun tasarısı ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/169), s. 2.

<sup>1918</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80'e ekli 174 numaralı Limanları inşa, tevsi, ıslah ve teşhize dair kanun tasarısı ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/169), s. 1.

<sup>1919</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80'e ekli 174 numaralı Limanları inşa, tevsi, ıslah ve teşhize dair kanun tasarısı ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/169), s. 1-2.

<sup>1920</sup> 23 Mayıs 1951 Tarih ve 5775 Sayılı Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teşhizine Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 777.

sarfıyat yapma ve yıllık ödeme miktarı 15,75 milyon lirayı geçmemek üzere gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme yetkisi verilmiştir. Bunun yanı sıra Maliye Bakanı'na da 76 milyon liraya kadar bono çıkarma salahiyeti tanınmıştır.<sup>1921</sup> Ayrıca üçüncü madde ile Bayındırlık Bakanı'na 2490 sayılı Kanun'la ek ve tadillerine ve 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanununun 83'üncü maddesinin (h) fıkrasının son bendi hükmüne tâbi olmayarak pazarlıkla iş yaptıрма yetkisi de verilmiştir.<sup>1922</sup>

Tasarının üçüncü maddesine ilişkin Meclis görüşmelerinde tartışmalar yaşanmıştır. Bu kapsamda söz alan DP Milletvekili Himmet Ölçmen, 2490 sayılı Artırma ve Eksiltme Kanununun şümülü dışına çıkmanın prensiplere aykırı olduğunu, bu durumun gelecekte suiistimal edilme ihtimalinin yüksek olduğunu belirtmiştir. Ona göre 2490 sayılı Kanun aynı zamanda milyonların bekçisidir. Millî Müdafaa Vekaletinin milyonlarca liraya yaptırdığı hava meydanları, Toprak Mahsulleri Ofisi'nin yaptırmış olduğu 25 milyon liralık inşaat gibi örnekler Artırma ve Eksiltme Kanunu dışında olduğu için ülkede bir inhisar zümresi yaratmış bazı insanları iş sahibi, servet sahibi yapmıştır. Keza Millî Eğitim Bakanlığının bu Kanun'un dışında kalarak yapmış olduğu 25-30 milyon liralık Teknik Üniversite ve diğer inşaatları birer örnektir. Her türlü haksızlığa, inhisarcılığa ve istismara mâni olmak iddiasıyla buraya gelen birisi olduğunu belirten Ölçmen, bahsettiği gerekçelerle tasarının bu maddesine muhalif olduğunu açıklamıştır.<sup>1923</sup> Bu iddiaların DP'li bir Milletvekilince dile getirilmiş olması manidardır.

Sonrasında DP Milletvekili Abdürrahman Fahri Ağaoğlu, Ölçmen'in fikirlerine katılmadığını, zira kendisinin bir hukukçu olarak sorunun, yapılan yanlış ve eksik sözleşmeler ile 2490 sayılı Kanun'un karışık yapısından kaynaklandığını ifade etmiştir. Akabinde söz alan Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu, Ağaoğlu'na hak vermek suretiyle, 2490 sayılı Kanun'un zamanın ihtiyaçlarına yanıt vermediğini, nitekim bu hususta bir çalışma başlattıklarını ve 2490 sayılı Kanun'un işleri köstekleyici yapısının ortadan kaldırılmasını hedeflediklerini anlatmıştır.<sup>1924</sup> Bununla birlikte DP Cemal Kıpçak tarafından gündeme getirilen bir soru ile liman inşaatı için alınması planlanan deniz vasıtalarına dair ihalelerde şüphe uyandıracak gelimler yaşandığı öne sürülmüştür. Zira Cemal Kıpçak, bahsi geçen ilanda yer alan özellikle kullanılmış deniz vasıtaları hususunun dikkat çektiğine vurgu yapmıştır. Ona göre kullanılmış makinenin garanti edilmesi, yeni makine vasfını taşıması mümkün değildir. Ayrıca kullanılmış malzemelerin pazarlıkla satın alınması konusu son derece muğlaktır. Kullanılmış

---

<sup>1921</sup> *Ulus*, 10 Mayıs 1951.

<sup>1922</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 777.

<sup>1923</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80, s. 434.

<sup>1924</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80, s. 434-435.

malzemenin kıyaslanabileceği bir emsalinin tespit edilebilmesi de karışık ve zor bir iştir. Kıpçak bu gelişmeleri 2490 sayılı Kanun'dan muaf olarak pazarlıkla iş yaptırma hususu ile ilişkilendirmiştir. Buna karşın söz alan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu göre, sorunun dayandığı ilan bir eksiltme mahiyetinde olmayıp yalnızca bilgi almaya yöneliktir. Elinde bu gibi makinaları olup da müracaatta bulunanlardan en elverişli olanları pazarlıkla satın alma hususunda teşebbüste bulunulması planlanmıştır. Bakan devamında zikredilen ilana atıfta bulunmak suretiyle, orada illa kullanılmış makine hususunda ısrarda bulunulmadığını, yeni makineler konusunun da yer aldığını vurgulamıştır. Bakana göre, ilan ne gibi tekliflerle karşılaşılabılır, diye bu şekilde verilmiştir.<sup>1925</sup>

5775 sayılı Kanun'a göre; 1. İstanbul'da: Salıpazarı ve Haydarpaşa liman tevsiyatı, 2. İzmir'de: Alsancak liman ıslah ve tevsiyatı, 3. Samsun'da: Samsun liman inşası, 4. İskenderun'da: İskenderun Limanı'nda krom ve zahire yükleme tesisatı, 5. Yukarıda sayılı işlerin yaptırılması için lüzumlu olup dış piyasalardan tedariki icap eden makine ve vasıtalar parkı, 6. Mevcut limanların daha iyi işlemesi için lüzumlu tesislerle inşa olunacak limanların işletme tesisleri ele alınması planlanan işlerdir.<sup>1926</sup>

Bu işler için ilk etapta 1953'te yasalaşan 6192 sayılı Kanun'la, 5775 sayılı Kanun'un birinci maddesiyle verilen 76 milyon liralık yetki, 190 milyon liraya ve yıllık ödeme miktarı da 30 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>1927</sup> Daha sonra 1955'te çıkarılan 6596 sayılı Kanun vasıtasıyla toplam yetki 300 milyon liraya, yıllık yetki de 40 milyon liraya yükseltilmiştir.<sup>1928</sup> Son olarak 1957'de çıkarılan 7047 sayılı Kanun'la toplam yetki 500 milyon lira, yıllık ödeme miktarı da 80 milyon lira olarak belirlenmiştir.<sup>1929</sup>

Öte yandan 1950 yılından sonra yapılan çalışmalar neticesinde ilk projelerde yapılan revizyonlar, bunun yanı sıra anılan dönemde dış menşeli malzemelerin fiyatlarında meydana gelen artış ve ayrıca ithal kaynaklı çelik ve çimento gibi temel inşaat malzemelerinin ilk tahminlerden daha fazla miktarda gerekmesi sonucunda, başlangıçta tahsis edilen 12,5 milyon dolar tutarındaki kredinin 3,8 milyon dolar daha artırılarak toplamda 16,3 milyon dolara çıkarılması ihtiyacı oluşmuştur. Bahsedilen gerekçe Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasınca da tatminkâr bulunmuş, Türkiye Cumhuriyeti ile Beynelmilel İmar ve Kalkınma

<sup>1925</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 06.06.1951, Dönem: 9, C. 8, Birleşim: 86, s. 65-68.

<sup>1926</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 283-284.

<sup>1927</sup> 27 Eylül 1953 Tarih ve 6192 Sayılı Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Olan Kanuna Ek Kanun. Kanunlar Dergisi, C. 36, s. 12.

<sup>1928</sup> 20 Mayıs 1955 Tarih ve 6596 Sayılı Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Olan 5775 ve 6192 Sayılı Kanunlara Ek Kanun. Kanunlar Dergisi, C. 37, s. 1054.

<sup>1929</sup> 10 Eylül 1957 Tarih ve 7047 Sayılı Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Olan 5775, 6192 ve 6596 Sayılı Kanunlara Ek Kanun. Kanunlar Dergisi, C. 39, s. 1212.

Bankası arasında 7 Temmuz 1950 tarihinde imzalanan İstikraz Anlaşmasına ek bir anlaşma 26 Şubat 1954'te karşılıklı olarak imzalanmıştır.<sup>1930</sup> Söz konusu anlaşma 1954'te yasalaşan 6377 sayılı aracılığıyla TBMM tarafından onaylanmıştır.<sup>1931</sup> Ek anlaşma ile kullanılacak kredi içinse yıllık faiz %4,875 olarak tespit edilmiştir.<sup>1932</sup>

Finansman hususundaki gelişmeler bir yana, CHP Meclisi grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu 1953 yılı bütçe görüşmelerinde 5775 sayılı Kanun'un limanlar konusunda verdiği imkanların tam olarak kullanılmadığını söylemiş, Alsancak ve Samsun Limanlarının o dönem itibariyle halen ihaleye çıkarılmamış olmasını eleştirmiştir.<sup>1933</sup>

### 3.2.3.1. Salıpazarı Limanı

Kredi anlaşmasında “A Projesi” olarak tanımlanmıştır. Boğaziçi'nin batı sahilinde bulunan Salıpazarı Rıhtımı, Tophane Rıhtımının uzantısıdır. Batı rıhtımın o dönemki uzunluğu 460 metredir. Proje kapsamında 310 metre uzunluğunda ve mevcut rıhtıma nazaran 15 m denize doğru açılan bir rıhtım ilâve edilmesi, bunun 10,5 m derinliğine kadar temizlenmesi ve transit işleri için 16.000 m<sup>2</sup> alanında ambarların yapılması planlanmıştır. Ayrıca projeye göre; rıhtıma bir sabit ve üç hareketli vinç teçhizatı ile her transit ambarı için yükleyici teçhizat ve hareketli vinçler kurulacaktır.<sup>1934</sup> İstanbul Limanı'nın yeniden inşaatının çok masraflı olacağı değerlendirildiğinden ancak ıslah edilmesi planlanmıştır.<sup>1935</sup>

1954'te imzalanan ek anlaşma ile denize doğru açılan rıhtım uzunluğu 15 m'den 30 m'ye çıkarılmış, ayrıca Salıpazarı Limanı'nın doğu ucunda 3200 m<sup>2</sup>'lik bir sahada bir merakip<sup>1936</sup> limanının inşa edilmesi işi projeye ilave edilmiştir.<sup>1937</sup> İnşaat sonunda 3 adet 5-10 bin tonluk geminin yanaşabilmesi planlanmıştır. 300 bin ton olan yıllık kapasitesinin Tophane'ye doğru uzatılmak suretiyle 400 bin ton çıkarılması hedeflenmiştir.<sup>1938</sup>

<sup>1930</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.03.1954, Dönem: 9, C. 29, Birleşim: 63'e ekli 229 numaralı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında Akdedilen ve 5676 sayılı Kanunla tasdik edilen Kredi Anlaşmasına ek Anlaşmanın tasdikına dair kanun lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/799), s. 1.

<sup>1931</sup> 10 Mart 1954 Tarih ve 6377 Sayılı 5676 Sayılı Kanunla Tasdik Edilen Kredi Anlaşmasına Ek Anlaşmanın Tasdikına Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 1141.

<sup>1932</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 1143.

<sup>1933</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1058.

<sup>1934</sup> 14 Temmuz 1950 tarih ve 5676 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun'da yer alan Türkiye Cumhuriyeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası Arasında 7 Temmuz 1950 Tarihli Anlaşma (Limanların Geliştirilme ve İnşa Projeleri) Kredi Anlaşması'nın 2 numaralı Eki. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 29.

<sup>1935</sup> *Ulus*, 13 Temmuz 1951.

<sup>1936</sup> Araba, at, kayak, vapur gibi binecek vasıtalar. <https://www.luggat.com/index.php#ceviri>, Erişim tarihi: 03 Ekim 2021.

<sup>1937</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 1148.

<sup>1938</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 83, Gömlek: 523, Sıra: 1, s.2.; başka bir belgede yıllık kapasitesi 200 bin ton olarak geçmektedir. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s.3.

Projenin muhammen bedeli başlangıçta 1.540.000 Amerikan doları ve 8.140.000 Türk lirası olarak kayda geçmiştir.<sup>1939</sup> Projenin tahmini inşaat başlangıç tarihi 01 Ocak 1951 iken, bitiş tarihi 31 Aralık 1953 olarak tespit edilmiştir.<sup>1940</sup>

1952 yılında 9.150.000 liraya ihalesi ve akdi yapılmıştır. İnşaata 1953 yılı mart ayında başlanmıştır.<sup>1941</sup> Rıhtım taraması işleri 1953 yılında tamamlanmış, kazık şantiyesi hazırlanmıştır.<sup>1942</sup> 1954 yılında devam eden rıhtım kazıklarının çakılması faaliyeti<sup>1943</sup> 1955 yılında tamamlanmıştır.<sup>1944</sup> 1956 yılında Salıpazarı rıhtım ve ambar inşaatları tamamlanarak tecrübe işletmesine açılmıştır.<sup>1945</sup> Hürriyet Partisi Meclis grubu adına konuşan Emrullah Nutku her ne kadar liman işlerinin DP'nin övünebileceği işlerden olduğunu belirtse de Salıpazarı tesislerinin vaktinde bitirilememesini eleştirmiş, bu gecikmenin İstanbul'un imarı projesiyle uygun olmadığını belirtmiştir.<sup>1946</sup>

Diğer taraftan, 1957 yılı itibariyle Salıpazarı rıhtım ve antrepolarının ikinci kısım inşaatı ile bunun Tophaneye kadar uzatılmasını içeren Tophane rıhtım ve transit ambarları inşaatına devam edilmiştir.<sup>1947</sup> Başbakan Menderes, 03 Ocak 1958'de Salıpazarı liman tesislerini gezerek incelemede bulunmuştur.<sup>1948</sup> Kısa bir süre sonra Salıpazarı rıhtım inşaatının tamamlandığına ilişkin haber yapılmıştır.<sup>1949</sup> Tophane rıhtım ve transit ambarları 1958 yılında tamamlanmış ve tecrübe işletmesine açılmıştır.<sup>1950</sup>

### 3.2.3.2. Haydarpaşa Limanı

Haydarpaşa Limanı Boğaziçi'nin İstanbul'a açıldığı noktada ve Marmara Denizi'nin doğu sahilinde bulunmaktadır. Kredi anlaşmasında “*B Projesi*” olarak tanımlanan plana göre; burada bir küçük bir de büyük şilep alacak uzunlukta bir rıhtım inşa edilecektir. Rıhtım dış finansmanı Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'ndan Toprak Mahsulleri adına alınacak

<sup>1939</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 37.

<sup>1940</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 31.

<sup>1941</sup> Tam olarak inşaat bedeli 9 148 371 liradır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s.3.

<sup>1942</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 304-305.

<sup>1943</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 277.

<sup>1944</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 288.

<sup>1945</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 340.

<sup>1946</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 905.

<sup>1947</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 22.

<sup>1948</sup> *Zafer*, 04 Ocak 1958.

<sup>1949</sup> *Zafer*, 07 Şubat 1958.

<sup>1950</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 273; *Zafer*, 02 Haziran 1958.

krediden sağlanarak yapılacak silo aracılığıyla hububat yükleme işlerinin yönetilebilmesi amacıyla inşa edilecektir. Bu maksatla Haydarpaşa Limanı'nın kuzey duvarı 180 m kuzeye kadar götürülecek ve ondan sonra 150 m kadar da doğuya (sahile doğru) çevrilerek rıhtım duvarının her iki tarafında deniz 10,5 m derinliğine kadar temizlenecektir. 600 m uzunluğunda ve sahilden 230 m mesafede bir dalgakıran inşa edilecektir. Rıhtım duvarlarının arkasında takriben 30 bin m<sup>2</sup>'lik bir saha doldurulacak ve buraya 11 bin m<sup>2</sup> alanında transit ambarları, yol ve demiryolu münthaları yapılacak ve Toprak Mahsulleri Ofisi'nin mevzu bahis silosu tesis edilecektir. Malların mekanik vasıtalarla tahmil ve tahliyesi bakımından bu rıhtım da A projesi rıhtımı gibi ve aynı şekilde teçhiz edilecektir. Bundan başka limana bir sabit ve iki hareketli vinç ile seyrüsefere yardımcı tesisat sağlanacaktır.<sup>1951</sup>

İmzalanan ek kredi anlaşması ile projede değişiklik yapılmıştır. Yeni duruma göre; rıhtım duvarın 190 m kuzeye ve 335 m batıya uzatılacak, kıydan takriben 500 m açıkta ve 750 m uzunluğunda dalgakıran inşa edilecek ve transit ambar alanı 10 bin m<sup>2</sup> olacaktır.<sup>1952</sup> Projenin tahmini bedeli başlangıçta 1.220.000 Amerikan doları ve 14.500.000 Türk lirası olarak kayda geçmiştir.<sup>1953</sup> İnşaat başlangıç tarihi 01 Ocak 1951 iken, bitiş tarihi 31 Aralık 1953 olarak tespit edilmiştir.<sup>1954</sup>

Liman inşaatı meselesi TBMM görüşmelerinde kendisine yer bulmuştur. Erzurum Milletvekili Emrullah Nutku'nun, İstanbul Limanı'nın tevsi hususunda Salıpazarı ve Haydarpaşa'nın intihap edilmesinin hangi sebebe dayandığına, Salıpazarı ve Haydarpaşa limanlarının tevsi şeklinde ve tahmin edilen inşaat ve tesisat bedellerine dair sorusuna Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'nun sözlü olarak cevap vermiştir.<sup>1955</sup>

Bakan'ın verdiği cevaba göre, İstanbul Limanı'nın tevsi ve ıslahı konusunda çok sayıda inceleme yapılmıştır. En son tetkik Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasının ülkeye gönderdiği heyet tarafından yapılarak, mevzu Türkiye limanlarının inşa ve ıslahı kapsamında değerlendirilmiştir. İnceleme sonucunda başka bir yerde liman inşası yerine kurulu limanda mevcut rıhtımların yeni cihazlarla donatılması, rıhtım ve antrepo darlığını karşılamak üzere Salıpazarı'na doğru rıhtımın genişletilmesi ve antrepolar inşası, Haydarpaşa Limanı'nın da Kavak iskelesi yönüne doğru genişletilmesi esası kabul edilerek, bankaya tavsiye edilmiştir.

---

<sup>1951</sup> 14 Temmuz 1950 tarih ve 5676 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun'da yer alan Türkiye Cumhuriyeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası Arasında 7 Temmuz 1950 Tarihli Anlaşma (Limanların Geliştirilme ve İnşaa Projeleri) Kredi Anlaşması'nın 2 numaralı Eki. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 30.

<sup>1952</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 1148.

<sup>1953</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 37.

<sup>1954</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 31.

<sup>1955</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 03 Ağustos 1951, Dönem: 9, C. 9, Birleşim: 108, s. 534; *Milliyet*, 04 Ağustos 1951.

Devamında Bakan 5676 ve 5775 sayılı Kanun'lara atıfta bulunarak açıklamalarda bulunmuştur.<sup>1956</sup>

Sonrasında konuşan Emrullah Nutku, Haydarpaşa Limanı hususunda eleştirilerde bulunmuş, tek bir demiryolu ile Anadolu'ya bağlı olan bu liman için 15-20 milyon lira masraf yapılmasını doğru bulmadığını ima etmiştir. Haydarpaşa Limanı'nın ekonomik olmadığını uzun uzadıya anlatmış, bu limana indirilecek bir yükün İstanbul pazarlarına götürülebilmesi için tekrardan yükleme ve boşaltma işlemi yapılması gerektiğini açıklamıştır. Devamında Küçükçekmece'yi önererek, burada yapılacak bir liman için Haydarpaşa'da gerekli olan 600 m'lik dalgakırana ihtiyaç duyulmayacağı gibi, istimlak bedellerinin de çok ucuz olacağını ileri sürmüştür. Nihayetinde Sirkeci ve Galata'nın yolcu, Küçükçekmece'nin ise yük limanı yapılması halinde İstanbul için verimli bir yapı oluşturulabileceğini iddia etmiştir.<sup>1957</sup>

Zeytinoğlu, Emrullah Nutku'nun limanlar hususunda sanki hiç çalışma yapılmadan projeler hazırlanmış edasıyla yaptığı değerlendirmeyi eleştirerek konuşmasına başlamıştır. Ardından büyük resmi ortaya koymak adına Anadolu'nun ticari anlamda geliştiğini, Samsun, Mersin, İzmir Limanlarının da proje kapsamında olduğunu belirtmiştir. Yoksa tek başına İstanbul Limanı'nın ele alınmasıyla doğru bir sonuca varmanın mümkün olmadığını, nitekim Nutku'nun yanılığının da bundan kaynaklandığını ifade etmiştir. Yine söz alan Nutku Bakan'ın beyanatından tatmin olmadığını belirterek, kendi tezini savunmaya devam etmiştir.<sup>1958</sup>

Nihayet 1952 yılında 15.250.000 liraya ihalesi yapılan<sup>1959</sup> inşaata 1953 yılı Mart ayında başlanmıştır.<sup>1960</sup> 1953 yılında Şantiye tesisleri hazırlanmış ve rıhtım arkası ile silo inşaatı için lüzumlu sahanın dolgu işi bitirilmiştir. Diğer sahaların dolgu işine devam edilmiştir. Dalgakıran taş dolgusuna 1954 ilkbaharında başlanabilmesi için gerekli tertibat alınmış, taş ocakları şantiye sahası hazırlanmıştır.<sup>1961</sup> 1954'e gelindiğinde 760 m uzunluğundaki dalgakıran inşaatının %75'i su seviyesine çıkarılmıştır. Limanın taranması işlerine başlanmıştır. Bütün şantiye tesisleri ve makinelerle vasıtaları hazırlanmıştır.<sup>1962</sup> Bu arada Haydarpaşa'da liman inşaatını yürüten Alman firmaları ile ortakları olan Türk firması

<sup>1956</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 03 Ağustos 1951, Dönem: 9, C. 9, Birleşim: 108, s. 534.

<sup>1957</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 03 Ağustos 1951, Dönem: 9, C. 9, Birleşim: 108, s. 534-536.

<sup>1958</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 03 Ağustos 1951, Dönem: 9, C. 9, Birleşim: 108, s. 536-537.

<sup>1959</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 283-284; tam olarak inşaat bedeli 15.258.836,43 liradır. *BCA Fon*: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s. 3.

<sup>1960</sup> *BCA Fon*: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s. 3.

<sup>1961</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 304-305.

<sup>1962</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 277.

arasında ihtilaf yaşanmıştır. Bu çerçevede Bayındırlık Bakanlığına müracaatta bulunan firmaların bazı istekleri mevzuat çerçevesinde incelenmiş ve haklı görülen bazı taleplerinin karşılanması adına bir zeyil sözleşme imzalanması yolunda çalışma yapılmıştır.<sup>1963</sup>

1955 yılı itibariyle 760 m uzunluğundaki dalgakıran inşaatının mühim bir kısmı su sathına çıkarılmıştır. Haydarpaşa liman tevsiyatı ikinci kısım inşaatı hazırlıkları tamamlanmıştır.<sup>1964</sup> 190 m uzunluğu haiz silo rıhtımının tamamlandığı 1956 yılında liman tecrübe işletmesine açılmıştır. Bununla birlikte diğer kısımlarda inşaatı devam edilmiştir. Ayrıca 7.956.599 liraya ihalesi yapılmış olan ikinci kısım inşaatına başlanmış<sup>1965</sup> inşaatlara 1957 yılında da devam edilmiştir.<sup>1966</sup> 1958 yılında 1'inci kısım inşaat tamamlanarak, işletmeye açılmış,<sup>1967</sup> 2'nci kısım inşaatına iş programı gereğince 1959'da devam edilmiştir. Her ne kadar 2'nci ve 3'üncü kısım inşaatlarının 1961 yılı sonunda tamamlanacağı ifade edilmişse de<sup>1968</sup> Haydarpaşa'daki iki adet transit ambarı ile Haydarpaşa Limanı tarama işlerinin tamamlanması için 1962 yılı bütçesi içinde yer ayrıldığı raporlanmıştır.<sup>1969</sup> Liman tam anlamıyla ancak 1967 yılında hizmete girmiştir.<sup>1970</sup>

### 3.2.3.3. Alsancak Limanı

Alsancak Limanı'nın kapsamlı bir şekilde yeniden inşasına dair bir proje 1936-1937 yıllarında hazırlanmış, ancak bunun uygulanması mümkün olmamıştır.<sup>1971</sup> Kredi anlaşmasında "C Projesi" olarak yer alan Alsancak Liman ıslah projesine göre; Alsancak demiryolu rıhtımından başlamak üzere 180 m'lik bir rıhtım inşa edilecek ve deniz 10,5 m

<sup>1963</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 29, Gömlek: 170, Sıra: 9, s. 1-2.

<sup>1964</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 289.

<sup>1965</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 340.

<sup>1966</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 22.

<sup>1967</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 273; Nafia Vekili Etem Menderes, 1957'de hizmete gireceğini ifade etmiştir. TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903; bu rapora göre de Haydarpaşa Limanı birinci kısmı 1957 yılında hizmete açılmıştır. Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 285; ancak basında 31 Mayıs 1958'de hizmete girdiği bildirilmiştir. Zafer, 31 Mayıs 1958; Zafer, 01 Haziran 1958.

<sup>1968</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 264.

<sup>1969</sup> Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 286.

<sup>1970</sup> <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/haydarpaşa-limani>. Erişim 30.05.2023.

<sup>1971</sup> Rıza Berke, "İzmir Limanı ve Alsancak'ta Yeni Liman Tesisleri", Türkiye Mühendislik Haberleri, 45 (Aralık 1958), 7.



derinliğinde kazılarak vapur yatakları hazırlanacaktır. 4000 m<sup>2</sup>'lik transit ambarı inşa edilecektir. Ayrıca yükleme ve tahliye işleri için teçhizat sağlanacaktır.<sup>1972</sup>

İmzalanan ek kredi anlaşmasıyla bu projede de bazı değişiklikler yapılmıştır. Değişen plana göre; rıhtım 240 m'ye uzatılacakken, ilave transit ambarlarının yapılabilmesi amacıyla sahalar oluşturulacaktır.<sup>1973</sup> Diğer yandan toplamda 1.150 m uzunluğunda rıhtımların inşa edilmesiyle 10.000 tonluk 4 gemi ile 5.000 tonluk 3 geminin aynı anda yanaşıp yükleme ve tahliye yapabilmesi hedeflenmiştir.<sup>1974</sup>

Projenin tahmini maliyeti başlangıçta 480.000 Amerikan doları ve 12.400.000 Türk lirası olarak kayda geçmiştir.<sup>1975</sup> Projenin tahmini inşaat başlangıç tarihi 01 Ocak 1951 iken, bitiş tarihi 31 Aralık 1953 olarak tespit edilmiştir.<sup>1976</sup>

1952 yılında temel zemini için yapılması gereken mahallî etütler uzman bir firmaya ihale edilmiştir. İnşaatın 1953 Şubat ayında, eksiltmeye konulması için çalışma yürütülmüştür.<sup>1977</sup> Zeminin uygun olmayan yapısı nedeniyle 1953 yılında da etüt çalışmaları ve buna istinaden proje hazırlıkları devam etmiştir.<sup>1978</sup>

Yapılan ihale neticesinde 20 Aralık 1954 tarihinde sözleşme imzalanmış, idarece müteahhide verilmesi gereken makine ve vasıtalar ithal edilmiştir. Ayrıca liman sahasına ilişkin istimlâk ve geçici işgal işlemleri bitirilmiştir.<sup>1979</sup> 31.125.265,05 lira bedelindeki inşaata 1955 yılı Şubat ayında başlanmıştır.<sup>1980</sup> 1956 ve 1957 yıllarında inşaata devam edilmiş,<sup>1981</sup> 1958 yılında inşaata ilişkin haberler basına yansımıştır.<sup>1982</sup> TBMM reisi Refik Koraltan tarafından 05 Eylül 1958'de ziyaret edilen Alsancak Limanı,<sup>1983</sup> Başbakan Adnan Menderes ve Nafia Vekili Tevfik İleri'nin de katıldığı bir törenle 22 Eylül 1958'de hizmete

<sup>1972</sup> 14 Temmuz 1950 tarih ve 5676 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun'da yer alan Türkiye Cumhuriyeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası Arasında 7 Temmuz 1950 Tarihli Anlaşma (Limanların Geliştirilme ve İnşa Projeleri) Kredi Anlaşması'nın 2 numaralı Eki. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 30.

<sup>1973</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 1149.

<sup>1974</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 83, Gömlek: 523, Sıra: 1, s. 2.

<sup>1975</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 37.

<sup>1976</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 31.

<sup>1977</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 283-284; tam olarak inşaat bedeli 15 258 836,43 liradır. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s. 3.

<sup>1978</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 304-305.

<sup>1979</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 277.

<sup>1980</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s. 5.

<sup>1981</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 340; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 22.

<sup>1982</sup> *Zafer*, 26 Nisan 1958; *Zafer*, 23 Haziran 1958.

<sup>1983</sup> *Zafer*, 06 Eylül 1958.

açılmıştır.<sup>1984</sup> Her ne kadar liman gerisindeki bazı noksan işlerin 1960 yılı zarfında bitirilmesine çalışılacağı ifade edilse de<sup>1985</sup> Alsancak eski iskelesinin sökülmesi ve çıkarılan malzemeden yolcu rıhtımında istifade edilmesi hususları 1962 yılı bütçesi içinde yer almıştır.<sup>1986</sup> Alsancak Limanı yolcu iskelesi 1969 yılında hizmete girmiştir.<sup>1987</sup>

#### 3.2.3.4. Samsun Limanı

Samsun'da modern bir liman kurulmasına ilişkin ilk girişim 1910 yılında gerçekleşmiş olmasına rağmen 1950 yılına kadar herhangi bir gelişme kaydedilmemiştir.<sup>1988</sup> Nihayet Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile imzalanan anlaşmada Samsun liman inşaatı “*D Projesi*” olarak yer almıştır. Anlaşmaya göre; Samsun'da yeniden bir liman inşa edilecek ve azami uzunluğu 1.600 m olan asli bir dalgakıranla azami uzunluğu 2.500 metre olan ikinci bir dalgakıran ve uzunluğu 670 m tutan iki parçalı rıhtım duvarı yapılacaktır. Rıhtıma 10,5 metre derinliğinde vapur yatakları açılacaktır. Ayrıca 13.000 m<sup>2</sup> genişliğinde transit ambarları inşa edilecektir. Ayrıca limanda yükleme ve tahliye teçhizatı ile seyrüsefere yardımcı aletler kurulacak, demiryolu bağlantıları yapılacaktır.<sup>1989</sup> Tali dalgakıran uzunluğu 3.000 m'ye çıkarılması ek kredi anlaşmasının Samsun Limanı projesine getirdiği bir yeniliktir.<sup>1990</sup>

Yıllık yükleme ve tahliye kapasitesinin 500.000 ton olması, rıhtımların inşa edilmesiyle 5.000-10.000 tonluk 5 adet geminin yanaşabilmesi öngörülmüştür.<sup>1991</sup> Projenin muhammen bedeli 2.260.000 Amerikan doları ve 31.000.000 Türk lirası olarak tespit edilmiştir.<sup>1992</sup> Bunun birlikte tahmini inşaat başlangıç tarihi 01 Ocak 1951 iken, bitiş tarihi 31 Aralık 1956 olarak tespit edilmiştir.<sup>1993</sup>

<sup>1984</sup> *Cumhuriyet*, 23 Eylül 1958; *Zafer*, 23 Eylül 1958; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 273; 22 Eylül 1958'te 1 numaralı yanaşma yeri hizmete açılmıştır. Berke, “İzmir Limanı”, 10; müteakiben 1959 yılında hizmete açılmıştır. *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 285.

<sup>1985</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 264.

<sup>1986</sup> *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 286.

<sup>1987</sup> Hitay Baran, *Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı)*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010, 69.

<sup>1988</sup> Ali Yılmaz, “Samsun Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 45 (2005), 88.

<sup>1989</sup> 14 Temmuz 1950 tarih ve 5676 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında akdedilen Kredi Anlaşmaları Hakkında Kanun'da yer alan Türkiye Cumhuriyeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası Arasında 7 Temmuz 1950 Tarihli Anlaşma (Limanların Geliştirilme ve İnşa Projeleri) Kredi Anlaşması'nın 2 numaralı Eki. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 30.

<sup>1990</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 1149; bu belgede kuzey mendireği 1550 m, doğu mendireği 3000 m ve rıhtım 670 m olarak belirtilmiştir. *BCA Fon*: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 9, s. 1.

<sup>1991</sup> *BCA Fon*: 30-1-0-0, Kutu: 83, Gömlek: 523, Sıra: 1, s. 2.; başka bir belgede kapasitesinin 800 000-1 000 000 ton olarak belirtilmiştir. *BCA Fon*: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s. 4.

<sup>1992</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 37.

<sup>1993</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 31.

1953 yılı Ekim ayında inşaatına başlanılan projenin bedeli 39.440.127 lira olarak saptanmıştır.<sup>1994</sup> 1953 yılında şantiye hazırlıkları, makina parkının düzenlenmesi ve sondajlara devam edilmiştir.<sup>1995</sup> 1954 yılı içinde şantiye hazırlıkları ve makine parkı tamamlanarak servis limanı geçici dalgakıranı bitirilmiş ve batı dalgakıranının taş dolgusuna başlanmıştır.<sup>1996</sup> 1955 yılında kuzeydeki dalgakıranın inşasına devam edilmiştir.<sup>1997</sup> 1956 ve 1957 yıllarında inşaat çalışmaları sürmüştür.<sup>1998</sup> Nafia Vekili Tefvik İleri'nin 06 Eylül 1958'de ziyaret ettiği liman inşaatının<sup>1999</sup> o yıl içinde kuzeydeki dalgakıran inşaatı ikmal edilmiş, doğu dalgakıran ve rıhtım inşaatına tarama ve dolgu işlerine devam edilmiştir. Ayrıca 670 metrelik rıhtım tamamlanmıştır.<sup>2000</sup> 1959 yılı içerisinde dalgakıranların eksik işleri ile tarama ve dolgu işlerine devam edilmiş, rıhtımlardan kısmen faydalanılabilecek hale gelmiştir.<sup>2001</sup> Faaliyetin süratle ilerlediğine dair haber yapılsa da<sup>2002</sup> liman inşaatı DP hükümetleri döneminde tamamlanamamış, 1960 yılı sonundan itibaren tecrübe işletmesine açılmakla beraber, lüzumlu tesis ve teçhizatın kurulması için 1962 yılı bütçesiyle ödenek tahsis edilmiştir.<sup>2003</sup> Aynı yıl modern liman inşaatı tamamlanarak hizmete açılmıştır.<sup>2004</sup>

### 3.2.3.5. İskenderun Limanı

İskenderun'da 1927 yılında Fransızlar tarafından küçük bir iç liman inşa edilmiş, 1942 yılında ise buna büyük iskele ilave edilmiştir.<sup>2005</sup> İşte 1950 tarihli kredi anlaşması imzalandığında limanda yer alan söz konusu 600 kadem<sup>2006</sup> uzunluğundaki beton iskele o süreçten kalmıştır. Anlaşmada “E Projesi” olarak yer alan İskenderun Limanı ıslahat projesine göre, bunun üzerine hububat, maden cevheri ve kömür yükleme ve boşaltması için mekanik tesisat inşa edilecek ve böylece limanın kapasitesi artırılabilecektir. Maden cevheri için

<sup>1994</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s. 5; ilavelerle 55 milyon liraya ulaşmıştır. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 9, s. 1.

<sup>1995</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 304-305.

<sup>1996</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 277.

<sup>1997</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 289.

<sup>1998</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 340; TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 22.

<sup>1999</sup> Zafer, 07 Eylül 1958.

<sup>2000</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 274.

<sup>2001</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 264.

<sup>2002</sup> Zafer, 26 Mayıs 1960.

<sup>2003</sup> Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 285-286.

<sup>2004</sup> Yılmaz, “Samsun Limanı”, 88.

<sup>2005</sup> Saliha Koday, “İskenderun Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 33 (1998), 218.

<sup>2006</sup> Ayak. <https://sozluk.gov.tr/> Erişim tarihi: 05 Ekim 2021. Uzunluk birimi 600 kadem yaklaşık 182 m'dir.

limanda 50.000 tonluk bir saha inşa edilecek ve cevherin vagonlardan vapurlara mekanik olarak tahliyesi için tesisat yapılacaktır. Rıhtım boyunca hareket edecek bir maden cevheri yükleme kulesine mekanik tesisatla maden yüklenecektir. Gemilerle gelen kömür rıhtımda vinçler vasıtasıyla maden cevheri kulesine boşaltılacak ve oradan 20.000 tonluk depolara mekanik vasıtalarla taşınacaktır. Toprak Mahsulleri Ofisi projesinin bir kısmı olmak üzere buraya bir silo inşa edilecek ve hububat mekanik vasıtalarla sahil boyunca hareket eden bir tahmil kulesine yükletilecektir.<sup>2007</sup>

Projenin muhammen bedeli 1.410.000 Amerikan doları ve 7.000.000 Türk lirası olarak tespit edilmiştir. Bununla birlikte tahmini inşaat başlangıç tarihi 01 Ocak 1951 iken, bitiş tarihi 31 Aralık 1952 olarak tespit edilmiştir.<sup>2008</sup>

İskenderun Limanı için iki farklı faaliyet planlanmıştır. Birincisi limanın mekanik tesisleridir. Bu mevzu, krom cevheri ile hububatın gemilere yüklenmesi, gemilerdeki kömürün depo yerine tahliyesi işlerini mekanik olarak yapacak tesisatın ve malzemelerin imali, montajının yapılması ve yedek parçalarını içermektedir. 5.805.497 Alman markı ve 546.000 Türk lirası olmak üzere toplam 4.635.000 Türk lira bedelle ihale edilmiştir. İşe 1954 Ocak ayında başlanmıştır. İkinci bölüm ise mekanik tesisler için gerekli olan altyapıyı teşkil edecek inşaat işleridir. Bu işin bedeli de 4.906.137,30 Türk lirasıdır. İşe 1954 Temmuz’unda başlanmıştır.<sup>2009</sup>

1955 yılında mevcut iskelenin verimini artırmak maksadıyla ihale edilmiş olan mekanik tesislerin malzeme ve montajını yüklenen firma tarafından malzemenin mühim bir bölümü İskenderun'a getirilerek montaja başlanmış ve zahire bandının montajı tamamlanmıştır. Diğer yandan altyapı inşaatı çerçevesinde mevcut iskelenin ıslah ve takviyesi, nakil tesisatına ait köprülerin ayakları ve temel inşaatı ile açık depo sahasının hazırlanması işlerine devam edilmiştir. Ayrıca İskenderun Limanı’nın genişletilmesine ait etüt ve proje işleri tamamlanmıştır. Maliyeti tahminen 33 milyon lirayı bulacak olan bu işin dış ödemeleri için uzun vadeli bir kredi bulunması halinde ihale edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>2010</sup>

Liman mekanik tesisleri 1956 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir. İskenderun Limanı’nın serbest bölgeyi de içine alacak şekilde genişletilmesine ilişkin ait etüt ve projenin

---

<sup>2007</sup> 14 Temmuz 1950 tarih ve 5676 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası arasında akdedilen Kredi Anlaşmaları hakkında Kanun’da yer alan Türkiye Cumhuriyeti ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası Arasında 7 Temmuz 1950 Tarihli Anlaşma (Limanların Geliştirilme ve İnşa Projeleri) Kredi Anlaşması’nın 2 numaralı Eki. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 30.

<sup>2008</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 31-37.

<sup>2009</sup> Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s. 4.

<sup>2010</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39’a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 289.

hazırlığı sürdürülmüştür.<sup>2011</sup> Aynı yıl içerisinde hizmete açılmıştır.<sup>2012</sup> 1957 yılında İskenderun Limanı ıslah edilerek kapasitesi 1 milyon 250 bin tona çıkarılmıştır.<sup>2013</sup> 7047 sayılı Kanun’la alınan yetkiye istinaden İskenderun Limanı’nın genişletilmesi işinin 1958 yılında ele alınması karar altına alınarak inşa programına dâhil edilmiştir.<sup>2014</sup> bu gelişme basında İskenderun Limanı’nın genişletilmesi şeklinde yankı bulmuştur.<sup>2015</sup> Bu tevsiat için takriben 85 milyon liraya ihtiyaç duyulduğu tahmin edilmiştir.<sup>2016</sup> Ancak bu proje için dış yardım DP Hükümetleri döneminde sağlanamamıştır.<sup>2017</sup> Sözü edilen projenin tamamlanarak limanın modern haline getirilmesi ancak 1972’de mümkün olmuştur.<sup>2018</sup>

### 3.2.3.6. Mersin Limanı

Mersin Limanı’nın yapılması konusunda çok tartışmalar yaşandığı ve özellikle Mersinliler tarafından konunun bir hayli önemli görüldüğü tespit edilmiştir. Bununla birlikte uzun yıllar boyunca verilen vaatlere karşı bir türlü gerçekleşemeyen Mersin liman yatırımı insanların sabrını da taşırılmış, bu konuda Cumhurbaşkanı ve Başbakan seviyesinde siyasilere ciddi ölçüde baskı yapılmıştır.

Mersin Limanı’nın inşası için Cumhuriyet Döneminde ilk defa 1924 yılında çıkarılan 489 sayılı Kanun’la tahsisat yapılmıştır. Kanun’a göre 1927 sonuna kadar inşaatı bitirilmek üzere Mersin’e gerekli tesisata sahip bir liman inşa etmek üzere 8 milyon lira tahsis edilerek Hükümete bu hususta taahhüde girişme yetkisi verilmiştir.<sup>2019</sup> Akabinde çıkarılan 1094 sayılı

<sup>2011</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 340.

<sup>2012</sup> Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28’e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 285.

<sup>2013</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 22.

<sup>2014</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri s. 316.

<sup>2015</sup> Zafer, 06 Aralık 1958; Zafer, 06 Nisan 1959.

<sup>2016</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 22; raporda dış kaynak temin edilmesi hususunun araştırıldığı ifade edilmiştir. Hakikaten Nafia Vekili tarafından başvekaletle yazılan 01 Ağustos 1957 tarihli bir yazıda İskenderun Limanı genişletilmesi kapsamında Donald P. Kurtis ve Ambursen Eng. Corporation adlı Amerikan firmasının hazırlamış olduğu teklifin Maliye, Hariciye ve Nafia Vekaleti temsilcilerinden oluşan bir komisyon tarafından müzakere edilerek bir sonuca ulaşılmasının faydalı olacağı ifade edilmiştir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 9, s. 1.

<sup>2017</sup> 1962 bütçe raporunda yer alan: “Türk - İran müşterek projesi olarak CENTO Paktına intikal eden ve prensip itibarıyla kabul edilen İskenderun Limanı tevsiatının birinci kısmı için mutazi dış yardımın temini üzerinde çalışılmakta olup sağlandığı takdirde 1962 yılı zarfında bu kısmın eksiltme mevzuu yapılacağı anlaşılmaktadır.” ifadesi bu işin sonraya kaldığını göstermektedir. Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28’e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 285.

<sup>2018</sup> Koday, “İskenderun Limanı”, 218.

<sup>2019</sup> 19 Nisan 1340 (1924) Tarih ve 489 Sayılı Mersin Limanının İnşası Hakkında Kanun. Kanunlar Dergisi, C. 2, s. 353.

Kanun'la önceden tahsis edilen 8 milyon liradan sarf edilmeden kalan miktar imha edilerek, dört yılda sarf edilmek üzere 10 milyon liralık bir yetki daha verilmiştir.<sup>2020</sup>

Bu konu DP Milletvekili Reşat Güçlü tarafından da dile getirilmiş, bahsedilen kanunların sonrasında bazı demiryolu hatları Samsun ve Ereğli limanlarının yanı sıra Mersin'de liman inşaatını da kapsayan işler için 140 milyon liralık yetki verildiği Meclis'te ifade edilmiştir. Güçlü'nün beyanatına göre bütün bunlara rağmen Mersin'de liman inşası hususunda kayda değer bir gelişme olmamıştır. Devamında Mersin ile İskenderun'u kıyaslayan Güçlü, İskenderun'un Mersin'in yerini tutamayacağını söylemiştir.<sup>2021</sup>

Mesele CHP İktidarı döneminde de gündeme getirilmiştir. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Meclisi Başkanı Şükrü Şişman'ın, Başbakan Şemsettin Günaltay'a hitaben Mersin'e liman yapılması konusundaki 12 Kasım 1949 tarihli telgrafı bunlardan birisidir. Şişman limanın önemini bu amaçla çıkarılan kanunlara dayanarak açıklamıştır. 489 sayılı Kanun'dan başlanarak verilen vaatler hatırlatılmış ve Mersin Limanı'nın ikinci plana bırakılmasının verdiği üzüntü ifade edilerek telgraf sonlandırılmıştır.<sup>2022</sup>

Demokrat Parti'nin seçimleri kazanarak iktidara gelmesini müteakip mesele güncelliğini korumaya devam etmiştir. Nitekim Toros gazetesi sahibi Vasfi Orgun'un 29 Eylül 1950 tarihli telgrafıyla DP tarafından önceden verilen vaatlere rağmen İskenderun Limanı için ödenek ayrıldığı halde Mersin Limanı'na ödenek ayrılmamasından bahisle bu konuda hükümetin ne düşündüğü sorulmuştur.<sup>2023</sup> Bayındırlık Bakanı Fahri Belen tarafından imzalı Başbakanlığa hitaben yazılmış 04 Ekim 1950 tarihli bir belgede yöneltilen suale cevap niteliğinde açıklamalarda bulunulmuştur. Yazıda, Mersin Limanı inşasının kararlar arasında bulunduğu, program dışında kalmasının söz konusu olmadığı, şantiye tesisleri yetersizliğinden Samsun Limanı ile Mersin Limanı gibi iki büyük limanın aynı anda başlamasının mümkün olmadığı, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası tarafından büyük limanların sırasıyla inşa edilmesi prensibinde ısrarlı davranılması nedeniyle anlaşmanın ancak mevcut şekilde yapılabildiği, Mersin Limanı inşaatına Samsun Limanı'nın bitmesini

<sup>2020</sup> 19 Haziran 1927 Tarih ve 1094 Sayılı Mersin Limanının İnşası Hakkındaki 19 Nisan 1340 Tarihli Kanunu Muaddil Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 5, s. 428.

<sup>2021</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 852; söz konusu Kanun, 29 Mayıs 1929 Tarih ve 1482 Sayılı Demiryolları ve Limanlar ile Su İşleri İçin (240,000,000) Liralık Tahsisat İtasına ve Bu Miktarı Kadar Taahhüdat İcrasına Dair Kanun'dur. *Resmî Gazete*, Sayı: 1206, 03 Haziran 1929, s. 7432. "Madde 1 — Hususî kanunlar ile inşalarına mezuniyet verilmiş olan hatlardan başka Sivas - Erzincan- Erzurum - Adapazarı — Bolu-Bayındır ve Filyos - Ereğli hatlarıyla Samsun, Mersin ve Ereğli limanlarının inşası ve Trabzon, İnebolu, Amasrada birer dalgakıran yaptırılması için her sene sarfı icabeden miktarı senesi bütçesine konulmak ve on iki senede sarfedilmek üzere ( 140,000,000 ) lira tahsisat verilmiştir." "Madde 5 — Samsun ve Mersin limanlarının inşası hakkındaki 19 haziran 1927 tarih ve 1094, 1095 numaralı kanunlar ilga edilmiştir."

<sup>2022</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 17, Gömlek: 97, Sıra: 19, s. 1-5.

<sup>2023</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 468, Sıra: 3, s. 18-20.

beklemeden başlamak üzere mali imkanlar ve inşaat makineleri noktasında gerekli inceleme ve arayışların devam ettiği belirtilmiştir.<sup>2024</sup>

Mesele bu şekilde ortadayken, Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından 01 Kasım 1950’de yapılan 9. Dönem 2. Yasama yılı TBMM açılış konuşmasında birçok bayındırlık konusuna temas edilmesine rağmen Mersin Limanı konusuna değinilmeyişi,<sup>2025</sup> Mersinliler tarafından büyük bir hayal kırıklığı ile karşılanmış, Cumhurbaşkanı ve Başbakan’a hitaben birçok telgraf çekilmiştir.

Bu kapsamda 04 Kasım 1950 tarihinde DP Mahmudiye Başkanı Münir Seren tarafından Cumhurbaşkanı’nın Meclis açılış konuşmasında Mersin Limanı’na değinilmemiş olmasının yarattığı hayal kırıklığı konulu bir telgraf çekilmiştir.<sup>2026</sup> DP Mersin Camii Şerif Ocağı Kongre Başkanı Avukat Hüsrev Eldem tarafından 06 Kasım 1950’de, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile yapılan anlaşmaya Mersin Limanı’nın dahil edilmemesi ve Cumhurbaşkanı’nın konuşmasında bu konuya değinilmemesi nedeniyle duydukları üzüntüyü bildirir bir telgraf çekilmiştir.<sup>2027</sup> Yine 06 Kasım 1950 tarihinde DP Tarsus İlçe başkanlığı tarafından Cumhurbaşkanı’na hitaben yazılan telgrafta Meclis açılış nutkunda Mersin Limanı’ndan bahsedilmeyişinin teessür doğurduğu, halkın toplu müracaatlara başladığı bildirilmiştir.<sup>2028</sup> 11 Kasım 1950 tarihli DP Çeşmeli Bucak Kongresi Başkanı Münir Erin tarafından çekilen telgrafta, ümitlerini DP iktidarına bağlayan Mersinlilerin 1951 bütçesine Mersin Limanı için ödenek konulması talep edilmiştir.<sup>2029</sup> 09 Kasım 1950 tarihli DP Kiremithane Ocak Kongre Başkanı Salih Yıldırım tarafından çekilen telgrafta Cumhurbaşkanı’na açılış nutku nedeniyle sitem edilmiştir.<sup>2030</sup> Son olarak DP Mahmudiye Bucak Kongre Başkanı Hamdi Ongun tarafından 21 Kasım 1950 tarihinde Başbakan Adnan Menderes’e hitaben yazılan telgrafta daha önce gönderilen telgraflara cevap verilmeyişine sitem edilmiş ve Mersin Limanı için 1951 bütçesine ödenek konulması talep edilmiştir.<sup>2031</sup>

Bütün bu telgraflara karşılık olarak Başbakanlık Hususi Kalem Müdürü Basri Aktaş imzasıyla DP İl Başkanı Hamdi Ongun’a +cevap niteliğinde yazı kaleme alınmıştır. 01 Aralık 1950 tarihli belgede, Mersin merkez ve ilçeleri DP ocaklarından Cumhurbaşkanı ve Başbakan’a Mersin Limanı konusunda müracaatta bulunulduğu, bu noktada Mersin Limanı’nın program dahili işlerden olduğu, mali imkanlar ve inşaat makinelerinin durumunun

<sup>2024</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 468, Sıra: 3, s. 16.

<sup>2025</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 01.11.1950, Dönem: 9, C. 2, Birleşim: 1, s. 7.

<sup>2026</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 468, Sıra: 3, s. 15.

<sup>2027</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 468, Sıra: 3, s. 12-14.

<sup>2028</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 468, Sıra: 3, s. 11.

<sup>2029</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 468, Sıra: 3, s. 8.

<sup>2030</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 468, Sıra: 3, s. 6-7.

<sup>2031</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 468, Sıra: 3, s. 21.

müsaadesine göre Samsun Limanı'nın tamamlanması beklenmeden Mersin Limanı işine başlamak üzere incelemeler yapıldığı belirtilerek konuya dair Bayındırlık Bakanı'nın Başbakanlığa daha önce yazdığı yazı eke konularak gönderilmiştir.<sup>2032</sup> Yaşanan gelişmelerden anlaşılacağı üzere Mersin Limanı projesinin Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile yapılan anlaşmaya dahil edilmemesi, buna karşın bilhassa İskenderun Limanı'nın anlaşmaya dahil edilmiş olması ciddi ölçüde tepkiye neden olmuştur.

Konunun hassasiyeti siyasiler tarafından da anlaşılmış olacak ki, Mersin'de devam eden kongrede ilk sözü alan Refik Koraltan Mersin Limanı'nın yapılacağını İçellilerin dertlerinin giderileceğini söylemiştir.<sup>2033</sup> Benzer şekilde Başbakan Menderes Mersin'deki konuşmasında güncel bir takım bayındırlık işlerine dair açıklamada bulunmuş ve Mersin'deki limanın yapılacağını söylemiştir.<sup>2034</sup> Diğer yandan devlet kurumları tarafından da çabalar başlamış, Yüksek Fen Heyeti Mersin'de liman inşaatı için etüt faaliyetlerine başlamıştır.<sup>2035</sup> 1952 yılı itibarıyla Mersin Limanı'nın etüt ve projesini yapabilecek kabiliyetteki firmalar seçilmiş, 21 Ocak 1953 tarihinde ihalesinin yapılması planlanmıştır.<sup>2036</sup>

Öte yandan Başbakan Adnan Menderes'in 27 Ekim 1953'te Mersin'de sarf ettiği: *"Limanınız en kısa bir zamanda yapılacaktır. Etüdleri bitmek üzeredir, bu etüdlerin bir an evvel bitmesi için elden gelen gayreti sarfediyoruz. Şundan emin olunuz ki ben Mersin limanının en az bir Mersinli vatandaş kadar bir an evvel bitirilmesini arzu etmekteyim"*<sup>2037</sup> cümleleri, mevzuun Başbakan nezdinde gayet net anlaşıldığını göstermektedir. 1953 yılında Etüt ve projeler üzerinde çalışılmış büyük ölçüde ilerleme kaydedilmiştir. Dış finansman ve inşaat şartları üzerinde bazı yabancı firmalarla hazırlık görüşmeleri yapılmıştır.<sup>2038</sup> Daha sonra bu konu CHP grubu adına konuşan Nihat Sargınalp tarafından Mersin liman inşaatına atıfta bulunulmak suretiyle: *"Birçok nafia işlerinin henüz sırası gelmeden parti teşkilât ve şahıslarının tatmini gayesiyle ele alındığı"* gerekçesiyle eleştirilmiştir.<sup>2039</sup> Buna cevap veren

<sup>2032</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 468, Sıra: 3, s. 1.

<sup>2033</sup> *Ulus*, 28 Mayıs 1951.

<sup>2034</sup> *Milliyet*, 28 Mayıs 1951; *Ulus*, 28 Mayıs 1951.

<sup>2035</sup> *Milliyet*, 24 Mart 1951.

<sup>2036</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 283-284.

<sup>2037</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 13, Gömlek: 79, Sıra: 11, s. 1.

<sup>2038</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 304-305; Fransız firmalar tarafından kredi teklifinde bulunulmuştur. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 94, Gömlek: 586, Sıra: 10, s. 6; Ayrıca Fransız ve Yugoslav firmalarında oluşan bir grubun da teklif verdiği ve Nafia Vekaletince görevlendirilen komisyon ile 25-27 Mart 1954 tarihlerinde görüştükleri saptanmıştır. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 469, Sıra: 12, s. 2; Nitekim bu hususta ciddi anlaşmazlıklar çıkmış, bu mektupta 66.260.347 lira teklif verildiği ve daha iyi faiz önerildiği halde neden işin Hollandalı firmaya verildiği sorularak, Hollandalı firmanın şartlarının açıklanması ve Hollanda firmasıyla yüzleşme imkânı talep edilmiştir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 469, Sıra: 12, s. 3.

<sup>2039</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 803.



Nafia Vekili Tevfik İleri, Mersin'deki limanın gereksiz olduğunu ileri sürmenin mantıksız bir yaklaşım olduğunu, CHP döneminde ele alınan Trabzon'a karşılık neden Samsun liman inşaatına başlanmadığını Faik Ahmet Barutçu'ya göndermede bulunarak göstermeye çalışmıştır.<sup>2040</sup>

Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile yapılan anlaşmaya dahil olan limanlardan farklı olarak Mersin Limanı için gerekli olan dış finansman Hollanda kredisi ile sağlanmıştır.<sup>2041</sup> Mersin Limanı'nın inşası konusunda Nafia Vekaleti ile Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi arasında 24 Mart 1954 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Bu mukavelede inşaat bedeli 69 milyon Türk lirası olarak tespit edilmiştir. Sözleşmeye göre, ödemenin 33 milyon lirasının Hollanda florini, 36 milyon lirasının da Türk lirası para biriminden ödenmesi gerekmektedir.<sup>2042</sup> Proje kapsamında 4.500 m uzunluğunda dalgakıran, 10 m derinliğinde ve 1.500 m uzunluğunda rıhtım, 61 m derinliğinde 1.500 m uzunluğunda rıhtım, 3.500 m uzunluğunda kıyı müdafaası planlanmıştır.<sup>2043</sup> 10-15 büyük vapur ile 4-5 küçük vapurun rıhtıma yanaşabilmesi, 10 vapurun barınabilmesi ve yıllık 2 milyon ton kapasiteye sahip olması hedeflenmiştir.<sup>2044</sup>

Mersin liman inşaatına ilişkin 25 Nisan 1954'teki temel atma töreni halk nezdinde adeta bir bayram havası ile karşılanmıştır.<sup>2045</sup> İlerleyen süreçte Nafia Vekili Tevfik İleri, bu tesisin Refik Koraltan için yapıldığını ileri süren, İsmet İnönü'nün 1954 seçimlerinde dediği: *"Bu atılan temele inanıyor musunuz? Bu Koraltan lehine İçel'den rey toplamak içindir."* sözünü gündeme getirmek suretiyle muhalefeti eleştirmiş, bir bakıma yapılan törenin o dönemde gerçekten çok ses getirdiğini de teyit etmiştir.<sup>2046</sup>

1954 yılında şantiye tesislerinde faaliyet devam etmiş, istimlâk işleri gerçekleştirilmiştir.<sup>2047</sup> Şantiye tesisleri 1955'te tamamlanmış ve inşaatla kapsamlı bir şekilde başlanmıştır.<sup>2048</sup> 1956 ve 1957 yıllarında inşaatla devam edilmiştir.<sup>2049</sup> 1958 yılı içerisinde batı

<sup>2040</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 813.

<sup>2041</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 273.

<sup>2042</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 85, Gömlek: 537, Sıra: 3, s. 1.; diğer bir belgeye göre inşaat bedeli tam olarak 68 867 797 Türk lirasıdır. Ayrıca belgede Mersin Limanı inşaatına 1954 yılı Şubat ayında başladığı ifade edilmiştir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 469, Sıra: 10, s. 1; Ancak Sözleşme'nin 24 Mart 1954'te imzalandığı göz önünde bulundurulduğunda bir uyumsuzluk olduğu görülmektedir.

<sup>2043</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 9, s. 2-3.

<sup>2044</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 469, Sıra: 10, s. 1.

<sup>2045</sup> Halil İbrahim Aytaç, Mersin Liman İnşaat Süreci ve Yerel Basına Yansımaları Üzerine Bir Değerlendirme, *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, 60 (2017), 312.

<sup>2046</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 691.

<sup>2047</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 278.

<sup>2048</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 289.

mendireği, şark mendireğinin %70'i ve 400 metrelik ticaret rıhtımı tamamlanarak, liman geçici işletmeye açılmıştır.<sup>2050</sup> Gemi ve motorlar liman içerisinde barınabilmeye başlamıştır. Ayrıca raporda 1959 yılında bu mevzuda yapılacak işlerin bedellerinin 98.500.000 lirayı bulacağı tahmin edildiği kaydedilmiştir.<sup>2051</sup> Aynı yıl batı mendireğinin tamamı, doğu mendireğinin %90'ı ikmal edilmiş, diğer inşaatlara devam edilmiştir.<sup>2052</sup> Liman inşaatına ilişkin süreç Zafer gazetesi tarafından sık sık sütunlarına taşınmıştır.<sup>2053</sup> İnşa çalışmalarının tamamlanmasını müteakip Mersin Limanı 27 Nisan 1960'ta hizmete girmiştir.<sup>2054</sup>

### 3.2.4. Limanlara İlişkin Değerlendirme

DP'nin limanlara dair takip ettiği politikalar kapsamında 1950-1960 yılları arasında gerçekleştirilen yatırımlar ele alınmıştır. Doğal olarak tek tek bu faaliyetlerden yola çıkılarak anlamlı bazı sonuçlara ulaşabilmek hayli zordur. İşte bu nedenle diğer alanlarda olduğu gibi limanlar konusunda da yıllara göre yapılan yatırımların incelenmesi lüzumlu addedilmiştir. Bu düşünceyle dönemin nicel verilerine dayanan grafikler hazırlanarak birtakım çıkarımlarda bulunulmaya çalışılmıştır.

<sup>2049</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 340-341; TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 22.

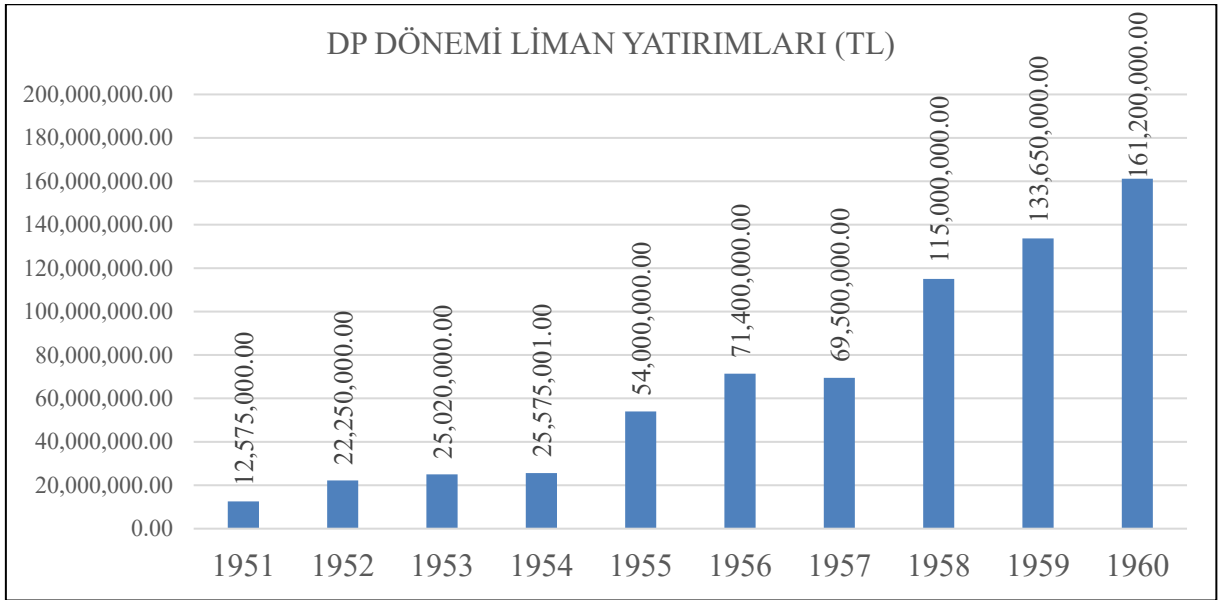
<sup>2050</sup> Bu belgede 1959 yılında tecrübe işletmesine açıldığı kaydedilmiştir. Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 285.

<sup>2051</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 274; 23 Eylül 1958 tarihli belgede fiyat artışı konusunda yeni bir sözleşmenin yapılmasının planlandığı ve bedelin 95 milyon lira civarına yükseleceğinin tahmin edildiği belirtilmiştir. BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 85, Gömlek: 537, Sıra: 3, s. 1.

<sup>2052</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 264.

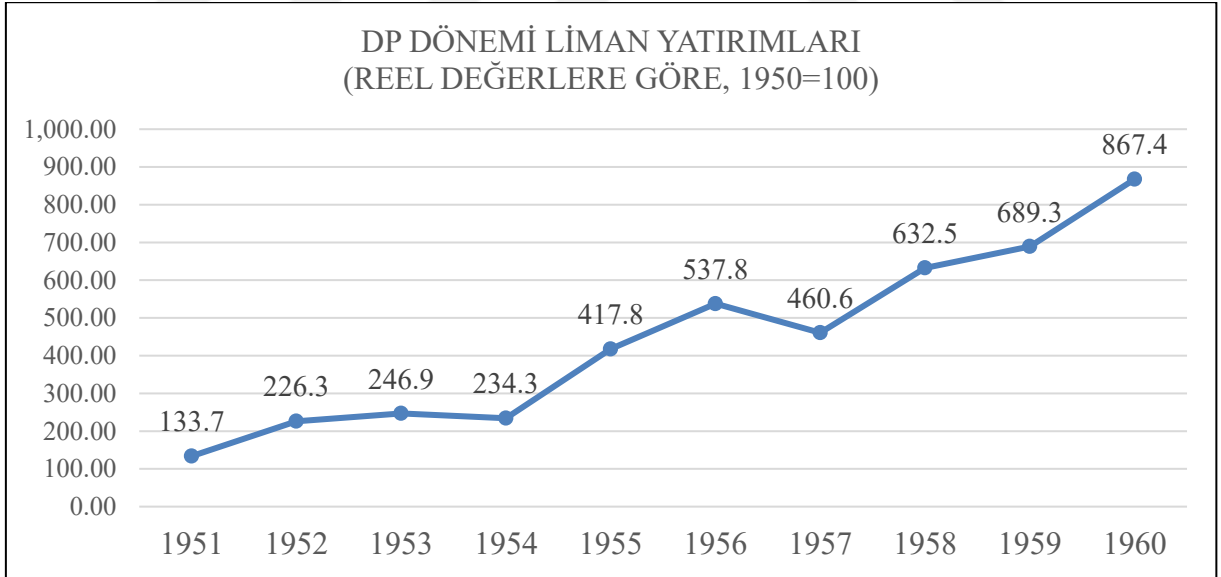
<sup>2053</sup> Zafer, 23 Aralık 1957; Zafer, 31 Ağustos 1958; Zafer, 01 Eylül 1958; Zafer, 15 Mart 1959; Zafer, 11 Aralık 1959.

<sup>2054</sup> Zafer, 28 Nisan 1960; Liman sosyal tesisleri inşaatı işi DP döneminde tamamlanamamış, tesisin bitirilebilmesi amacıyla 1962 yılı bütçesinde ödenek tahsis edilmiştir. Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 286.



Grafik 27 1951-1960 Dönemi Liman Yatırımları

**Grafik 27** dönem içerisinde yıllara göre nominal değerler üzerinden bütçe tahsisatlarını içermektedir.<sup>2055</sup> Grafiğe göz atıldığında 1957 yılı hariç olmak kaydıyla nominal değerler üzerinden bütçe tahsisatlarında her geçen yıl bir yükseliş olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte arşiv belgelerinde farklı bilgiler bulunsa da genel olarak yapılan yatırımların bütçe tahsisatlarının ötesinde gerçekleştiği görülmektedir.<sup>2056</sup>



Grafik 28 1951-1960 Dönemi Liman Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100)

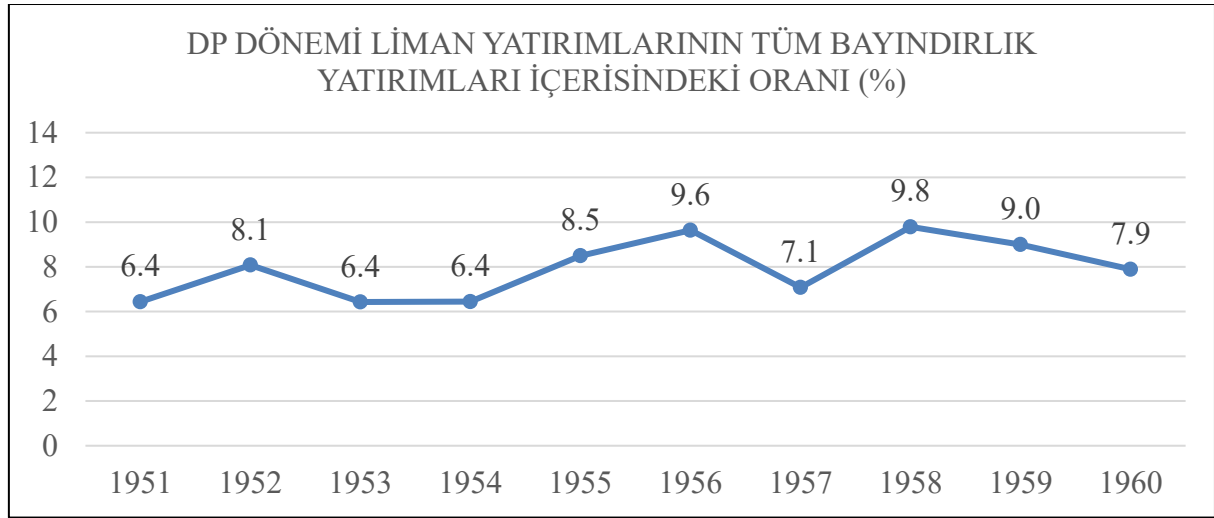
Nominal değerlere göre göz önüne serilen manzara acaba reel değerler ile oluşturulduğunda benzer bir görünüm arz edecek midir? Bu sorunun cevaplanabilmesi için

<sup>2055</sup> Grafiğin hazırlanmasında Tablo 19'da yer alan veriler esas alınmıştır.

<sup>2056</sup> Bu belgelerde farklı bilgiler olduğu için bunlar grafik ve değerlendirmeye alınmamış, sadece bütçelerde tahsis edilen başlangıç ödenekleri üzerinden bir değerlendirme yapılmıştır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra: 1, s. 11-19 ve *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12, s. 12.

hazırlanan **Grafik 28**'deki<sup>2057</sup> veriler değerlendirildiğinde 1957'nin yanı sıra 1954 yılında da bir düşüş meydana geldiği, bunun dışında **Grafik 27**'dekine benzer bir trendin ortaya çıktığı saptanmıştır.

Reel durumun açıklanması sonrasında sıra DP Hükümetlerinin iktidarda bulunduğu 1951-1960 yılları bütçelerinde tahsis edilen bayındırlık yatırımları içerisinde limanların paylarının incelenmesine gelmiştir. Belirtilen gereksinim doğrultusunda hazırlanan **Grafik 29**'da liman yatırımlarının Bayındırlık Bakanlığı, KGM ve DSİ yatırım bütçelerinin toplamından oluşan tüm bayındırlık yatırımları içerisindeki payı gösterilmiştir.<sup>2058</sup>



Grafik 29 1951-1960 Dönemi Liman Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı

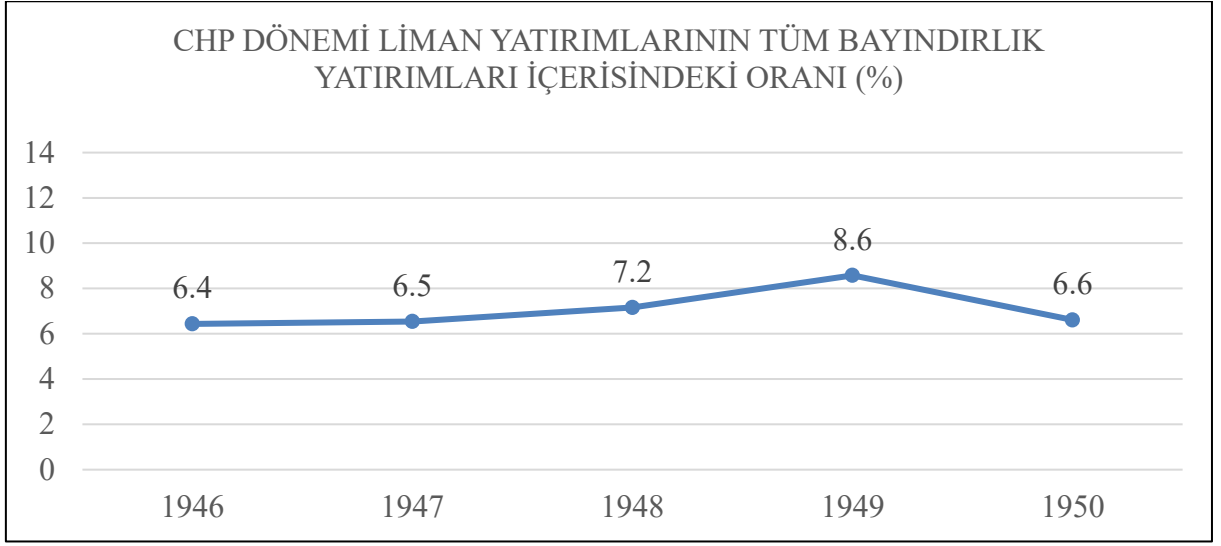
Nominal ve reel değerlere göre artış trendi gözlenen liman yatırımlarının, bayındırlık yatırımları içerisindeki paya bakıldığında genel olarak dalgalı bir seyir takip ettiği ifade edilebilir. Bununla birlikte liman payının az da olsa büyüdüğü de gözden kaçmamaktadır.

Peki CHP dönemi ile kıyaslandığında nasıl bir sonuçla karşılaşılacaktır? İşte bu amaçla hazırlanan **Grafik 30** tanzim edilmiştir.<sup>2059</sup>

<sup>2057</sup> Grafik, Tablo 20 ve Tablo 24'te yer alan verilerin, Tablo-10'daki tüketici fiyat endekslerine göre fiyat artışlarından arındırıldıktan sonra 1950 bütçesi liman tahsisat değeri 100 kabul edilmek suretiyle hesaplanarak hazırlanmıştır.

<sup>2058</sup> Grafik, Tablo 20'de yer alan veriler esas alınmak suretiyle su işleri yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.

<sup>2059</sup> Grafik, Tablo 24'te yer alan veriler esas alınmak suretiyle su işleri yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.



**Grafik 30 1946-1950 Dönemi Liman Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı**

**Grafik 29** ile **Grafik 30** bir arada değerlendirildiğinde DP döneminde liman yatırımlarının tüm bayındırlık yatırımları içerisindeki payının ortalama %7,9 olmasına karşın, CHP döneminde bu oranın ortalama %7,1 olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuçtan hareketle her iki dönemde de liman işlerine oransal olarak birbirine yakın tahsisat ayrıldığı gözlemlenmektedir. Öte yandan **Grafik 28**'e bakıldığında DP döneminde reel olarak daha fazla ödenek tahsis edildiği anlaşılmaktadır. Başka bir deyişle DP döneminde, CHP dönemine kıyasla, bayındırlık politikaları dahilinde liman işlerinin alanı çok genişlemese de gerçekleştirilen yatırımlarının arttığı dikkat çekmektedir. Bölüm içerisinde ayrıntılı olarak üzerinde durulmuş olmasına rağmen bir kez daha belirtilmesinde fayda görülmüştür ki DP döneminde inşa edilen liman projelerine dair çalışmaların büyük bölümünün CHP döneminden miras kaldığı akılda tutulmalıdır.

## IV. BÖLÜM

### DP DÖNEMİ YAPI VE İMAR İŞLERİ

DP hükümetleri tarafından takip edilen bayındırlık politikalarının bir parçasını teşkil eden yapı ve imar işleri hususunda nasıl bir sınır çizilmesinin daha uygun olacağının tespit edilmesi kolay olmamıştır. Zira bahsedilen dönemde yapı ve imar işleri birçok farklı kamu kurumu tarafından icra edilmiştir.<sup>2060</sup> Ancak temel olarak Bayındırlık Bakanlığı ve İller Bankasının bu görevleri üstlendiği ifade edilebilir.

Bayındırlık Bakanlığı tarafından yürütülen yapı ve imar işlerinin, 3611 sayılı Kanun çerçevesinde Bayındırlık Bakanlığına verilen yapı ve imar işleri<sup>2061</sup> (aslen 5'inci madde 2'nci fıkra kapsamında yer alanlar) ile 5367 sayılı Kanun çerçevesinde yürütülen inşaat işleri ve özel kanunlarına istinaden yürütülen diğer yapı işleri olarak tasnif edilmesi mümkündür.<sup>2062</sup> Öte yandan, İller Bankası'na ise 3611 sayılı Kanun'la Bayındırlık Bakanlığına verilen işler dışında kalan yapı ve imar işlerinin yürütülmesi görevi verilmiştir.<sup>2063</sup>

Hatırlatmakta fayda vardır ki yapı ve imar işlerinin gerçekleştirilmesine ilişkin mevzuat göz önünde bulundurulduğunda diğer alanlarda olduğu gibi bu alanda da yine merkezi olarak Bayındırlık Bakanlığı eliyle yapılan yatırımlar esas alınacak şekilde tez çalışması

<sup>2060</sup> Mesela subay lojman inşaatlarına dair faaliyetler Milli Savunma Bakanlığı bütçesine konulan ödeneklerle yürütülmüştür. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 97-98; *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 448; Mülhak bütçeli idareler de yapı işlerini kendileri yapmışlardır.

<sup>2061</sup> 3611 sayılı Kanun'un 5'inci maddesinde yapı ve imar işleri çerçevesinde belirtilen görevler şunlardır:

“1- Devlet yapı işlerinin teknik ve mimarî bakımından ve yurdun imar işlerinin şehircilik bakımından tanzimi;  
2- Muvazenei umumiye dahil dairelere ve müesseselere aid bilûmum bina ve tesisat proje ve keşiflerinin doğrudan doğruya yapılması veya mütehasıslara yaptırılması, inşaları ve esash tamirleri;  
3- İdareî hususiyelerin yapacakları bilûmum binalarla tesisatlarının proje ve keşiflerinin doğrudan doğruya yapılması veya mütehasıslara yaptırılması ve inşalarının idare ve murakabesi ve kabullerinin icrası;  
4- Mülhak bütçeli idarelerle belediyeler tarafından yapılacak keşif bedelleri elli bin lirayı geçen binaların ve tesisatlarının proje ve keşiflerinin tetkik ve tasdiki ile bunların alâkadar dairelerece teşkil edilecek kabul heyetlerinde aza bulundurulması;  
5- Belediyelerce mütehasıslara yaptırılacak halihazır haritalarının ve imar plânlarının tetkik ve tasdiki;  
6- Musaddak halihazır haritalarile müracaat ederek talepte bulunan belediyelerin imar plânlarının tamim ve tatbikinde fennî bakımdan yardım edilmesi.” *Resmî Gazete*, Sayı: 4219, 30 Mayıs 1939, s. 11833.

<sup>2062</sup> 5367 sayılı ve 11 Nisan 1949 Tarihli Bilûmum Hava Meydan ve Limanlarıyla Bunlarla İlgili Bina ve Tesislerin Bayındırlık Bakanlığınca Yapılması Hakkında Kanun'un 1'inci maddesinde açıklanan görevler şunlardır:

“Madde 1 — Her türlü hava ulaştırmasının sağlanması maksadiyle yeniden meydan, pist, hangar, işletme binalarıyla bunlarla ilgili teçhiz ve tesisleri havı kara ve deniz limanlarının yapılması ve yaptırılması ve yerlerine konulması, halen mevcut olanların genişletilmesi ve düzenlenmesi ve bu hususta gerekli kamulaştırma işlemleriyle her türlü istikşaf, etüt ve aplikasyonların yapılması ve yaptırılması ve bunlara ait teknik büroların kurulması ve bu işlerin yapılması için gerekli her türlü taşıt ve makinelerin satın alınması ve yaptırılması Bayındırlık Bakanlığının görevidir.

Bayındırlık Bakanlığınca tamamlanan ve işler bir hale getirilen hava meydan ve limanları, işletme ile ilgili teçhiz ve tesisleriyle birlikte Ulaştırma Bakanlığına devir ve teslim olunur.

Teslim alınan hava meydan ve limanlarının her türlü bakımı ile devamlı tamirleri ve işletilmeleri Ulaştırma Bakanlığına aittir.” *Kanunlar Dergisi*, C. 31, s. 602-603.

<sup>2063</sup> 13 Haziran 1945 tarih ve 4759 sayılı İller Bankası Kanunu'nun yedinci maddesi. *Kanunlar Dergisi*, C. 27, s. 715-722.

sınırlandırılmıştır. Zira diğer kurum ve kuruluşlar (katma bütçeli kurumlar, özel idareler ve bilhassa belediyeler) tarafından yürütülen tüm faaliyetlerin taranarak tespit edilmesinin büyük hacimde çalışmaları gerektirdiği aşıkardır.

Açıklanan düşüncelere uygun olarak bayındırlık politikaları çerçevesinde gerçekleştirilen yapı ve imar işleri: birincisi özel kanunlarına göre yürütülen yapı işleri, ikincisi genel bütçeye dahil kurumların bütçelerinden Bayındırlık Bakanlığı bütçelerine devredilerek yapılan yapı işleri, son olarak hava meydanları inşaat işleri olarak ele alınmıştır. Geline nokta bayındırlık politikalarını görünür kılan temel göstergenin, yapılan yatırımların nevi ve miktarı olduğu hatırlanmalıdır. Çünkü konu yapı ve imar işleri olarak belirtilse de mevzuun büyük bölümünü yapı işlerinin oluşturduğu tespit edilmiştir.

DP mensupları yapı işlerine dair başlangıçta CHP döneminde takip edilen politikaları eleştirmişlerdir. Mesela DP Milletvekili Himmet Ölçmen, CHP iktidarını gösterişe kaçtığı gerekçesiyle Meclis binasını örnek vererek eleştirmiştir.<sup>2064</sup> Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, Hükümetin yapı işlerine dair politikasını, bu çerçevede ayrılan tahsisatı kastederek: “...önceden başlanılmış olan ve çok ilerlemeleri dolayısıyla tadil veya vaz geçilme imkânı olmayan, âbidevi mahiyetteki birkaç bina inşaatı dışında, hemen hepsi sağlık tesisleri, okul binaları, adalet ve tarım müesseseleri olmak üzere planlama yapılmıştır.”<sup>2065</sup> diyerek açıklamıştır. Yine sorularla gündeme gelen konuya ilişkin, israf ve gösterişten tamamen kaçınmanın hedeflendiğini, ihtiyaçlara göre optimum planlama yapıldığını ve yapı işlerinin incelenmesi kapsamında Marshall yardımlarından faydalanmak suretiyle ABD’li bir uzman heyetin rapor düzenlemek üzere görevlendirildiğini açıklamıştır.<sup>2066</sup> Gazetelere verdiği bir demeçte ise inşa edilen cezaevi binalarından bahsetmiş, TBMM binasının bazı bölümlerinden vazgeçildiğini aktarmıştır.<sup>2067</sup> Keza 1952 yılı bütçe görüşmelerinde, CHP iktidarını eleştirilerek, muhteşem binalar yerine memleketin ihtiyaçlarına uygun binaların yapımına geçildiğini, bununla birlikte CHP döneminden gelen devasa inşaatların da bitirilmeye çalışıldığını belirtmiştir.<sup>2068</sup> Benzer açıklamalar radyodan da tekrar edilmiştir.<sup>2069</sup> Bu politika raporlara da yansımış, su işleri, limanlar ve karayolları dışında kalan bayındırlık

<sup>2064</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 846.

<sup>2065</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 25.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 51, s. 855.

<sup>2066</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 09.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 74, s. 160; gerçekten de o dönemde Yapı ve İmar İşleri Reis Muavini (31.12.1948-1.2.1956) olarak görevli olan Orhan Alsaç anılarında ABD ile yapılan iş birliği sonucu karayollarında yaşanan hızlı gelişmeden esinlenerek yapı işleri konusunda da böyle bir arayışa girdiklerinin aktarmıştır. Bu çerçevede Türkiye’ye gelen heyetle, üç hafta süreliğine bir yurt gezisine çıktığını belirtmiştir. Üstün Alsaç, *Bir Türk Mimarının Anıları Yaşam Etkinlikleri Orhan Alsaç*, İstanbul: Yapı Yayınları, 2003, 77.

<sup>2067</sup> *Ulus*, 30 Haziran 1951.

<sup>2068</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1005-1006.

<sup>2069</sup> *Zafer*, 10 Nisan 1952.

işlerindeki prensibin, resmî inşaatta lükse ve israfa kaçmadan ancak zaruri ve lüzumlu tesislerin yapılması olduğu açıklanmıştır. Bu nedenle de yapı işlerindeki artışın sınırlı kaldığı vurgulanmıştır.<sup>2070</sup> Diğer yandan uygulamada ters giden bazı işlerin bulunduğu da söylenmelidir. Zira Cumhuriyetçi Millet Partisi Meclis Grubu Reisi Osman Bölükbaşı, 1957 yılı bütçe görüşmelerinde Başvekil Adnan Menderes'in: *"Ankara'da diyor, üç, beş tane büyük bina nasılsa gözümüzden kaçtı, hatalarımızı itiraf ediyorum. Keşke bunları yapmasa idik de memleketin mahdut imkânlarını müsmir sahalara yatarsa idik."* sözlerini gündeme taşımıştır. Bölükbaşı'na göre, bu pişmanlığın ifadesi isabetli olmakla birlikte, milli gelirin azaldığı ve ekonomik sıkıntıların üst seviyeye çıktığı bir dönemde böylesine büyük bir imar faaliyetine girişmek son derece yanlış bir politikadır.<sup>2071</sup> Zikredilen eleştirilere rağmen yapı işleri, öteki bayındırlık işleri gibi Bayındırlık Bakanlarınca sayısal olarak ifade edilmeye devam edilmiştir.<sup>2072</sup>

Yapı işleri çok uzun süre Nafia Vekaletinin bünyesinde toplanılmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda mesele DP Milletvekili Süleyman Kuranel'in bir sorusu üzerine DP Meclis grubunun gündemine gelmiştir. Soruyu yanıtlayan Başvekil Yardımcısı Medeni Berk, vekaletlerin altyapı ihtiyaçlarının kendilerince karşılanmasının, teknik usul ve kaidelerde birliğin bozulmasına ve teknik personel yetersizliğine sebep olduğunu söylemiştir. Dolayısıyla bahsedilen mahzurların ortadan kaldırılması amacıyla tüm yapı işlerinin Nafia Vekaletinde toplanması uygun görülmüştür. Öte yandan bazı vekaletler bu işleri yine kendilerinin yürütmesi noktasında ısrarcı olmuşlardır. Sonuçta Nafia Vekaletinin teşkilatına dair yeni hazırlanan tasarıda, bina işlerinin, bazı vekaletler hariç olmak üzere, Nafia Vekaletinde toplanmasına yönelik bir hüküm düşünülmüştür. Devamında söz alan Kuranel, DP iktidara geldiği andan itibaren sürekli üzerinde durulan bu meselenin sonunda ele alınmasından ötürü duyduğu bahtiyarlığı ifade etmiştir. Buna karşın bir fikir birliğinden söz etmek mümkün değildir. Zira sonrasında söz alan Burhanettin Onat, söz konusu yaklaşıma karşı gelmiş, özetle Maarif Vekaleti ve Sağlık Vekaletinin ihtiyaçları doğrultusunda yapı işlerini kendilerinin yapabilmesinin doğru olacağını belirtmiştir.<sup>2073</sup> Tüm bahsedilenlere rağmen Bayındırlık Bakanlığı, 1972 yılına kadar 1939'da çıkarılan 3611 sayılı Kanun uyarınca görev yapmaya devam etmiştir.<sup>2074</sup>

<sup>2070</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 72.

<sup>2071</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 920.

<sup>2072</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 812.

<sup>2073</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 04 Şubat 1960, MF:1262, Toplantı:298, s. 2-24.

<sup>2074</sup> Bayındırlık Bakanlığının yeni teşkilatı, 13 Temmuz 1972 tarih ve 1609 sayılı Bayındırlık Bakanlığı Kuruluş ve görevleri Kanunu ile oluşturulabilmiştir. *Kanunlar Dergisi*, C. 55, s. 371-375.



#### 4.1. Özel Kanunlar ile Gerçekleştirilen Yapı İşleri

Yukarıda izah edilen sınıflandırmaya uygun olarak ilk etapta özel kanunlar çerçevesinde yapılan yapı işleri incelenmiştir. Bunlar da özel yapı işleri ve afetler dolayısıyla icra edilen yapı işleri olarak iki bölüm halinde ele alınmıştır. Geline aşamada tezde incelenen yapı işlerinin DP iktidara gelmeden önce başlanıp da DP dönemine sirayet eden işleri de kapsadığı ifade edilmelidir. Zira devlet yönetiminde tecelli eden devamlılığın gereği budur.

##### 4.1.1. Özel Yapı İşleri

###### 4.1.1.1. Anıtkabir

Atatürk'ün hayatını kaybetmesinin ardından 06 Aralık 1938'de bir anıt yapılması amacıyla bakanlıklar arası komisyon teşkil edilmiştir. Bahsi geçen komisyon tarafından ilk rapor 21 Aralık 1938'de düzenlenmiştir. Rapora istinaden yapılan değerlendirmeler sonrasında anıtın bir “*panteon*”<sup>2075</sup> değil yalnız Atatürk'e özgü bir kabir olması ve bunun da Rasattepe mevkiine inşa edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.<sup>2076</sup> Verilen karar sonucunda anıt bölgesinin sınırlarını gösteren 5800 numaralı imar planı 07 Temmuz 1939 tarihinde Reiscumhur İsmet İnönü tarafından imzalanan kararname ile tasdik edilmiştir.<sup>2077</sup>

Devamında hazırlanan istimlak planına paralel olarak 02 Aralık 1939 tarihinde yeni bir komisyon oluşturulmuştur. Bölgenin topoğrafik haritası, zemin sondajı, proje müsabakası şartnamesi hazırlıkları ve anıtın kurulacağı arazinin istimlâk işleriyle uğraşan komisyon sahanın genişletilmesi için yeni bir istimlâk plânı yapmıştır. Zikredilen aşamalar tamamlanarak 01 Mart 1941 tarihinde projeye dair yarışma ilan edilmiştir. Ancak söz konusu yarışma planlandığı tarihte bitirilemeyerek müsabaka süresi 03 Mart 1942'ye kadar uzatılmıştır.<sup>2078</sup>

<sup>2075</sup> Panteon kelimesi TDK sözlüğünde: “*Büyük yararlık göstermiş kimselerin gömüldüğü ulusal anıt.*” olarak tanımlanmıştır. <https://sozluk.gov.tr/> Erişim tarihi: 21 Ekim 2021.

<sup>2076</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.03.1950, Dönem: 8, C. 25, Birleşim: 57'e ekli Atatürk Anıt-Kabir İnşasına dair olan 4677 sayılı Kanuna ek Kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/689), s. 3; Atatürk'ün defin yeri hususunda hatıralarını yazıya döken Afet İnan'a göre, Atatürk net olarak bir yeri işaret etmemiş olmakla birlikte “*memleketin bütün sınır boylarından getirtilecek toprak*” üzerinde yatma fikri Atatürk'ü uygulandırmıştır. Devamında Atatürk'ün mealen: “*Beni milletim nereye isterse oraya gömsün fakat benim hatıralarımın yaşayacağı yer Çankaya olacaktır.*” dediğini aktarmıştır. Afet İnan, “Atatürk'ten Hatıralar”, *Ulus*, 25 Haziran 1950, 2.

<sup>2077</sup> *BCA* Fon: 30-18-1-2, Kutu: 87, Gömlek: 63 Sıra: 3.

<sup>2078</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.03.1950, Dönem: 8, C. 25, Birleşim: 57'e ekli Atatürk Anıt-Kabir İnşasına dair olan 4677 sayılı Kanuna ek Kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/689), s. 3-6; Ankara İmar Müdürlüğü tarafından Atatürk Anıt-Kabir Komisyon Reisliğine yazılan 25 Temmuz 1941 tarihli ve jüri heyeti üyelerinin seçimi konusunda geç kalınmaması maksadıyla gerekli tedbirin alınması konulu belgeden yarışmanın bitiş tarihinin 31 Ekim 1941 olduğu anlaşılmaktadır. *BCA* Fon: 30-10-0-0, Kutu: 1, Gömlek: 5 Sıra: 8.

Yarışma neticesinde jüri heyeti tarafından verilen karar, 07 Mayıs 1942’de Hükümetçe kabul edilmiştir. Ne var ki projede bazı değişiklikler önerilmiş, Mimar Emin Onat ve Orhan Arda tarafından yapılan muaddel proje ancak 18 Kasım 1943 tarihinde Hükümet tarafından kabul edilmesiyle kesinleşmiştir. Projenin uygulanması için 01 Haziran 1944 tarihinde bütçeye konulan bir milyon liralık ödenek ile görev Bayındırlık Bakanlığına tevdi edilmiştir.<sup>2079</sup>

Yapının birinci kısım inşaatına başlanmasının<sup>2080</sup> ardından 1944’te çıkarılan 4677 sayılı Kanun’la<sup>2081</sup> inşaatın tamamlanması için Bayındırlık Bakanı’na on milyon liraya kadar 1945 ile 1949 yıllarında geçici taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir. Devamında tahsis edilen miktarla işin bitirilemeyeceği anlaşılnca<sup>2082</sup> on dört milyon lira daha ek ödenek konularak yetki yirmi dört milyon liraya yükseltilmiştir.<sup>2083</sup>

DP’nin ilk hükümet programında dile getirilen “*tasarruf*” tedbirleri arasında Anıtkabir inşaatı üzerinde çok durulmuş, konu basında oldukça geniş çapta tartışılmıştır. İnşaatın bir an evvel bitirilmesi meselesi ise gündemin diğer bir boyutunu teşkil etmiştir.

---

<sup>2079</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.03.1950, Dönem: 8, C. 25, Birleşim: 57’e ekli Atatürk Anıt-Kabir İnşasına dair olan 4677 sayılı Kanuna ek Kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/689), s. 3-6; bu tarihten önce yani 1939-1943 yılları arasındaki masraflar (toplam:1.123.360,59 lira) Maliye Bakanlığına konulan ödeneklerle karşılanmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.03.1950, Dönem: 8, C. 25, Birleşim: 57’e ekli Atatürk Anıt-Kabir İnşasına dair olan 4677 sayılı Kanuna ek Kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/689), s. 7.

<sup>2080</sup> 09 Ekim 1944 tarihinde temel atma töreni yapılmıştır. *Ulus*, 10 Kasım 1950.

<sup>2081</sup> 22 Kasım 1944 tarih ve 4677 sayılı Atatürk Anıt-Kabri İnşasına Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 27, s. 50.

<sup>2082</sup> 18 Temmuz 1944 tarih ve 4623 sayılı Yersarsıntısından Evvel ve Sonra Alınacak Tedbirler Hakkında Kanun ’nun yasalaşması sonrasında her ne kadar Ankara tehlikeli zelzele bölgesinde yer almasa da inşaatın bu pencereden de incelenmesine ihtiyaç duyulmuş, oluşturulan uzman heyetinin 12 Şubat 1946 tarihli raporuna dayanarak projelerde anıtın depreme dayanaklı olacak şekilde betonarme iskelet olarak yapılması hususunda değişikliğe gidilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 01.03.1950, Dönem: 8, C. 25, Birleşim: 57’e ekli Atatürk Anıt-Kabir İnşasına dair olan 4677 sayılı Kanuna ek Kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/689), s. 4; bu gelişme sonrasında müteahhit firma ile idare arasında ihtilaf yaşanmıştır. Erzurum Milletvekili Bahadır Dülger’in Anıt-Kabir inşaatı hakkındaki sorusunu yanıtlayan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu’nun cevabına göre, bu ihtilâf Anıt-Kabir projesinin, önceden som kagirden yapılacağı düşünülmüşken bunun temel zemini ve zelzele tesirleri dolayısıyla betonarme iskeletin etrafının taşla kaplı olarak ve kombine bir sistemin yapılması şeklinde projede yapılan tadilâttan kaynaklanmıştır. Müteahhidin talepleri başlıca, ilk projede az olan beton ve demir miktarının önemli ölçüde artmasından dolayı zarara uğradığı şeklinde olmuştur. Bakanlıkça, taahhüt mevzuunun esaslı bir şekilde değişmiş olmasından dolayı 240 bin liraya kadar bir fiyat farkı verilmesi o zaman düşünülmüş ise de iki defa Danıştay tarafından tetkik edilen bu talep son defa Danıştay’ın 7 Temmuz 1947 tarihli (bu sözleşmeye bağlı olan Bayındırlık İşleri Genel Şartnamesine göre idarenin proje üzerinde her türlü tadilat yapma yetkisi bulunması dolayısıyla müteahhit tarafından talep edilen fiyat farklarının verilmesine imkân olmadığı) kararıyla kabul edilmemiş ve durum müteahhide tebliğ edilmiştir. Müteahhitlik bir yandan sözleşme hükümlerine göre işe devam etmiş ve diğer yandan da 1949 yılında Bayındırlık Bakanlığı aleyhine, söz konusu ihtilafli işlerle, sözleşme hükümlerine göre ödenmesine imkân olmayan diğer bazı taleplerine dair iki milyon küsur liralık bir tazminat dâvası açmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 15.01.1951, Dönem: 9, C. 4, Birleşim: 30, s. 210-211.

<sup>2083</sup> 1 Mart 1950 tarih ve 5581 sayılı Atatürk Anıt-Kabri İnşasına Dair Olan 4677 Sayılı Kanuna Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 32, s. 1122; *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80’e ekli 172 numaralı Atatürk Anıt-Kabir inşaatına ait işlerin 2490 sayılı Kanunla 1050 sayılı Kanunun 135 nci maddesi hükümlerinden istisnası hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/147), s. 1.

Ulus gazetesinde yayımlanan “*Anıt-Kabir*” başlıklı bir yazıda, Fransızların vatanlarını kurtaramadığı halde kendilerine askerî şerefler kazandıran Napolyon'u, Paris'in en ihtişamlı kubbesi altına gömdükleri, Çin'in, ilk Cumhurreisi'ne mezar olarak ülkenin en büyük abidesini inşa ettiklerinden bahisle konu Atatürk ve ona yapılacak “*Anıt-Kabir*”e getirilmiştir. Türk Milleti'ni, topraklarını ve istiklâlini kurtaran Atatürk için yapılması planlanan anıtın Atatürk adı kadar inkılâplarını da asırlarca temsil edecek eşsiz bir abide olduğu konusunda sanatkâr ecnebilerin hemfikir oldukları belirtilmiştir. Habere göre durum böyleyken “*bu abideyi çarçabuk, ucuz harç ve alelade malzeme ile, tıpkı tastan bir binayı çinko ile örter gibi tamamlayıp kurtulmak doğru değildir.*”<sup>2084</sup> Konuya farklı bir şekilde yaklaşan Peyami Safa ise DP'nin “*Anıt-Kabir*” inşaatına yönelik faaliyetlerini, daha çürük ve biçimsiz olması pahasına “*Anıt-Kabir*”in birkaç ay önce bitirilmesi ile Atatürk hayranlarına yaranma çabası olarak nitelemiştir.<sup>2085</sup>

Buna karşın Mümtaz Faik Fenik'e göre “*Anıt-kabir*” inşaatının uzaması, Atatürk'e karşı sevgi beslemeyen birkaç kişinin bir yandan milletin tepkisinden endişe ederek diğer yandan da bazen tahsisat vermek bazen de kesmek suretiyle işleri sürüncemede bırakmasının sonucudur. Demokrat Parti iktidara geçer geçmez bu işi süratle ele almış, “*Anıt-Kabir*”i bir an önce bitirme yolunda karar vermiştir. Bu kapsamda “*Anıt-Kabir*”in projelerini hazırlayan mimar ve uzmanlar inşaatın son şekli üzerinde vaziyeti bir defa daha incelemişlerdir. İttifakla aldıkları karara göre önceden düşünülen kubbe yapılmaz da etrafa sütunlar konursa, bu âbide sanat kıymetinden ve ihtişamından hiçbir şey kaybetmediği gibi bilakis çok daha güzel olacak hem kısa bir süre içerisinde bitecek hem de 7 milyon lira tutarında bir tasarruf sağlanacaktır. Muhalis gazetesindeki yazılara değinen Fenik; “*Vay efendim, kubbeden nasıl vazgeçilir? Atatürk'ün mezarının üzeri açık mı kalacaktır? Millet teessür içindedir. Karar her yerde hayret uyandırmıştır!*” ibarelerini kullanarak, kabrin üzerinin açık kaldığı iddiasında bulunmanın doğru olmadığını, asıl sandukanın defnedileceği kısmın, yani lahitin altta bulunduğunu, onun üzerinin muhteşem bir kubbe ile kapanmış olduğunu, yalnız üst kısımda temsili bir sandukanın olduğunu ve merasimlerin burada yapılacağını kaleme almıştır. Sonuç olarak Fenik'e göre Atatürk için ne yapılırsa azdır. Yapılacak olan kabir hem ihtişamlı olmalı hem de süratle tamamlanabilmelidir. İşte DP iktidarı milletin bu hislerine tercüman olarak meseleye böyle yaklaşmıştır.<sup>2086</sup>

DP Hükümetinin Anıtkabir'den tasarruf politikasını eleştiren bir yazıda ise “*...tasarruf bahanesi ile Atatürk Anıtını da makaslıyan bir partinin, birkaç yüz ton âdi çimento ile beş on*

<sup>2084</sup> *Ulus*, 08 Haziran 1950.

<sup>2085</sup> Peyami Safa, “İktidarın Cakası”, *Ulus*, 10 Haziran 1950, 1.

<sup>2086</sup> Mümtaz Faik Fenik, “Anıt -Kabir ve Muhalefet”, *Zafer*, 02 Ocak 1951, 1.

*direkten çatılacak bir kubbeyi Mustafa Kemal'den esirgemesi cidden Ata'nın lehinedir.”* denilerek kinayeli bir yolla bunun Atatürk'ten bir şey kaybettirmeyeceği vurgulanmıştır. Bununla birlikte Anıtkabir projesinden çıkarılan türbe, kubbe ve tören salonunun yapılamamasıyla anıtın özelliğinin ortadan kalktığı ileri sürülmüştür. Ayrıca Bayındırlık Bakanı Zeytinoglu'na atfen tasarrufta bulunulacağını iddia ettiği 3 milyon liranın 21 milyonluk nüfusa paylaştırıldığında vatandaş başına 6 kuruş 10 para düştüğünü belirtilerek bu miktarın Türk maliyesini iflastan kurtaramayacağı kaleme alınmıştır.<sup>2087</sup>

Ulus veya Zafer gazeteleri gibi parti organı olarak nitelendirilmese de o dönemde iktidarı destekleyen bir kitle gazetesi olarak Milliyet'te çıkan “*Anıt-kabir İnşaatı*” başlıklı bir haberde CHP'liler bu mesele üzerinde polemik yaptıkları gerekçesiyle eleştirilmiştir. Diğer yandan DP hükümetinin yerinde bir karar alarak inşaatlar konusunu yeniden ele aldığı, bu arada “*Anıt-Kabir*” inşaatını gözden geçirmek üzere Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı başkanlığında Prof P. Bonatz, Prof. Sedat Eldem, Prof Emin Onat ve Orhan Arda gibi güzide mimarlardan oluşan bir komisyon kurulduğu, bu komisyonun herhangi bir etki altında kalmadan kendi alacakları payın düşecek olmasına rağmen tasarruf sağlayan bir tadilat ortaya koyduğu ifade edilmiştir.<sup>2088</sup>

Öte taraftan Ulus'un haberine göre, DP'nin Anıtkabir projesi üzerinde oynamaya başlaması ve projenin küçültülmesi ülkenin her tarafında geniş ilgi uyandırmıştır. Devamında Anıtkabir inşaatı müteahhit şirketi sahiplerinden olan Yusuf Ziya Öniş'in projenin küçültülmesinden duyduğu memnunluğu belirtmek ve teşekkürlerini bildirmek üzere Başbakanı ziyaret edeceğinin söylendiği aktarılmıştır.<sup>2089</sup>

Yine Ulus'un başka bir haberine göre iktidar değiştikten sonra sırf siyasi yaklaşımla Anıtkabir projesi üzerinde oynanmaya başlanmıştır. Yazının devamında erken bitirilmesi amacıyla estetik güzellikten vazgeçilmesi anlaşılabilir değildir. Kaldı ki 1954 yerine 1952 yılında bitirilecek olması da aynı şekilde düşünülmektedir.<sup>2090</sup>

Kamuoyunda bu tartışmalar sürerken başta Cumhurbaşkanı Bayar ve Başbakan Menderes olmak üzere devlet ricali tarafından Anıtkabir inşaatı birçok defa ziyaret edilerek gezilmiştir. Söz konusu incelemeler de basında yer alarak çeşitli değerlendirmeler yapılmasına vesile olmuştur. Zafer gazetesinde yayımlanan “*Anıtkabir İnşaatı*” başlıklı bir haberde Cumhurbaşkanı Celal Bayar, Başbakan Adnan Menderes ve Bayındırlık Bakanı Fahri Belen'in Anıtkabir inşaatını tetkik ettikleri bildirilmiştir. Habere göre ziyarette

<sup>2087</sup> *Ulus*, 03 Ocak 1951.

<sup>2088</sup> *Milliyet*, 04 Ocak 1951.

<sup>2089</sup> *Ulus*, 06 Ocak 1951.

<sup>2090</sup> *Ulus*, 14 Ocak 1951.

Cumhurbaşkanı inşaatın biran evvel bitirilmesi konusunun üzerinde durmuş, bunun üzerine Bayındırlık Bakanı Fahri Belen başkanlığında bir toplantı yapılarak inşaatın bitirileceği tarihin tespitine çalışılmasına karar verilmiştir. Başbakan da milletin arzusunun inşaatın biran evvel bitirilmesi olduğunu, etraftaki arsaların istimlâkinden şimdilik vazgeçildiğini, bu yolla 6-7 milyon liralık tasarruf gerçekleştirileceğini ifade etmiştir.<sup>2091</sup>

Aynı geziyi konu alan Ulus gazetesine göre, inşaatın ne zaman biteceğini soran Bayar'a geceli gündüzlü çalışma halinde üç yılda bitebileceği cevabı verilmiştir. Bunun üzerine Bayar eğer üç yılda bitecekse projede tadilat yapılmasına gerek olmadığını, aksi halde bu sürede tamamlanacak şekilde tadilata gidilmesinin uygun olacağını söylemiştir. Cumhurbaşkanı'nın beyanı üzerine mühendisler projede değişiklik yapılması durumunda Anıtkabir'in ihtişamının kaybolacağını bildirmişlerdir. Netice olarak Bayar, durumu incelemeleri ve sonucu Bayındırlık Bakanlığına iletmeleri yolunda talimat vermiştir. Ayrıca Ulus, Bayındırlık Bakanı Fahri Belen'in Anıtkabir'in süratle tamamlanması kapsamında projenin tadiline taraftar olduğunu kaleme almıştır. Bununla birlikte bölgede bazı arazilerin istimlâkinden vazgeçilme ihtimalinin olduğunu, buna teknik inceleme sonrası karar verileceğini iddia etmiştir.<sup>2092</sup>

Milliyet gazetesine göre ise mühendisler inşaatın 1952 senesinde biteceğini söylemiş, Cumhurbaşkanı da 10 senedir sürüncemede kalan bu inşaatın biran evvel bitirilmesini, Atatürk'ün ebedi istirahatgâhı için milletin ve hükümetin katlanamayacağı fedakârlığın bulunmadığını ifade etmiştir. Başkaca inşaatın hızlı bir şekilde tamamlanmasını sağlamak için Bayındırlık Bakanı'nın başkanlığında bir komisyonun kurulmuş ve çalışmaya başlamıştır.<sup>2093</sup>

Cumhurbaşkanı Bayar 11 Kasım 1950 tarihinde bir kez daha Anıtkabir inşaatını tetkik ederek inşaatın 10 Kasım 1951 tarihinde bitirilmesi hususunu sorgulamıştır.<sup>2094</sup> Mesele benzer şekilde Milliyet'te de yer almıştır.<sup>2095</sup>

Cumhurbaşkanı Bayar ve Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu 18 Nisan 1951'de tekrardan Anıtkabir inşaatını tetkik etmişlerdir. Projeyi yapan Prof.Emin Onat'tan izahat almışlardır. Açıklamaya göre: *"Anıt-Kabir, son aldığı şekle göre, üç bölümden teşekkül etmektedir. Bunlardan birincisi giriş yolu, ikincisi on beş bin kişi alabilecek olan merasim meydanı, üçüncüsü ise kabirin bulunduğu 'Şeref mahalli'dir."*<sup>2096</sup> Aynı hadise Ulus gazetesinde daha tafsilatlı olarak haberleştirilmiştir.<sup>2097</sup> Keza Milliyet'te konuya benzer şekilde değinmiştir.<sup>2098</sup>

---

<sup>2091</sup> Zafer, 07 Haziran 1950.

<sup>2092</sup> Ulus, 07 Haziran 1950.

<sup>2093</sup> Milliyet, 07 Haziran 1950.

<sup>2094</sup> Ulus, 12 Kasım 1950.

<sup>2095</sup> Milliyet, 12 Kasım 1950.

<sup>2096</sup> Zafer, 19 Nisan 1951.

<sup>2097</sup> Ulus, 19 Nisan 1951.

10 Kasım 1951 tarihinde ise Cumhurbaşkanı Bayar, beraberinde TBMM Başkanı Koraltan, Başbakan Menderes, Bakanlar, Genelkurmay Başkanı, Milletvekilleri, Danıştay ve Yargıtay Başkanları, Üniversite Rektörü ve daha birçok devlet ricali olduğu halde “*Anıt-Kabir*”e giderek bilgi almıştır.<sup>2099</sup> Anıtkabir’de yapılan değişikliğe ilişkin bir anısını nakleden Orhan Alsaç, inşaat işinin uzadığını, pahalı diye eleştirilerin yöneltildiğini, üstelik hükümetin Bayındırlık Bakanlığını işi bir an önce bitirmesi noktasında sıkıştırdığını ifade etmiştir. İşte böylesi bir ortamda kendisinin, anıtın üzerindeki çıkıntının kaldırılmasını teklif ettiğini, bunu duyan Prof. Emin Onat’ın hem çok kızdığını ve hem de üzüldüğünü belirtmiştir. O dönemde Bakanlık Müsteşarı olan Muammer Çavuşoğlu’nun Emin Bey’i teselli ettiğini, bununla birlikte Anıtkabir’in bitişi sonrasında Prof. Emin Onat’ın kendisine: “*Orhan, önerin için o zaman sana çok kızmıştım, ama haklı imişsin, Anıtkabir böyle de iyi oldu.*” dediğini aktarmıştır.<sup>2100</sup>

Kamuoyu değerlendirmelerine göz atılmasının ardından Anıtkabir inşaatı konusunun nasıl seyrettiği ele alınmıştır. Bu konuyu Meclis’te açıklayan Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu, uzun zamandır sürüncemede kalan Anıtkabir benzeri büyük inşaatlar hususunda hükümetin Bayındırlık Bakanlığına görev vermesi neticesinde Anıtkabir projesinin tadilinin gündeme geldiğini aktarmıştır. Devamında tadilat imkanını araştırmak için bir ihtisas komisyonun teşkil edildiğini, bu heyetin çalışmaları sonunda Anıtkabir inşaatının karakterine, güzelliğine, azametine ve asaletine herhangi bir şekilde hanel getirilmeyecek tarzda bir tadilat ile 6-7 milyon lira civarında tasarruf sağlanabileceğinin ortaya çıktığını açıklamıştır.

Konuşmasını sürdüren Zeytinoğlu, Türk Milleti’nin yeni Türkiye’nin kurucusu aziz Ata uğrunda yapılacak herhangi bir masrafı esirgemeyeceğini, ancak tasarruf imkanlarının değerlendirilmeyerek, israf edilmesinin de Atatürk’ün ruhuna ızdırap vereceğini, işte bu nedenle muhalefetin tüm tahrik ve polemiklerine rağmen kararlarını değiştirmediklerini, 7 milyon liralık tasarrufu sağlamak ve zamandan da iki yıl kazanmak suretiyle abidenin eskisinden daha güzel bir şekilde tamamlanacağını dile getirmiştir. Ayrıca basında çıkan bazı yazılara göndermede bulunarak, projeden kubbenin çıkarılması neticesinde tasarruf edilen taş duvar ve beton aksamdan dolayı ihalesi yapılmış işlerden müteahhitlerin herhangi bir şekilde menfaatleri olmadığını, bazı çevrelerde söylendiği ve yazıldığı şekilde korunan herhangi bir şahıs veya müteahhitliğin bulunmadığını ifade etmiştir.<sup>2101</sup>

---

<sup>2098</sup> *Milliyet*, 19 Nisan 1951.

<sup>2099</sup> *Zafer*, 11 Kasım 1951.

<sup>2100</sup> Alsaç, *Bir Türk Mimarı*, 79.

<sup>2101</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 15.01.1951, Dönem: 9, C. 4, Birleşim: 30, s. 212; Bu açıklama gazetede aynen yer almıştır. *Zafer*, 16 Ocak 1951; daha sonra Zafer gazetesinde bu konuya dair bir haber yapılmıştır. Yazıda Anıtkabir inşaatına dair bakanlık ve müteahhit şirket arasında anlaşmazlık olduğuna dair çıkan haberlerin gerçeği

Buraya kadar bahsedilenlerden anlaşılaçağı üzere DP Hükümeti tarafından hem inşaatın daha erken bitirilmesi ve hem de parti programında ifade edildiğı üzere tasarruf edebilmek amacıyla birtakım arayışlara girilmiştir. Geline aşamada “Anıt-Kabir”in çeşitli mimari ve teknik özelliklerinden dolayı tüm imkanların seferber edilmesiyle kazanılacak hızla dahi yapının ancak 1954 yılında tamamlanabileceğı DP hükümetince anlaşılmış, bu kapsamda yeni araştırmalar yapılmıştır.<sup>2102</sup>

İnşaatın bir kısmı tamamlanmışken, Başbakanlığın 22 Kasım 1950 tarihli ve 6-4094 sayılı emriyle anıtın mimarî kıymet ve azameti bozulmadan en kısa zamanda tamamlanması ve mümkün olan tasarrufların temini bakımlarından projenin yeni baştan incelenmesi kararlaştırılmıştır. Bu amaçla 1941 yılındaki proje müsabakasının jüri üyeleri ile proje mimarlarından müteşekkil bir heyet görevlendirilmiştir.<sup>2103</sup>

Heyetin projede değişiklik yapan raporu Bakanlar Kurulunun 29 Kasım 1950 tarihli ve 12150 sayılı kararıyla kabul edilmiştir. Bu tadilat neticesinde müteahhitle imzalanan sözleşmenin feshi gerekmiştir. Sonraki süreçte gecikme yaşanmaması, kesin projenin henüz ortaya çıkmaması nedeniyle peyderpey ortaya çıkacak yeni gelişmelerin uygulanabilmesi maksadıyla hususi ve müstesna bir durum ve önemi haiz bulunan “Anıt-Kabir” yapısının her türlü işlerinde 2490 sayılı Artırma Eksiltme ve İhale Kanunu ile Muhasebei Umumiye Kanunu’nun 135’nci maddesindeki kayıtlara tâbi olunmaması yolunda kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>2104</sup>

Tasarının Meclis görüşmelerinde söz alan Himmet Ölçmen, Anıtkabir projesinin bir an önce tamamlanması amacıyla oluşturulan ve tasarruf sağlayan proje için hükümet tarafından

---

yansıtmadığı belirtilmiştir. Bayındırlık Bakanlığında bir yetkilinin açıklamalarına atıfta bulunan habere göre, Anıt-Kabir inşaatını üstlenen Rar şirketi ile Bayındırlık Bakanlığı arasında bir ihtilâf mevcuttur. Ancak bu ihtilâf yeni değil 1946 yılında başlamış ve 1949 yılında müteahhit şirket tarafından Bakanlık aleyhine iki milyon liralık bir tazminat dâvası açılmıştır. İhtilâf temel zemininin yeter derecede sağlam olmaması nedeniyle deprem tesirleri göz önünde bulundurularak projede yapılan tadilattan kaynaklanmıştır. İş değişken fiyat esası üzerinden ihale edilmiş olduğundan gazetede yazılı olduğu şekilde malzeme fiyatlarının ve işçi yevmiyelerinin artması sebebiyle bir ihtilâf söz konusu olamaz. Herhangi bir sebeple müteahhide yer teslimi yapılmamış bir iş de mevcut değildir. Dolayısıyla şirketin iddialarının Bayındırlık Bakanlığı müfettiş ve uzmanları tarafından incelendiğine dair haberler hakikate uymamaktadır. *Zafer*, 01 Şubat 1951; bu ihtilafa deprem nedeniyle yapılan proje değişikliği hususunda değinilmiştir.

<sup>2102</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80’e ekli 172 numaralı Atatürk Anıt - Kabir inşaatına ait işlerin 2490 sayılı Kanunla 1050 sayılı Kanunun 135 nci maddesi hükümlerinden istisnası hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/147), s. 1.

<sup>2103</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80’e ekli 172 numaralı Atatürk Anıt - Kabir inşaatına ait işlerin 2490 sayılı Kanunla 1050 sayılı Kanunun 135 nci maddesi hükümlerinden istisnası hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/147), s. 1-2.

<sup>2104</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80’e ekli 172 numaralı Atatürk Anıt - Kabir inşaatına ait işlerin 2490 sayılı Kanunla 1050 sayılı Kanunun 135 nci maddesi hükümlerinden istisnası hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/147), s. 2; Bütçe Komisyonunda tasarının müzakere edildiğı, tasarı ile Hükümete “Anıt-Kabir”in üstünü örtmek için 5 milyon liralık yetkisi ile kabirin sanat ve tezyini işlerinin de Bayındırlık Bakanlığınca idareten ve emaneten yaptırılması hususunda salahiyyet verildiğı hususu *Ulus*’ta yer alan haberde kaleme alınmıştır. *Ulus*, 10 Mayıs 1951.

yapılan çalışmalardan dolayı duyduğu memnuniyeti belirtmiştir. Devamında tasarıda bazı zaruretler ileri sürülerek Artırma ve Eksiltme Kanunu'nun hudutları dışına çıkmak için talep edilen yetki hususunda eleştirilerde bulunarak, inşaatın geri kalan kısmının da 2490 sayılı Kanun çerçevesinde yapılabileceğini ileri sürmüştür.<sup>2105</sup>

28 Mayıs 1951 tarihli TBMM oturumunda tasarı hakkındaki görüşmeler tamamlanarak tasarı kabul edilmiştir.<sup>2106</sup> Çıkarılan Kanun'la daha önce sözleşmeye bağlanmış işlerde yapılan tadilatın 2490 sayılı Artırma Eksiltme ve İhale Kanunu'nun 19 ve 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanunu'nun 135'inci maddelerinden muaf tutulacağı hükme bağlanmıştır. Aynı zamanda inşaatındaki güzel sanat eserleriyle tezyin işlerine ait ihalelerin de 2490 sayılı Kanun hükümlerine tabi olmaksızın Bakanlar Kurulunca tespit edilecek esaslara göre yapılması esası getirilmiştir.<sup>2107</sup>

"Anıt-Kabir"e ait dördüncü kısım inşaatının Bayındırlık Bakanlığı tarafından ihale edilmesiyle, inşaatın 1952 yılı Kasım ayında bitirilmiş olacağı haberleştirilmiştir.<sup>2108</sup> Keza Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu'nun bütçe komisyondaki konuşmasında da inşaatın 1952 yılında bitirilmesi yolunda gereken tedbirlerin alındığı belirtilmiştir.<sup>2109</sup> Hatta 1952 yılı bütçe kanun tasarısında da "*Anıt-Kabir inşasının 1952; Kasım ayı içinde bitirilmesi için gerekli tedbirlerin alındığı anlaşılmıştır.*" ibareleri yer almıştır.<sup>2110</sup>

Buna karşın anıtta kullanılması planlanan kıymetli taşların tedarikindeki gecikme, aynı zamanda bunların işlenmesindeki güçlükler nedeniyle inşaatın 1952 yılı sonunda bitirilemeyeceği açıklanmıştır.<sup>2111</sup> Nihayet 10 Kasım 1953'te inşaatı tamamlanan Anıtkabir'e Atatürk'ün naaşı nakledilmiştir.<sup>2112</sup>

Her ne kadar inşaat tamamlanmış olsa da 1954 yılı bütçesine vadeli bonolar için tahsisat yapılmıştır.<sup>2113</sup> Ayrıca müteahhitlerin tahakkuk edecek alacakları ve sonraki yıllara sâri olmak üzere ihale edilen müştemilât binaları kalorifer, sıhhi ve havalandırma tesisatı, yolların elektrik şebekesinin tevsi, alle projektörleri, mozole ve kulelere floresan takılması, işçi için

<sup>2105</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 23.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 80, s. 432.

<sup>2106</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 28.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 82, s. 484-485.

<sup>2107</sup> 28 Mayıs 1951 tarih ve 5776 sayılı Atatürk Anıt-Kabri İnşası Hakkındaki 4677 ve 5581 Sayılı Kanunlara Ek Kanun. Kanunlar Dergisi, C. 33, s. 779.

<sup>2108</sup> Zafer, 12 Haziran 1951.

<sup>2109</sup> Milliyet, 16 Ocak 1952.

<sup>2110</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 267; bu konuda gazetelerde yazılar yazılmıştır. Orhan Önder, "Anıt-Kabir Gelecek Yıl Tamamlanmış Olacak", Zafer, 10 Kasım 1951, 5.

<sup>2111</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 277-278.

<sup>2112</sup> Cumhuriyet, 10 Kasım 1953.

<sup>2113</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 298-299.



yatakhane, yemekhane ve banyo kısımları yaptırılması ve telefon şebekesinin ıslahı, garaj ve tamirhane inşasında kullanılmak amacıyla 1955 yılı bütçesinde ödenek tahsis edilmiştir.<sup>2114</sup> 1956 yılı bütçesinde de tesisin su isalesi işi ile Şeref Holü mermerlerinin noksan bulunan cilalanma işi için ödenek tahsis edilmiştir.<sup>2115</sup>

#### 4.1.1.2. TBMM Binası

Yeni ve büyük bir Meclis binası inşa etme fikri 1937 tarihinde Meclis idare amirlerinin oluşturduğu bir kanun teklifi ile ortaya atılmıştır.<sup>2116</sup> Yapımı kararlaştırılan bina için 16 proje gelmiş, bunlardan üçü uygun bulunmuş, uygulanması kararlaştırılan proje 17 Şubat 1938’de kabul edilmiştir.<sup>2117</sup> 1937’de çıkarılan bir Kanun’la yetki alınmış,<sup>2118</sup> inşaatın 5.779.659 liralık kısım için Nuri Demirağ ile 7 Temmuz 1939’da sözleşme imzalanmıştır. İkinci Dünya Savaşı nedeniyle gerek birkaç milletvekilinin inşaatın tehir edilmesi teklifi gerekse müteahhidin tasfiye talebinde bulunması üzerine sözleşme sonlandırılarak inşaat durdurulmuştur. Ancak sonradan inşaatın devamına karar verilerek iş tekrar başlatılmıştır.<sup>2119</sup>

Başlangıçta bu iş için tahsis edilen ödenek 20.276.000 lira iken,<sup>2120</sup> bunun başka kalemlere tahsis edilen ve kamulaştırmaya harcanan kısmı düşülünce geriye inşaat için 15.240.063 lira kalmıştır. 1947 yılı Şubat ayına kadar da bu paranın 13.240.063 lirası harcanmış elde 2 milyon liralık alet edevat ve inşaatla kullanılacak malzeme kalmıştır.

<sup>2114</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 268.

<sup>2115</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39’a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 283.

<sup>2116</sup> Himmet Ölçmen, “Tetkikler Yeni Meclis Binası İnşaatı”, *Zafer*, 17 Ağustos 1950, 2.

<sup>2117</sup> Dönemin Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı’nın yeni Meclis binasına ilişkin TBMM’de yaptığı açıklamada yer alan bilgilerdir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 17.02.1947, Dönem: 8, C. 4, Birleşim: 45, s. 226; benzer bilgiler bu raporda da yer almaktadır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 17.02.1947, Dönem: 8, C. 4, Birleşim: 45’e ekli 83 numaralı İdareci Üyeler Kurulunun, Büyük Millet Meclisi binası ve eklenti binaları ile tesislerinin yapım yetkisinin Bayındırlık Bakanlığına devri hakkında kanun teklifi ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (2/29), s. 1; bu yazıya göre müsabakaya iştirak eden 14 proje arasından Profesör Holsmayster’e ait bulunan proje birinci ilân edilerek 25 Mart 1938 tarihinde mimarî mukavele imzalanmıştır. Ölçmen, “Tetkikler Yeni Meclis Binası İnşaatı”, 2.

<sup>2118</sup> Alınan yetki altı yılda ödenmek üzere 4,5 milyon liradır. 11 Ocak 1937 Tarih ve 3090 Sayılı Büyük Millet Meclisi Binasile Başvekâlet ve Hariciye Vekâleti Binalarının Yapılması İçin Taahhüd İcrasına Mezuniyet Verilmesi Hakkında Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 3513, 21 Kânunusani 1937, s. 7563.

<sup>2119</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 17.02.1947, Dönem: 8, C. 4, Birleşim: 45, s. 220-221; keza kanun teklifinin gerekçesinde de “İkinci Cihan Harbinin çıkması malzeme ve işçi ücretlerinin artmasına sebep olarak mütaahhidi fiat farkı talebine icbar etmiş ise de bu arada bilumum inşaatın durdurulması Büyük Millet Meclisince kararlaştırılmış olduğu cihetle mütaahhidin rızası da alınarak hesabı tasfiye edilmiş ve inşaat olduğu yerde durdurulmuştur.” denilerek inşaatın neden durduğu izah edilmiştir. Ayrıca devamında inşaat işine yeniden başlanıldığı aktararak, bu işin Bayındırlık Bakanlığı tarafından daha hızlı bir şekilde bitirileceği değerlendirilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 17.02.1947, Dönem: 8, C. 4, Birleşim: 45’e ekli 83 numaralı İdareci Üyeler Kurulunun, Büyük Millet Meclisi binası ve eklenti binaları ile tesislerinin yapım yetkisinin Bayındırlık Bakanlığına devri hakkında kanun teklifi ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (2/29), s. 1.

<sup>2120</sup> Bu yetki 1946 yılı sonuna kadar alınan toplam yetkidir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 17.02.1947, Dönem: 8, C. 4, Birleşim: 45’e ekli 83 numaralı İdareci Üyeler Kurulunun, Büyük Millet Meclisi binası ve eklenti binaları ile tesislerinin yapım yetkisinin Bayındırlık Bakanlığına devri hakkında kanun teklifi ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (2/29), s. 4.

İnşaatın Bayındırlık Bakanlığına devrine ilişkin tasarı ile 20 milyon lira ödenek öngörülmüş ve inşaatın 1950-1951 yılına kadar tamamlanması planlanmıştır.<sup>2121</sup>

Bahsedilen saiklerle çıkarılan 5011 sayılı Kanun’la özet olarak TBMM binasının yapımı görevi tüm hak ve sorumluluklarıyla birlikte Bayındırlık Bakanlığına devredilmiş, Bayındırlık Bakanı’na yıllık ödeme miktarı 5 milyon lirayı geçmemek üzere 20 milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme yetkisi verilmiştir.<sup>2122</sup> İktidara gelen DP Hükümetinin ilk bütçe tasarısında “*Hükümetiniz bütçeyi tanzim ederken tasarruf kaidelerine riayeti en mühim esas olarak kabul etmiştir.*” denilerek tasarruf meselesine ayrıca vurgu yapılmıştır.<sup>2123</sup> Dolayısıyla Anıtkabir’de olduğu gibi TBMM’nin yeni bina inşaatında da tasarruf sağlayacak bazı değişikliklere gidilmesi bir yükümlülük olarak addedilmiştir.<sup>2124</sup>

Nitekim Zafer gazetesinde “*Devlet İnşaatında Yapılacak Tasarruf*” başlığı altında çıkan yazıda hükümet programına uygun olarak Bayındırlık Bakanlığı tarafından 1950 yılı yol ve inşaat programında bazı değişiklikler yapılacağı belirtilmiştir. Söz konusu değişikliklerin başında “*Anıt-Kabir*” inşaatının geldiğinin ifade edildiği yazının devamında yeni TBMM binasının da üzerinde tasarruf yapılabilecek yapılardan birisi olduğu, inşaatı tamamlanmış binalara Başbakanlık ve Bakanlıkların kirada bulunan bazı kısımlarının taşınmasının planlandığı ifade edilmiştir.<sup>2125</sup>

Zafer’in haberine mukabil Ulus gazetesinde yayımlanan “*Tasarruf Tedbirleri*” başlıklı bir yazıda, hükümet tarafından yurdun birçok yerinde başlanmış imar faaliyetlerin durdurulduğu ileri sürülmüştür. Devamında Bayındırlık Bakanlığı’nın tasarruf sağlanabilecek alanların tespit edilmesi konusunda uzmanlarına çalışma yaptırdığı belirtilmiştir. Özellikle “*Anıt-Kabir*” projesinin değiştirilmesine dair incelemelerin devam ettiği aktarılmıştır.<sup>2126</sup>

<sup>2121</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 17.02.1947, Dönem: 8, C. 4, Birleşim: 45, s. 220-221.

<sup>2122</sup> 17 Şubat 1947 Tarih ve 5011 Sayılı Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası ve Eklenti Binaları ile Tesislerinin Yapım Yetkisinin Bayındırlık Bakanlığına Devri Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 29, s. 508.

<sup>2123</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), s. 8.

<sup>2124</sup> 1952 bütçesinin müzakeresi esnasında o döneme kadar yürütülen inşaat işlerinde bir takım ölçsüzlüklere rastlandığından bahisle, devlete ait inşaat işlerinden muhammen bedeli 50.000 lirayı aşan projelerin Başbakanlık Müsteşarı başkanlığında, Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı ve Milli Emlak Genel Müdürlerinden mürekkep bir heyet tarafından incelemesi sonucunda uygulamaya geçilmesinin uygun olacağını bildirir Maliye Bakanı’nca imzalanmış 14 Haziran 1952 tarihli yazı ile durum Başbakanlığa bildirilmiştir. *BCA* Fon: 30-10-0-0, Kutu: 133, Gömlek: 959, Sıra: 12, s. 1.

<sup>2125</sup> *Zafer*, 06 Haziran 1950.

<sup>2126</sup> *Ulus*, 09 Haziran 1950; hatta haberin devamında Diyarbakır Bayındırlık Müdürlüğü tarafından, Silvan hükümet konağı, Kulp ilçesinde yapımına başlanan ilkökul ile sağlık merkezi ve Eğil ilçesindeki bir sağlık yurdunun inşaatlarının durdurulduğunun haber alındığı bildirilmiştir. *Ulus*, 09 Haziran 1950; sonraki günlerde bu habere kayıtsız kalmayan Bayındırlık Bakanlığının 9 Haziran 1950 tarih ve 10545 sayılı bir tezkeresi: “*Gazetenizde bayındırlık mevzuu etrafında şimdiye kadar verilen haberler gibi 9 haziran tarihli nüshada (Tasarruf tedbirleri) başlığı altında (Doğuda haşlanmış imar hareketleri durduruldu) şeklindeki haberde hakikate uymamaktadır. Ne Doğu’da ve ne de Batıda haşlanmış olan işlerde durdurulan hiçbir inşaat olmadığı*

İktidar değişimi, büyük inşaatların sadece tasarruf yönünden tartışmaya açılmasına neden olmamış, aynı zamanda geçmişte yapıldığı iddia edilen birtakım usulsüzlüklerin de gündeme getirilmesine vesile olmuştur. Milliyet gazetesinde yayımlanan “*Eski Hesaplar İçin İlk Takrir Verildi*” başlıklı yazıda, Bağımsız Milletvekili Sinan Tekelioğlu tarafından yeni TBMM binası ve Atatürk anıtının bulunduğu arazinin kimden alındığı, ne kadar para verildiği ve satın alınarak mı yoksa istimlâk yoluyla mı arazilerin tediye edildiğine dair sözlü soru hazırlandığının haberi verilmiştir.<sup>2127</sup>

Seyhan Milletvekili Sinan Tekelioğlu'nun, yapılmakta olan TBMM binası ile Atatürk Anıtı'nın bulunduğu arazi hakkındaki sözlü sorusuna<sup>2128</sup> Bayındırlık Bakanı Fahri Belen sırayla cevap vermiştir. Belen, toplayabildiği bilgiye göre parsel parsel kimden hangi fiyattan alındığını açıklamıştır. Açıklaması esnasında 20.000 liradan büyük meblağları ifade edeceğini belirtmiştir. Tekelioğlu'na göre dönemin yüksek makamındaki birçok kişi söz konusu arsaları edinmiş ve sonradan bunları devlete fahiş fiyata satmıştır. Ayrıca bu arsaların istimlâki esasında garibanlara arsa bedelinin çok altında fiyat verilmek suretiyle haksızlık yapılmıştır. Diğer yandan bu konu sadece ifade edilmekle kalmamalı, bir gensoruya evirilerek sorumlular hakkında soruşturma yapılmalıdır.<sup>2129</sup>

Gerçekten bu noktada 3.294 m<sup>2</sup> gibi nispeten küçük bir arsanın 150 bin lira bedelle Şükrü Saraçoğlu'ndan alınması dikkat çekmektedir.<sup>2130</sup> Bu konuya ilişkin Saraçoğlu 1927-1928 yıllarında Atatürk Bulvarı üzerinde satılan bir arsayı aldığını ve bu arsanın 1946 yılında istimlak edildiğini belirtmiştir. Saraçoğlu'na göre biçilen değere razı olmayan bazı komşuları mahkemeye başvurmak suretiyle fiyatta artış elde ettikleri halde kendisi bu yola başvurmamış

---

*gibi, aksine olarak bunların biran evvel bitirilerek hizmete açılması için gerekli tedbirler alınmaktadır. Yeni yapı işlerine gelince, bu hususta takibolunacak yol Hükümet Programında açıkça belirtilmiştir. Yeni yapılar bu görüş altında yeni bir tetkike tâbi tutulmaktadır.”* Aynen verilerek tezkereyi hazırlayan zatın 7 Haziran 1950 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yayımlanan Diyarbakır'da bahsi geçen inşaat işlerinin eksiltmeden kaldırıldığına dair ilanlara bakması tavsiye edilmiştir. *Ulus*, 11 Haziran 1950.

<sup>2127</sup> *Milliyet*, 04 Haziran 1950.

<sup>2128</sup> Seyhan Milletvekili Sinan Tekelioğlu'nun soruları şunlardır:

“1. Yeni Büyük Millet Meclisi binası ile Atatürk Anıtının mebni olduğu arazi kimlerden alınmıştır. Şahıslara ait miktar ile bunlara verilen paranın yekûnu nedir? Bu para satın alma mı yoksa istimlâk şeklinde mi tediye edilmiştir?

2. Bu sahalarda bina olarak alınanlar var mıdır? Bunlar kimlere aittir? Bunların tapu kıymetleri nedir? Devlet tarafından bunlara ödenen miktar nedir?

3. Bu sahalarda arazileri olup halen istimlâk bedellerini alamıyanlar var mıdır? Varsa ne miktarda ve bunlar kimlere ait olduğu mukayyettir?” *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.06.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 12, s. 245.

<sup>2129</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.06.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 12, s. 245-250.

<sup>2130</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.06.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 12, s. 246; TBMM'nin inşa edildiği arazi 326.528 metrekareden ibarettir. İstimlâk için harcanan para 2.326.811 liradır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.06.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 12, s. 245; Hakikaten ortalama değere bakıldığında arsa bedelinin 20-25 bin lira civarında olması beklenebilirdi. Bu konuda başka dikkat çekici bir örnek 826 m<sup>2</sup> arsası 41.500 lira bedelle alınan Abdürrahman Naci Demirağ'dır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 23.06.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 12, s. 246.

ve verilen fiyata razı olmuştur. Kaldı ki arsanın iade edilmesi durumunda bedelini geri vermeyi memnuniyetle kabul edeceğini belirtmiştir.<sup>2131</sup>

Aynı konu DP Meclis Grubu'nda da gündeme gelmiş, Sani Yaver'in mevzuya dair sorusunu cevaplayan Bayındırlık Bakanı Belen, Meclis'teki konuşmasına atıfta bulunarak ortaya çıkarılan hususların yetersiz olduğunu, meselenin derinlemesine tetkik edilmesinin gerekli olduğunu ifade etmiştir. Ancak bahse konu çalışmalar için zamana ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Ayrıca arsa olaylarındaki vahametini sadece arsaların pahalı satılması ile kaim olmadığını, kanunların şer aleti olarak kullanılarak hasis menfaatler gözetilmek suretiyle sabık iktidarın yandaşlarına gayri meşru kazanç temin ettiğine dair şüphelerinin bulunduğunu açıklamıştır.<sup>2132</sup> Hadisenin devamında Seyhan Milletvekili Sinan Tekelioğlu yapılmakta olan TBMM binası ile Atatürk anıtının bulunduğu saha içindeki araziye dair gensoru açılması hakkında önerge sunmuş ancak görüşmesiz yapılan oylama sonucu önerge reddedilmiştir.<sup>2133</sup>

Bir yandan tasarruf meselesi konuşulurken, diğer yandan yolsuzluk iddiaları gündemi meşgul etmiştir. Kamuoyunun ilgisi farklı noktalara yoğunlaşmışken TBMM'nin yeni binası için alınan yetkinin inşaatın devam ettirilebilmesi noktasında yetersiz kalacağı ortaya çıkmıştır. İşte mevzubahis sebepten ötürü birtakım gerekçelere<sup>2134</sup> dayanarak binaların tamamlanabilmesi maksadıyla yetkinin 35 milyon liraya çıkarılması için bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>2135</sup>

Tasarının Meclis görüşmelerinde söz alan Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu, zamanında 100 milyon liraya mal olması öngörülen inşaatın maliyetinin, Hariciye, Cumhurbaşkanlığı Köşkü, Başbakanlık, İdareci Üyeler ve Meclis Reisi ikametgâhı gibi kısımlardan vazgeçilerek 55 milyona indirildiğini ifade etmiştir.<sup>2136</sup> Sonrasında tartışmalar devam etmiş, mevzu TBMM

<sup>2131</sup> *Milliyet*, 25 Haziran 1950; *Ulus*, 24 Haziran 1950.

<sup>2132</sup> *DP Meclis Grubu Müzakere Zaptı*, 27 Haziran 1950, MF:1246, Toplantı:5, s. 67-68.

<sup>2133</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 30.06.1950, Dönem: 9, C. 1, Birleşim: 15, s. 313.

<sup>2134</sup> Bunlar tasarının gerekçesinde:

"1. Evvelce möble işleri meyanında mütalâa edilmiş olan içtima salonlarındaki oturma yerlerinin de tesisat işleriyle sıkı alâkası dolayısıyla işleriyle birlikte yapılması zarureti,

2. Elektrik, gaz, su, telefon ve kanalizasyon tesisatının şehir şebekesine bağlanmasının keza inşaat işleriyle birlikte yapılması,

3. 17. II. 1947 tarih ve 5011 sayılı kanuna esas olan tahminlerde ikinci Dünya Harbi sonunda fiyatlarda görülen alçalma temayülü de göz önünde tutulduğu halde, bilâhara alınmış olan 7 Eylül Kararları neticesi gerek iç ve bilhassa dış piyasadaki malzeme ve işçilik bedellerinde, gerekse Gümrük resimlerinde büyük tezayüdün vukubulması," olarak ifade edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.12.1951, Dönem: 9, C. 11, Birleşim: 15'e ekli 284 numaralı Türkiye Büyük Millet Meclisi binası ve eklenti binaları ile tesislerinin yapımı yetkisinin Bayındırlık Bakanlığına devri hakkındaki 5011 sayılı Kanuna ek kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe komisyonları raporları (1/217), s. 1.

<sup>2135</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.12.1951, Dönem: 9, C. 11, Birleşim: 15'e ekli 284 numaralı Türkiye Büyük Millet Meclisi binası ve eklenti binaları ile tesislerinin yapımı yetkisinin Bayındırlık Bakanlığına devri hakkındaki 5011 sayılı Kanuna ek kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe komisyonları raporları (1/217), s. 1.

<sup>2136</sup> CHP iktidarı tarafından 100 milyon liraya mal olması planlanan TBMM inşaatının 55 milyon lira sarf edilerek yapılabilmesine ilişkin düzenleme yapıldığı *Zafer* gazetesinde haberleştirilmiştir. *Zafer*, 11 Aralık 1951.

inşaatı, “Anıt-Kabir” ve Tıp Fakültesi inşaatlarına ilişkin sözleşmelere gelmiştir. Bakan, bu projelerde yapılan sözleşmelerin tek taraflı olarak proje sahibi mimarlara haklar verdiğini, hatta bu konuyu incelediğini ancak o anda yapılacak bir şey olmadığını, netice olarak inşaatın 1954 yılına kadar bitirilmesinin öngörüldüğünü açıklamıştır. Müteakiben oylamaya geçilmiş, maddeler kabul edilerek tasarının birinci görüşmeleri tamamlanmıştır.<sup>2137</sup> Bütünü üzerinde yapılan oylama sonucunda da tasarı kabul edilmiştir.<sup>2138</sup> Yasalaşan 5855 sayılı Kanun sayesinde, önceden 5011 sayılı Kanun’la alınan yetki, 35 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>2139</sup> Mevzubahis yetki daha sonra 7074 sayılı Kanun’la<sup>2140</sup> 47 milyon liraya, bilahare çıkarılan 7416 sayılı Kanun yoluyla da 58 milyon liraya yükseltilmiştir.<sup>2141</sup>

İlk etapta Meclis Başkanlık Divanınca yaptırılmakta olan yeni TBMM binası için 1937’den Bayındırlık Bakanlığına devredildiği 1947 yılı başlangıcına kadar toplam 17.662.613 lira sarf edilmiştir. Sonrasında Bayındırlık Bakanlığınca 1947’den 1950 yılı sonuna kadar ise 18.189.517 lira harcanmıştır. DP Hükümetinin bütçesini tanzim edeceği ilk yıl olan 1951 itibariyle kalan toplam yetki meblağı 6.215.430 liradır ki daha önce taahhüte bağlanmış ve 1951-1952 yılında devam etmesi planlanan işlerle yetkinin çok büyük bölümü kullanılmıştır.<sup>2142</sup>

1950 yılı itibariyle inşası devam eden kuvvet santral binası dışında diğer bütün binaların kaba kısımları inşa edilmiş, çatıları kapanmış, tesisatının önemli kısmı yapılmış ve doğrama aksamı hazırlanmıştır. Geriye döşeme, duvar ve tavan kaplaması, sıva ve ince işleri kalmıştır. Tasarruf tedbirleri çerçevesinde inşaatın durdurulması veya binanın başka bir amaçla kullanılması hususları incelenmiş ancak inşaatın çok ilerlemiş ve birçok inşaat ile tesisat işinin sözleşmeye bağlanmış olması göz önünde bulundurularak inşaatın durdurulması veya başka bir maksada tahsisinin de mümkün olmadığı neticesine varılmıştır. Yalnız inşaatın bazı kısımların bir müddet ertelenmesi ve binanın bir bölümünün Başbakanlık ve Dışişleri Bakanlığına tahsis edilmesi suretiyle tasarruf yapılmasının mümkün olabileceği kanaatine

<sup>2137</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.12.1951, Dönem: 9, C. 11, Birleşim: 15, s. 97-101; Meclis görüşmeleri esnasında Sinan Tekelioğlu tarafından TBMM binasına dair yapılan istimlaklere ilişkin soru yeniden gündeme getirilmiştir. Dönemin Bayındırlık Bakanı Fahri Belen tarafından başlatılan soruşturmanın ilerlemesine rağmen mevcut Bakan Zeytinoğlu tarafından herhangi bir açıklama yapılmadığı dile getirilmiştir. Sonrasında konuşan Zeytinoğlu arsalar konusuna tahkikatın henüz devam ettiğini, bitince bildireceğini söylemiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 10.12.1951, Dönem: 9, C. 11, Birleşim: 15, s. 95-100

<sup>2138</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.12.1951, Dönem: 9, C. 11, Birleşim: 22, s. 395-398.

<sup>2139</sup> 26 Aralık 1951 tarih ve 5855 sayılı Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası ve Eklenti Binaları ile Tesislerinin Yapımı Yetkisinin Bayındırlık Bakanlığına Devri Hakkındaki Kanuna ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 70.

<sup>2140</sup> 05 Şubat 1958 Tarih ve 7074 Sayılı Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası ve Eklenti Binaları ile Tesislerinin Yapımı Yetkisinin Nafia Vekâletine Devri Hakkındaki Kanuna Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 73.

<sup>2141</sup> 29 Ocak 1960 Tarih ve 7416 Sayılı Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası ve Eklenti Binaları ile Tesislerinin Yapımı Yetkisinin Nafia Vekâletine Devri Hakkındaki Kanuna Ek Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 10424, 05 Şubat 1960, s. 566.

<sup>2142</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 259.

ulaşılmıştır. Raporda, o güne kadar yapılan yaklaşık 36 milyon liralık harcamaya ilave olarak yapılacak 26 milyon liralık harcama ile inşaatın bitirilebileceği tahmin edilmiştir. 1951 yılı için tamamen mevcut taahhütlerin devamı için zaruri olan ödenek bütçeye konulmuştur.<sup>2143</sup>

1951 yılında bütün binaların kaba kısımları inşa edilmiş, çatılar kapanmış, sıva altında kalacak tesisat işleri tamamlanmış, toplantı salonları hariç olmak üzere esas binanın bir kısım sıvaları yapılmış, doğrama aksamı tamamen döşeme ve duvar kaplamaları kısmen hazırlanmıştır. Ayrıca rapordaki tahmine göre gelecek yıllar ödeneği 5 milyon liradan aşağı düşürülmediği takdirde bono yetkisinden de faydalanılmak suretiyle binanın 1954 toplantı yılına yetiştirilmesi mümkündür.<sup>2144</sup> Esas binanın bütün tesisleriyle birlikte bitirilmek üzere olduğu 1952 yılında içtima salonları ile Cumhurreisliği ve merasim dairelerinin tamamlanmasına ait bütün işler taahhüde bağlanmıştır. Raporda inşaatın bitirilmesini müteakip binanın kullanılabilmesi için mefruşat işinin o an itibariyle ele alınması noktasındaki gereklilik işaret edilmiştir.<sup>2145</sup> 1953 yılı itibariyle inşaatla büyük ilerleme kaydedilmemiş, gerekçe olarak dışardan ithali zaruri olan malzemenin Türkiye'ye getirilmesi gösterilirken, binanın 1954 yılına yetişmesinin mümkün görünmediği belirtilmiştir.<sup>2146</sup> müteakiben Meclis binasının 1956 yılında bitirileceği kaydedilmişken, binanın mobilya, süsleme, sanat işleri doğrudan Büyük Millet Meclisi tarafından kurulan bir komisyonca ele alınmaya başladığı raporda ifade edilmiştir.<sup>2147</sup>

Döviz tedarikinde yaşanan sıkıntılardan dolayı dışarıdan ithal edilmesi gereken malzemelerin getirilememesi nedeniyle inşaat 1955 yılında çok yavaş ilerlemiştir. Raporda 50.000.000 liraya yakın bir yatırım yapılan bu binanın bir an evvel hizmete açılabilmesi için 2.000.000 liralık döviz ihtiyacının acilen karşılanması gerektiği vurgulanmıştır.<sup>2148</sup> Hakikaten 24 Ağustos 1955 tarihli Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu imzalı bir yazı ile durum Başvekalete bildirilmiş, inşasına devam edilen TBMM'nin yeni binasının bitirilerek kullanılır hale getirilmesi için toplam 1.022.425 liralık dövizin tahsis ve transfer edilmesi, Maliye Vekaletinin iznine bağlanmış olan 309.462 liralık dövizin derhal transferine müsaade edilmesi 14 Nisan 1955 tarihli yazıya atfen bildirilmiştir. Ayrıca yazının devamında döviz sıkıntısı

<sup>2143</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 259.

<sup>2144</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 265.

<sup>2145</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 275-276.

<sup>2146</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 296-297.

<sup>2147</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 266.

<sup>2148</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 281.

nedeniyle inşaatın duraklama noktasına geldiği, ithal edilemeyen malzemeler nedeniyle 1,5 milyon lira değerinde olan duvar ve tavan kaplamasının heder olma tehlikesi altında olduğu ve durumun aciliyetine binaen belgenin ekinde yer alan malzeme için döviz transfer edilmesi hususunda gerekli talimatın verilmesi talep edilmiştir.<sup>2149</sup> Belgenin ekine bakıldığında hepsi Almanya'dan ithal edilmek üzere 22 Aralık 1954 ve 21 Ocak 1955 tarihlerinde müsaadeleri alınmış malzemelerin yer aldığı görülmektedir.<sup>2150</sup>

Bina inşaatı konusunda bahsedilen aksaklıklar yaşanırken 1955'te çıkarılan bir Kanun'la<sup>2151</sup> binanın mobilya ve diğer tezyini sanat işlerinin doğrudan doğruya TBMM Başkanlık Divanınca yapılması hususu düzenlenmiştir.<sup>2152</sup> Söz konusu değişiklik bütçe komisyon raporunda eleştirilerek, inşaatın gecikebileceği vurgulanmıştır. Bu nedenle bina işlerinin tek elden yürütülmesinin ve zikredilen düzenlenmenin kaldırılmasının uygun olacağı bildirilmiştir.<sup>2153</sup> Raporda açıklanan isteklere kulak verilerek kabul edilen 7007 sayılı Kanun'la bu iş tekrar Nafia Vekaletine devredilmiştir.<sup>2154</sup> Bu gelişme ile birlikte Bayındırlık Bakanlığından bir heyet TBMM mobilyaları için Almanya, Fransa, Danimarka ve Avusturya parlamentolarını incelemekle görevlendirilmiştir.<sup>2155</sup>

Döviz sıkıntısı devam ettiğinden inşaatla kayda değer bir gelişme yaşanmamıştır.<sup>2156</sup> Nihayet döviz tahsis edilmesiyle birlikte inşaat işleri 1958 yılında hızlanmış, buna karşın mevcut yetki ile inşaatın tamamlanmasının mümkün görünmediği ifade edilmiştir.<sup>2157</sup> O dönemde ciddi seviyede döviz sıkıntısı çekildiğini belirten Orhan Alsaç, Bağdat Paktı toplantısının Türkiye'de yapılması nedeniyle TBMM inşaatı kapsamında bir binanın acil bir

<sup>2149</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 6, s. 1.

<sup>2150</sup> BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 6, s. 2.

<sup>2151</sup> 20 Mayıs 1955 tarih ve 6589 sayılı Türkiye Büyük Millet Meclisi Binasıyla Müstemilâtının Tefriş ve Tezyin İşleri İçin Gelecek Senelere Sâri Taahhüde Girişilmesi Hakkında Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 9013, 27 Mayıs 1955, s. 11938.

<sup>2152</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 281.

<sup>2153</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 324.

<sup>2154</sup> 17 Haziran 1957 Tarih ve 7007 Sayılı Türkiye Büyük Millet Meclisi Yeni Binasıyla Müstemilâtının Tefriş ve Tezyin İşlerinin Yapılması Vazife ve Salâhiyetlerinin Nafia Vekaletine Devri Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 999.

<sup>2155</sup> Alsaç, *Bir Türk Mimarı*, 75.

<sup>2156</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 328; bütçe raporunda ihtiyaç duyulan dövizin tahsis edilmesi hususu tekrar edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 324.

<sup>2157</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri, s. 310; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 269; 13 Haziran 1957 tarihli bir belgeden inşaat için gereken dövizin bir kısmının karşılandığı, ancak geri kalan işler için de döviz talep edildiği anlaşılmaktadır. BCA Fon: 30-10-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 2, s. 1-4.

şekilde bitirildiğini dile getirmiştir.<sup>2158</sup> Dolayısıyla inşaatın hızlanmasında bu faktörün etkili olduğu ifade edilmelidir.

Öte yandan 1960 yılı bütçe raporunda TBMM binasının tamamlanması için ilave ödeneğe ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Ayrıca binanın 1960 yılı Kasım ayında kullanıma hazır hale gelmesinin planlandığı kaydedilmiştir.<sup>2159</sup> Tüm gelişmelere rağmen TBMM'nin yeni binasının DP İktidarı döneminde tamamlanması mümkün olmamış, bu konu da eleştirilmiştir. Nitekim 1957 bütçe görüşmelerinde Hürriyet Partisi Meclis Grubu adına konuşan Emrullah Nutku 52 milyon lira harcandığı halde Büyük Millet Meclisi binasının bitirilememesini tenkit etmiştir.<sup>2160</sup> Keza CHP Milletvekili Vedat Mengi TBMM inşaatı için verilen ödeneklere atıfta bulunarak, istenen paraların verilmesine rağmen inşaatın tamamlanamamasını gelişi güzel davranılmasına bağlamıştır.<sup>2161</sup> Her ne kadar 06 Ocak 1961'de bina hizmete girmiş olsa da<sup>2162</sup> binanın tüm tesisleriyle hizmete açılması ancak 1963 yılında mümkün olabilmıştır. Diğer yandan binanın maliyeti, tahminlerin çok ötesinde, 92 milyon lirası inşaat masrafı olmak üzere döşemesi ile birlikte 106 milyon liraya bulmuştur.<sup>2163</sup> Bütün bunlara rağmen TBMM'nin yeni binası Cumhuriyet'e yakışan bir mimariye sahip görülmüş, iftihar edilecek bir eser olarak nitelendirilmiştir.<sup>2164</sup>

#### 4.1.1.3. Verem Savaşı Kapsamındaki Yapı İşleri

Özellikle İkinci Dünya Savaşı'nın da etkisiyle verem hastalığı endişe verici bir görünüm hal almaya başlamıştır. Veremli hasta sayısı günden güne artış göstermiştir. Hastalığın bulaşıcılığı da dikkate alındığında tüm ülkede hızlı bir şekilde verem taramalarının yapılması ve hastaların tecrit ve tedavilerinin yapılması elzem görülmüştür.<sup>2165</sup> İşte bu amaçla 1949 çıkarılan bir Kanun'la Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığına gerekli gördüğü yerde verem savaş teşkilatı kurma görevi verilmiştir. Bununla birlikte Bayındırlık Bakanı'na belirtilen maksatla yapılacak verem sanatoryumları, hastaneler, prevantoryumlar ve dispanserler veya bu bölgelerde mevcut hastanelere ek olarak verem pavyonlarının yapı ve tesis işleri için yıllık

<sup>2158</sup> Alsaç, *Bir Türk Mimarı*, 87.

<sup>2159</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 268.

<sup>2160</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 905.

<sup>2161</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 685-686.

<sup>2162</sup> Ziya Payzın, "Yeni Meclis Binası", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 71 (Şubat 1961), 6.

<sup>2163</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü*, 9.

<sup>2164</sup> Dündar Soyer, *Cumhuriyet'le Adım Adım Olaylar, Anılar...*, İstanbul: Büke Yayınları, 2000, 158-159.

<sup>2165</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 11.04.1949, Dönem: 8, C. 18, Birleşim: 68'e ekli 166 numaralı Verem Savaşı baklanta Kanun tasarısı ve Sağlık ve Sosyal Yardım ve Bütçe Komisyonları raporları (1/520), s. 1.



ödeme miktarı 2 milyon lirayı geçmemek üzere 20 milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme yetkisi verilmiştir.<sup>2166</sup>

DP iktidara geldiğinde bu işlere önem vermiş, bizzat Bayındırlık Bakanı hastane inşaatları temel atma törenlerine iştirak etmiştir.<sup>2167</sup> İnşaları devam eden Ankara Keçiören Verem Hastanesi ile Erzincan'daki verem pavyonu inşaatları<sup>2168</sup> 1952 yılında tamamlanmış, bunların yanı sıra 8 adet verem hastanesinin tadil, ikmal ve ilâve işleri yapılmıştır. Aynı yıl içinde 11 adet verem pavyonu inşaatı ile askeriye'den alınan iki kışlanın tadil edilerek verem pavyonu haline dönüştürme işlerine yeniden başlanmıştır.<sup>2169</sup> Mevcut inşaatlara devam edilirken 1953 yılında 11 adet Verem hastanesinin yeniden inşasına başlanmıştır.<sup>2170</sup> Ele alınan bu hastanelerden 20'si 1954 yılında bitirilmiştir.<sup>2171</sup>

Giresun Kemik Veremi Hastanesi, Keçiören Atatürk Göğüs Hastanesi İstanbul Yüksek Tahsil Gençliği Sanatoryumu, Konya Göğüs Hastalıkları Hastanesi, İzmir Göğüs Hastalıkları Hastanesi ve Buldan Sanatoryumu Hastanesi Kanun kapsamında 1956 yılı itibariyle inşaatları devam eden tesislerdir.<sup>2172</sup> Bu inşaatlara 1957 yılında da devam edilmiş, ilave olarak Trabzon Verem Hastanesi ile Samsun Verem Hastanesi inşaatları ele alınmıştır.<sup>2173</sup> 1957 yılında 7020 sayılı Kanun'un yasalaşmasıyla 5368 sayılı Verem Savaş Kanunu gereğince vücuda getirilecek yapı ve tesis işleri de bu Kanun çerçevesine alındığından verem savaş yapı işleri için 1958 yılından itibaren bu kapsamda ödenek tahsis edilmemiştir.<sup>2174</sup>

#### 4.1.1.4. İstanbul ve İzmir Cezaevi

İstanbul ve İzmir'de o dönemde cezaevi olarak kullanılan yapıların çağın ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzak oldukları tespit edilmiştir. Bahsedilen ihtiyacı karşılamak üzere İstanbul'da 200 kişilik hastanesiyle birlikte 1200, İzmir'de 100 kişilik hastanesiyle beraber

<sup>2166</sup> 11 Nisan 1949 Tarih ve 5368 Sayılı Verem Savaşı Hakkında Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 7183, 15 Nisan 1949, s. 15966.

<sup>2167</sup> *Zafer*, 15 Temmuz 1951.

<sup>2168</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 264-265.

<sup>2169</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 273-275.

<sup>2170</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 294-296.

<sup>2171</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 266.

<sup>2172</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 261.

<sup>2173</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 249.

<sup>2174</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 222-223; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 196.

1000 kişilik cezaevi inşa edilmesine karar verilmiştir. Bu kapsamda 1953 yılı bütçesine her iki cezaevi için gereken arsanın temin edilmesi ve inşaatı başlanabilmesi için 1 milyon liralık ödenek konulmuştur.<sup>2175</sup> İnşaatın masraflarını karşılamak üzere 1953'te çıkarılan 6147 sayılı Kanun ile senelik ödeme miktarı iki milyon lirayı geçmemek koşuluyla Bayındırlık Vekili'ne dokuz milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir. Ayrıca Maliye Vekili'ne faizleriyle birlikte bu miktarları geçmemek üzere bono çıkarmaya yetkisi verilmiştir.<sup>2176</sup>

Hükümlü ve tutukluların suç kategorilerine göre tecritlerine imkân verecek tipte binaların İstanbul için 5 milyon, İzmir için 4 milyon liraya mal edilebileceği ve her iki bina inşaatının 4 yılda tamamlanabileceği hesaplanmıştır.<sup>2177</sup> 1954 yılı bütçesinde bu iki cezaevi yapımı için 250.000 lira ödenek konulmuş<sup>2178</sup> işi taahhüde bağlamak üzere gerekli proje ve keşiflerin hazırlıklarına devam edilmiştir.<sup>2179</sup>

İzmir Cezaevi projeye göre; idare, görüşme, mahkûm/mevkuf ve müşterek kısımlara ait bloklar olmak üzere dört kısımdır. Mahkûm ve mevkuf kısımları 12 şer koğuş ve altlarında oturma yemek mahalleri ile bu koğuşların açıldığı 8'er avlu ve 80'er tek kişilik hücre ihtiva etmektedir. Mahkûm ve mevkuf bloklar arasında, konferans salonu, spor salonu, kütüphane, ibadet yeri, umumi banyo, dershaneler, atölyeler ve atölyede çalışacaklara mahsus yemek ve istirahat salonu bulunmaktadır. 1/50 ölçekli tatbikat projeleri tamamlanmıştır. Bu esas dahilinde hazırlanan İzmir cezaevi birinci kısım inşaatı 20 Kasım 1954 tarihinde 2.713.200 lira bedelle müteahhidine ihale edilmiştir.<sup>2180</sup> 1955 yılında çalışmalar devam etmiş 1956 yılı sonlarında işin tamamlanması planlanmıştır.<sup>2181</sup>

İstanbul cezaevi için uygun arsa bulunması bir hayli gecikmiştir.<sup>2182</sup> Kaba inşaatı oluşturan 1. kısım inşaatı 3.944.896 lira bedelle 15 Ağustos 1955 tarihinde ihale edilmiş ve

<sup>2175</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 14.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 108'e ekli 269 numaralı İstanbul ve İzmir'de birer ceza evi yaptırılması için gelecek yıllara geçici taahhütlere girişilmesi hakkında kanun lâiyhası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/581) s. 1-2.

<sup>2176</sup> 14 Temmuz 1953 Tarih ve 6147 Sayılı İstanbul ve İzmir'de Birer Ceza Evi Yaptırılması İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 906.

<sup>2177</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 14.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 108'e ekli 269 numaralı İstanbul ve İzmir'de birer ceza evi yaptırılması için gelecek yıllara geçici taahhütlere girişilmesi hakkında kanun lâiyhası ve Bayındırlık, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/581) s. 2.

<sup>2178</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 475-476.

<sup>2179</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 294-296.

<sup>2180</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 263.

<sup>2181</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 278.

<sup>2182</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 264.

inşaatına başlanmıştır.<sup>2183</sup> Müteahhidi Ersanlar Kollektif Şirketi olan iş lüzumlu olan demir temin edilemediği için inşaat gecikmiştir. Bitirme tarihi 16 Ekim 1958 olarak planlanmıştır.<sup>2184</sup> Her iki bina inşaatına 1956 yılında da devam edilmiştir. 1957 malî yılı içinde binaların üçte birinin tamamlanacağı değerlendirilmiştir.<sup>2185</sup>

İstanbul cezaevi kereste ihtiyacını bildirir 27 Mart 1957 tarihli belgeden inşaatın o tarihte devam ettiği anlaşılmaktadır.<sup>2186</sup> Öte taraftan yeniden yapılan hesaplamalara göre; İzmir ceza evinin 8,5 milyon lira, İstanbul ceza evinin ise 11,5 milyon liraya bitirileceği tahmin edilmiştir. Bu nedenle raporlarda 9 milyon lira olan mevcut yetkinin artırılması gerektiğine işaret edilmiştir.<sup>2187</sup> 1959 yılında yapılacak iş için daha büyük meblağ gerekmesine rağmen, bütçeye ancak kalan yetki miktarı kadar ödenek konulabilmiştir.<sup>2188</sup> 1960 yılına gelindiğinde bu işlere dair yetkiyi genişleten herhangi bir düzenleme yapılmamış, devam eden inşaatların maliyetlerinin 7020 sayılı Kanun'un cezaevi maddesinden karşılanması planlanmıştır.<sup>2189</sup>

#### 4.1.1.5. İstanbul Opera Binası

İstanbul Belediyesi tarafından 1939 yılında bir opera binası inşası kararlaştırılmış ancak malî imkânsızlıklar nedeniyle bu teşebbüs gecikmiştir. Sonradan modern bir opera binasının planları hazırlanmış ve 1949'da Taksim'de Belediye'ye ait bir arsada binanın inşasına başlanmıştır. Başlangıçta maliyetin 5-6 milyon lira olması hesaplanmış fakat 4-5 milyon lira harcanmış olmasına rağmen sonradan fiyatlarda meydana gelen artış nedeniyle bina bitirilememiş, gerekli tahsisat yapılamadığından inşaat yarım kalmıştır. Gelişmeler üzerine İstanbul Şehir Meclisi tarafından müessesenin Hazine ile Belediye arasında hisseli olarak tapuya kaydı ve Milli Eğitim Vekaletince işletilmesi teklif edilmiştir.<sup>2190</sup>

<sup>2183</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 279.

<sup>2184</sup> Belgede 1957 yılından 1958 yılına sirayet eden işler başlığı kullanılmıştır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 29, Gömlek: 174, Sıra: 3, s. 60.

<sup>2185</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 325.

<sup>2186</sup> *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra: 14, s. 1.

<sup>2187</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 279; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 325.

<sup>2188</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 232.

<sup>2189</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 253.

<sup>2190</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 15.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 109'a ekli 268 numaralı İstanbul opera binası inşaatının Hazinece ikmalî ve sureti idaresi hakkında kanun layihası ve içişleri ve Bütçe komisyonları raporları (1/622), s. 1-2; bu kaynakta İstanbul Belediyesi tarafından inşaata 29 Mayıs 1946'da başlandığı

Açıklanan çerçevede sunulan önerinin kabul edilmesiyle çıkarılan 6165 sayılı Kanun ile söz konusu opera binası inşaatının ikmali, idare ve işletilmesi, sarf edeceği para nispetinde mülkiyetine hissedar olmak şartıyla Hazine'ye bırakılmıştır. Aynı zamanda mevzubahis inşaatın tamamlanması için Bayındırlık Vekili'ne 10 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girme yetkisi verilmiştir.<sup>2191</sup> Diğer yandan İstanbul Opera Binası yapımı için 1953 yılı bütçesine konulan 1 milyon liralık ödeneğin<sup>2192</sup> kullanılabilmesinin de önü açılmıştır.<sup>2193</sup> İnşaatın bayındırlık Bakanlığınca üstlenilmesinin ardından ilk etapta, tesisin sanat tekniği bakımından yeniden gözden geçirilmesine karar verilmiş ve bu maksatla bir büro kurulmuştur.<sup>2194</sup> Bununla birlikte inşaatın Bayındırlık Bakanlığınca yürütülmesine karşı çıkanlar da olmuştur. Nitekim, Orhan Alsaç, Emlak Kredi Bankası tarafından binanın kendilerince inşasına dair bir rapor tanzim edildiğini, hatta Menderes'in buna çok kızarak binayı Tekel'e verip tütün deposu yapacağını söylediğini aktarmıştır. Neyse ki devamında konusunda uzman yabancı bir profesörün raporu ile durumun Bayındırlık Bakanlığınca devamının sağlandığını aktarmıştır.<sup>2195</sup>

Bahsedilen gelişmelerin yaşandığı süreçte 1953 yılı içinde binanın 1,5 milyon liralık kısmı ihale edilmiştir.<sup>2196</sup> 1954'te binanın mimari kontrol işleri taahhüde bağlanmıştır.<sup>2197</sup> Sahne kısmında projede birtakım değişikliklere gidilmiş ancak ihale sürecinde tekliflerin çok farklı gelmesi nedeniyle ilave bazı çalışmaların yapılması gerekmiştir.<sup>2198</sup> 1955 yılında karkas kısmı kaba inşaatı ihale edilerek, her iki inşaata devam edilmiştir. Diğer yandan binanın özelliği gereği inşaatın yakından takip edilebilmesi amacıyla Proje Tanzim Bürosu faaliyete

---

belirtilmiştir. İsmet Aka, "İstanbul Opera Binası (Kültür ve Sanat Merkezi)", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 113 (Ağustos 1964), 5.

<sup>2191</sup> 15 Temmuz 1953 tarih ve 6165 sayılı İstanbul Opera binası inşaatının Hazinece ikmali ve sureti idaresi hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 956.

<sup>2192</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 507; *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 273-275.

<sup>2193</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 15.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 109'a ekli 268 numaralı İstanbul opera binası inşaatının Hazinece ikmali ve sureti idaresi hakkında kanun layihası ve içişleri ve Bütçe komisyonları raporları (1/622), s. 3.

<sup>2194</sup> Aka, "İstanbul Opera Binası (Kültür ve Sanat Merkezi)", 5; bu kapsamda birçok Avrupa ülkesinde çok sayıda tiyatro ayrıntılı olarak incelenmiştir. Alsaç, *Bir Türk Mimarı*, 75.

<sup>2195</sup> Alsaç, *Bir Türk Mimarı*, 77-78.

<sup>2196</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 294-296; sahne bloklarından bir kısmının kaba inşaatı 14 Eylül 1953 tarihinde 1 215 000 lira bedelle ihale edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 279.

<sup>2197</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 265.

<sup>2198</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 279-280.

geçirilmiştir.<sup>2199</sup> 13 Haziran 1957 tarihli bir belgeden inşaat için gereksinim duyulan dövizin talep edildiği, bunun da inşaatla gecikmelere neden olduğu anlaşılmaktadır.<sup>2200</sup> İnşa süreci devam ederken, opera binasının bitirilebilmesi için alınan yetkinin genişletilmesine ihtiyaç olduğu görülmüştür.<sup>2201</sup> Bu amaçla kabul edilen 7027 sayılı Kanun’la daha önce 10 milyon lira olan yetki 25 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>2202</sup> 1958’de binanın kostüm ve dekor deposu inşaatı 6.535.890 liraya ihale edilmiştir. Ayrıca Sahne bloku ve seyirciler kısmı inşaatı ihaleye çıkarılmıştır.<sup>2203</sup> Öte taraftan 1959’da Nafia Vekili’ne özetle 2490 ve 1050 sayılı Kanunların ilgili maddelerine tabi olmaksızın mevzubahis inşaat işlerini pazarlıkla yaptırma yetkisi verilmiştir.<sup>2204</sup>

Binanın kaba kısmı 1959 yılında tamamlanmıştır. 1960 yılı bütçe kanun layihasına dair raporda ödenek yetkisinin artırılması gerektiği ifade edilmiş, bu konuya ilişkin kanun tasarısının TBMM’ye sunulduğu kaydedilmiştir.<sup>2205</sup> İlave ödenek ihtiyacı CHP Milletvekili Vedat Mengi tarafından eleştirilmiş, mütemadiyen tahsisat talep edilmesine karşılık tesis bir türlü bitirilemediğini söylemiştir.<sup>2206</sup> Sonuçta Opera binasının DP döneminde tamamlanması mümkün olmamıştır. Bir kültür sitesi fonksiyonlarını karşılayacak şekilde genişleyerek sonradan adı İstanbul Kültür Sarayı olarak değişen yapı 92 milyon liraya mal olmuş ve 1969 yılında hizmete açılabilmiştir.<sup>2207</sup>

#### 4.1.1.6. Doğu Bölgesi Memur Evleri

Devlet kurumlarının bina ihtiyacını karşılamak ve konut sıkıntısını kısmen hafifletmek amacıyla, Ankara’da, bakanlık binaları ve memur apartmanları inşası için 24 Mayıs 1928 tarihli ve 1352 numaralı Kanun’la Hükümete dokuz milyon lira harcama yetkisi verilmiştir. Bu Kanun’la alınan salâhiyet ve tahsisata istinaden Ankara’da bazı vekâlet binaları yapılmış

<sup>2199</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 326; 2’nci kısım hafriyat ve kaba inşaatı da 14 Kasım 1955 tarihinde 2.193.757 lira mukabilinde ihale edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.06.1957, Devre: 10, C. 20, İnikat: 83’e ekli 256 İstanbul Opera binası inşaatının Hazinece İkmali ve Sureti idaresi hakkındaki 6165 sayılı Kanunun 2 nci maddesinin tadiline dair kanun lâyihası ve Dahiliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/613), s. 2.

<sup>2200</sup> *BCA* Fon: 30-10-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 2, s. 1.

<sup>2201</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 326.

<sup>2202</sup> 19 Haziran 1957 Tarih ve 7027 Sayılı 6165 Sayılı İstanbul Opera Binası İnşaatının Hazinece İkmali ve Sureti İdaresi Hakkındaki Kanunun 2 nci Maddesinin Tadiline Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 1104.

<sup>2203</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 232.

<sup>2204</sup> 27 Mayıs 1959 Tarih ve 7306 Sayılı 6105 Sayılı İstanbul Opera Binası İnşaatının Hazinece İkmali ve Sureti İdaresi Hakkındaki Kanuna Bir Madde İlâvesine Dair Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 10222, 04 Haziran 1959, s. 21821.

<sup>2205</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 269.

<sup>2206</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 48, s. 686.

<sup>2207</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü*, 9.

ve inşa edilecek memur apartmanları için istimlâk faaliyetlerine başlanmıştır. Sonrasında özellikle İkinci Dünya Savaşı nedeniyle yaşanan piyasa sıkıntıları nedeniyle bahsedilen inşaatlar ertelenmiştir.<sup>2208</sup>

Gelinen aşamada Ankara gibi büyük şehirlerde mevcut mesken sayısının azlığı nedeniyle yaşanan kira pahalılığı göze çarpmaya başlamıştır. Öte yandan bilhassa doğu vilayetlerinde ise medeni şartları haiz yeter sayıda mesken bulunmayışı bir problem olarak süregelmiştir. İşte bahsedilen mahzurların ortadan kaldırılmasına yönelik hazırlanan kanun tasarısı ile doğu şehirlerinde 3500 ve Ankara’da 500 olmak üzere toplam 4000 kadar memur ve subay lojmanlarının devlet tarafından inşa edilerek dile getirilen eksikliklerin ortadan kaldırılması hedeflenmiştir.<sup>2209</sup> Açıklanan maksatla 1944 çıkarılan ile Nafia Vekili’ne 25 milyon lirayı geçmemek ve malî programı taahhüde girişmeden evvel Maliye ve Nafia Vekilliklerince müştereken tâyin ve tespit edilmek üzere gelecek yıllara geçici taahhüde girişme yetkisi verilmiştir. Anılan düzenleme ile yapılacak evlerin yeri, sayısı ve evsafının belirlenmesi İcra Vekilleri Heyeti kararına bağlanmıştır.<sup>2210</sup>

DP iktidara geldiğinde, sözü edilen yetkiye istinaden 1944 ve 1945 yıllarında genel bütçeye konmuş olup mahallî özel idarelere devredilen paralar ve ayrıca genel bütçeden verilen ödeneklerle Diyarbakır, Mardin, Urfa, Siirt, Bitlis, Van, Hakkâri, Erzurum, Bingöl, Tunceli ve Elâzığ il ve ilçelerinde 162 memur evi yapılmış ve tamamen memurlar tarafından işgal edilmiştir. Bu evlere 3.172.966 lira sarf edilmiştir. Bunlardan başka mülga 1’inci genel müfettişlik bölgesine dâhil il ve ilçelerde 286 memur evi ihale edilmiş ve o döneme kadar bunlardan 160 tanesi tamamlanmış, 34 tanesinin inşaat işlerine devam edilmiştir. 49 tanesinin de müteakip yıl ödenekleri ile tamamlanması planlanmıştır. Doğu bölgesinde 1950 yılı sonuna kadar yaptırılan evlere harcanılan para miktarı 10.014.579,37 liradır. Tamamlanması gereken binalar için ise 2.232.000 liralık ödeneğe ihtiyaç olduğu 1951 gider bütçe raporunda ifade edilmiştir.<sup>2211</sup>

<sup>2208</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.07.1944, Devre: 8, C. 12, İnikat: 86’ya ekli 228 numaralı Memur meskenleri inşaatı hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri mazbataları (1/324), s. 1.

<sup>2209</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.07.1944, Devre: 8, C. 12, İnikat: 86’ya ekli 228 numaralı Memur meskenleri inşaatı hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri mazbataları (1/324), s. 2-5.

<sup>2210</sup> 18 Temmuz 1944 Tarih ve 4626 Sayılı Memur Meskenleri İnşası Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 26, s. 718-719.

<sup>2211</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 260.

Diğer yandan Ankara Saraçoğlu Mahallesi memur evleri için 1950 yılı sonuna kadar ödenmiş olan para miktarı 11.685.000 lira olduğundan mecmu sarfiyat 21.699.579,37 liradan ibarettir. Bu durumda Kanun'la alınan yetki bakiyesi 3.300.420,63 liradır.<sup>2212</sup>

1951 yılı itibariyle 25 milyon liralık yetki tamamlanmış, henüz inşaatı tamamlanmayan 18 memur evi ile inşaatı bitmiş olan 152 evin bina dışındaki pis ve temiz su tesislerinin ele alınabilmesi için 1952 bütçesine ödenek konulmuştur.<sup>2213</sup> 1952 yılında ise 33 adet memur evinin yeniden inşalarına başlanmış, 11 memur evinin tamamlanmasına çalışılmıştır.<sup>2214</sup> 1953 yılında inşaata devam edilmiştir.<sup>2215</sup>

1954 yılında 11 adet memur evinin inşası ile üç adet memur evinin onarımı ele alınmıştır.<sup>2216</sup> 1955 yılında noksanlarının tamamlanmasına çalışılmıştır.<sup>2217</sup> Palu, Şırnak ve Pervari'de bulunan memur meskenlerinin inşasına 1956-1960 yıllarında devam edilmiştir.<sup>2218</sup>

#### 4.1.1.7. İstanbul Adalet Binası

Ayasofya Camii yanında bulunan İstanbul Adalet binası 1932 yılında yanmıştır. Bu olay sonrasında geçici çözümlerle işler yürütülmeye çalışılırken, yeni bir bina inşası için Maliye Bakanı'nın 500.000 liraya kadar borçlanmasına olanak tanıyan 2519 sayılı Kanun yasalaşmıştır. Söz konusu adalet sarayının nereye yapılacağı hususunda birçok zorluk belirmiştir. Sonuçta Sultanahmet meydanındaki eski cezaevi, dikimhane ve etrafındaki yer tespit edilmiş, bölgeye yakışacak mimaride bir proje için yarışma düzenlenmesine karar verilmiştir. Bir yandan yarışma devam ederken diğer yandan da -tam olarak belli olmaması dolayısıyla- yaklaşık maliyet üzerinden bir yetki kanunun çıkarılması amacıyla tasarı

<sup>2212</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 260.

<sup>2213</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 265.

<sup>2214</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 276.

<sup>2215</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 297.

<sup>2216</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 267.

<sup>2217</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 236.

<sup>2218</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 329; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 196; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 232; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 254.

hazırlanmıştır<sup>2219</sup>. İşte bahsedilen gayeye matuf 5032 sayılı Kanun’la, Bayındırlık Bakanı’na yıllık ödeme miktarı iki milyon lirayı geçmemek üzere yedi buçuk milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme yetkisi verilmiştir. Bunun yanı sıra Maliye Bakanı faizleriyle birlikte bu miktarları geçmemek üzere bono çıkarma hususunda yetkilendirilmiştir.<sup>2220</sup> Daha sonra çıkarılan 6148 Kanun’la da yetki, yıllık ödeme miktarı 5 milyon lirayı geçmemek koşuluyla 21 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>2221</sup>

Adalet binası için 1950 yılı sonuna kadar çeşitli vesilelerle yapılmış olan sarfiyat 2.255.961 lira iken, yetkiden geriye 5.244.039 lira kalmıştır.<sup>2222</sup> Adalet ve Bayındırlık Bakanlarının katılımıyla 13 Temmuz 1951’de icra edilen temel atma töreni<sup>2223</sup> sonrasında inşasına başlanmış olan adalet binasının 1951 yılında hafriyat ve temel işleri tamamlanmıştır.<sup>2224</sup> O süreçte gazetelerde adalet sarayının 1952 sonbaharından bitirilmesinin planlandığı bildirilmiştir.<sup>2225</sup> Ancak gerek çıkan bazı eski eserlerin tahrip edilmeden başka yerlere nakledilebilmeleri için alınması icap eden tedbirler ve gerekse temel hafriyatı dolayısıyla civar arazide oluşan kaymalar neticesi tehlikeye giren bazı binaların istimlâk ve tahliyeleri kapsamındaki uygulamalar inşaatı geciktirmiştir. 1952 yılı itibarıyla betonarme inşaat son kat seviyesine gelmiştir. Ayrıca 5032 sayılı Kanun’la verilmiş olan 7,5 milyon liralık yetki mevcut taahhütlerle kullanıldığından, binanın diğer kısımlarının inşası için gereken yetkinin alınması amacıyla kanun tasarısının hazırlandığı raporda kaydedilmiştir.<sup>2226</sup>

Binanın tamamlanması kapsamında, son kısım inşaatın eksiltme hazırlıkların 1953 yılı içinde devam edilmiştir.<sup>2227</sup> Binanın 4 blokunu ihtiva eden inşaat 1954 yılı içinde devam edilmiştir. 5. blok için bir ihale planlanmıştır. Ayrıca raporda inşaatın bitirilebilmesinin dışardan ithal edilecek malzemenin teminine bağlı olduğu belirtilmiştir.<sup>2228</sup> Bununla birlikte yapının birinci kısmı, Başvekil Menderes ve aralarında Nafia Vekili Zeytinoğlu’nun da

<sup>2219</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 21.02.1947, Dönem: 8, C. 4, Birleşim: 48’e ekli 98 numaralı İstanbul Adliye binası yapımı için gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişilmesi hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/144) s. 1-4.

<sup>2220</sup> 21 Şubat 1947 Tarih ve 5032 Sayılı İstanbul Adalet Binası İnşası İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 29, s. 602.

<sup>2221</sup> 14 Temmuz 1953 tarih ve 6148 sayılı İstanbul Adalet binası inşası için gelecek yıllara geçici taahhütlere girişilmesi hakkındaki Kanunda değişiklik yapılmasına dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 907.

<sup>2222</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 258.

<sup>2223</sup> *Ulus*, 12 Temmuz 1951.

<sup>2224</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42’ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 264-265.

<sup>2225</sup> *Milliyet*, 17 Mart 1951.

<sup>2226</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44’e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 273-275.

<sup>2227</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45’e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 294-296.

<sup>2228</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 263.



bulunduğu birçok bakanın katılımı ile 05 Eylül 1955'te hizmete açılmıştır.<sup>2229</sup> Mahkemeler bu kısımda faaliyete geçmiş, aynı yıl 5. blok inşaatına devam edilmiştir. Diğer yandan ithal edilecek malzemelere ilişkin sıkıntı devam etmiş,<sup>2230</sup> 1960 yılına kadar inşaat tamamlanamamıştır.<sup>2231</sup> Binanın üçüncü kısım inşaatı için 1962 yılı bütçesine ödenek konulmasının zaruri görüldüğü raporda belirtilmiştir.<sup>2232</sup> Diğer yandan yarışma projesine göre 2 ve 3. Bloklar inşa edilmemiştir. Etraftaki tarihi eserler nedeniyle projede yapılan revizyonlar neticesinde kat ilavesi uygun görülmüştür. Bahsedilen revizyon çalışmaları 1978'e kadar devam etmiştir.<sup>2233</sup>

#### 4.1.1.8. Ankara Tıp Fakültesi

Ankara'da Tıp Fakültesinin kurulması hakkındaki 4761 sayılı Kanun ile yapı ve kurma işleri için 2.800.000 liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme yetkisi Millî Eğitim Bakanlığına verilmiş, 1945 bütçesinde tahsis edilen ödenekle bina inşaatının bir kısmı yapılmıştır. Sonrasında Ankara Fen Fakültesi inşaatının da aynı çerçeve içine alınması zaruri görülmüş ve bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>2234</sup> Bu amaçla yasalaşan 4879 sayılı Kanun'la Bayındırlık Bakanı'na yıllık ödeme tutarı 3,5 milyon lirayı geçmemek üzere 15 milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme yetkisi verilmiştir. Aynı zamanda Maliye Bakanı'na da zikredilen tutarlarda bono çıkarma yetkisi verilmiştir.<sup>2235</sup>

DP iktidara geldikten sonra halihazırda devam eden inşaat projelerinin gözden geçirilmesi kapsamında bu proje de gündeme gelmiştir.<sup>2236</sup> Bu projeye dair Bayındırlık Bakanlığı tarafından mevcut sözleşmenin tasfiyesine teşebbüs edilmiş ancak işin %85'inin yapılmış olması ve proje mimarının yaptığı işlerle istediği tazminat toplamının sözleşme bedeline ulaşması sebebiyle sözleşmenin devamının Hazine menfaatine daha uygun olduğu

<sup>2229</sup> Zafer, 06 Eylül 1955.

<sup>2230</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 278.

<sup>2231</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 253.

<sup>2232</sup> Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 105.

<sup>2233</sup> Ayşen Kaya, *Betonarme Modern Mimari Miras Örneği: Sultanahmet Adalet Sarayı'nın Yapısal Müdahale Yönteminin Tartışılması*, Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2020, 105-110.

<sup>2234</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 06.05.1946, Dönem: 7, C. 22, Birleşim: 45'e ekli 101 numaralı Ankara Tıp ve Fen Fakülteleri yapımı için gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişilmesi hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/553), s. 1-3; Ankara Tıp Fakültesi için 1938 yılında bir proje müsabakası açılmış, projeyi kazanan Jan Valter isimli mimar ile Sağlık Bakanlığı arasında sözleşme imzalanmıştır. Bu projeye göre inşaat yapılmadığı halde sözleşmeye göre proje bedelinin ödenmek zorunda kalınması konusu TBMM'de gündeme gelmiş ve tartışılmıştır. TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1019-1020.

<sup>2235</sup> 06 Mayıs 1946 Tarih ve 4879 Sayılı Ankara Tıp ve Fen Fakülteleri Yapımı İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 28, s. 611.

<sup>2236</sup> Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu tarafından yapılan konuşmada belirtilmiştir. TBMM Tutanak Dergisi, 10.12.1951, Dönem: 9, C. 11, Birleşim: 15, s. 97-101.

görülerek tasfiyeden vazgeçilmiştir. Proje mimarının sözleşme ile taahhüt etmiş olduğu iş, tıp fakültesi hastane, poliklinik, çamaşırhane ve santral binaları ve bunlara ait tesisat işlerine ait projelerdir. 1951 yılı bütçesine bu iş için ödenek konulmamış, ancak sözleşme müddetinin sonu olan 1952 yılı için müteahhit mimara sözleşmesi gereğince ödenmesi gereken meblağ bütçeye konulmuştur.<sup>2237</sup> Bu konuya dair TBMM görüşmesinde Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu tarafından yapılan açıklamaya göre, 40 milyon lira civarında tahmin edilen inşaatla dair proje hususunda mimar ile yapılan sözleşmede inşaat yapılsa da yapılmıyorsa da proje tutarının ödenmesi ibaresi yer almaktadır. O döneme kadar ancak 5-6 yüz bin liralık bir inşaat yapılmış olmasına rağmen mimara sözleşme gereği ödenmesi gereken 1,6 milyon lira bütçeye konulmak zorunda kalınmıştır. Ancak mimara ödeme yapılmadan önce her türlü hukuki araştırmanın yapılmasına karar verilmiştir.<sup>2238</sup>

Bununla birlikte önceden ihale edilen fakülte binası kaba inşaatı mukavelesi feshedilmiştir. 25 Temmuz 1955'e kadar terkedilen bu iş 8.376.903 lira bedelle anılan tarihte yeniden ihale edilmiş ve çalışmalara başlanmıştır.<sup>2239</sup> Morfoloji Enstitüsü birinci kısım kaba inşaatının programı gereğince 1956 yılında inşaatına devam edilmiştir. Bu taahhüdün 30 Aralık 1957 tarihinde bitirilmesi planlanmıştır.<sup>2240</sup> Ancak 1957-1960 yıllarında ödenek tahsis edilmesine rağmen bu inşaat DP döneminde bitirilememiştir.<sup>2241</sup> Bu rapordan inşaatın 1961 yılı itibarıyla halen devam ettiği ve tamamlanması için yaklaşık 45 milyon liraya ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır.<sup>2242</sup>

Açıklanan faaliyetlerin sürdürülmesine rağmen 1957 yılı itibarıyla Ankara Tıp Fakültesi'nin dönem itibarıyla yerleşmiş olduğu binalar bir tıp fakültesinin klinik ve laboratuvar ihtiyaçlarını karşılayacak genişliğe ulaşamamıştır. Bu sebeple eğitim ve araştırma işlerinde büyük zorluklarla karşılaşmıştır. Bahsedilen güçlükleri yenmek için büyük gayretler sarf edilmesine karşın bina yetersizliği birçok faaliyeti baltalamış, mevcut klinik ve enstitülerin ilmi çalışmalarını genişletmesine mâni olmuştur. Bu nedenle Numune Hastanesi

<sup>2237</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 267.

<sup>2238</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1019-1020.

<sup>2239</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 281.

<sup>2240</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 327-328.

<sup>2241</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 219; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 196; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 233; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 253.

<sup>2242</sup> *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 288.

yanında bulunan ve senelerce evvel fakülteye tahsis edildiği halde boş duran arsaya bir hastane yapılmasının açıklanan sorunlara çözüm sağlayacağı düşünülmüştür.<sup>2243</sup>

Bunun dışında öğrenci sayısında meydana gelen artışa bağlı olarak Siyasal Bilgiler Fakültesi binalarının da yetersiz kaldığı görülmüş, bu nedenle Fakülte Profesörler Kurulunun 17 Kasım 1954 tarih ve 97 sayılı toplantısında bir ihtiyaç programı tespit edilmek suretiyle yaptırılacak projelerin müsabakaya çıkarılması kararlaştırılmıştır. Yapılan müsabaka ise 15 Mayıs 1955 tarihinde neticelenmiştir. Dolayısıyla her iki fakültenin izah edilen ihtiyaçlarına cevap verecek bina inşaatının gerçekleştirilebilmesi için bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>2244</sup>

Tasarının kabulüyle yasalaşan 7026 sayılı Kanun vasıtasıyla Nafia Vekiline Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesine bağlı Cebeci Hastanesi doğum, çocuk, akıl ve göğüs hastalıkları kliniklerinin inşası, kat ilâveleri ve ikmalleri için yıllık tediye miktarı 3 milyon lirayı geçmemek şartıyla 9,5 milyon liraya kadar, Siyasal Bilgiler Fakültesinin ilâve inşaatı için de yıllık ödeme miktarı 2,5 milyon lirayı geçmemek üzere 7,5 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir.<sup>2245</sup>

1957 yılı içerisinde Ankara Tıp Fakültesi binaları inşaatı ve Siyasal Bilgiler Fakültesi yapımı için sözleşmeler yapılmış, bu kapsamda 1958 yılı bütçesinde ödenek tahsisi için planlama yapılmıştır.<sup>2246</sup> 1959 yılına gelindiğinde Tıp Fakültesi Jinekoloji binası ile Patoloji binası müteahhitlerine ihale edilerek inşaatlara devam edilmiştir. Siyasal Bilgiler Fakültesinin tadil ve tevsiî işi kapsamında da yurt ve lojman binaları projelerinin tanzimi işinin müteahhitlerine ihalesi gerçekleştirilmiştir.<sup>2247</sup> 1960 yılına gelindiğinde Tıp Fakültesi Fizyoloji ve Psikiyatri klinik binalarının ihaleleri de yapılarak inşaat başlanmıştır. Öte yandan Siyasal Bilgiler Fakültesinin inşaatı da sürmüştür.<sup>2248</sup> Ödenek tahsis edilmesine ve

<sup>2243</sup> O dönemde; Kulak, Boğaz, Burun ve Nöroloji klinikleri Numune Hastanesinin kendilerine tahsis ettiği küçük, sıkışık ve dar bir bölümde, ikinci Cerrahi kliniği Atatürk Sanatoryumunun 30 yataklı küçük bir bölümünde, Cebeci'de yerleşmiş bulunan klinikler ise dünya standardının çok altında bir yatak kadrosu içinde çalışmaktadır. Diğer yandan Nöro - Şirürji, Anestezoloji, Gardiyoloji, Gastro Enteroloji, Endokrinoloji, Koruyucu Hekimlik, İş Hekimliği gibi birçok bölümün yeniden tesis etme ihtiyacı mevcuttur. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.06.1957, Devre: 10, C. 20, İnikat: 83'e ekli 255 numaralı Ankara Üniversitesi Tıp ve Siyasal Bilgiler fakültelerinin bina ihtiyaçlarını karşılamak üzere gelecek yıllara sâri taahhüde girişilmesi hakkında kanun lâyihası ve Nafia, Maarif ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/672), s. 1.

<sup>2244</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.06.1957, Devre: 10, C. 20, İnikat: 83'e ekli 255 numaralı Ankara Üniversitesi Tıp ve Siyasal Bilgiler fakültelerinin bina ihtiyaçlarını karşılamak üzere gelecek yıllara sâri taahhüde girişilmesi hakkında kanun lâyihası ve Nafia, Maarif ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/672), s. 2-3.

<sup>2245</sup> 19 Haziran 1957 Tarih ve 7026 Sayılı Ankara Üniversitesi Tıp ve Siyasal Bilgiler Fakültelerinin Bina İhtiyaçlarını Karşılamak Üzere Gelecek Yıllara Sâri Taahhüde Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 1103.

<sup>2246</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 198.

<sup>2247</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 233.

<sup>2248</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 254.

inşaatlara devam edilmesine rağmen DP döneminde bahse konu inşaatlar tamamlanamamıştır. Nitekim 1962 yılı bütçe kanun tasarısı ve bütçe komisyon raporunda Ankara Üniversitesi Psikiyatri, Fizyoloji ve Jinekoloji binalarının inşaatlarının tamamlanabilmesi için 2,5 milyon liraya ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Keza planlanan ödenek tahsisinden Siyasal Bilgiler Fakültesi inşaatının da anılan dönemde devam ettiği anlaşılmaktadır.<sup>2249</sup>

#### 4.1.1.9. Atatürk Üniversitesi

Daha önce çıkarılan 6059 sayılı Kanun'la<sup>2250</sup> doğu vilayetlerinde kurulması kabul edilen üniversiteye, 1954'te yasalaşan 6373 sayılı Kanun yoluyla Atatürk Üniversitesi adı verilmiştir. Ayrıca zikredilen Kanun sayesinde Atatürk Üniversitesinin her türlü inşaat ve tesisatı için Nafia Vekili'ne yıllık ödeme miktarı 12 milyon lirayı geçmemek üzere 60 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girişme, Maliye Vekili'ne de faizleri ile birlikte 30 milyon lirayı geçmemek üzere bono çıkarma yetkisi verilmiştir.<sup>2251</sup> Böyle bir üniversitenin kurulacak olması muhalefet tarafından olumlu karşılanmakla birlikte muhtariyet konusundaki eksiklikler eleştiriye neden olmuştur.<sup>2252</sup>

1955 malî yılı bütçesine söz konusu Kanun gereğince ödenek konulmuştur.<sup>2253</sup> Ayrıca fakültelerinin kolay ve verimli şekilde iş birliği yapabilmelerinin temin edilmesi, bununla birlikte personel ve idare masraflarının fazla olmaması için bu üniversitenin Erzurum'da kurulması hakkında 22 Nisan 1955 tarihinde İcra Vekilleri Heyetince karar alınmış ve lüzumlu arazi istimlak edilmiştir.<sup>2254</sup> Diğer yandan Nafia Vekâleti tarafından, Maarif Vekâletince bildirilen ihtiyaç programına göre Atatürk Üniversitesi için bir proje müsabakası düzenlenmiştir.<sup>2255</sup> Bu çerçevede 8.000.000 liralık ilk kısım inşaatın ihalesi Nafia Vekâletince yapılmış ve 23 Temmuz 1957 tarihinde de temeli atılmıştır.<sup>2256</sup> Devamında inşaatı dair gelişmeler basında sıkça yer almıştır.<sup>2257</sup> Üstelik faaliyetler bizzat Bayar tarafından da yerinde

<sup>2249</sup> *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 139.

<sup>2250</sup> 25 Şubat 1953 Tarih ve 6059 Sayılı Doğu Üniversitesi Kuruluş Hazırlıkları Hakkında Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 8347, 28 Şubat 1953, s. 5634.

<sup>2251</sup> 10 Mart 1954 Tarih ve 6373 Sayılı Doğu Vilâyetlerimizde Kurulacak (Atatürk Üniversitesi) İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 8663, 20 Mart 1954, s. 8725.

<sup>2252</sup> Yalçın Tuna, "Atatürk Üniversitesinin Kuruluşu Münasebetiyle", *Ulus*, 06 Haziran 1957, 2.

<sup>2253</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), 1955 yılı Masraf Bütçeleri, s. 269.

<sup>2254</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 257.

<sup>2255</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 304.

<sup>2256</sup> *Ulus*, 24 Temmuz 1957; *Zafer*, 24 Temmuz 1957.

<sup>2257</sup> *Zafer*, 12 Mart 1958, *Zafer*, 17 Nisan 1958.

takip edilmiş, hemen akabinde acılaşa ilişkin bilgiler aktarılmaya başlanmıştır.<sup>2258</sup> Atatürk Üniversitesi 17 Kasım 1958’de hizmete açılmıştır.<sup>2259</sup>

#### 4.1.1.10. Karadeniz Teknik Üniversitesi

Atatürk Üniversitesi inşaat işleri açıklanan şekilde devam ederken, 1955’te kanunlaşan 6594 sayılı Kanun’la Karadeniz Teknik Üniversitesinin bilumum inşaat ve tesisatı için Nafia Vekili’ne yıllık ödeme miktarı 5 milyon lirayı geçmemek üzere 50 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girişme, Maliye Vekili’ne de faizleri ile birlikte 25 milyon lirayı geçmemek üzere bono çıkarma yetkisi verilmiştir.<sup>2260</sup>

Trabzon Teknik Üniversitesi’nin kuruluş hazırları<sup>2261</sup> ve üniversite arsasının istimlak edilmesi konularında haberler yapılmıştır.<sup>2262</sup> Buna karşın üniversite yerinin tespit ettirilmesi, istimlâki kararlaştırılan arazi bedellerinin ödenmesi, topoğrafik harita tanzimi ve lüzumlu sondajların yaptırılması işlerinin tamamlanmasının bir hayli zaman aldığı incelenen raporlar yoluyla saptanmıştır.<sup>2263</sup> Karadeniz Teknik Üniversitesi 02 Aralık 1963’te eğitim öğretime başlamış, 1966 yılında günümüzde eğitim-öğretim faaliyetlerinin devam ettiği kampüse taşınmıştır.<sup>2264</sup>

#### 4.1.1.11. Ege Üniversitesi

Atatürk ve Karadeniz Üniversitelerine benzer şekilde 6595 sayılı Kanun aracılığıyla da keza Ege Üniversitesinin tüm inşaat ve tesisatı için Nafia Vekili’ne yıllık ödeme miktarı 12 milyon lirayı geçmemek üzere 60 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girişme,

<sup>2258</sup> Zafer, 08 Kasım 1959; Zafer, 11 Kasım 1958; Zafer, 16 Kasım 1958.

<sup>2259</sup> Zafer, 18 Kasım 1958; hizmete girmiş olmasına rağmen inşa faaliyetleri devam etmiştir. 1960 yılı başlarında Erzurum Atatürk Üniversitesi Kimya ve Sosyal ilimler fakülteleri, lojman ve yurt binaları inşaatlarına devam edilmiştir. Ayrıca üniversite için inşa edilmekte olan binalardan 9 tanesinin 1960 baharında tamamlanarak teslim edilmesi planlanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 249, buna karşın inşaat işlemlerinin devam ettiği bu rapordan anlaşılmaktadır. *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28’e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 139.

<sup>2260</sup> 20 Mayıs 1955 Tarih ve 6594 Sayılı Karadeniz Teknik Üniversitesi Adıyla Trabzon’da Bir Üniversite Kurulması Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 1050-1051.

<sup>2261</sup> Zafer, 09 Aralık 1958; Zafer, 21 Aralık 1958.

<sup>2262</sup> Zafer, 11 Aralık 1958.

<sup>2263</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 305; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri, s. 288; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 249; Öte yandan 1962 yılı bütçe raporunda yer alan “İki yıldan beri bu vadiye her hangi bir çalışmaya tesadüf edemedik.” ibarelerinden de inşaata başlama noktasında DP döneminde faaliyete geçilemediği anlaşılmaktadır. *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28’e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 248.

<sup>2264</sup> <https://www.ktu.edu.tr/tr/tarihce> Erişim 03.06.2023.

Maliye Vekili'ne ise faizleri ile birlikte 30 milyon lirayı geçmemek üzere bono çıkarma yetkisi verilmiştir.<sup>2265</sup>

1955-1956 ders yılında eğitim öğretime başlanan Ege Üniversitesi'nde açılması kararlaştırılan okul ve fakülteler yapılan inceleme sonucunda bir sıraya konulmuştur. Yapılacak inşaatların ihtiyaç programları dahilinde Nafia Vekâletine sunularak lüzumlu proje müsabakalarının açılması planlanmıştır.<sup>2266</sup> 1960 yılı itibariyle Ege Üniversitesi lojman, ek bina ve verem bloklarının yapımına devam edilmiştir.<sup>2267</sup> Keza bu üniversiteye ait inşaatların da DP döneminde bitirilmesi mümkün olmamış, 1962 yılı bütçesinde devam eden inşaatlar için ödenek planlaması yapılmıştır.<sup>2268</sup>

Üniversite binalarının inşaları hususunda düzenlemelere yer verilen 6373, 6594 ve 6595 sayılı kanunlar icabı 1957 yılı için tahsis edilen ödeneğin azlığı bir eleştiri konusu olarak gündeme gelmiş, tahsisatın artırılması gerektiği ifade edilmiştir.<sup>2269</sup> Dolayısıyla 1957 yılı için iş çıkarabilecek bir tahsisatın varlığından söz etmek mümkün değildir. Yani kanunen alınan yetkiye paralel olarak ödenek tahsis edilmemiştir.<sup>2270</sup> Benzer şekilde 1958, 1959 ve 1960 yıllarındaki tahsisatlar da yetkinin altında kalmıştır.<sup>2271</sup>

#### 4.1.1.12. İstanbul Konservatuvar Binası

Maçka (İstanbul) Tramvay caddesinde bulunan tamamlanmamış bina Konservatuvara tahsis edilmek üzere 5397 sayılı Kanun'la İstanbul Belediyesine parasız devredilmiştir. Bu binanın uzun zamandır terk edilmiş durumda bulunması nedeniyle kullanılabilir hale getirilmesi için büyük masrafları gerektirdiği tahmin edilmiştir. Buna karşın İstanbul Belediyesi'nin bütçesi ile bu masrafı karşılanmasının mümkün olmadığı saptanmış, diğer yandan İstanbul gibi konservatuvar, müze, güzel sanatlar sergileri ve kütüphane gibi müesseselere her daim ihtiyaç duyulan bir şehirde mezkûr binanın biran evvel tamamlanması

<sup>2265</sup> 20 Mayıs 1955 Tarih ve 6595 Sayılı Ege Üniversitesi Adıyla İzmir'de Bir Üniversite Kurulması Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 1052-1053.

<sup>2266</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 304.

<sup>2267</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 268.

<sup>2268</sup> *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 140.

<sup>2269</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 304.

<sup>2270</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 329-330.

<sup>2271</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 197; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 233; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 254.

zaruri görülmüştür.<sup>2272</sup> Bahsedilen gerekçelerle çıkarılan 6585 sayılı Kanun ile Nafia Vekili'ne senelik ödeme miktarı 2 milyon lirayı geçmemek üzere milyon liraya kadar gelecek senelere geçici taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir.<sup>2273</sup>

Ancak daha sonra yapılan inceleme sonucunda mevcut binanın tadili veya bu binaya ilâve yapmak suretiyle hedeflenen maksadın gerçekleştirilebilmesinin mümkün olmadığı ortaya çıkmıştır. Bu nedenle tamamen başka maksatlarla yapılmış olan bu binanın yıktırılarak yerine ihtiyacı karşılayacak başka bir bina yapmanın daha doğru olduğu değerlendirilmiştir. Yeni inşa edilecek binaya dair proje çalışmalarının başlatılmasına karar verilmiştir.<sup>2274</sup> DP dönemi içerisinde bahse konu Kanun'un yürürlükte olduğu tespit edilmiş olmakla beraber, zikredilen Kanun'la verilen yetkiye dayanarak icra edilen herhangi bir faaliyete rastlanılmamıştır.

#### 4.1.1.13. İstatistik Umum Müdürlüğü Binası

İstatistik Umum Müdürlüğü o dönemde Ankara'nın muhtelif semtlerinde yedi bina ve apartman dairesinde yerleştirilmiş bulunmaktadır. Servislerin bu dağınık durumu işin tanzimini ve murakabesini güçleştirerek verimsizlik yaratmıştır. Bu nedenle İstatistik Umum Müdürlüğü'nün çalışma şartlarına uygun yeni bir bina inşası için hazineden arsa tedarik edilmiştir.<sup>2275</sup> Söz konusu bina inşaatı için de ilk etapta 1955 ve 1956 yılları genel bütçelerinde Nafia bütçesine aktarılacak üzere İstatistik Umum Müdürlüğü tarafından ödenek tahsis edilmiştir.<sup>2276</sup> Sonrasında çıkarılan 6805 sayılı Kanun yoluyla ile Nafia Vekili'ne senelik ödeme miktarı 2 milyon lirayı geçmemek üzere 6 milyon liraya kadar gelecek senelere geçici taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir.<sup>2277</sup>

Bu yetkiye istinaden tahsis edilen ödenekle 1957 yılında tahsis edilen ödenekle,<sup>2278</sup> İstatistik Umum Müdürlüğü binası sözleşmeye bağlanmıştır.<sup>2279</sup> İstatistik Umum Müdürlüğü

<sup>2272</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.05.1955, Devre: 10, C. 7, İnikat: 78'e ekli 308 numaralı İstanbul Konservatuvarına tahsis edilmiş olan natamam binanın hazinece inşasının tamamlanmasına dair kanun lâyihası ve Dahiliye, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/265), s. 1.

<sup>2273</sup> 20 Mayıs 1955 Tarih ve 6585 Sayılı 5397 Sayılı Kanunla İstanbul Konservatuvarına Tahsis Edilmiş Olan Natamam Binanın Hazinece İnşasının Tamamlanmasına Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1213.

<sup>2274</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 330.

<sup>2275</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 112.

<sup>2276</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 481-485; *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 529-533; TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 101.

<sup>2277</sup> 13 Temmuz 1956 Tarih ve 6805 Sayılı Ankara'da İstatistik Umum Müdürlüğü Binası Yaptırılması İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1213.

<sup>2278</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 215-216.

<sup>2279</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 196.

binasının temeli 03 Ekim 1957'de atılmıştır.<sup>2280</sup> 1959 ve 1960 yıllarında tahsis edilen ödeneklerle inşaatı devam edilmiştir.<sup>2281</sup>

#### 4.1.2. Afetler Dolayısıyla İcra Edilen İnşa Faaliyetleri

##### 4.1.2.1. Erzincan Meskenleri

Meydana gelen deprem ve diğer afetler nedeniyle zarar gören bölgelerde yapılan inşaat veya yardımlarda sarf edilmek üzere 1940-1948 yılları arasında bütçelere 30 milyon liradan fazla ödenek konulmuştur.<sup>2282</sup> Ancak dile getirilen çabalara rağmen Erzincan'da yeteri kadar konut inşa edilememiştir. Burada halkın ev ihtiyacının banka kredisıyla de halledilemeyeceğine kanaat getirildiğinden mesken işinin Devlet tarafından ele alınması zarureti hasıl olmuştur.<sup>2283</sup> Belirtilen gerekçeye istinaden hazırlanan kanun tasarısı 1948 yılında TBMM'de kabul edilmiştir. Bu yolla Bayındırlık Bakanlığına yıllık ödeme miktarı 2 milyon lirayı geçmemek koşuluyla 6 milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme, Maliye Bakanlığına ise faizleriyle birlikte bu miktarları geçmemek üzere bono çıkarma yetkisi tanınmıştır. Ayrıca işlemi tamamlanan evlerin, Hazinece Türkiye Emlâk Kredi Bankasına devredilmesi, adı geçen Banka tarafından da taliplerine bedeli faizsiz olarak 20 yılda, 20 eşit taksitte tahsil edilmek üzere satılması esası getirilmiştir.<sup>2284</sup> Bahsedilen Kanun'da 1950 yılında ilave düzenlemeler yapılmış, taksit süresi 30 yıla taksit sayısı da 30'a çıkarılmıştır.<sup>2285</sup>

<sup>2280</sup> Zafer, 04 Ekim 1957.

<sup>2281</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 232; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 252.

<sup>2282</sup> Tasarı gerekçesinde bu ödenekler ile yapılan işler şu şekilde sıralanmıştır: "3 il, 11 ilçe, 3 bucakta yeni Hükümet konakları inşası; 2 il, 15 ilçe ve 12 bucakta Hükümet konakları tamiri; 3 il, 3 ilçede yeni ortaokul inşası; 7 ilde orta mektep ve lise tamiri; 4 il, 24 ilçede yeni ilkokul inşası; 8 il, 22 ilçede ilkokul tamiri; 18 il ve ilçede yeni belediye binaları inşaatı, 9 il ve ilçede belediye binaları tamiri; 3 il 17 ilçede yeni cezaevi inşaatı; 1 il ve 8 ilçede cezaevi tamiri; 3 ilçede yeni 158 memur evi inşası ve bir ilde memur barakaları tamiri; 1 ilde yeni bir hastane; 3 ilçede yeni dispanser inşaatı; 2 il hastanesi, 2 ilçe dispanseri tamiri; 1 vilâyette Adalet dairesi binası, muhtelif yerlerde askerlik daireleri, jandarma karakolları; posta ,telgraf telefon binaları diğer bazı binalar inşa ve tamiri." *TBMM Tutanak Dergisi*, 06.07.1948, Dönem: 8, C. 12, Birleşim: 83'e ekli 193 numaralı Erzincan'da yaptırılacak meskenler hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/365), s. 1.

<sup>2283</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 06.07.1948, Dönem: 8, C. 12, Birleşim: 83'e ekli 193 numaralı Erzincan'da yaptırılacak meskenler hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (1/365), s. 1.

<sup>2284</sup> Söz konusu Kanun, 06 Temmuz 1948 Tarih ve 5243 Sayılı Erzincan'da Yaptırılacak Meskenler Hakkında Kanun'dur. *Kanunlar Dergisi*, C. 30, s. 711-712.

<sup>2285</sup> 13 Mart 1950 Tarih ve 5594 Sayılı Erzincan'da Yaptırılacak Meskenler Hakkındaki 5243 Sarılı Kanunda Bazı Değişiklikler Yapılmasına ve Bu Kanuna Bazı Hükümler Eklennesine Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 30, s. 1185.



Mevzu bahis mevzuat uyarınca, 315'i 4 odalı, 268'i 3 odalı ve 69'u iki odalı olmak üzere toplam 652 adet ev inşa edilmiştir.<sup>2286</sup> Avusturya'dan satın alınan bu takma evlerin dört odalıları 80, üç odalıları 51 ve iki odalıları ise 41 m<sup>2</sup> olarak planlanmıştır. Evlerin temelleri ve bodrum duvarları betondan ve üst kısımları Avusturya'dan satın alınan panolardan oluşacak şekilde inşa edilmiştir.<sup>2287</sup>

Bu konu Tekirdağ Milletvekili Zeki Erataman'ın, Erzincan'da vukua gelen deprem dolayısıyla yapılan yardımlarla Avusturya'dan alınan kurma evlerin o günkü fiyatları hakkındaki sorusu<sup>2288</sup> ile TBMM gündemine getirilmiş, soruyu cevaplayan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu çok ayrıntılı bir açıklama yapmıştır.<sup>2289</sup> İzahatın konuyla alakalı bölümüne dair Zeytinoğlu, evlerin maliyetinin Emlâk Kredi Bankasına yapılacak ipotek muamelesinden dolayı ciddi miktarda arttığını belirtmiş ve bu evlerin maliyetinin vatandaşların ödeme gücünün çok üstünde olduğunu, Hükümetin bu maliyetleri düşürerek ödemeleri uygun hale getirmek için çalıştığını ifade etmiştir.<sup>2290</sup> Hakikaten 1953 yapılan bir düzenleme sonrasında evlerin maliyet bedellerinin yüzde ellisi yardım olarak kabul edilmiştir.<sup>2291</sup>

#### 4.1.2.2. Gördes Meskenleri

Manisa iline bağlı Gördes kasabasında 23 Ocak 1940 tarihinde bir heyelan meydana gelmiştir. Olay sonrasında hareket tarzının tespit edilebilmesi maksadıyla bir dizi araştırma ve

<sup>2286</sup> Zafer gazetesinin haberine göre bu evlerin 600'ü DP dönemi öncesinde, 400 bin lira değerindeki 52'si ise sonrasında yaptırılmıştır. *Zafer*, 07 Eylül 1950.

<sup>2287</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 03.01.1951, Dönem: 9, C. 4, Birleşim: 25, s. 7.

<sup>2288</sup> Büyük Millet Meclisi Başkanlığına Erzincan zelzelesinin üzerinden yıllar geçtiği halde bu güzel yurt parçasının hakları verilmemiş, dilek ve istekleri yerine getirilemediği gibi, bütün memlekette yurt içi ve yurt dışından yapılan yardımların da yerine sarfedilmediğine dair de birçok dedikodular kulaktan kulağa dolaşmaktadır. Sorularıma Hükümetin sözlü olarak cevap vermesini saygı ile rica ederim. Tekirdağ Milletvekili Dr. Zeki Erataman

1. Erzincan ve havalisi zelzele felâketini mütaakıp yurt içi ve yurt dışından yapılan nakdi yardım, bina malzemesi ve diğer yardımların miktarı nedir?

2. Yapılan nakdî yardım veya malzemeden bugüne kadar Erzincan için ne miktar sarfedilmiştir? Sarf yeri değiştirilen miktar var mıdır? Varsa nerelere ve ne miktar sarfedilmiştir?

3. Bugüne kadar yurt içi ve yurt dışından yapılan yardımlar haricinde Hükümetin Erzincan'ın imarı için yaptığı fedakârlık miktarı nedir?

4. Erzincan için bütün karşılığı Avusturyadan alınan 670 kurma evin bugünkü fiyatları normal midir? Hükümet bu evleri ihtiyaç sahiplerine meccanen terketmeyi, yapılan yardımlara mahsup etmeyi veya fiyatları üzerinde esaslı bir tenzilat yapmayı düşünmekte midir? *TBMM Tutanak Dergisi*, 03.01.1951, Dönem: 9, C. 4, Birleşim: 25, s. 4-5.

<sup>2289</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 03.01.1951, Dönem: 9, C. 4, Birleşim: 25, s. 5-6.

<sup>2290</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 03.01.1951, Dönem: 9, C. 4, Birleşim: 25, s. 7; cevaba göre dört odalı evler için yapılan masraf 11 094, üç odalıları için 7 796, iki odalıları için 6 898 lira olmasına rağmen, 30 sene müddetle Emlâk Kredi Bankasına yapılacak ipotek muamelesinden dolayı, bu evlerin maliyetine mühim bir sigorta bedeli de ilâve edilmiştir. Bu nedenle sahiplerinin borçlanacağı miktar dört odalıları için 15 634 lira, üç odalıları için 10 986 ve iki odalıları için 9 723 liraya ulaşmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 03.01.1951, Dönem: 9, C. 4, Birleşim: 25, s. 7.

<sup>2291</sup> 10 Temmuz 1953 Tarih ve 6131 Sayılı Erzincan'da Yaptırılacak Meskenler Hakkındaki 5594 Sayılı Kanunun 2'nci Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 870.

inceleme gerçekleştirilmiştir. Son olarak Bayındırlık Bakanlığı Şehircilik Fen Heyeti Müdürü Y. Mühendis Mimar Orhan Alsaç, şehircilik uzmanı Dr. Oelsner ve jeolog Dr. Lahn'den müteşekkil bir heyet tarafından hazırlanan 27 Nisan 1948 tarihli raporda: “*Kasabanın bugünkü yerde kalmasının imkânsız olduğu, Kocamutluk mevkiinin bugünkü kasabaya en yakın ve en sağlam yer olduğu ve diğer teklif edilen yerlerin hiç birisinin, bu vasıfları haiz olmadığı*” bildirilmiş ve bu rapor Bayındırlık Bakanlığı tarafından tasvip edilmiştir. Bu gelişmelerin ardından özetle raporda belirtilen tehlikelere atıfta bulunmak suretiyle böyle bir felaketle karşılaşan kasabanın yeni yerine ucuz, temiz ve sıhhatli bir şekilde nakledilebilmesi amacıyla bir kanun teklifi hazırlanmıştır.<sup>2292</sup> TBMM’de icra edilen görüşmelerin akabinde kabul edilen 5511 sayılı Kanun’la evlerini yaptırmaya gücü olmayanlara satılmak üzere mesken yaptırılması amacıyla Bayındırlık Bakanı’na yıllık ödeme miktarı 500.000 lirayı geçmemek şartıyla 2.000.000 liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme yetkisi verilmiştir. Ayrıca söz konusu meskenlerin bedelinin Emlâk Kredi Bankası tarafından yirmi yıl vadede faizsiz olarak taliplerinden tahsil edilmesi hüküm altına alınmıştır.<sup>2293</sup>

Bu yetkiye istinaden 1950 yılı itibariyle 533.654 lira bedelle 100 evin inşası ihale edilmiştir. Ayrıca 1951 yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu’nda Kanun’un yalnız tapu kaydı bulunanlara ev yaptırmayı hedef tuttuğu, halbuki Gördes’te sakin olup tapu kaydı görmemiş bir kısım vatandaşların bu haktan mahrum kaldığı, bunlardan başka halk tarafından aynı yerde başlanmış olan ve fakat malî kifayetsizlikleri dolayısıyla yarım kalan 60 evin de tamamlanmasının icap ettiği kaydedilmiştir. Raporun devamında yeniden kurulmakta olan kasabanın su, kanalizasyon ve yollarının inşasının da zaruri olduğu vurgulanmıştır.<sup>2294</sup>

1951 yılında inşaatına devam edilen 100 ev büyük ölçüde tamamlanmış, ayrıyeten 63 evin inşasına başlanmıştır. Raporda bazı mağduriyet ve mahrumiyetlerin önüne geçilebilmesi için Bayındırlık Bakanlığınca bir kanun tasarısının hazırlandığı belirtilmiştir.<sup>2295</sup> Gerçekten de mevzubahis aksaklıkları ortadan kaldırmak adına 1952 yılında kabul edilen bir Kanun

---

<sup>2292</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 09.01.1950, Dönem: 8, C. 23, Birleşim: 27’ye ekli 111 numaralı Manisa Milletvekili Faik Kurdoğlu ye 7 arkadaşının, Gördes Kasabasının nakledileceği Kocamutluk mevkiinde yaptırılacak binalar hakkında Kanun teklifi ve İçişleri, Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları raporları (2/151), s. 1-4.

<sup>2293</sup> 09 Ocak 1950 Tarih ve 5511 Sayılı Gördes Kasabasının Nakledileceği Kocamutluk Mevkiinde Yaptırılacak Meskenler Hakkında Kanun. Kanunlar Dergisi, C. 32, s. 388-389.

<sup>2294</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 260; 5511 sayılı Kanun’un meclis görüşmelerinde o dönem muhalefette bulunan DP Milletvekili Kemal Zeytinoglu yol, içme suyu ve kanalizasyon gibi altyapı konularının da kanuna dahil edilmesi gerektiğini ifade etmiş ancak bu önerisi dikkate alınmamıştır. TBMM Tutanak Dergisi, 09.01.1950, Dönem: 8, C. 23, Birleşim: 27, s.72-83.

<sup>2295</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42’ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 265-266.

sayesinde bir yandan tapu kaydı olmayan ev sahiplerine de yeni ev sağlanabilmesi, diğer yandan dahili yollar, içme suyu ve kanalizasyon tesislerinin inşaatla eşgüdüm halinde yaptırılması hedeflenmiştir.<sup>2296</sup> Yapımına başlanan 104 evin inşası 1952 yılında tamamlanmıştır.<sup>2297</sup> 1953 yılı itibariyle de taahhüde bağlanan evler ikmal edilmiştir.<sup>2298</sup>

#### 4.1.2.3. Eskişehir Meskenleri

Eskişehir'de 04 ve 05 Mart 1950 tarihlerinde bir sel felaketi yaşanmıştır. Yapılan hasar tespit çalışmaları neticesinde 783 evin tamir edildikten sonra kullanılmalarında bir mahzur ve tehlike bulunmadığı, 863 evin ise ya tamamen çöktüğü ya da iskanı tehlikeli hale geldiğinden yıkılmasının gerekli olduğu tespit edilmiştir. O dönemlerde Eskişehir'de endüstri ve ticaret faaliyetlerinin süratli gelişmesi neticesinde şehir nüfusu hızlı bir şekilde yükselmiştir. Dolayısıyla evleri yıkılan vatandaşların yerleşebileceği başka ev bulabilmeleri imkân dahilinde görülmeyerek, kaçınılmaz bir mesken buhranını önlemek amacıyla kanun tasarısı hazırlanmıştır. Anılan kanun tasarısı, yine aynı maksatla Eskişehir Milletvekili Kemal Zeytinoğlu ve arkadaşları tarafından hazırlanmış olan kanun teklifi ile birlikte Bütçe ve Bayındırlık Komisyonlarından seçilen üyelerden müteşekkil Geçici Komisyonunda görüşülmüştür.<sup>2299</sup>

Tasarının TBMM'de kabul edilmesiyle yasalaşan 5663 sayılı Kanun sayesinde Bayındırlık Bakanlığı 1950 yılı bütçesinin yer sarsıntısı ve diğer afetlerden zarar görenlere yardım ödeneğinden harcama yapma imkânı sağlanmıştır. Bunun yanı sıra Kanun'da söz

<sup>2296</sup> 06 Temmuz 1952 Tarih ve 5948 Sayılı Gördes Kasabasının Nakledileceği Kocamutluk Mevkiinde Yaptırılacak Meskenler Hakkındaki Kanunun Birinci Maddesine Bâzı Fıkralar İlâvesine Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 837; *TBMM Tutanak Dergisi*, 06.06.1952, Dönem: 9, C. 16, Birleşim: 81'e ekli 206 numaralı Gördes Kasabasının nakledileceği Kocamutluk mevkiinde yaptırılacak meskenler hakkındaki 5511 sayılı Kanunun 1 nci maddesine bâzı fıkralar eklenmesi hakkında kanun tasarısı ve İçişleri, Bayındırlık ve Bütçe komisyonları raporları (1/336), s. 1; Kanun tasarısında "dahili yollar, içme suyu ve kanalizasyon tesisleri" işlerine dair: "Haddizatında âmmе hizmetlerine taallûk eden bu işlerin belediye tarafından ele alınması gerekmekte ise de Gördes Belediyesinin bu kadar önemli bir işi başarmasına çok dar olan bütçesi elvermiyeceğinden sözü geçen hizmetlerin de Devlet eliyle yaptırılması zaruri görülmektedir." denilerek bu işlerin neden Bayındırlık Bakanlığı tarafından ele alındığı açıklanmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 06.06.1952, Dönem: 9, C. 16, Birleşim: 81'e ekli 206 numaralı Gördes Kasabasının nakledileceği Kocamutluk mevkiinde yaptırılacak meskenler hakkındaki 5511 sayılı Kanunun 1 nci maddesine bâzı fıkralar eklenmesi hakkında kanun tasarısı ve İçişleri, Bayındırlık ve Bütçe komisyonları raporları (1/336), s. 1.

<sup>2297</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 276-277.

<sup>2298</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 297; Gördes kazasının nakledildiği yerdeki mesken, yol, su ve kanalizasyon inşaatına ait kanuni yetki tamamlanmış olduğundan 1955 yılı bütçesinde herhangi bir ödenek tahsis edilmemiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 274.

<sup>2299</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 24.03.1950, Dönem: 8, C. 25, Birleşim: 72'e ekli 283 numaralı Eskişehir'de sel baskınından zarar görenler için Yaptırılacak Meskenler hakkında Kanun tasarısı ile Eskişehir Milletvekili Kemal Zeytinoğlu ve iki arkadaşının, Eskişehir'de Yaptırılacak Meskenler hakkında Kanun teklifi ve Geçici Komisyon raporu (1/765, 2/233), s. 1-4.

konusu meskenlerin bedelinin Emlâk Kredi Bankası tarafından yirmi yıl vadede faizsiz olarak taliplerinden tahsil edilmesi hükmüne yer verilmiştir.<sup>2300</sup>

Kanun çerçevesinde Bayındırlık Bakanlığı tarafından ilk etapta 1.478 evin yaptırılması kararlaştırılmış olmasına karşın, tam olarak uygulamaya geçilemeden 14 Mayıs 1950 seçimleri ile iktidar değişmiştir.<sup>2301</sup> DP iktidarının ilk Bayındırlık Bakanı Fahri Belen 10 Haziran 1950’de Eskişehir’e gitmiş, sel felaketine uğrayan vatandaşlar ile görüşmüştür. Bu bölgede devam eden inşaat işleri hakkında mühendislerden bilgi almıştır.<sup>2302</sup> Eskişehir gezisi kapsamında Belen, 1.000 kadar ikametgâhın inşa edildiğini, bu kapsamda birçok müracaatın bulunduğunu ve bu sebeple halkla buluşarak doğru bir karara varmayı hedeflediğini belirtmiştir. 1950 sonbaharına kadar evlerin tamamlanması yolunda çalışma azminde olduklarını açıklamıştır.<sup>2303</sup> Belen’in istifası sonrası Bayındırlık Bakanı olan Kemal Zeytinoğlu, Eskişehir’e giderek 512 evden müteşekkil mahallenin açılışını yapmıştır. Zeytinoğlu açılışta yaptığı konuşmada, ilkbaharda vuku bulan sel felaketi sonucu mağdur olan vatandaşların durumlarını düzeltmek amacıyla çıkarılan 5663 sayılı Kanun’a atıfta bulunmuş ve bu Kanun’un uygulamasının kendi hükümetlerine nasip olduğundan bahisle bir mevsimlik çalışma sonucunda evlerin inşa edildiğini belirtmiştir.<sup>2304</sup>

Bu gelişme vesilesiyle Eskişehir ev inşaatları ve yapılan yardımlar Ulus gazetesinde çıkan bir makaleye konu edilmiştir. Makale yazarı Müjgan Ağaoğlu’na göre Genel Yardım Kurulundan bir heyetçe 01 Mayıs 1950’de temeli atılan 512 evden 316’sının 16 Aralık 1951 tarihine kadar Genel Yardım Komitesinin haberi olmadan tevzi edildiği, daha sonra 100 kadarının dağıtımında yine Komiteye haber verilmediği, en son üçüncü parti olan 98 evin açılışının da Bayındırlık Bakanı tarafından yapıldığı dile getirilmiştir. Öte taraftan komiteye haber verilmeden yapılan dağıtım işlerine sitemde bulunulurken, yazının asıl gayesinin toplanan 2 milyon liraya yakın yardımın hesabının verilmesi olduğu belirtilmiştir. 06 Mart 1950 tarihinde meydana gelen sel felaketi sonrasında fert olarak, toplum olarak ve nihayet devlet olarak en kısa bir zamanda yapılan yardımlar ve alınan acil tedbirlerin daima bir örnek teşkil edeceği ifade edilmiştir. Felaketin oluşması sonrasında Cumhurbaşkanı İnönü’nün bölgeye gitmesi, Şemsettin Günaltay’ın daveti ile Başbakanlıkta bir toplantı icra edilerek

<sup>2300</sup> 24 Mart 1950 Tarih ve 5663 Sayılı Eskişehir’de Sel Baskınından Zarar Görenler İçin Yaptırılacak Meskenler Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 32, s. 1423-1425.

<sup>2301</sup> Müjgan Ağaoğlu, “Bir Bilanço: Eskişehir’in Yeni Evleri”, *Ulus*, 28 Ocak 1951, 4.

<sup>2302</sup> *Zafer*, 11 Haziran 1950.

<sup>2303</sup> *Milliyet*, 13 Haziran 1950; ara ara buradaki ev inşaatları ile ilgili haberler yapılmıştır. “*Seylâpzedeler için Eskişehir’de 2 milyon liralık yollar, suyu ve elektriği ile beraber 500 evlik bir mahalle*” *Zafer*, 07 Eylül 1950; Eskişehir’de vuku bulan sel felâketi neticesinde evsiz kalan vatandaşlar için inşa olunan evler peyderpey hak sahiplerine teslim edilmektedir. *Zafer*, 27 Aralık 1950.

<sup>2304</sup> *Milliyet*, 07 Ocak 1951; *Zafer*, 07 Ocak 1951.

Genel Yardım Komitesi'nin kurulmasının çok verimli olduğu kaleme alınmış, ayrıca 5663 sayılı Kanun'a değinilmiştir. Makalenin yardımların açıklandığı bölümüne göre, Etibank ve Sümerbank'ın taahhüt ettiği meblağ hariç olma kaydıyla halktan 1.899.901 lira toplanmıştır. Ancak iktidar değişikliği ile birlikte zihniyet değişmiştir. Çok iyi imkanlar sağlanmış olmasına rağmen halkın birdenbire borca girmek istememesi nedeniyle neticede 512 ev ile yetinilmesi ve yeni Bayındırlık Bakanı'nın temayülüne uyularak 1400'er lira yardım parası dağıtılması kararlaştırılmıştır. Mevcut para 512 evin inşasında kullanılmak ve 1064 ev sahibine dağıtılmak suretiyle sarf edilmiştir. Makalede CHP döneminde toplanan yardım paraları ile Bayındırlık Bakanlığına tahsis edilen ödeneğin nerelere kullanıldığı açıkça ortaya konulmuştur.<sup>2305</sup>

#### 4.1.2.4. Kale Nahiyesinin Yerinin Değiştirilmesi

Denizli'nin Tavas kazasına bağlı Kale nahiyesi dağılma tehlikesi gösteren bir kayanın üzerinde kurulmuştur. Söz konusu tehlike 1938 yılından beri Hükümet tarafından tespit edilmiş, nahiye'nin yerinin değiştirilmesi konusundaki zaruret ifade edilmiştir. Hatta nahiye'nin nakledilmesi kararlaştırılan yerin imar planları oluşturularak tasdik edilmiş, İller Bankası tarafından sözü geçen yere içme suyu götürülecek şekilde ihale gerçekleştirilmiştir. Bu yer değiştirmenin ancak yeni bir kanun ile yapılabileceği görüşü benimsendiğinden, Denizli Mebusu Ali Çobanoğlu ve 70 arkadaşınca bu hususta bir kanun teklifi tanzim edilmiştir.<sup>2306</sup>

Hazırlanan kanun teklifinin TBMM'de görüşülerek kabul edilmesi sonucu yasalaşan 6409 sayılı Kanun aracılığıyla nakil vasıtasıyla ihtiyaç duyulan meskenlerin yaptırılması için Bayındırlık Bakanı'na yıllık ödeme miktarı 1 milyon lirayı geçmemek üzere 3,5 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girme yetkisi verilmiştir. Bununla birlikte yapılacak meskenlerin talep sahiplerine satılması ve söz konusu bedellerin Emlâk Kredi Bankası tarafından yirmi yıl vadede faizsiz olarak taliplerinden tahsil edilmesi hükme bağlanmıştır.<sup>2307</sup>

Bu çerçevede 77 adedi bodrumlu ve 300 adedi bodrumsuz olmak üzere toplam 377 adet ev 3.250.500 liraya ihale edilmiştir. İnşaat sözleşmesine göre 30 Mart 1958 tarihinde ikmal edilmesi planlanmıştır.<sup>2308</sup> 1955 ve 1958 yıllarında inşaat için ödenek tahsis edilmiştir.<sup>2309</sup>

<sup>2305</sup> Müjgan Ağaoğlu, "Bir Bilanço: Eskişehir'in Yeni Evleri", 4.

<sup>2306</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 11.03.1954, Devre: 9, C. 29, İnikat: 64'e ekli 242 numaralı Denizli Mebusu Ali Çobanoğlu ve 70 arkadaşının, Denizli Vilâyeti Tavas Kazasına bağlı Kale Nahiyesi yerinin değiştirilmesi hakkında kanun teklifi ve Dahiliye, Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (2/583), s. 3.

<sup>2307</sup> 11 Mart 1954 Tarih 6409 Sayılı Tavas Kazasının Heyelana Mâruz Kale Nahiyesinin Yerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 1258-1259.

<sup>2308</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 282.

<sup>2309</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 329; *TBMM*

1960 yılına sirayet eden ödemeler için 7269 sayılı Kanun'la<sup>2310</sup> kurulan fonun kullanılması planlanmıştır.<sup>2311</sup>

#### 4.1.2.5. İstanbul Kapalıçarşısının Tamiri

İstanbul Kapalıçarşı'da 26 Kasım 1954 tarihinde meydana gelen yangında 19.215 m<sup>2</sup> genişliğinde alanda önemli hasar oluşmuştur. Yapılan fenni incelemeler sonucunda birçok yerinde çökmeler yaşanabileceği tespit edilen çarşı, işgal ve iskanındaki tehlikeye binaen belediye tarafından kapatılmıştır. O dönem yürürlükte olan 1580 sayılı Belediye Kanunu'nda her ne kadar bu gibi tamirat ve tadilat görevlerinin söz konusu Kanun'da yer alan esaslar dahilinde belediyelerce ifa edilmesi hükmü amirse de Kapalıçarşı'da hasara uğrayan dükkânlardan her birinin müstakil halde ayrı ayrı takviye ve tamirlerinin teknik açıdan mümkün olmadığı saptanmıştır. Üstelik binanın inşa karakteri dolayısıyla kül halinde yaptırılmasının zaruri olduğu değerlendirilmiştir. Ayrıca yapılması gereken takviye ve restorasyon faaliyetlerinin mimari hassasiyeti, önemi ve masrafının, mülk sahiplerinin güçlerinin çok ötesinde büyüklüğü haiz olduğu görülmüştür. Bununla birlikte tarihî ve turistik büyük kıymete sahip ve mühim bir ticaret merkezi olan Kapalıçarşı'nın uzun yıllar harap halde bırakılmaması, yangın felaketine uğramış mülk sahipleri ve esnafın zararlarının karşılanması için tamir ve imar işlerinin Hükümetçe ele alınması yolunda bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>2312</sup> Bu yaklaşımda esnaftan gelen taleplerin etkili olduğu da ifade edilmelidir. Zira Başvekil Menderes'e bu yolda telgraflar çekilmiştir.<sup>2313</sup>

Bu kapsamda 1955'te çıkarılan bir Kanun'la Nafia Vekili'ne 10 milyon liraya kadar gelecek senelere sâri taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir. Yalnız bu yetkinin 6 milyon lirasının 1955-1957 yılları bütçesine konacak tahsisatla karşılanması, 4 milyon lirasının ise İstanbul Belediyesi tarafından yapılacak borçlanma ile temin edilmesi esası getirilmiştir. Kanun'da başkaca imar ve ihya edilecek dükkanların asli şekillerini muhafaza etmelerine ilişkin hükümler yer almıştır.<sup>2314</sup>

1955 yılında Kanun'la verilen yetkiye istinaden 517.678 liraya ihale edilmiş olan 1'inci kısım Kalpakçılar Caddesi tamamlanarak açılmıştır. Bunun yansıra 2'nci kısım 251.956

---

*Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 196.

<sup>2310</sup> Umumi Afet Kanunu'na ileride değinilmiştir.

<sup>2311</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 334.

<sup>2312</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 06.04.1955, Devre: 10, C. 6, İnikat: 60'a ekli 235 numaralı İstanbul Kapalıçarşı Yangınının Hasarlarının Tamiri hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Dahiliye encümenleri mazbataları ile Teşkilatı Esasiye Encümeni mütalâası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/158), s. 1-2.

<sup>2313</sup> *BCA Fon*: 30-01-0-0, Kutu: 19, Gömlek: 107, Sıra: 10, s. 3.

<sup>2314</sup> 15 Nisan 1955 Tarih ve 6538 Sayılı İstanbul Kapalıçarşısının Tamir ve İhyası Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 829-830.

liraya, 3'üncü kısım da 1.193.956 liraya ihale edilmiştir.<sup>2315</sup> 25 Kasım 1955'te gerçekleşen açılışa katılan Menderes, kısa süre içerisinde yapılan işlere dikkat çekmiş ve geri kalan bölümlerinde aynı kararlılıkla onarılacağını belirtmiştir.<sup>2316</sup> Hakikaten iş çok uzamamış, 11 Haziran 1955-9 Mart 1956 tarihleri arasında 4 ayrı kısım halinde ele alınan işlere devam edilmiştir. Öte yandan inşaatın 5'inci kısmı olarak tespit edilen Püskülcüler, Hacıhüsni, Kavukcular, Serpuşcular, Tuğcular, Kahvehane ve Koltuk Kazazlar sokakları ihale edilmiştir. Bahsedilen işler için 1955 ve 1956 yıllarında 3 milyon lira,<sup>2317</sup> 1957 yılında da 3 milyon lira olmak üzere 6 milyon lira sarf edilerek, 1958 yılı bütçesine sadece tertibi muhafaza etmek adına temsili ödenek konulmuştur.<sup>2318</sup> Kapalıçarşı inşaatı 1958 yılı itibariyle bitmiştir.<sup>2319</sup>

#### 4.1.2.6. Lice Kasabasının Yerinin Değiştirilmesi

Diyarbakır vilâyetine bağlı Lice kasabasında 1950 yılından sonra meydana gelen kaya yuvarlanma hadiseleri nedeniyle büyük tahribat yaşanmıştır. Bu olaylar sonrasında Nafia Vekâleti uzmanlarınca yapılan fennî incelemeler neticesinde kasabanın kurulduğu dağ eteğinin iskâna elverişli bir mahal olmadığı, en riskli yerde bulunan iki mahallesinin derhal tahliyesinin icap ettiği tespit edilmiştir. Bahsi geçen rapora istinaden İcra Vekilleri Heyetince mezkûr iki mahallenin derhal tahliyesi hakkında karar alınmıştır. Ancak Licelilerin gereken nakil faaliyetini gerçekleştirebilecek maddi imkanlarının olmadığından bahisle bu konuda devletin yardımına ihtiyaç olduğunu değerlendiren bir takım Diyarbakır Milletvekilleri tarafından kanun teklifi hazırlanmıştır.<sup>2320</sup>

Açıklanan gerekçe ile yasalaşan 6610 sayılı Kanun'la Bayındırlık Vekili'ne yıllık ödeme miktarı 2 milyon lirayı geçmemek üzere 6 milyon liraya kadar 1956-1958 yıllarına sâri taahhütlere girme yetkisi tanınmıştır. Aynı zamanda söz konusu Kanun'la yapılacak meskenlerin talep sahiplerine satılması ve bunların bedellerinin Emlâk Kredi Bankası tarafından yirmi yıl vadede faizsiz olarak taliplerinden tahsil edilmesi esası getirilmiştir.<sup>2321</sup>

<sup>2315</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 283.

<sup>2316</sup> *Milliyet*, 26 Kasım 1955.

<sup>2317</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 330.

<sup>2318</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 197.

<sup>2319</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 278.

<sup>2320</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.05.1955, Devre: 10, C. 7, İnikat: 78'e ekli 339 numaralı Diyarbakır mebuslarının, Lice kasabasının yerinin değiştirilmesi hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (2/141), s. 1.

<sup>2321</sup> 20 Mayıs 1955 Tarih ve 6610 Sayılı Lice Kasabasında Kayaların Tehdidine Mâruz Mahallelerin Yerlerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 1069-1070.

Çalışma yapılacak mahaldeki güç şartlar nedeniyle işin hızlı yürümeyeceği öngörülerek 1957 yılı için fazla tahsisat yapılmamıştır.<sup>2322</sup> Aynı yıl başlanan istimlak işlerinin tamamlanması ve projelerin hazırlığına 1958 yılında devam edilmiştir.<sup>2323</sup> 1959 yılında 6610 sayılı Kanun'la verilen yetki bittiğinden meskenlerin yapımı için tahsisat konulmuş olsa da<sup>2324</sup> daha sonra çıkarılan 7269 sayılı Kanun'la bu iş İmar ve İskân Vekaletine devredilmiştir.

#### 4.1.2.7. Gerze, Lüleburgaz ve İnece Yardımları

13 Şubat 1956 tarihinde çıkan bir yangında Sinop ili Gerze kasabasının dörtte üçünden fazlası yanmıştır. Bu felaket sonucunda hem Kasaba'yı yeniden ihya etmek ve hem de evsiz kalan vatandaşlara süratle ev yaptırmak ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede hazırlanan kanun tasarısının Nafia, Maliye, Adliye ve Dahiliye Vekaletleri temsilcilerinden oluşan muvakkat encümen görüşmelerinde yangın nedeniyle yapılacak yardımın uygun olacağı değerlendirilmiştir. Ayrıca yakın geçmişte yaşanan su baskını nedeniyle zarara uğrayan Lüleburgaz kasabası ile İnece nahiyesi halkına da aynı şekilde yardım yapılmasının uygun olacağı karar altına alınarak tasarıda bu yönde değişiklikler yapılmıştır. Muvakkat encümen görüşmelerinde bu çeşit felaketlerde uygulanabilecek genel bir kanunun Hükümet tarafından hazırlanarak Meclis'e sunulmasının daha uygun olacağı da kararlaştırılmıştır.<sup>2325</sup>

Yeniden şekillenen kanun tasarısının TBMM'de kabul edilmesi sonucunda çıkarılan 6683 sayılı Kanun'la Nafia Vekili'ne yıllık ödeme miktarı 5 milyon lirayı geçmemek üzere 14 milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişme yetkisi verilmiş, zikredilen ödenekten 2 milyon lirayı geçmemek üzere Lüleburgaz ve İnece Nahiyesi için sarf etme imkânı tanınmıştır. Bunun dışında yaptırılan bina bedellerinin Emlak Kredi Bankası tarafından yirmi yıl vadede faizsiz olarak tahsil edilmesi hükmü kabul edilmiştir.<sup>2326</sup>

Kanun gereğince Gerze'de yangın felâketine uğrayan vatandaşlara tahsis edilmek üzere 21 Ağustos 1956 tarihinde 12.002.700 lira bedelle 919 adet evin inşası ihale edilerek faaliyete başlanmıştır. Diğer yandan Lüleburgaz ve İnece'de su baskınından zarar görenlere yapılacak

<sup>2322</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 221.

<sup>2323</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 197.

<sup>2324</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 312.

<sup>2325</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 28.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 47'ye ekli 115 numaralı Gerze kasabasının yeniden ihyası ve yangından zarar görenlere yapılacak yardım hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/418), s. 1-8.

<sup>2326</sup> 28 Şubat 1956 Tarih ve 6683 Sayılı Gerze Yangınından, Lüleburgaz ve İnece'de Su Baskınından Zarar Görenlere Yapılacak Yardım Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 371-373.



yardım kapsamında 22 Eylül 1956'de 1.724.057 lira bedelle 201 adet ev ihale edilmiştir.<sup>2327</sup> yapılan işler Muhalefet tarafından da takdir edilmiş, 1957 yılı bütçe görüşmelerinde CHP Milletvekili Nuri Sertoğlu Gerze yangından dolayı felaketzedelere yapılan yardımlardan ötürü duyduğu memnuniyeti ifade etmiştir.<sup>2328</sup>

Daha sonra yapılan bir düzenleme ile yetki yıllık ödeme miktarı 11 milyon lirayı geçmemek koşuluyla 26 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>2329</sup> 1957-1958 yıllarında Gerze, Lüleburgaz ve İnece mesken, yol, kanalizasyon, elektrik ve su tesisatı işlerine devam edilmiştir.<sup>2330</sup> Bununla birlikte burada uygulanan yeni prefabrik sistemin halkta kuşku uyandırması ve diğer yandan malzeme ikmalindeki aksaklıklar nedeniyle inşaat işinin uzun sürmesi de basına yansıyan konulardan olmuştur.<sup>2331</sup> Neticede ilk etapta inşaatı tamamlanan 186 ev,<sup>2332</sup> müteakiben ise yapılan tüm evler sahiplerine teslim edilmiştir.<sup>2333</sup>

#### **4.1.2.8. Aydın, Balıkesir, Bilecik, Edirne, Eskişehir, Kırklareli, Konya ve Denizli Meskenleri**

1955-1956 yıllarında Aydın, Balıkesir, Bilecik, Edirne, Eskişehir, Kırklareli ve Konya illeri dâhilinde meydana gelen su baskını, yer sarsıntısı ve yangın gibi afetlerden zarar gören birçok vatandaş o dönemde açık arazide çadırlarda barınmak zorunda kalmıştır. Bu noktada bilhassa köyde yaşayanların asgari ihtiyaçlarını karşılayan sağlam meskenler yapmalarına yardım sağlanamamıştır. Mağdur haldeki vatandaşları izah edilen durumdan kısa zamanda kurtarmak ve hasar gören yerleşim birimlerine toplu şekilde meskenler yaptırmak maksadıyla bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>2334</sup>

Kabul edilen Kanun'la Nafia Vekili yıllık ödeme miktarı 7 milyon lirayı geçmemek üzere 21 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girmekle, Maliye Vekili faizleriyle birlikte bu miktarı geçmemek üzere bono çıkarmakla yetkili kılınmıştır.<sup>2335</sup> Ayrıca

<sup>2327</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 331.

<sup>2328</sup> *Zafer*, 27 Ocak 1957.

<sup>2329</sup> 10 Eylül 1957 Tarih ve 7048 Sayılı Gerze Yangınından, Lüleburgaz ve İnece'de Su Baskınından Zarar Görenlere Yapılacak Yardım Hakkındaki 6683 Sayılı Kanuna Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 1213.

<sup>2330</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 198; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 312.

<sup>2331</sup> Örsan Öymen, "Talihsiz Bir Kasaba-Gerze Evlerin Öyküsü", *Ulus*, 13 Ocak 1958, 4.

<sup>2332</sup> *Zafer*, 29 Mayıs 1958.

<sup>2333</sup> *Zafer*, 16 Ağustos 1958.

<sup>2334</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 22.06.1956, Devre: 10, C. 12, İnikat: 82'ye ekli 219 numaralı Aydın, Balıkesir, Bilecik, Edirne, Eskişehir, Kırklareli ve Konya vilâyetlerinde 1955-1956 yıllarında tabii âfetlerden zarar görenlere yapılacak yardım hakkında kanun lâyihası ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/472), s. 1-2.

<sup>2335</sup> 22 Haziran 1956 Tarih ve 6746 Sayılı Aydın, Balıkesir, Bilecik, Edirne, Eskişehir, Kırklareli, Konya ve Denizli Vilâyetlerinde 1955-1956 Yılında Tabii Âfetlerden Zarar Görenlere Yapılacak Yardım Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 869.

şehir ve kasabalarda yaptırılacak meskenler için Türkiye Emlak Kredi Bankası aracılığıyla mesken bedellerinin 20 yıl vade ile tahsil edilmesi hükmüne bağlanmışken, köylerde inşa edilecek yapılar için aynı esaslar dahilinde Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası devreye sokulmuştur. Diğer yandan köylerdeki yapı bedellerinin tahsilatı konusunda mevsimsel şartlar değerlendirmeye alınmak suretiyle yürürlükte olan mevzuata uygun olarak bazı istisnalar getirilmiştir.<sup>2336</sup>

Kanun gereğince şehir merkezleri ve köylerde olmak üzere 1957 yılında Edirne’de 546, Kırklareli’de 154 ve Eskişehir’de 410 adet ev yaptırılması hususunda gerekli faaliyetlerde bulunulmuştur.<sup>2337</sup> Girişilen taahhütler karşılığı olarak 1958 bütçesine ödenek konulması için planlama yapılmıştır.<sup>2338</sup> Nafia Vekili Etem Menderes’in açıklamalarına göre bu evler gösteriştan uzak ama sağlamlıktan bir şey feda edilmeyen yaklaşımla inşa edilmekte, aynı zamanda ekonomik niteliği haizdirler.<sup>2339</sup>

#### **4.1.2.9. Muğla, Denizli, Bolu, Aydın ve Sakarya Yardımları**

24 Nisan 1957 tarihi ve sonrasında, Muğla ile Denizli illerinde çok şiddetli yer sarsıntıları meydana gelmiştir. Adı geçen vilâyetlerin şehir, kasaba ve köylerinde yüzde doksana yaklaşan oranlarda ağır hasarlar oluşmuştur. Tahribata maruz bölgelerin süratle ve yeniden inşası hususunda Hükümet bünyesinde dört vekilden mürekkep bir Vekiller Komitesi ve bu Komite’ye bağlı teknik bir komisyon teşkil edilmiştir. Zikredilen komisyona verilen görev doğrultusunda söz konusu bölgelerin bir an evvel imara kavuşturulması maksadıyla daha önceden neşredilmiş mevzuat incelenmiş ve tatbikattaki aksaklıklar da göz önünde bulundurularak yeniden bir kanun lâiyhası hazırlanmıştır.<sup>2340</sup>

İlk etapta Muğla ve Denizli illerini kapsayan tasarının Maliye Encümeni’nde görüşülmesi sırasında Bolu ili, Bütçe Encümeni görüşmelerinde ise Sakarya ve Aydın illeri tasarı kapsamına alınmıştır.<sup>2341</sup> TBMM’de cereyan eden görüşmelerden sonra kabul edilen 7010 sayılı Kanun’la Nafia Vekili’ne yıllık ödeme miktarı 20-20-10 milyon lirayı geçmemek

<sup>2336</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 870-872; mesela kuraklık ve afet gibi mücbir sebeplerden dolayı taksit ödemesi yapılamaması halinde Ziraat Bankası mevzuatına göre tecil işlemlerinin yapılması hükmüne bağlanmıştır. Bununla birlikte tahsil dönemlerinin belirlenmesinde mahsul zamanın dikkate alınması konusu Kanun’a dahil edilmiştir. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 870-872.

<sup>2337</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 227.

<sup>2338</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 198.

<sup>2339</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903.

<sup>2340</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 12.06.1957, Devre: 10, C. 20, İnikat: 80’e ekli 236 numaralı Muğla ve Denizli vilâyetleri dâhilinde vukua gelen yer sarsıntısında zarar görenlere yapılacak yardım hakkında kanun lâiyhası ve Nafia, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/670), s. 1.

<sup>2341</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 12.06.1957, Devre: 10, C. 20, İnikat: 80’e ekli 236 numaralı Muğla ve Denizli vilâyetleri dâhilinde vukua gelen yer sarsıntısında zarar görenlere yapılacak yardım hakkında kanun lâiyhası ve Nafia, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/670), s. 3-4.

üzere 50 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri taahhütlere girme, Maliye Vekili'ne de faizleriyle birlikte bu miktarı geçmemek üzere bono çıkarma yetkisi verilmiştir. Ayrıca Kanun'da, önceden yasalaşan 6746 sayılı Kanun'da yer aldığı şekliyle Türkiye Emlak Kredi Bankası ve Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası'na benzer görevler verilmiştir.<sup>2342</sup> Yasa gereği 1958 yılında bütçeye ödenek konulması planlanmıştır.<sup>2343</sup>

#### 4.2. İmar ve İskân Vekaletinin Kurulması

İmar ve İskân Vekaletinin kuruluşu konusunun tez planındaki yerine ilişkin yapılan değerlendirme neticesinde, Nafia Vekaletince yürütülmekte olup da İmar ve İskân Vekaletine devredilen faaliyetler arasında yer alan özel kanunlarına binaen yürütülen afet yapı işlerinin, yatırım bütçesi bakımından en hacimli kısmı oluşturduğu saptanmıştır. Bu nedenle İmar ve İskân Vekaleti mevzuuna söz konusu faaliyetlerden sonra yer verilmesinin daha anlaşılır olacağı kanaatine varılmıştır.

Bu itibarla İmar ve İskân Vekaletinin kuruluşunun DP bayındırlık politikaları açısından anlamının araştırılması lüzumlu hissedilmiştir. Yeni teşkilatın oluşturulması amacıyla hazırlanan kanun layihasında yer alan; genel kalkınma ile dengeli olarak şehir, kasaba ve köylerin imar ve ihyasının sağlanması, mesken ihtiyacının en müsait şartlarla karşılanması imkânlarının tetkik ve tespit edilmesi, ülkenin yapısına uygun bir mesken politikasının sevk ve idaresi, yapı malzemesi tedarik imkânlarının aranması maksatları<sup>2344</sup> o döneme kadar bu işlerin doğrudan veya dolaylı olarak Nafia Vekaleti ile ilintili olması hasebiyle konuyla alakalı görülmüştür.

Aslında 5. Adnan Menderes Hükümeti'nin 25 Kasım 1957'de kurulmasıyla birlikte İmar Bakanlığı faaliyet geçmiştir.<sup>2345</sup> Hükümetin kuruluşunun hemen akabinde açıklama yapan Başvekil Menderes'e göre, şehir ve köylerin imar ve ihyası bir zaruret olarak ortaya çıkmıştır. Ayrıca başlanmış olan imar ve inşa faaliyetine şehircilik esaslarına uygun planlarla devam edilmesi kararlaştırılmıştır. İşte bu işleri tedvir etmek üzere vekalet kurulma yoluna girilmiştir.<sup>2346</sup> Keza bu makalede ise özetle imarın vatan sathına yayılmasını sağlamak

<sup>2342</sup> 14 Haziran 1957 Tarih ve 7010 Sayılı Muğla, Denizli, Bolu, Aydın ve Sakarya Vilâyetleri Dâhilinde Vukua Gelen Yer Sarsıntısında Zarar Görenlere Yapılacak Yardım Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 1003-1006.

<sup>2343</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 198.

<sup>2344</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 07.04.1958, Devre: 11, C. 3, İnikat: 56'ya ekli 88 numaralı İmar ve İskân Vekâleti kuruluş ve vazifeleri hakkında kanun lâyihası ve Nafia, Dahiliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/128), s. 198.

<sup>2345</sup> Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi*, 360.

<sup>2346</sup> *DP Meclis Grubu Müzakere Zaptı*, 03 Aralık 1957, MF:1256, Toplantı:205, s. 19.

amacıyla böyle bir vekaletin oluşturulduğu ve kısa zaman içerisinde görev ve teşkilat yasalarının çıkarılacağı belirtilmiştir.<sup>2347</sup>

Nitekim bahsedilenlerin yanı sıra başta iskân ve nüfus akımlarını düzenleme gayesi olmak üzere birçok maksadın tahakkuku için İmar ve İskân Vekaletinin kurulması kararlaştırılmıştır. Bu amaçla çıkarılan 7116 sayılı Kanun<sup>2348</sup> marifetiyle 3611 sayılı Kanun’la Nafia Vekâletinin vazifeleri arasında bulunan imar işleri ile tabii afetler dolayısıyla özel kanunlarla<sup>2349</sup> Nafia Vekâletine verilmiş olan vazife ve salâhiyetler İmar ve İskân Vekâletine devredilmiştir.<sup>2350</sup>

#### 4.2.1. İstanbul’un İmarı

Bu konuya başlangıçta şehirlerin imarı olarak başlanmış olsa da sonradan İstanbul’un imarı odak noktası haline gelmiştir. Başbakan Adnan Menderes’in bu alandaki girişimleri birçok çalışmada ayrıntılı olarak ele alınmış olmakla beraber, farklı bakış açılarıyla yeni araştırmalar için müsait bir alan görünümündedir. Ancak tezin sınırlarını teşkil eden Bayındırlık Bakanlığı ve bağlı kuruluşların bütçesi içerisinde yer almadığı için bu mevzu tez kapsamına dahil edilmemiştir. Keza 1957 yılı bütçe görüşmelerinde konuşan DP Milletvekili Halis Tokdemir ne Ankara ne de İstanbul imarının Nafia Vekâleti bütçesini ilgilendiren konular olmadığını belirtmiştir.<sup>2351</sup> Yine de mesele hakkında bilgi verilmesi ve bilhassa bayındırlık konuları etrafında cereyan eden tartışmalardan bahsedilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmiştir.

Başbakan Menderes, 23 Eylül 1956’de yaptığı bir konuşmada İstanbul’un imarına başlandığını ilan etmiştir. Menderes’e göre o zamana kadar diğer iller imardan nasibini

<sup>2347</sup> Reşit Akif Atasoy, “İmar Vekaleti”, *Zafer*, 01 Aralık 1957, 2-4.

<sup>2348</sup> 09 Mayıs 1958 tarih ve 7116 sayılı İmar ve İskân Vekâleti Kuruluş ve Vazifeleri Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 631-639.

<sup>2349</sup> Bunlar o dönem itibariyle devam eden 6409, 6610, 6683, 6746, 7010, 7048 sayılı kanunlar dairesince yürütülen işlere dair yetkililerdir.

<sup>2350</sup> Aynı zamanda 4623, 4759 ve 6785 sayılı Kanunlar ile diğer kanun ve nizamnamelerle şehircilik ve imar işleri hakkında Nafia Vekiline ve Nafia Vekâletin verilmiş olan hak, vazife ve salâhiyetler İmar ve İskân Vekâletince ifa ve istimal edilmek üzere bu vekâlete devredilmiştir (7116 sayılı Kanun 20. Madde). *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 635; 4623 ve 4759 sayılı Kanun’lar mucibince Nafia Vekaletine verilen görevlere giriş bölümünde değinilmiştir. Buna karşın belediye sınırları içindeki, resmî ve hususî, bütün yapılara ilişkin işlemleri düzenlemek amacıyla çıkarılan 9 Ağustos 1956 tarih ve 6785 sayılı *İmar Kanunu* daha önce açıklanmadığı için meselenin biraz irdelenmesinin gerekli olduğu düşünülmüştür. Kanun’la Nafia Vekâleti, yüksek mimar, yüksek mühendis, mimar ve mühendisler dışında, imar plânları ile bunların tatbikat plânlarının ve halihazır haritalarının, mimari, statik ve tesisat plân, proje, resim ve hesaplarının hazırlanmasını ve bunların tatbikatındaki fennî mesuliyetlerini kimlerin alacağı hususunu Maarif Vekaleti ile müştereken hazırlanacak bir talimatname ile tespit etmekle görevli kılınmıştır (14. madde). Vekâlete hâlihazır haritalarının, imar ve istikamet plânlarının tanzim tarzları ve teknik şartları ve bu işleri yapacak mütehassıslarda aranacak ehliyeti tespit etme görevi verilmiştir (28. madde). Ayrıca belediyelerce gönderilen imar ve yol istikamet plânların tasdik veya tadil edilmek üzere iade edilmesi görevi verilmiştir (29. madde). Kanun’un tatbik şeklini gösterir nizamnamenin hazırlanarak, belediyelerin hazırladıkları talimatnamelerde gereken değişiklikleri talep etme vazifesi tevdi edilmiştir (57. madde). *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1111-1122.

<sup>2351</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 919.

almışken, artık sıra İstanbul'a gelmiştir. 1900 modeli bir şehir olan İstanbul'da, özetle, şehir merkezlerinde büyük meydanların açılması, bu meydanların birbirine geniş caddelerle bağlanması, galata köprüsünün yanına bir köprü daha yapılması, Haliç'in etrafına yol yapılması gibi faaliyetlerin icrası planlanmıştır. Ayrıca bu faaliyet bin fabrika yapmakla eşdeğer görülmüştür. Zira İstanbul'un turizm potansiyelinin harekete geçirileceği varsayılmıştır. İstanbul'un imar faaliyetine asıl olarak 1957 yılında başlanması öngörülmüştür.<sup>2352</sup> Hakikaten bu konudaki ilk ciddi adım Nisan 1957'de atılmıştır. Başvekil'in İstanbul'un imarına karar verdiği yolundaki haberler vatandaşta ciddi bir heyecan yaratmıştır. İlk başta bu imar söyleminin öncekiler gibi sınırlı kalacağı, taksim meydanının genişletilmesi ve bazı küçük onarım işleri gibi olacağı düşünülmüş, gün geçtikçe işin büyüklüğü anlaşılmaya başlanmıştır. Hatta o dönem neşredilen bir makalede, girişilen imar hareketinin İstanbul'a katacağı değer anlatılmış, bununla birlikte bazı fedakarlıklarda bulunulması gerektiği vurgulanmıştır.<sup>2353</sup>

İmar işinin finansmanı maksadıyla Maliye Vekâleti bütçesinin “*İstanbul Belediyesine Yardım*” adlı kaleminde 1958 yılı için 20 milyon,<sup>2354</sup> 1959 yılı için 50 milyon lira tahsis edilmiştir.<sup>2355</sup> 1960 yılı bütçesinde ise buna ilave olarak 50 milyon lira daha talep edilmiş, ancak bu istek şiddetle tenkit edilmiştir.<sup>2356</sup> Söz konusu eleştirilere rağmen neticede 1960 yılında aynı kaleme bu sefer 100 milyon lira tahsis edilmiştir.<sup>2357</sup> Diğer yandan bütçede tahsis edilen ödenekler yapılan işlere kıyasla yetersiz görülmüş olacak ki İstanbul'un imarı için sarfedilen paraların kaynağı Milletvekilleri tarafından sorgulanmıştır. Buna cevap veren Menderes, o işin bir sır olduğunu, İstanbul Belediyesinin imar için 100 yılda ödediği parayı, kendilerinin 6 ay içerisinde ödediğini aktarmıştır.<sup>2358</sup> Hatta dönemin gazetecilerinden Emin Karakuş, bu noktada ne devlet bütçesinde ve ne de İstanbul Belediyesi bütçesinde ayrılan para bulunmadığını ifade etmiştir. Bu konu Menderes'e sorulduğunda onun da açık bir şekilde cevap vermediğini ifade etmiştir. Karakuş, Sosyal Sigortalar Kurumu ve Emekli Sandığının İstanbul Belediyesine borç vermek suretiyle bu işlerin yapıldığını ileri sürmüştür.<sup>2359</sup> Karakuş her ne kadar böyle ifade etse de tarafımızdan yapılan tespit, bu iş için sadece genel bütçeden 1958 ila 1960 bütçelerinde en az 170 milyon liranın doğrudan İstanbul Belediyesine yardım olarak ayrıldığı tespit edilmiştir. Kaldı ki genel bütçe yardımı konusundaki fikir sadece

<sup>2352</sup> Erer, *On Yılın Mücadelesi*, 281.

<sup>2353</sup> Reşit Akif Atasoy, “İstanbulun İmarı”, *Zafer*, 14 Nisan 1958, 2-3.

<sup>2354</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 40, 360.

<sup>2355</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 41, 381.

<sup>2356</sup> *Ulus*, 30 Ocak 1960.

<sup>2357</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 42, 469.

<sup>2358</sup> Erer, *On Yılın Mücadelesi*, 286.

<sup>2359</sup> Karakuş, *40 Yıllık Bir Gazeteci*, 384.

iktidara ait değildir. Zira başlangıçta DP Milletvekili olan ve sonrasında istifa ederek muhalefete geçen Ahmet Hamdi Başar da İstanbul'un imarının kendi gelirleriyle sağlanamayacağı, mutlaka devlet yardımının gerekli olduğu düşüncesindedir.<sup>2360</sup>

İstanbul'un imarı TBMM'de de ayrıntılı olarak görüşülen ve çok tartışılan konulardan birisi olmuştur. 1957 yılı bütçe görüşmelerinde CHP Grubu adına konuşan Nüvit Yetkin Hükümeti, finansmanını planlamadan ayrıntılı bir şehircilik çalışmasına girdiği gerekçesiyle eleştirmiştir.<sup>2361</sup> Öte taraftan Cumhuriyetçi Millet Partisi adına konuşan Osman Bölükbaşı, buğday ithalatından, ilaç ve inşaat malzemesi sıkıntısına kadar iktisadi şartların olumsuzluğuna dikkat çekmiş, bu ortamda mesken ve iş yeri yıkımının zaten sınırlı olan kaynakların verimsiz işlere harcanmış olacağını ifade etmiştir. Bu durumda Menderes'in belirttiği pişmanlığın bir manasının kalmayacağını da ilave etmiştir. Bölükbaşı'na göre yapılan işlerin temelinde seçim endişesi yatmaktadır.<sup>2362</sup> Hürriyet Partisi Meclis grubu adına konuşan Emrullah Nutku ise yapılan işte bir plan program olmayışından bahsetmiş, 1956 yılından harcanan paraların hangi bütçeden karşılandığını sormuştur. Devamında yıkılan evlerdeki sakinlerin cami avlularındaki barakalara yerleştirildiğini, mesken buhranı nedeniyle kiraların olağanüstü arttığını belirtmiştir. akabinde finansmana dair hususları sorgulamıştır.<sup>2363</sup>

Bu eleştiriler sonrası Demokrat Parti Meclis grubu adına konuşan Himmet Ölçmen İstanbul'un imarının bir mucize olduğunu, normal bir zekâ, hesap ve plana göre yapılmadığını belirtmiştir. bahsedildiği gibi istimlak konularında mağduriyetler ortaya çıkmamış, büyük çoğunluk içerisinde çok küçük kısmın konuyu yargıya taşıdığını ifade etmiştir. Hatta Başvekil İstanbul sokaklarını gezerken halk ona sevgi gösterilerinde bulunmaktadır. Zira İstanbul'da imar yüzünden mağdur olmuş vatandaş yoktur.<sup>2364</sup>

Sonrasında sözü Başvekil Adnan Menderes almış, iddiaların hepsinin yalan olduğunu ileri sürmüştür. Ona göre yuvarlak cümleler ve dayanaksız iddialarla konuşulmaktadır. Oysa hakikat, yürütülmekte olan imar faaliyetinden tüm vatandaşların memnun ve mutlu olduğu tespitidir. İstanbul, değil sadece İstanbulluların ve Türkiye'nin, tüm Dünya'nın incisidir. Dolayısıyla o zamana kadar bu güzelliğin ortaya çıkarılamaması en büyük eksikliktir.

<sup>2360</sup> Başar, *Yaşadığımız Devrin İçyüzü*, 52.

<sup>2361</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnkat: 42, s. 371.

<sup>2362</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 21.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnkat: 42, s. 395.

<sup>2363</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnkat: 47, s. 905-906.

<sup>2364</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnkat: 47, s. 906-907.

Devamında Menderes, faaliyetin ayrıntılarına ilişkin birçok konuya temas etmiş, plansız hareket edildiğine dair iddiaları çürütmeye çalışmıştır.<sup>2365</sup>

1960 yılına gelindiğinde artık eleştirilerin o dönem meriyette olan Anayasa'nın 74. maddesi kapsamında yoğunlaştığı da görülmektedir.<sup>2366</sup> Nitekim CHP Milletvekili Hıfzı Oğuz Bekata, Anayasa'nın bu maddesinin açıkça ihlal edildiğini, Haydarpaşa Hastanesi eski Başhekimini Eyüp Aksoy'un istimlâk edilen gayrimenkulünün bedelinin uzun süre ödenmediğini, bu nedenle İstanbul Belediyesi aleyhine açtığı davayı kazandığını söylemiştir. Bekata'ya göre, bu noktada Anayasa'nın ihlal edildiği yargı kararı ile sabit olmuştur. Bahsedilen ihlalin delili sadece bu olay da değildir. Mesela İstanbul Belediyesine yardım ödeneğinin gerekçesinde ödenmemiş istimlak borçlarına tahsis edileceğinin belirtilmesi, başkaca Zafer gazetesinde yer alan haberlerde istimlak bedellerinin ödenmesine ilişkin planlara yer verilmesi, bahsedilen istimlaklerin peşin yapılmadığını delillendirmektedir. İstanbul'da güzel yollar, meydanlar, yapılmıştır. Ancak bunların Anayasa ihlal edilmeden de yapılması mümkündür.<sup>2367</sup>

TBMM'de gündeme gelen eleştiri ve tartışmalar sonrasında diğer platformlara da bakılmasında fayda olduğu değerlendirilmiştir. Bu çerçevede mesele, kamuoyunun da ilgisini çekmiş, basında geniş yer işgal etmiştir.<sup>2368</sup> Burada verilen örneklerin genel algıyı göstermesi açısından küçük bir örneklem olduğu belirtilmelidir.

Mevzuun plansız bir şekilde başlaması, bu makalede, yapılacak yol, meydan vesaireye göndermede bulunularak eleştirilmiştir.<sup>2369</sup> Buna karşın imar faaliyetinin güzellikleri ve faydaları Mümtaz Faik Fenik'in radyo konuşmaları ile kamuoyuna ilan edilmiştir.<sup>2370</sup> Devamında seri bir şekilde, imar faaliyeti ile bizzat Başvekilin meşgul olduğu, faaliyetin genişlediği, hızlı bir şekilde ilerlediği şeklinde haberler yapılmıştır.<sup>2371</sup> Bu sırada eleştiriler de hız kesmeden devam etmiştir. Daha önce imar için atandığı bildirilen vali vekilinin imara bakmayacak olması haber yapılmıştır.<sup>2372</sup> Öte yandan Yalçın tarafından kaleme alınan bir

<sup>2365</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 910-918.

<sup>2366</sup> 10 Ocak 1945 tarih ve 4695 sayılı Anayasa'nın söz konusu maddenin ilk fıkrası: "Yetmiş Dördüncü Madde — Kamu faydasına gerekli olduğu usulüne göre anlaşılmadıkça ve özel kanunları gereğince değer pahası peşin verilmedikçe hiç kimsenin malı ve mülkü kamulaştırılamaz." hükmünü amirdir. *Kanunlar Dergisi*, C. 27, 94.

<sup>2367</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 42, s. 86-87.

<sup>2368</sup> Bu konu basında çok yoğun bir şekilde işlenmiştir. Sırf bu noktaya odaklanan akademik çalışmalar yapılmıştır. Bkz. Utku Büyükgaz, *İstanbul'daki Yapısal Dönüşümün Basına Yansımaları (1956-1960)*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2017.

<sup>2369</sup> Hüseyin Cahit Yalçın, "İmar Hareketleri", *Ulus*, 17 Mayıs 1957, 1-5.

<sup>2370</sup> *Zafer*, 21 Mayıs 1957; *Zafer*, 24 Mayıs 1957.

<sup>2371</sup> *Zafer*, 29 Mayıs 1957; *Zafer*, 14 Haziran 1957; *Zafer*, 24 Haziran 1957; *Zafer*, 30 Haziran 1957; *Zafer*, 03 Temmuz 1957.

<sup>2372</sup> *Ulus*, 18 Temmuz 1957.

makalede keza imar konusu eleştirilmiştir.<sup>2373</sup> Bu yazıya karşılık “İstanbulun imarı inkâr edilemez” başlığı ile İstanbul Vali ve Belediye Reis Vekili tarafından kaleme alınmış bir yazı tekzip olarak yayımlanmıştır.<sup>2374</sup> Yalçın buna da bir cevap vermiş, özetle millet yiyecek peynir bulamazken, insafsızca, israf ile plansız, keyfi imarın olamayacağını dair bir makale kaleme almıştır.<sup>2375</sup>

Bir yandan “Başvekil imar işiyle meşgul”, “imara hız verildi” benzeri haberler yapılırken<sup>2376</sup> diğer taraftan “Başvekil yıkım işiyle meşgul”, “imar adı altında yıkım yapılıyor” şeklinde yazılarla karşılık verilmiştir.<sup>2377</sup> Menderes’e İstanbul Fahri Belediye Başkanlığı verilmesi haber yapılmış, İstanbul’un imarının milletin arzusu olduğu belirtilmiştir.<sup>2378</sup> Aynı haber vesilesiyle DP’nin İstanbul imarı konusundaki politikaları eleştirilmiştir.<sup>2379</sup>

Muhalefetin özellikle istimlak paralarının peşin ödenmemesi nedeniyle Anayasa’nın ihlal edilmesinin üzerinde durduğu da görülmektedir. Mesela bu yazıda, istimlak paralarının peşin olarak ödenmemesi, mal sahibinin kabulü dışında nakit yerine bono ile ödenmesi, istimlakine karar verilen gayrimenkul konusunda müteakip işlemlerin gerçekleştirilmemesi ve bu çerçevede mal sahibine çeşitli kısıtlamalar (parselizasyon konusunda) getirilmesi, istimlak mevzuunda idareyi zorlayan herhangi bir süre kısıtının olmaması ve bu nedenle istimlak söylenti ve emareleri çıkan mal sahiplerinin mallarının değerlerinin düşmesi, gayrimenkulün tahliyesi için kullanıcılara verilmesi gereken 15 günlük sürenin kimi uygulamalarda verilmemesi istimlak meselesinde yaşanan ana haksızlık ve yolsuzluklar olarak izah edilmiştir.<sup>2380</sup> Buna karşın Zafer gazetesinde imar hareketi övülmeye devam edilmiş, Bayar ve Menderes’in imar sahalarını gezmeleri, bilgi almaları haber yapılmış, imar konusunda bilgi aktarımı sürdürülmüştür.<sup>2381</sup> Bahsedilen süreçte istimlak suistimali nedeniyle ceza alan bazı kişiler de olmuştur.<sup>2382</sup>

Muhalefetin İstanbul’un imarını eleştirme noktasındaki sistematik çalışmaları da devam etmiştir. Osman Okyar İstanbul ve Ankara’nın imarına ayrılan tahsisatları sorgulamış, zaten

<sup>2373</sup> Hüseyin Cahit Yalçın, “İlk Adımda”, *Ulus*, 22 Ağustos 1957, 1-5.

<sup>2374</sup> *Ulus*, 25 Ağustos 1957.

<sup>2375</sup> Hüseyin Cahit Yalçın, “Tekzip Bahanesiyle Propaganda”, *Ulus*, 27 Ağustos 1957, 1-5.

<sup>2376</sup> *Zafer*, 22 Ekim 1957; *Zafer*, 03 Kasım 1957; *Zafer*, 09 Kasım 1957; *Zafer*, 25 Kasım 1957; *Zafer*, 28 Kasım 1957; *Zafer*, 23 Aralık 1957; *Zafer*, 03 Ocak 1958; *Zafer*, 08 Ocak 1958; *Zafer*, 11 Mart 1958; *Zafer*, 11 Mart 1958.

<sup>2377</sup> *Ulus*, 19 Kasım 1957; *Ulus*, 12 Ocak 1958.

<sup>2378</sup> *Zafer*, 21 Mart 1958.

<sup>2379</sup> *Ulus*, 21 Mart 1958.

<sup>2380</sup> Yalçın Tuna, “İstimlak Haksızlık ve Yolsuzlukları”, *Ulus*, 30 Mayıs 1958, 2

<sup>2381</sup> *Zafer*, 12 Haziran 1958; *Zafer*, 31 Aralık 1958; *Zafer*, 03 Ocak 1959; *Zafer*, 04 Ocak 1959; *Zafer*, 28 Şubat 1959; *Zafer*, 11 Temmuz 1959.

<sup>2382</sup> *Zafer*, 26 Haziran 1958; *Ulus*, 26 Haziran 1958.



kaynağa ihtiyacı olan ve zengin olmayan Türkiye'nin bu ödenekleri üretim sağlayacak yatırımlara aktarmasının doğru olacağını ifade etmiştir. Ayrıca İstanbul'un bazı yerleri güzelleştirse de şehrin karakteri bozularak ruhsuz ve cansız bir yapının ortaya çıktığını ileri sürmüştür. Öte yandan ödenmeyen istimlak bedellerine ilişkin meydana gelen hukuksuzluğa işaret etmiştir. İmar için yaklaşık 500 milyon liranın ayrıldığını öne süren Okyar, bu hususun da belirsiz olduğunu ifade etmiştir.<sup>2383</sup> Keza Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Avrupa'dan örnekler vermek suretiyle İstanbul'un yollarının genişletilerek orijinal dokusunun bozulmasının uygun olmadığını, Osman Okyar'ın makalesine atfen izah etmiştir. Bununla birlikte hukuki bakımdan meydana gelen istimlak haksızlıklarına dikkat çekmiştir.<sup>2384</sup> Yine başka bir yazısında Karaosmanoğlu'na göre, DP son dönemde propaganda edebiyatında "imar hareketi"ne Kurtuluş Savaşı'ndan büyük önem yüklemeye başlamıştır.<sup>2385</sup>

Bahsedilenlerin yanı sıra İstanbul'un imarına ilişkin alınan kararlar, Başvekil Menderes'in çalışmaları, yaşanan gelişmeler, istimlak konuları -Zafer ve Ulus gazetelerindeki kadar yoğun olmamakla birlikte- daha çok haber vasfı ile kitle gazetelerine de yansımıştır.<sup>2386</sup>

Ulus gazetesinde gündeme getirilen İstanbul'un imarına ilişkin istimlak borçları konusunda<sup>2387</sup> Zafer gazetesinde cılız bir şekilde İstanbul'un istimlak borçlarının muntazaman ödendiği bildirilmiştir.<sup>2388</sup> Karaosmanoğlu'na göre ise DP'nin yegâne propaganda kozu olarak imar ve kalkınan Türkiye kalmıştır.<sup>2389</sup>

Dönemin önde gelen şahsiyetlerinin bu konuyu sonradan nasıl değerlendirdikleri de önemli bir merak konusudur. Devrin Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın İstanbul'un imarı konusunda aktardıklarına göre, Menderes, sıkışık, derme çatma evlerden oluşan mahallelerin İstanbul'a yakışmadığını, güzelim cami ve sanat eserlerinin bunların gerisinde kaldığını söylemiş, söz konusu güzelliklerin açığa çıkarılmasının belediyenin gücünün çok ötesinde, üstelik bir turizm faaliyeti olarak hükümeti alakadar ettiğini dile getirmiştir. Menderes'e göre İstanbul'u yedi tepeye kuran Bizans değil, Türk'lerdir. Bayar, Menderes'in İstanbul'un imarı konusundaki fikirlerini söylediğinde, kendisine hak verdiğini, buna karşın imar işinin nankör olduğunu ve birçok dedikodu ve şikâyetle konu olabileceğini belirttiğini açıklamıştır. Öte yandan Bayar'a göre İstanbul'un imarı tam Menderes'e göre ve onun kişiliği ile uyuşan bir iştir. Zira aradan yıllar geçtikten sonra birçok şeyin unutulduğundan bahseden Bayar, 1969

<sup>2383</sup> Osman Okyar, "Ne Pahasına İmar?", *Ulus*, 09 Ağustos 1959, 2.

<sup>2384</sup> Yakup Kadri Karaosmanoğlu, "İmar", *Ulus*, 14 Ağustos 1959, 1-5

<sup>2385</sup> Yakup Kadri Karaosmanoğlu, "Başbakanın Adana Seyahati", *Ulus*, 08 Ocak 1960, 1-5

<sup>2386</sup> *Cumhuriyet*, 03 Temmuz 1957; *Cumhuriyet*, 21 Temmuz 1957; *Cumhuriyet*, 27 Şubat 1958; *Cumhuriyet*, 05 Mart 1959; *Cumhuriyet*, 11 Mart 1959.

<sup>2387</sup> *Ulus*, 04 Şubat 1960.

<sup>2388</sup> *Zafer*, 06 Şubat 1960.

<sup>2389</sup> Yakup Kadri Karaosmanoğlu, "Kalkınan Türkiye", *Ulus*, 02 Nisan 1960. 1-5.

yılı itibariyle geride kalanların, Menderes zamanında yapılan meydan, genişletilen caddeler ve kurulan köprüler olduğunu ve bunları kullanan insanların Menderes'i minnet duyguları ile andığını ifade etmiştir.<sup>2390</sup>

Menderes'in Özel Kalem Müdürü Ercüment Yavuzalp anılarında, Menderes'in kendisine anlattıklarına dayanarak, İstanbul'un imarı noktasında Menderes ile Bayar arasında bazı görüş ayrılıklarının yaşandığını, Bayar'ın bazen Menderes'e bu işi sonraya bırakmayı teklif ettiğini ancak bu düşüncenin Menderes tarafından zaten geç kalındığı gerekçesiyle reddedildiğini ileri sürmüştür.<sup>2391</sup> Buna mukabil Bayar'ın anılarında, Yavuzalp'in iddiasında yer aldığı şekliyle bir uyuşmazlıktan söz edilmemiş, aksine Menderes'in desteklendiği bildirilmiştir.

Diğer yandan dönemin Hürriyet gazetesi muhabiri olan Emin Karakuş, 1957 yılı başlarından itibaren Menderes'in İstanbul'a sık gitmeye başladığını, bunun İstanbul'un imarı noktasındaki faaliyetlerden kaynaklandığını belirtmiştir. Karakuş, bu kapsamda İstanbul'da yeni bulvarların açıldığını, caddelerin genişletildiğini ve trafiğin biraz rahatladığını kaleme almıştır.<sup>2392</sup>

Yakın çalışma arkadaşlarından Samet Ağaoğlu, Menderes'in çok farklı nitelikte mimarlardan bir ekip oluşturduğunu ve sürekli olarak bu ekiple fikir alışverişinde bulunarak İstanbul'un imarı hususunda neler yapılabileceğini görüştüğünü aktarmıştır. Ağaoğlu'na göre Menderes bu konuya biraz hissi yaklaşmış ve hatta bu nedenle bazı zamanlarda ileri davranışlarda bulunmuştur. Ağaoğlu'nun, Menderes için imar meselesinin ne ifade ettiğini açıklarken yaptığı: *"İstanbul'un imarı işinde Menderes'te sezdiğim garip bir his vardı. İhmal edilmiş, geri bırakılmış, sokakları dar, pis, eğri büğrü, sahilleri çöplük yığınlarıyla kapalı, yangın yerleriyle yamalı, yıkılmış eski İstanbul'un görünüşü Avrupalı Beyoğlundan intikamını almak ister gibiydi."* betimlemesi son derece manidardır. Zira, Menderes'in bu işi kotarma noktasındaki gayreti öyle bir algı oluşturmuş ki ölümünden kısa bir süre sonra, Menderes'e muhalif olan bir gazeteci, yarım kalmış caddelerden şikâyet ederken: *"Menderes'i mezarından kaldırarak bunları tamamlatmalı ve sonra yine mezara koymalı"* demekle bir beis görmemiştir.<sup>2393</sup> Keza Time dergisinin 03 Şubat 1958 tarihli sayısında Menderes'i kapak yapması ve onu *"The Impatient Builder-Aceleci İmarcı"* olarak tanımlaması da söz konusu algıyı teyit etmektedir.<sup>2394</sup>

<sup>2390</sup> Bayar, *Başvekilim Adnan Menderes*, 158-162.

<sup>2391</sup> Ercüment Yavuzalp, *Menderes'le Anılar*, Ankara: Bilgi Yayınları, 1991, 42-43.

<sup>2392</sup> Karakuş, *40 Yıllık Bir Gazeteci*, 383.

<sup>2393</sup> Ağaoğlu, *Arkadaşım Menderes*, 41-42.

<sup>2394</sup> "Middle East, Turkey", *Time*, 71/5, February 1958, s. 18-20.

İstanbul'un imarının en yoğun olduğu dönem 1958 yılıdır. Bu dönemde şehir adeta bir harabe haline gelmiştir. Bu durum da doğal olarak muhalefet tarafından kullanılmıştır. Mesela 01-02 Haziran 1958'da İstanbul'da bulunan İnönü, yaptığı konuşmalarda kısa bir süre içerisinde imar konusunda dert dinlemekten yorulduğunu belirtmiştir. İnönü, mesken, iş yeri, geçim yeri dahil birçok şeyin yıkıldığını, toplumun geçim derdinde olduğunu, insanların başına geleceklere ilişkin endişeli olduğunu, şehrin imarının- eğer olacaksa- bir plan dahilinde olması gerektiğini, plansız bir şekilde şehrin harabeye çevrildiğini, asama köprü yapmak için on paranın dahi bulunmadığını dile getirmiştir. İnönü'nün bu konuşması savcılık kararı ile getirilen neşir yasağı nedeniyle hiçbir gazetede yayımlanmamıştır.<sup>2395</sup>

Menderes'in Özel Kalem Müdürü Ercüment Yavuzalp, o dönemde yeni restore edilen Nusretiye Camii'ni daha önceden o bölgeden sık geçmesine rağmen hiç fark etmediğini, onu ancak yol açıldıktan sonra gördüğünü Menderes'e söylemiştir. Bunun üzerine Menderes, Yavuzalp'e görmemesinin gayet normal olduğunu, çünkü etrafının derme çatma yapılarla dolu olduğunu, caminin yanındaki yapıların duvarlarını delmek suretiyle ona zarar verdiğini, yine bölgede bulunan tarihi çeşmelerin ise sokak aralarında kaldığını belirtmiştir. Coşkuyla konuşmasına devam eden Menderes, yaptıkları restorasyon çalışmalarını anlatmış ve İstanbul'un imarına geçerek planlarını izaha koyulmuştur. Yavuzalp, o dönemde İstanbul'un imarının gerekli olup olmadığı konusunda tartışmaların yaşanması nedeniyle, Menderes'in adeta kendisini savunur tarzda bir üslup içerisinde olduğuna vurgu yapmıştır. Yavuzalp'e göre, Menderes, İstanbul'un imar işinde fikir alınan yabancı uzmanların neredeyse tamamının şehrin Bizans karakterini ortaya çıkarma fikrinde olduğunu, bu nedenle bu işin Türkiye imkanları ile yapılması gerektiğini, mahalle arasında sıkışıp kalan Türk eserlerinin ortaya çıkarılmasının esas amaç olduğunu belirtmiştir. Yani İstanbul'un imarındaki ana fikir geri planda kalan şehrin Türk karakterinin ortaya çıkarılması olmuştur. Öte yandan bu yapılırken Bizans varlığının inkârı veya yok edilmesi gibi bir yaklaşım içerisinde de olunmamıştır.<sup>2396</sup> Gerçekten de Menderes, DP Meclis grup toplantısında yaptığı bir konuşmada İstanbul'un imarının amaçlarının birisi olarak da İstanbul'un eski eserlerini etrafının açılması suretiyle ihya edilmesi olarak açıklamıştır. Devamında Menderes bu işe girişmeden önce uzunca bir müddet düşündüklerini zira İstanbul sahip olduğu tarihi eserler kapsamında değil sadece Türkiye'nin tüm dünyanın müşterek mali sayılabilecek özellikleri haizdir. İşte bu nedenle her

<sup>2395</sup> Erer, *On Yılın Mücadelesi*, 338-339.

<sup>2396</sup> Yavuzalp, *Menderes'le Anılar*, 41-42.

türlü tarihi eserin zarar görmemesi adına gereken hassasiyetin gösterilmesi düstur edinilmiştir.<sup>2397</sup>

Konuya farklı bir bakış açısıyla yaklaşan İpek Akpınar'ın<sup>2398</sup> mühendis ve mimar anılarının üzerinde yaptığı değerlendirme gerçekten dikkat çekicidir. Akpınar'a göre, mimarlar Menderes'i yıkımlarıyla hatırlarken, mühendisler ise sefil mahalleleri yok etmesi ve etkin yol ağını kurması noktasında anmaktadırlar. Devamında birçok tarihi yapının yıkılmasından hareketle, yollarla Osmanlı eserlerinin ortaya çıkarılacağı şeklindeki beyanların boşa çıktığını söyleyen Akpınar, ayrıca yıkımların gayrimüslimlere karşı girişilmiş bir hareket olmadığını ampirik çalışma ile ispatlandığını belirtmiştir. Diğer yandan imar hareketi ile Anadolu'dan İstanbul'a göç artmış, her ne kadar gayrimüslimleri hedef almasa da birçoğunun Avrupa'ya göçüne neden olmuş ve kozmopolit kimliğinden uzaklaşan İstanbul'un Türkleştirilmesi süreci hızlanmıştır.<sup>2399</sup>

Yine çağdaş yazarlardan Turan Akıncı, İstanbul'un imarını, tarihi İstanbul'un yok edilmesi olarak görmüş, Mimar Doğan Kuban'ın sözlerine atfen, DP'nin bu politikasının yalnızca siyasi bir maksat güttüğünü ve İstanbul'un oy potansiyeline yönelmek amacıyla 1956 yılında başlatıldığını belirtmiştir. Keza diğer bir Mimar Aydın Boysan'ı referans göstermek suretiyle, yine seçim kaygısının bu politikada etkili olduğunu, üstelik bitişik nizam yüksek katlı binalara ruhsat verilmek suretiyle nüfus yığılmasının önünün açıldığını, bununla birlikte eski İstanbul'un üstüne yeni bir İstanbul kurularak, eskisini tarihe gömmüştür. Akıncı'ya göre, Menderes imar faaliyetlerini, yol, meydan ve otomobil kavramları üzerine kurgulamıştır. Oysaki İstanbul gibi bir kentte böylesine yaklaşımla yürütülecek imar faaliyeti adeta bir “*talan*”dır. Bu yıkımlarda 200 den fazla Osmanlı ve Bizans Dönemi'nden kalma eserler yok edilmiştir.<sup>2400</sup>

Her ne kadar günümüz yazarlarınca konuya olumsuz yaklaşılsa da incelenen dönemde kaleme alınan bir makalede, İstanbul'un kuruluşundan beri en büyük imar hareketinin etkisinde olduğu, şehrin içinde büyük meydan ve yolların açıldığı, bazı semtlerin kötü yapılardan temizlendiği, büyük camilerin neredeyse tamamının restorasyonuna başlandığı, Eyüpsultan gibi bazı semtlerin bir bütün olarak ele alınarak buradaki türbe ve mezarların

<sup>2397</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 17 Aralık 1959, MF:1262, Toplantı:288, s. 145-147.

<sup>2398</sup> Doç.Dr. İpek Akpınar Aksugür. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyesi. <https://avesis.itu.edu.tr/akpinari> Erişim 09.06.2023.

<sup>2399</sup> İpek Akpınar, “Menderes İmar Hareketleri Türkleştirme Politikalarının Bir Parçası Mıydı?”, *Arradamento Mimarlık Dergisi*, 290 (Mayıs 2015), 87-88.

<sup>2400</sup> Turan Akıncı, *Demokrat Parti 1946-1960*, İstanbul: Remzi Kitabevi, 2021, 465-479.

onarıldığı, Vakıflar Umum Müdürlüğünce vakıf abidelerinin 200 yıldır görülmemiş iyilikte restore edildiği belirtilmiştir.<sup>2401</sup>

İmar konusu İstanbul'un imarı çerçevesinde şekillenmiş olmasına rağmen, diğer şehirlere dair de bazı girişimlerde bulunulmuştur. Mesela Demokrat Parti Meclis grubu adına konuşan Himmet Ölçmen Ankara'nın imarı konusunda, başkent olarak 27 yılda buraya yapılan yatırımları anlatmış, devamında 1950'den itibaren Ankara'ya bir Ankara'nın daha eklendiğini ileri sürmüştür. Araya giren Başvekil Adnan Menderes rakamları söylemesini istemiş, bunun üzerine verilen inşaat ruhsatlarına dayanarak metrekare cinsinden sayıları ortaya koymuş ve karşılaştırma yapmıştır. Ona göre 1923-1950 yılları arasında yapılan yatırımlar ile 1950-1956 yılları arasında yapılan yatırımlar neredeyse muadildir.<sup>2402</sup> Öte yandan Ankara imar hareketleri gazete sütunlarına da yansımıştır.<sup>2403</sup> Keza diğer iller kapsamında Mardin,<sup>2404</sup> İskenderun,<sup>2405</sup> Edirne,<sup>2406</sup> Erzincan<sup>2407</sup> gündeme gelmiş kimi zaman ise genel olarak topyekûn imara dair<sup>2408</sup> veya imar hareketinin ülkeye yeni bir çehre kazandırmasına ilişkin yazılar yayımlanmıştır.<sup>2409</sup>

27 Mayıs Askeri Müdahalesi sonucunda icra edilen Yassıada yargılamalarında İstanbul'un imarı 1961/8 esas numaralı "*İstimlak Yolsuzluğu Davasına*" mesnet teşkil etmiş, bu çerçevede savcı tarafından verilen esas hakkındaki mütalaada ve istenen cezalarda İstanbul'un imarına ilişkin icraatlar delil olarak gündeme gelmiştir.<sup>2410</sup> Neticede istimlak yolsuzlukları, Anayasa'yı ihlal suçunun maddi vesikalarını teşkil eden konulardan birisi olmuş<sup>2411</sup> ve bu suçtan dolayı Adnan Menderes'in ölüm cezasına çarptırılmasına karar verilmiştir.<sup>2412</sup>

İstanbul'un imarının zikredilen şekilde sonuçlanmış olması bir yana, muhalif bir yayın hüviyetine sahip Akis dergisinin<sup>2413</sup> yaptığı bir ankette, ideal kabinede Adnan Menderes'in,

<sup>2401</sup> Haluk Y. Sehsuvaroğlu, "İstanbulun İmarı ve Eski Eserler", *Cumhuriyet*, 26 Aralık 1958, 2.

<sup>2402</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 906-907.

<sup>2403</sup> *Zafer*, 04 Temmuz 1957.

<sup>2404</sup> *Zafer*, 31 Mayıs 1958.

<sup>2405</sup> *Zafer*, 05 Mayıs 1958.

<sup>2406</sup> *Zafer*, 27 Nisan 1958.

<sup>2407</sup> *Zafer*, 25 Nisan 1958.

<sup>2408</sup> *Zafer*, 11 Nisan 1958.

<sup>2409</sup> *Zafer*, 02 Temmuz 1958.

<sup>2410</sup> Yassıada Yüksek Adalet Divanı Tutanakları: İstimlak Yolsuzluğu Davası (Esas No: 1961/8), s. 349-395. <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/2677> Erişim 21.01.2021.

<sup>2411</sup> İlyas Topçu, Sema Akılmak Topçu, "Adnan Menderes'in Yargılanması ve İdamı", *Akademik Bakış Dergisi*, 61 (Mayıs-Haziran 2017), 70.

<sup>2412</sup> Utku, Büyüklgaz, *İstanbul'daki Yapısal Dönüşümün Basına Yansımaları (1956-1960)*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2017, 175.

<sup>2413</sup> Akis dergisi sahibi Metin Toker ve yazı işleri müdürü Cüneyt Arcayürek yapılan haberler nedeniyle yargılanarak hapse mahkûm olmuşlardır. Hıfzı Topuz, *100 Soruda Başlangıçtan Bugüne Türk Basın Tarihi*, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1996, 109.

İmar Bakanı olarak görülmek istenmesine dair sonuç çıkmıştır.<sup>2414</sup> Söz konusu yaklaşım bir hayli ilginçtir. Çünkü muhaliflerce bile Adnan Menderes'in imar alanındaki iş yapma yeteneği veya isteğinin kabul edilmiş olduğunu göstermektedir.

#### 4.2.2. Umumi Afet Kanunu

Ülkede meydana gelen deprem, su baskını, yer kayması ve yangın gibi çeşitli sebeplerden kaynaklanan afetler birçok can ve mal kaybına yol açmıştır. İlgili kısımlarda tetkik edildiği gibi bu afetler dolayısıyla muhtelif tarihlerde kanunlar tedvin edilerek oluşan zararların telâfisine çalışılmıştır. Ancak mevcut kanunlar yaşanmış hadiseler için tedbir getirmekte iken, kanun sonrasında meydana gelen bir afete hızlı bir şekilde müdahale imkânı sunamamışlardır.<sup>2415</sup>

Bu eksiklik 1957 yılı bütçe görüşmelerinde DP Milletvekili Tahir Akman tarafından gündeme getirilmiş, ülkede meydana gelen tabi afetler konusunda Hükümet tarafından gereken tedbirlerin alınmasına rağmen, yapılan yardımların kâfi gelmediği birçok örnek üzerinden izah edilmiştir. Devamında Akman, ülkenin farklı bölgelerinde meydana gelen farklı afetler nedeniyle birçok yasa çıkarıldığını, ancak artık Hükümet tarafından bir umumi kanun getirilmesinin mecburi hale geldiğini aktarmıştır. Zira ona göre, bu yolla bir fon teşkil edilmek suretiyle oluşabilecek afetlere hızlı bir şekilde müdahale imkânı kazanılmış olacaktır. Bu nedenle böyle bir kanunun hazırlanması faydalı olacaktır.<sup>2416</sup>

Meselenin farklı bir yönüne dikkat çekilmek suretiyle konu 1959 bütçe raporunda da ifade edilmiştir. Afetlere maruz kalan kasaba ve köylerin nakil ve inşalarının her sene bütçesine konulacak tahsisatla karşılanmasının mümkün olamayacağı, muazzam boyuta ulaşan bu tarz işlerin ayrı bir kanunla ele alınması zarureti üzerinde durulmuştur. Devamında yeni teşekkül eden İmar ve İskân Vekâletince mevzua ilişkin hazırlanmakta olan kanun tasarısı hususunda duyulan memnuniyet kaydedilmiştir.<sup>2417</sup>

Hasılı sözü edilen tasarının kabul edilmesiyle yasalaşan 7269 sayılı Kanun sayesinde yer sarsıntısı, yangın, su baskını, yer kayması, kaya düşmesi, çığ ve benzeri afetlerde yapıları ve âmme tesisleri, umumi hayata müessir olacak derecede zarar gören veya zarar görmesi

<sup>2414</sup> Tanel Demirel, *Türkiye'nin Uzun On Yılı Demokrat Parti İktidarı ve 27 Mayıs Darbesi*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2011, 245-246.

<sup>2415</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 25.06.1958, Devre: 11, C. 4, İnikat: 85'e ekli 158 sayılı Umumi hayata müessir âfetler dolayısıyla alınacak tedbirlerle yapılacak yardımlara dair kanun lâyihası ile Çankırı Mebusları Ferhan Arkan ve 5 arkadaşının, Çankırı vilâyetinde sel baskını dolayısıyla vukua gelmiş olan zararların giderilmesi, Kırşehir Mebusu Hayri Çopuroğlu ve 2 arkadaşının, Kırşehir vilâyetinde sel baskını dolayısıyla vukua gelmiş olan zararların telâfisi hakkında kanun teklifleri ve Muvakkat Encümen mazbatası (1/213,2/185,2/192), s. 1.

<sup>2416</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 928.

<sup>2417</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 sayılı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 467.

muhtemel olan yerlerde alınacak tedbirler derlenmiştir. Kanun'da başta İmar ve İskân Vekaleti olmak üzere aralarında Nafia Vekaletinin de bulunduğu birçok vekalet ve İcra Vekilleri Heyetine görev ve sorumluluklar yüklenmiştir.<sup>2418</sup> Bu noktada tez çerçevesi açısından önemli olan nokta, daha önce çıkarılan 6409, 6610, 6683, 6746, 7010, 7048 sayılı kanunlara göre yapılmakta olan işlerin mevcut hükümler dahilinde neticelenmesi, tahsisatın yeterli olmaması durumunda ise 7269 sayılı Kanun'la kurulan fondan lüzumlu miktarların İmar ve İskân Vekâleti tefrik edilmesinin kabul edilmesidir.<sup>2419</sup> Çünkü söz konusu kanunlarla daha önce Nafia Vekaletine verilerek sonradan 7116 sayılı Kanun'la İmar ve İskân Vekaletine devredilen tahsisatlar afetler dolayısıyla meydana gelmiş olan hasarın giderilmesine kâfi gelmemiştir. Dolayısıyla yarım kalmış işlerin İmar ve İskân Vekaleti tarafından mevzu bahis Kanun'la tesis edilen “*Âfetler Fonu*”ndan karşılanmak suretiyle tamamlanması icap etmiştir. İşte bu nedenle 1960 yılı bütçesinde ödenek tahsisi yapılmıştır. Diğer yandan her ne kadar 1960 yılı itibariyle 7010 sayılı Kanun'un hükmü devam etse de bu kapsamdaki ödenek de 7116 sayılı Kanun uyarınca İmar ve İskân Vekaletine kaydırılmıştır.<sup>2420</sup>

Sonuç olarak 1960 yılı itibariyle 6409, 6610, 6683, 6746, 7010 sayılı Kanun'lara istinaden icra edilen inşa faaliyetlerine İmar ve İskân Vekaleti tarafından devam edilmiştir.<sup>2421</sup> Yeni bir afet vukua gelmediği takdirde bütçeye konulmuş bulunan toplam 45 milyon lira ile eldeki işlerin bitirilmesine yönelik plan yapılmıştır. Buna mukabil bahse konu işlerin tamamlanması için 75 milyon liraya ihtiyaç duyulduğu da raporda ifade edilmiştir.<sup>2422</sup>

#### 4.2.3. DP'nin Mesken Politikası

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan ekonomik yapı, kırsaldaki nüfusun kentlere doğru hareket etmesine sebep olmuştur. Söz konusu gelişmenin bir sonucu olarak hızlı kentleşme ile büyük kentlerde gecekondu bölgeleri oluşmaya başlamıştır. Bu süreçte 1945'te Sosyal Sigortalar Kurumu, 1949 ise işçi primlerinden faydalanmak suretiyle konut kooperatiflerine kredi vermek üzere İhtiyarlık Sigorta Yasası çıkarılmıştır. Diğer yandan Emlak ve eytam Bankası 1946 yılında Emlak Kredi Bankası'na evrilmiş, ucuz konut kredisi sağlamak başlıca amaç olarak tespit edilmiştir. Ayrıca 1948'te yasalaşan 5228 sayılı yasa ile

<sup>2418</sup> 15 Mayıs 1959 Tarih ve 7269 Sayılı Umumi Hayata Müessir Âfetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 667-678.

<sup>2419</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 677.

<sup>2420</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 448.

<sup>2421</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 471.

<sup>2422</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 449.

Banka'nın kredi esasları tespit edilmiştir. Bunların dışında bazı bankaların yanı sıra Emniyet Sandığı da konut kredisi vermeye başlamıştır.<sup>2423</sup>

Demokrat Parti iktidara geldiğinde ülkenin bulunduğu durum Zonguldak Milletvekili Abdurrahman Boyacıgiller'in DP Meclis grubunda yönelttiği hükümetin mesken inşaatı konusundaki sözlü sorusu ile açık bir şekilde ortaya koyulmuştur. Bu nedenle görüşmelerin aktarılmasında yarar görülmüştür. Soruya cevap veren Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu, mesken inşaatı ve mesken ihtiyacını karşılayıcı tedbirlerin mevcut mevzuat çerçevesinde dağınık bir yapıda olduğundan bahsetmiştir. Mevzuata yönelik yaptığı açıklamaya göre, 5228 sayılı Bina yapımı Teşvik Kanunu, 5218 sayılı Kanun vs. gibi birtakım kanunların varlığının yansırı, farklı istikamette yürüyen bazı kanunların ve mesken inşaatı ile meşgul olan farklı idarelerin mevcudiyeti söz konusudur. Bir yandan Emlak ve Kredi Bankası, bir yandan Evkaf idaresi, öte yandan Bayındırlık Bakanlığı faaliyet gösterirken ülkenin asıl ihtiyaçlarını karşılayacak bir esas ortaya konmamıştır. Bu mülahazalar çerçevesinde Hükümetçe çalışmalara başlanmıştır. Ayrıca mesken davasının incelenmesi amacıyla, Marshall yardımı kapsamında bir uzman heyetinin ülkeye gelerek incelemelerde bulunması, Amerikan İskân İdaresinin tavsiye ettiği uzman bir firmaya mesken işi konusunda rapor hazırlatılması ve Emlak ve kredisi bankasınca da inşaatın kredi boyutunun tetkik edilmesi noktasında bir uzman getirilmesi üzerinde çalışılmaktadır. Bahse konu tetkikleri sonrasında mesken konusunda karar alınması planlanmaktadır.<sup>2424</sup>

Bakan'ın cevabı sonrası söz alan Boyacıgiller, DP iktidara gelmeden önce hayat pahalılığının birinci sebebi olarak görülen kira fiyatlarının yüksekliği hasebiyle, mesken konusunun ilk etapta ele alınacak işler arasında tasnif edildiğini aktarmıştır. Ona göre mesken politikasından anlaşılan: birinci planda memurların, ikinci planda işçilerin ve üçüncü planda da köylülerin ev sahibi olmasıdır. O zamana kadarki hükümetlerce mesele toplu bir şekilde ele alınmamış değişik kurumlar farklı tedbirler alacak şekilde faaliyette bulunmuşlardır. Boyacıgiller, konuşmasının devamında Ereğli Kömür İşletmesi, Karabük Demir Çelik Fabrikaları, Ankara Saraçoğlu Mahallesi, doğu memur evleri, öğretmen yardım sandığı uygulamalarından örnekler vermiş, neticede yaşanan israf ve verimsizliğe dikkat çekmiştir. Bu tarz sosyal davalara bir bütün olarak yaklaşılmasının kendisini mutlu edeceğinden söz eden Boyacıgiller, zaten maaşlarının bir kısmını kira olarak ödeyen memur ve işçilerden

<sup>2423</sup> Halis Yunus Ersöz, *Türkiye'de Konut Politikaları (Karşılaştırılmalı Bir Değerlendirme)*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994, 41-42; İkinci Dünya Savaşı sırasındaki olumsuz ekonomik koşullara bağlı olarak eski konutların yenilenememesi ve yeni konut inşa edilememesi konut sorununun daha da derinleşmesine neden olmuştur. Sinan Yıldırım, "Köylüler ve Kentliler: Ellili Yılların Dönüşen Yeni Sosyo-ekonomik ve Kültürel Coğrafyası", *Türkiye'nin 1950'li Yılları*, Haz. Mete Kaan Kaynar, İstanbul: İletişim Yayınları, 3. Baskı, 2019, 551.

<sup>2424</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 03 Nisan 1951, MF:1248, Toplantı:30, s. 3-5.



alınacak küçük taksitlerle çok sayıda mesken inşasının mümkün olacağını ifade etmiş, mesken konusunun da tıpkı karayollarında, su işlerinde olduğu gibi bir programa bağlanması yolundaki teklifini iletmiştir.<sup>2425</sup>

Sonrasında Himmet Ölçmen söz almıştır. Ölçmen'e göre mesken davasının o zamana kadar ciddi olarak üzerinde çalışılmamıştır. CHP iktidarı ödenekleri lüzumsuz olarak lüks binalara tahsis etmiştir. Ölçmen konuşmasına Saracoğlu Mahallesi projesini açıklayarak devam etmiştir. Kendisi hükümetin bizzat mesken inşa etmek suretiyle meseleye dahil olmasına taraftar olmamakla birlikte hükümetin mesken politikasında düzenleyici ve program yapıcı bir rol üstlenmesi gerektiğini ifade etmiştir. Sözü Kemal Zeytinoğlu'nun yabancı uzman yaklaşımına getiren Ölçmen, bu nokta da Bakan'a katılmadığını zira Türk mühendis, mimar ve sanatkarının kendi evini yapabilecek kabiliyette olduğunu söylemiştir. Daha sonra önemli bir eksiklik olarak nitelediği inşaat malzemeleri konusuna değinen Ölçmen, özellikle çimento konusunun üzerinde durmuştur. Çimento üretimi için ülkenin uygun yerlerine çimento fabrikalarının kurulması gerektiğini belirtmiştir. Akabinde demir ve kereste konusunu da anlatan Ölçmen kredi mevzuunda devletin vatandaşa ucuz faizle kredi vermesinin doğru olacağını aktarmıştır.<sup>2426</sup>

Mesken konusuna ilişkin söz alan Cezmi Türk, Bakan ve daha sonra söz alanların beyanatlarının kendisini tatmin etmediğini belirtmiştir. Devamında işe memur ve işçiden değil asıl köylüden başlamak gerektiğini anlatmıştır. Öte yandan mesken işine devletin el atmaması da doğru bir yaklaşım değildir. Böyle uzun vadeli işlere özel sermayenin yatırım yapmasını beklemek gerçekçi olmaz. İşte bu nedenle devlet bu konuya el atmalı ve bir ailenin yaşayabileceği büyüklükte, yani 100 m<sup>2</sup> genişliğinde olması yeterlidir. Devamında söz alan Boyacıgiller, kendisinin bir öncelik ifade ettiğini, bunu da evveliyatla mesken sıkıntısının büyük ölçekte yaşandığı şehirlerde yaşayan memur ve işçilerden başlatmanın doğru olacağını belirttiğini aktarmıştır. Yoksa köylüye mesken yapılmasının manasında beyanatta bulunmadığını açıklamıştır. Daha sonra söz alan birkaç milletvekili meselenin farklı noktalarına dikkat çekmişlerdir.<sup>2427</sup>

Kemal Zeytinoğlu tekrar söz alarak hükümetin mesken inşaatı politikasına dair çalışmalarının devam ettiğini, dolayısıyla bu meselenin grupta konuşarak o an çözülmesinin

<sup>2425</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 03 Nisan 1951, MF:1248, Toplantı:30, s. 6-10.

<sup>2426</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 03 Nisan 1951, MF:1248, Toplantı:30, s. 10-14.

<sup>2427</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 03 Nisan 1951, MF:1248, Toplantı:30, s. 17-27.

mümkün olmadığını, hükümetin geçmişin iyi ve kötü tecrübelerinden gereken dersleri almak suretiyle oluşturulacak politikayı açıklayacağını ifade etmiştir.<sup>2428</sup>

Mesken politikası sadece DP grubu içerisinde konuşulan bir mesele olarak da kalmamıştır. Aynı zamanda basının gündemini de meşgul etmiştir. Nitekim mesken konusunu ele alan Faik Yamanus, daha çok birden fazla odalı meskenlerin sağlık açısından uygunluğundan bahsetmiştir. Makalesinin ilerleyen bölümlerinde yabancı ülkelere örnekler vererek Türkiye’deki mesken politikasında da benzer uygulamaların hayata geçirilmesini dilemiştir.<sup>2429</sup> Diğer yandan “*Mesken Davası*” başlığıyla mevzuun kredi boyutuna dikkat çekilerek, Emlak ve Kredi Bankası’nın verdiği krediler açıklanmıştır.<sup>2430</sup>

Mesken meselesine dair Hükümetin yaklaşımını 1952 yılı bütçe görüşmelerinde konuşan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu’nun ifadeleri yansıtmaktadır. Zeytinoğlu’na göre, mesken buhranının önlenmesine ilişkin çareler yeni teşkilat kanunu ile ele alınabilir, o gün itibarıyla konu, Emlak Kredi Bankası’nın görevleri kapsamında değerlendirilmelidir. Yani bayındırlık politikaları kapsamında topyekûn bir mesken inşa faaliyetinde bulunmanın düşünülmeyeceği, daha ziyade meselenin sağlanacak uygun krediler aracılığıyla çözülmesinin tercih edildiği anlaşılmaktadır. Nitekim ilerleyen yıllarda çeşitli vesilelerle mesken yapımına ilişkin çıkarılan kanunlarda bu düşünce tezahür ederek Türkiye Emlak Kredi Bankası’nın devreye sokulması yolu tercih edilmiştir.<sup>2431</sup>

Bayındırlık Bakanlığının mesken konusuna mesafeli tutumuna uygun olarak göçmenler için yapılması planlanan meskenler için Toprak ve İskân Genel Müdürlüğü bütçesinden ödenek tahsis edilmiştir. Hatta bu kapsamda 1952 yılı Kasım ayı itibarıyla 22.652 adet ev yaptırılmıştır. Kaldı ki mesken buhranının yaşandığı bu süreçte göçmenlere ev verilmesi yurtiçinde tepkilere de neden olmuştur. Ayrıca göçmen evlerinin inşası için Göçmen ve Mültecilere Yardım Birliği aracılığıyla toplanan yardımlar da kullanılmıştır. Bu surette Kızılay’a tahsis edilen meblağ ile 20.115 evin yapılması planlanmıştır.<sup>2432</sup>

Öte yandan mesken mevzuu, İmar ve İskân Vekaletinin kuruluşunda önemli bir alan telakki edilerek “*Mesken Umum Müdürlüğü*” adı altında ayrı bir müdürlük ihdas edilmiştir. Hatta bir komisyon oluşturularak mesken kanun tasarısı hazırlanmış, tasarı yasalaşınca kadar, büyük şehirlerin etrafında inşa edilmiş olan düşük standartları meskenlerin yerine

<sup>2428</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 03 Nisan 1951, MF:1248, Toplantı:30, s. 27-28.

<sup>2429</sup> Yamanus, Faik. “Mesken Politikamız”, *Ulus*. 19 Eylül 1951, 2.

<sup>2430</sup> Zafer, 27 Ocak 1952.

<sup>2431</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1013.

<sup>2432</sup> Yasemin Doğaner, “Göçmen ve Mülteciler Türkiye Yardım Birliğinin Kuruluşu ve Faaliyetleri”, *19. Yüzyıldan Günümüze Türkiye’ye Yapılan Göçler, Göçmenlik ve Sosyal Uyum*, Ed. Zehra Aslan, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı Yayınları, 2022, 166-170.

modern esaslarda sıhhi meskenlerin inşa edilmesi için ödenek bile tahsis edilmiştir.<sup>2433</sup> Bu noktada hükümet tarafından takip edilen mesken politikası olarak:

*“Geliri muayyen bir haddin üstüne çıkmıyan evsiz vatandaşları sıhhi, sağlam ve ucuz bir meskene sahip kılmak veya gelirleri ile mütenasip kiralık meskenlerde oturmalarını sağlamak şehir, kasaba ve köylerde mevcut gayrisıhhi, düşük standartlı meskenleri ıslah etmek ve bu suretle mesken sıkıntısını gidermek gayesini istihdaf etmektir.”*

diye tanımlanmıştır.<sup>2434</sup> Bununla birlikte DP iktidardan ayrılıncaya kadar yukarıda hedeflenen politikaların gerçekleşmesini sağlayacak tarzda bir faaliyete rastlanılmamıştır.

Gerçekten de bir makalede DP’nin Mesken konusunda belli bir politikasının olmadığı ileri sürülmek suretiyle eleştiride bulunulmuştur. 1957 seçimleri sonrasında İmar ve İskân Bakanlığının kuruluşu memnuniyetle karşılanmış ve mesken davasında bir şeyler yapılacağı umulmuştur. Ancak beklenen olmamış mesken davasına dair hiçbir gelişme yaşanmamıştır.<sup>2435</sup> Keza mesken politikası, CHP Milletvekili Sırrı Atalay tarafından 1960 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesinin TBMM Bütçe Komisyonu’ndaki görüşmelerde de eleştirilmiştir.<sup>2436</sup>

Diğer yandan Hükümetin yayın organı Zafer gazetesinde “4200 ucuz meskenin temeli atıldı”,<sup>2437</sup> “Emlak Kredi Bankası birçok tesis kuracak”,<sup>2438</sup> Emlak Kredi Bankası’nın 1200 lojman inşa edeceği,<sup>2439</sup> 12000 meskenli Ataköy sitesinin Emlak Kredi Bankası tarafından kurulacağı,<sup>2440</sup> “ucuz ev meseleleri”,<sup>2441</sup> “mesken davası hal yolunda”,<sup>2442</sup> “Menderes 240 meskenlik blok inşaatının temelini attı”,<sup>2443</sup> “beş yıllık mesken programı”<sup>2444</sup> gibi başlıklarda birçok haber yayımlanmıştır. Buna karşın Ulus gazetesinde mesken davasının ciddiyet istediğine dair haber yapılmışken,<sup>2445</sup> yazılan makalelerle Hükümetin politikaları

<sup>2433</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 449.

<sup>2434</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 449.

<sup>2435</sup> Ahmet Cemal Yüksel, “Mesken Davası”, *Ulus*, 28 Ekim 1958, 2-4.

<sup>2436</sup> *Ulus*, 17 Ocak 1960.

<sup>2437</sup> *Zafer*, 21 Haziran 1957.

<sup>2438</sup> *Zafer*, 08 Temmuz 1957.

<sup>2439</sup> *Zafer*, 12 Ağustos 1957.

<sup>2440</sup> *Zafer*, 16 Eylül 1957.

<sup>2441</sup> *Zafer*, 07 Şubat 1959.

<sup>2442</sup> *Zafer*, 24 Mart 1959.

<sup>2443</sup> *Zafer*, 26 Mart 1959.

<sup>2444</sup> *Zafer*, 07 Kasım 1959.

<sup>2445</sup> *Ulus*, 06 Ocak 1960.

eleştirilmiştir.<sup>2446</sup> Benzer şekilde kitle gazetelerinde de mesken konusu ele alınmış, buradaki sıkıntılar ve gelişmeler gazete sütunlarına taşınmıştır.<sup>2447</sup>

### 4.3. Genel Bütçeye Dahil Kurumların Yapı İşleri

DP'nin iktidarı devraldığı dönemdeki uygulamaya göre, hususi bir kanunla<sup>2448</sup> yaptırılmakta olan işler hariç olmak üzere, muhtelif bakanlıklara ait yapı işleri, her yıl bütçesine konan ödeneklerle yürütülmektedir. Bu durumda hem proje, keşif ve ihale işlerinin hem de inşaatın aynı malî yıl içinde tamamlanması ve ödeneğinin senesi içinde sarfi gerekmektedir.<sup>2449</sup> Ayrıca yeni inşaatlara dair tahsisatlar ilgili bakanlığın kendi bütçesiyle teklif edilmesini müteakip, bütçenin kabulünden sonra Bayındırlık Bakanlığı bütçesine intikal ettirilmektedir.<sup>2450</sup> İzah edilen uygulamanın beraberinde getirdiği aksaklıklar sıklıkla dile getirilmiş olmasına rağmen uzun süre aynı şekilde devam etmek zorunda kalınmıştır.<sup>2451</sup>

Nitekim bu meseleye atıfta bulunularak Yapı İşleri Reisliğinin Nafia Vekâletinin yegâne programsız çalışan bir iş dairesi olarak dikkati çektiği bütçe kanun tasarısına dair raporda belirtilmiştir. Yine raporun devamına göre, bu programsızlığın sebebi program yapma imkânsızlığıdır. Gerçekte bu konu bina yaptırmakta olan diğer bakanlıkların durumlarına tâbidir. Onların bu hususta programları olmadıkça Yapı ve İmar İşleri Reisliği her yılın bütçelerine göre işleri yürütmek mecburiyetinde kalmaktadır. Bu takdirde ilgili sene içinde o binanın proje, keşif ve ihalesi tamamlanamamaktadır. Ayrıca bütçeye o yıl için konan para miktarı ancak bir kısım iş yapmaya kâfi gelmekte ve kalan tahsisatın kaç senede ve ne miktarlar üzerinden konacağı bildirilmediğinden sâri taahhütlere de girişmek mümkün olmamaktadır. Sonuçta binanın parça parça taahhütlere bağlanmak mecburiyeti nedeniyle bazı karışıklıklar ve uyuşmazlıklar ortaya çıktığı gibi zaman, emek ve masraf israfı da yaşanmaktadır. Dahası bazen projesi hazır işe tahsisat verilmemekte buna mukabil projesi

<sup>2446</sup> Rebi Barkın, “Gene Mesken Meselesi”, *Ulus*. 02 Aralık 1959, 2-5; Osman Okyar, “Mesken Meselesi”, *Ulus*. 27 Kasım 1959, 2.

<sup>2447</sup> *Cumhuriyet*, 16 Ocak 1959; *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1959; *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1959.

<sup>2448</sup> Bunlar, bölümün diğer kısımlarında incelenen özel kanunlarına binaen yürütülen yapı işleri ve afetler dolayısıyla İmar ve İskân Vekaleti kuruluncaya kadar devam ettirilen inşa faaliyetleridir.

<sup>2449</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 sayılı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 274.

<sup>2450</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 sayılı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 258.

<sup>2451</sup> Mesela 1953 yılı bütçe kanun tasarısına dair hazırlanan raporda: “*Bu münasebetle yapı işlerinin birkaç yıllık programlara bağlanması suretiyle binalara ait plân ve keşiflerin vaktinde hazırlanabilmesi imkânlarının temin edilmesi hususunda iki yıldan beri raporlarımızda belirttiğimiz noktaya bu sene de dikkati çekmek zorunda bulunuyoruz.*” ibareleri kullanılmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 sayılı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 288; keza bu raporda yer alan: “*Muhtelif vekâletlere ait yapı işlerinin birkaç yıllık programlara bağlanması suretiyle binalara ait plân ve keşiflerin vaktinde hazırlanabilmesi imkânlarının temin edilmesi hususunda üç yıldan beri raporlarımızda belirttiğimiz noktaya bu sene de nazarı dikkati çekmek zorunda bulunuyoruz.*” cümlesiyle aynı nokta vurgulanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 sayılı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 307.

bulunmayan bir iş aceleyle ihaleye çıkarılmaktadır. Ayrıca ihalelerin parça parça yapılması yüzünden bir senede bitebilecek bir bina yıllarca sürmekte ve böylece o işe yatırılan sermaye verimsiz olarak bekletilmektedir. Öncekilerden çok daha sert biçimde yukarıdaki saptamaların sıralandığı bu raporda sorunun çözümü için her bakanlık ve kuruluşun en az üç yıllık bir yapı programı düzenlemekle sorumlu tutulması ve programa giren binaların arsalarının proje tanzim yılından en az bir sene önce Hazineye devredilmesi önerilmiştir. Bununla birlikte büyük bina inşaatlarını gelecek senelere sâri taahhütlere bağlama yetkisi veren kanun hükümlerine ihtiyaç olduğu vurgulanmıştır.<sup>2452</sup>

Nihayet bahsedilen aksaklıklar Hükümet tarafından da görülmüş, meseleye ilişkin bir kanun tasarısı hazırlanmıştır. Tasarıda, inşaatın kısımlara bölünmek suretiyle eksiltmeye çıkarılmasının maliyetleri %15-30 nispetinde artırdığı ve müteahhit mühendis firmaların kurulup gelişmesini mümkün kılmadığı ifade edilmiştir. Aynı zamanda küçük sermayeli ve daha az ehliyetli müteahhitlerin bu işleri almaları neticesinde taahhütlerin zamanında tamamlanmadığı ve kabul uygulamalarında birçok ihtilâfın olduğu belirtilmiştir.<sup>2453</sup> Açıklanan mahzurlara maruz kalmadan Sıhhat ve İctimai Muavenet, Adliye, Maliye ve Maarif Vekâletleri ile Emniyet Umum Müdürlüğünün aşağıda belirtilen bina inşalarını gerçekleştirmek maksadıyla 1957'de 7020 sayılı Kanun çıkarılmıştır. Bu sayede Nafia Vekili'ne:

1. Adliye binaları ile ceza evleri için senelik tediye miktarı 11 milyon lirayı geçmemek şartıyla 55 milyon liraya kadar;
2. Hükümet konakları ile sair maliye binaları için senelik tediye miktarı 16 milyon lirayı geçmemek şartıyla 80 milyon liraya kadar;
3. Lise, ortaokul, kolej binaları ile öğrenci yurtları için senelik tediye miktarı 17 milyon lirayı geçmemek şartıyla 85 milyon liraya kadar;
4. Sıhhi müesseseler için senelik tediye miktarı 20 milyon lirayı geçmemek şartıyla 100 milyon liraya kadar;
5. Emniyet binaları için senelik tediye miktarı 4 milyon lirayı geçmemek şartıyla 20 milyon liraya kadar;
6. Tapu ve Kadastro Umum Müdürlüğü arşiv binası inşaatı için senelik tediye miktarı 2 milyon lirayı geçmemek şartıyla 5 milyon liraya kadar gelecek yıllara sâri

<sup>2452</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 sayılı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), 1956 yılı Masraf Bütçeleri, s. 294.

<sup>2453</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 17.06.1957, Devre: 10, C. 20, İnikat: 82'ye ekli 253 sayılı Muvazenei Umumiyyeye dâhil bâzı dairelerin yapı işleri için gelecek yıllara sâri taahhütlere girişilmesi hakkında kanun lâyihası ve Nafia, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/669), s. 1.

taahhütlere girişme yetkisi verilmiştir.<sup>2454</sup> Bunların yanı sıra Kanun’la, zikredilen işlerde 1050 sayılı Kanun’un ilgili maddesinin uygulanmamasına ilişkin muafiyet getirilmiştir.<sup>2455</sup> Öte yandan 5368 sayılı Verem Savaş Kanun’u uyarınca yürütülen işler de kapsama dahil edilmiştir.<sup>2456</sup>

7020 sayılı Kanun’un yürürlüğe girmesinin ardından küçük onarmalar için gereken tahsisatın her bakanlığın kendi bütçesine konulması, yeni binalar ve esaslı onarmalar için ise Bayındırlık Bakanlığı bütçesine konulan inşaat tahsisatının kullanılması ilkesi benimsenmiştir.<sup>2457</sup> Bununla birlikte gelecek yıllara sâri taahhüt yetkisi dolayısıyla yapı işleri parçalar halinde ihale edilmekten kurtulmuş ve işlerin her türlü projesi ikmal edildikten sonra tek müteahhide ihalesi mümkün hale gelmiştir. Ancak 1958 yılı itibariyle mevcut malzeme kaynaklarının iş hacmini karşılamakta zorlanması nedeniyle yapı işleri arzu edilen süratle ilerlememiştir. Özellikle önceki yıllarda da görülen çimento sıkıntısı ile birlikte demir ve diğer malzemelerin teminindeki aksaklıklar gecikmelere neden olmuştur.<sup>2458</sup> Nitekim o süreçte inşaat demirinin Ticaret Bakanlığı Milli Korunma Dairesi tarafından dağıtılacağına dair haberler çıkmıştır.<sup>2459</sup>

Ne var ki 7020 sayılı Kanun sorunların çözümünde yeterli olmamış, diğer vekaletlerce yapılan yapı işlerinin Nafia Vekaletinde birleştirilmesi hususu, TBMM Bütçe Komisyonu’nda cereyan eden 1959 yılı bütçe görüşmelerin yeniden gündeme gelmiştir.<sup>2460</sup> Diğer yandan bu raporda 1959 yılı itibariyle işlerin planlandığı gibi yürütülmesi açısından 7020 sayılı Kanun’un tanıdığı yetkinin yeterli olmadığı tespit edilerek, yetkinin artırılması amacıyla bir kanun lâyihası hazırlandığı ifade edilmiştir.<sup>2461</sup>

Diğer kurumlara ait yapı işlerine dair mevzuatın açıklanması sonrasında o dönemde uygulamanın nasıl olduğundan da kısaca söz edilmelidir. Bahsedilen süreç kamu kurumlarının Bayındırlık Bakanlığı ile koordineli biçimde yürüttükleri çalışmalar neticesinde ortaya çıkan

---

<sup>2454</sup> 17 Haziran 1957 Tarih ve 7020 Sayılı Muvazenei Umumiyyeye Dahil Bâzı Dairelerin Yapı İşleri İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 1079.

<sup>2455</sup> 26 Mayıs 1927 Tarih ve 1050 Sayılı Muhasebei Umumiye Kanunu’nun 50’nci maddesi. Bu madde ile bakanların bütçe ile verilen ödeneklerden fazla yüklenme ve harcamada bulunamayacakları hükme bağlanmıştır. *Kanunlar Dergisi*, C. 30, s. 612.

<sup>2456</sup> *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 1079.

<sup>2457</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 sayılı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 121; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 sayılı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri, s. 91.

<sup>2458</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 sayılı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 269.

<sup>2459</sup> *Ulus*, 14 Şubat 1958.

<sup>2460</sup> *Zafer*, 17 Ocak 1959.

<sup>2461</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 268.

yıllık yatırım programlarına göre belirlenen işlerin projelendirilmesi ve sonrasında icrası ile işlemektedir. Meselenin özünü teşkil eden bina yapımı, program, proje ve uygulama safhaları sonucunda hayat bulmaktadır. Yine bu safhalarda yapının tanımı, göreceği hizmet, yapıda bulunması gereken alanlar, bu alanların kullanılış amaçları, bina içinde bulunacak insan sayısı ve eşya miktarı gibi birçok faktör değerlendirmeye alınmaktadır. Bu değerlendirmelerin sonrasında yapının tahmini bedeli saptanmaktadır. Ayrıca kültürel anlamda önemli görülen ve özellik arz eden yapılar için mimar ve meslek odaları ile iş birliği halinde fikir proje yarışmaları düzenlenmektedir. Gerçekten bu dönemde ele alınan birçok işte proje yarışmaları düzenlenmiştir. Esasında bir politika olarak ülkenin bina yapan en büyük kuruluşu olan Bayındırlık Bakanlığı Yapı ve İmar İşleri Reisliğine Türkiye’deki yapı kültürü, teknolojisi, faaliyet ve yöntemlerini etkilemesi yönünden zımni bir görev de yüklenmiştir.<sup>2462</sup>

Yapı işlerine dair yatırımlar esas itibariyle genel bütçeye dahil diğer kurumların bütçeleri ile kabul edilmiş olan hizmetlerin Bayındırlık Bakanlığına devri suretiyle vuku bulmuş<sup>2463</sup> ve bu kapsamdaki bina/tesisat proje ve inşa faaliyetleri aslında yapı işlerinin ağırlık noktasını teşkil etmiştir. Yeri gelmişken kurumlara ait yapı işlerinin Bayındırlık Bakanlığınca yapılmasına karşı bazı itirazların dile getirildiğinden de bahsedilmelidir. Nitekim bu raporda yer alan:

*“Bizde birçok resmî dairelerin inşaatı ve bu meyanda Sıhhat Vekâleti tesislerinin de yapımı Nafia Vekâletince deruhde edilmiştir. Kanaatimizce bu sakat bir yoldur. Hele hastane mimarisi gibi başlı başına bir ilim olan ve bir ihtisas haline gelmiş bulunan mevzularda büsbütün yanlış bir yoldur. Memleketi modern sıhhi müesseselere kavuşturmak istiyorsak bu gibi müesseselerin yapımını Sıhhat Vekâletine bırakmakta kaçınılmaz bir zaruret vardır. Kanaatimizce Sıhhat Vekâleti bünyesinde bir etüd ve inşaat dairesi kurulması yegâne hal çaresidir.”*<sup>2464</sup>

ifadeleri uygulamada birtakım problemlerin yaşandığını göstermektedir.

Yapı işleri için diğer kurumlarca Bayındırlık Bakanlığına devredilen toplam ödenekler içinde Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığının önemli payı vardır. DP’nin iktidar döneminde söz konusu Bakanlık tarafından ayrılan tahsisatlarla aralarında hastane (kuduz, çocuk, akıl, kemik vs.),<sup>2465</sup> sağlık merkezi, kan bankası, hıfzıssıhha enstitüsü, ebe okulu, doğumevi, hemşire okulu, kanser enstitüsü, çocuk bakımevi, dispanser, sanatoryum, sıtma enstitüsünün

<sup>2462</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü, 2-4.

<sup>2463</sup> Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28’e ekli 2 sayılı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 287; TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 343.

<sup>2464</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 317-318.

<sup>2465</sup> Verem Hastaneleri 5368 sayılı Verem Savaş Kanunu kapsamında inşa edildiğinden buraya dahil edilmemiş, tahsis edilen ayrı ödeneklerle yapılmışlardır.

bulunduğu toplam 203 adet yapı inşa edilmiş, 20 halkevi de tadil edilerek sağlık merkezi haline getirilmiştir.<sup>2466</sup> Bahsedilen çalışmalar gazetelere sıhhi tesis inşaatlarının hızla ilerlemesi diye yansımıştır.<sup>2467</sup> bununla birlikte ciddi eleştiriler de yöneltmiştir. Mesela DP Meclis grubundaki görüşmelerde Mahmut Goloğlu, Trabzon 1000 yataklı hastanesinin inşaatına dair ciddi eleştiride bulunmuştur.<sup>2468</sup>

Tahsis edilen ödenekler açısından büyük paya sahip diğer bir kurum olarak Maliye Bakanlığı göze çarpmaktadır. Bu Bakanlığın ödenekleri ile çok sayıda hükümet konağı, maliye binası inşa edilmiş, farklı binalar tadil edilerek hükümet konağına dönüştürülmüştür.<sup>2469</sup> Söz konusu binalara dair TBMM görüşmelerinde Milletvekilleri tarafından talepte bulunulmuştur. Mesela DP Milletvekili Sabri Erduman ilçelerde inşa edilecek tesislerin, mevsimine göre bir an evvel ihale edilmelerini ve inşaatın tamamlanmasını talep etmiştir.<sup>2470</sup> Buna karşın CHP Milletvekili Atıf Topaloğlu ceza ve tevkif evleri ve sağlık işleri için ayrılan ödenekleri yerinde bulduklarını ifade etmişken, Maliye Bakanlığı için verilen tahsisatın vazgeçilmez binalara mı sarf edileceğinden emin olmadıklarını bildirmiştir. Topaloğlu devamında bina ihtiyacına ilişkin yapılan çalışmaların yanlış olduğunu, bunun bir programa bağlanması gerektiğini ve bu maksatla verilecek ödeneklerde dikkatli olunmasının lüzumlu olduğunu belirtmiştir.<sup>2471</sup> Öte yandan DP Milletvekili Sabri Erduman, bu sefer 1956 yılı bütçe görüşmelerinde, birçok hastanenin çatısının beklendiğini, çatısı tam olanın duvarı ve sıvasının beklendiğini, binalarda çatlakların bulunduğunu açıklamış ve Bayındırlık Vekaletinin bunu değiştirmesini istemiştir.<sup>2472</sup>

Zikredilen değerlendirmelerin yanı sıra 1954 yılında inşaat malzemesi ve döviz tedarikindeki zorluk nedeniyle inşaatlarda bazı aksaklıkların ortaya çıktığı raporlardan anlaşılmaktadır.<sup>2473</sup> Dahası planlanmış olmasına rağmen 1955 ve 1956 senelerinde tahsisat kifayetsizliği sebebiyle bazı inşaatlara başlanamadığı tespit edilmiştir.<sup>2474</sup> Nitekim konu Türk Yüksek Mimarlar Birliğinin 1957 yılındaki genel kurul toplantısında döviz sıkıntısı nedeniyle yaşanan olumsuzluklar dile getirilmiştir.<sup>2475</sup>

---

<sup>2466</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 sayılı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 317-318.

<sup>2467</sup> *Zafer*, 07 Aralık 1957.

<sup>2468</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak*, 02 Şubat 1954, MF:1253, Toplantı:119, s. 3-6.

<sup>2469</sup> 1951-1960 yılları Bütçe Kanun gerekçeleri ve komisyon raporları.

<sup>2470</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1051.

<sup>2471</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1057.

<sup>2472</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45, s. 892.

<sup>2473</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 sayılı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 212-213.

<sup>2474</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 sayılı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 164-165.

<sup>2475</sup> *Ulus*, 29 Aralık 1957.



Adalet Bakanlığı ihtiyaçları kapsamında idare binaları sektöründe değerlendirilebilecek büyük çoğunluğu cezaevleri, adalet sarayı ve binaları olmak üzere çok sayıda bina inşa edilmiştir.<sup>2476</sup> Söz konusu inşaatlar için ödenek planlanmıştır.<sup>2477</sup> Bununla birlikte birçok hükümet yetkilisi tarafından da bu konular gündeme getirilmiştir. Mesela Adalet Bakanı Rüknettin Nasuhioğlu Eskişehir’de yapılacak adalet binasının temel atma törenine katılmış: *“Muhterem Eskişehirli, hakkın ve adaletin tecelligâhı olan adalet dairelerini bir sistem içinde memleketin muhtelif yerlerinde inşa ettiriyoruz.”* şeklinde açıklamalarda bulunarak, yapılan yapı işlerini halka hizmet olarak sunmuştur.<sup>2478</sup> 1950-1959 yılları arasında 215 cezaevinin inşa edilmiş olmasına karşın<sup>2479</sup> 1954 yılı itibarıyla çeşitli nedenlerden dolayı bazı cezaevlerinin inşasının gerçekleştirilemediği görülmektedir.<sup>2480</sup>

Millî Eğitim Bakanlığı tarafından da yapı işlerine önemli miktarda ödenekler tahsis edilmiştir. İnşa edilen veya onarılan yapılar arasında çok sayıda ilkokul, ortaokul, lise, öğrenci yurdu, güzel sanatlar akademisi ve öğretmen okulu bulunmaktadır. DP Meclis grubunda bu konuya dair konuşan Başbakan Menderes, yatırım planına vurgu yaparak batıda okul yapılmayacağını, doğuda okul yapılacağını ifade etmiştir.<sup>2481</sup>

Doğal olarak bu işler yapılırken bilhassa ihale süreçlerine ilişkin farklı haberler de yapılmıştır. Mesela Ulus gazetesinin bir haberine göre, Kütahya sanat okulu inşaatına ait ihale kararı Bayındırlık Bakanlığınca onaylanmayarak iptal edilmiştir. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu’nun kardeşi müteahhit Aziz Zeytinoğlu da bu ihaleye girmiş, ancak netice anlaşıldıktan sonra kızgınlıkla bu ihaleyi bozduracağını söylediği iddia edilmiştir. Gerçekten de on beş gün geçtikten sonra ihale Bakanlıkça bozulmuştur. Halbuki İhale Komisyonu muamelede bir eksiklik görmediği için ihaleyi yapmış ve tasdik olunmak üzere evrakı Bakanlığa göndermiştir. Haberde, Bakanlıkça ihalenin derhal iptalini gerektiren bir kusur görülmediğine göre aradan ancak on beş gün geçtikten sonra muamelenin iptal edilmesinin aydınlatılmağa muhtaç bir mevzu haline geldiği ileri sürülmüştür. Devamında Bakanlık tarafından ihalenin hangi sebeplerden bozulduğu umumi efkâra açıklanırsa yapılacak

<sup>2476</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü, s. 6.

<sup>2477</sup> 1951-1960 yılları Bütçe Kanunları.

<sup>2478</sup> Zafer, 13 Mayıs 1951.

<sup>2479</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 sayılı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 81.

<sup>2480</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 sayılı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 147-148; TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 sayılı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 273; TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39’a ekli 59 sayılı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 132.

<sup>2481</sup> DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak, 16 Ocak 1951, MF:1247, Toplantı:23, s. 138.

dedikoduların yapabileceği zararlı tesirlerin de bir an evvel önlenmiş olacağı kaleme alınmıştır.<sup>2482</sup>

Bahsedilen gelişme üzerine, üzerine Bayındırlık Bakanlığı Müsteşar Muavini Fikri Alpay imzasıyla bir mektup yayımlanmıştır. Mektupla özetle Bayındırlık Bakanlığınca böyle bir ihale yapılmadığı, sırf Kemal Zeytinoğlu'nun adının karıştırılması maksadıyla olayın tahrif edildiği açıklanmıştır. Akabinde haberde söz konusu mektup sonrası yapılan araştırmaya göre sözü geçen ihalenin 15 Haziran 1951 tarihinde Ankara'da Millî Eğitim Bakanlığı Teknik Tedrisat Müsteşarlığı Satın Alma komisyonunda yapıldığını öğrenildiği, ihalenin hangi bakanlıkça yapıldığının önemli olmadığı, neticede her ikisinin de resmi kurum olduğu dolayısıyla ilgili bakanlığın iptal gerekçesinin bir an önce açıklamasının zaruri olduğu belirtilmiştir.<sup>2483</sup> Bu sefer Millî Eğitim Bakanlığı tarafından ihalenin iptal gerekçesini içeren beyanaty yayımlayan gazete, Bakanlığın açıklamasının kanuni sebepleri ortaya koyduğunu ve dedikoduların önüne geçeceğinin umulduğunu yazmıştır.<sup>2484</sup>

Başka bir örnek olarak Cumhurbaşkanı Bayar'ın 01 Kasım 1951 tarihindeki nutkunda geçen 1951'de 570 okul yaptırılmış olması mevzuna atfen Ulus gazetesinde 02 Kasım 1951 tarihinde bir yazı yayımlanmıştır. Yazıda 1948, 1949, 1950 yıllarında her yıl 1000 okul binası yapıldığı halde DP döneminde 1951'de 570 okul yaptırılmış olmasının gerilemeye delalet olduğu belirtilmiştir. Daha sonra bu yazı Zafer gazetesinde gündeme getirilerek Millî Eğitim Bakanlığının cevabı yayımlanmıştır.<sup>2485</sup> Bu husustaki tartışma devam etmiş, Ulus gazetesinde Millî Eğitim Bakanlığınca yapılan tezkibin birinci maddesine göndermede bulunularak, 1321 okul açıldığının ifadesi ile kendilerini teyit ettiklerini ve sonrasında 1949 yılı içinde aynı

---

<sup>2482</sup> *Ulus*, 05 Temmuz 1951.

<sup>2483</sup> *Ulus*, 06 Temmuz 1951.

<sup>2484</sup> *Ulus*, 10 Temmuz 1951.

<sup>2485</sup> Bu cevaba göre:

“1 — 1948 yılında inşa edilmiş gösterilen 1321 okulun sadece 156 adedi o sene içinde yeniden inşa olunup 1165 adedi eski yıllarda başlanmış ve 1948'e kadar intikal ederek o yılda ikmal edilmişlerdir.

2 — Bu izahatın rakamlarla belîğ ifadesi şudur: 1948 de Ağrı ilinde 12 köy okulu inşa edilmiş gösterilmektedir. Bu iş için 1948 de sarfedilen para 30 bin liradır. Halbuki 1951 yılında Ağrı'da inşa edilmekte olan 16 köy okulu için ayırdığımız ödenek 200 bin liradır. Keza 1948 yılında Bitlis ilinde inşa edilmiş gösterilen 15 okul için 39.400 lira sarfedildiği halde aynı ilde 1951 yılında inşa etmekte olduğumuz 15 köy okulu için ayırdığımız paranın miktarı 211.000 liradır.

3 — 1949 yılı rakamları da aynı mahiyettedir.

4 — 1951 yılı sonuna kadar inşa edilecek köy okulları sayısı elde edilen tasarruflar da bu işe tahsis edilmek suretiyle altı yüzü geçmiş olacaktır.

5 — Yukarıki izahattan anlaşılacağı üzere 1951 yılında yapılan köy okulu sayısı 1948 ve 1949 yıllarına nazaran çok yüksektir. Bilhassa bu yıl kanunda yapılan tâdil ile bu okullar da doğrudan doğruya devlet bütçesiyle yapılmış ve köylü mükellefiyetinin tamamen kaldırılmış olması da dikkat nazarına alınırsa eski yıllara nazaran bu kabarıklığın mânâsı daha da artar ve ilk öğretim sahasında bir gerileme değil, mutlak bir ilerleme kaydedildiği anlaşılır.

6 — Bütün milletin malûmu olmasına rağmen şu cihetin de açıklanmasında fayda görmekteyiz; Eski iktidar zamanında köylüye binbir ıstırap pahasına zorla yaptırılmış olan köy okullarına büyük bir kısmı bize yarı harap bir halde intikal etmiş, bunların da esaslı tamir ve takviyelerine zaruret hasıl olmuştur.” Zafer, 07 Kasım 1951.

mahiyette diyerek teyide devam edildiği ileri sürülmüştür. Sonrasında tekrar sorularak 1948, 1949 ve 1950 yıllarında, her yıl 1000 den aşağı olmayan yeni ilkokul binasının açılıp açılmadığı Millî Eğitim Bakanı'na sorulmuştur.<sup>2486</sup> 5 gün sonra konu tekrar gündeme getirilerek Millî Eğitim Bakanı'ndan hala cevap beklendiği kaleme alınmıştır.<sup>2487</sup>

Bununla birlikte, öğrenci yurdu inşa çalışmaları,<sup>2488</sup> Nafia Vekili'nin inşa edilen okullara ilişkin açıklamaları<sup>2489</sup> da haber yapılmıştır. Öte taraftan Ulus gazetesinde ise yapılması gerekenlerin temel atmakla bitmeyeceği dile getirilerek, hükümet eleştirilmiştir.<sup>2490</sup> Ayrıca Yenimahalle'deki lise inşaatının 3 yıldır bitirilememesi, kinayeli bir yaklaşımla, “*yakında biterse açılacak*” diye bildirilmiştir.<sup>2491</sup> Kaldı ki uzayan inşaatlar sadece muhalefet tarafından da gündeme getirilmemiştir. Mesela DP Meclis grup toplantısında Ağrı Milletvekili Şeref Saraçoğlu tarafından Ağrı lise inşaatının akıbeti yazılı olarak sorulmuştur. Cevap veren Nafia Vekili Tevfik İleri, bu inşaatın müteahhide ihale edildiğini, ancak teminat mektuplarının sahte çıkması üzerine sözleşmenin feshedildiğini açıklamıştır. Devamında Saraçoğlu, bu işlerin hızlandırılması gerektiğini ifade etmiş, zira bu okul iki yıldan beri yüzüstü kalmıştır.<sup>2492</sup>

Tarım Bakanlığı tarafından yapı işleri çerçevesinde veteriner araştırma enstitüsü, hayvan hastanesi, tavukhane, inekhane, aygır deposu, teknik ziraat merkez binası, suni tohumlama istasyonu, ot ambarı, hangar, hayvan dispanseri, laboratuvar, koyun ağılı, tohum ıslah istasyonu, zeytincilik enstitüsü binası, zirai mücadele enstitüsü binası, ambar binası, lojman binası, revir binası, mısır kurutma tesisi, süthane binası, garaj süne istasyonu, kauçuk istasyonu gibi birçok tarım ve hayvancılık tesisleri inşa edilmesi amacıyla ödenek planlanmıştır.

Gümrük ve Tekel Bakanlığı tarafından teklif edilerek Bayındırlık Bakanlığına aktarılan ödenekler aracılığıyla gümrük binası, ek bina, muhafaza binası, gümrük atölyesi, ambar, garaj, cephanelik binası, lojman ve pasavan binaları inşaat ve tadilatı gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra 1956 yılında inşasına başlanmış bulunan Yayladağı gümrük binası müteahhidinin malzeme temin edememesi yüzünden ancak 1958 yılında ikmal edilebildiği rapordan tespit edilmiştir. Ayrıca 1959 yılı için teklif edilen ödeneğin, ihtiyacın çok altında,

---

<sup>2486</sup> *Ulus*, 08 Kasım 1951.

<sup>2487</sup> *Ulus*, 13 Kasım 1951.

<sup>2488</sup> *Zafer*, 06 Ocak 1958; *Zafer*, 07 Şubat 1959; *Zafer*, 29 Mayıs 1959; *Zafer*, 30 Ağustos 1959.

<sup>2489</sup> *Zafer*, 18 Ocak 1959.

<sup>2490</sup> *Ulus*, 18 Eylül 1957.

<sup>2491</sup> *Ulus*, 27 Ekim 1959.

<sup>2492</sup> *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Tutanak*, 11 Şubat 1960, MF:1262, Toplantı:300, s. 19-22.

özellikle kaçınılmaz ihtiyaçlar için istenildiğinin vurgulanmasından ödenekte kesinti yapılabileceği yönünde endişe yaşandığı çıkarımında bulunmak mümkündür.

Bahsedilen bakanlıkların dışında atom enerjisi reaktör binası için Başbakanlık tarafından ödenek tahsis edilmiştir. Bizzat Bayındırlık Bakanlığı'nın kendisi de yapı işleri için ödenek ayırmıştır. Bu ödenek daha çok bakanlık binası için planlanmıştır. Yine Ulaştırma Bakanlığı liman binası, lojman, Yüksek Denizcilik Okulu yapım ve onarımları için ödenek tahsis etmiştir. Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğünce tahsis edilen ödenek ile fotoğrametri dairesi inşaatı, İzmir Tapu Dairesi binası tadil ve tevsii, Tapu ve Kadastro arşiv binası inşaatı planlanmıştır. Emniyet Genel Müdürlüğüne ait emniyet binaları, garaj ve karakol binalarının onarım ve yeniden inşaları yapı işleri kapsamında Bayındırlık Bakanlığına aktarılan bütçe tahsisatları ile gerçekleştirilen işler arasındadır. Benzer şekilde Jandarma Genel Komutanlığının birlik ve karakol binalarının inşası Bayındırlık Bakanlığına kaydırılan ödeneklerle inşa edilmiştir. Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğüne ait lojman yaptırılması, genel müdürlük binasının inşası, Ankara Radyosu Etimesgut Ambarının onarımı ve Etimesgut Uzun Dalga Atölye Binası inşası işleri aynı tahsisatlarla planlanmıştır.<sup>2493</sup>

Öte yandan birçok ilde ve kurumu ilgilendiren yapı işleri sıralanarak bunların ihale edildiği bedeller de belirtilmek üzere haber yapılmıştır. Benzer şekilde inşalarına devam edilen, yapımı planlanan veya ödenek tahsis edilen devlet hastaneleri, hükümet konakları, cezaevleri, okullar ve hayvan hastaneleri gibi birçok inşaat konusu gazete sayfalarına taşınarak haberleştirilmiştir.<sup>2494</sup> Bu kapsamda bilhassa Zafer gazetesinde yapılan haberlerden rahatsızlığını ifade eden Ulus gazetesinde garaj temelinin bile propagandaya vesile olduğu bildirilmiştir.<sup>2495</sup>

Buraya kadar konu kapsamında tahsis edilen ödenekler ve bu alanda planlanan yapı işleri açıklanmıştır. Bununla birlikte her bir kurum tarafından tahsis edilen ödeneklerle gerçekleştirilen yapı işlerinin ayrıntılı olarak sıralanmasının hacim itibarıyla ayrı bir çalışmanın konusu olabileceği değerlendirilmiştir. Doğrusu böyle bir çabanın DP'nin bayındırlık politikalarının tespiti açısından sağlayacağı faydadan da kuşku duyulmuştur. Zira bu noktada asıl belirleyici olan büyük resmi ortaya koyabilmektir. İşte bu nedenle DP Hükümetleri döneminde diğer kurumlar tarafından belirlenerek Bayındırlık Bakanlığına

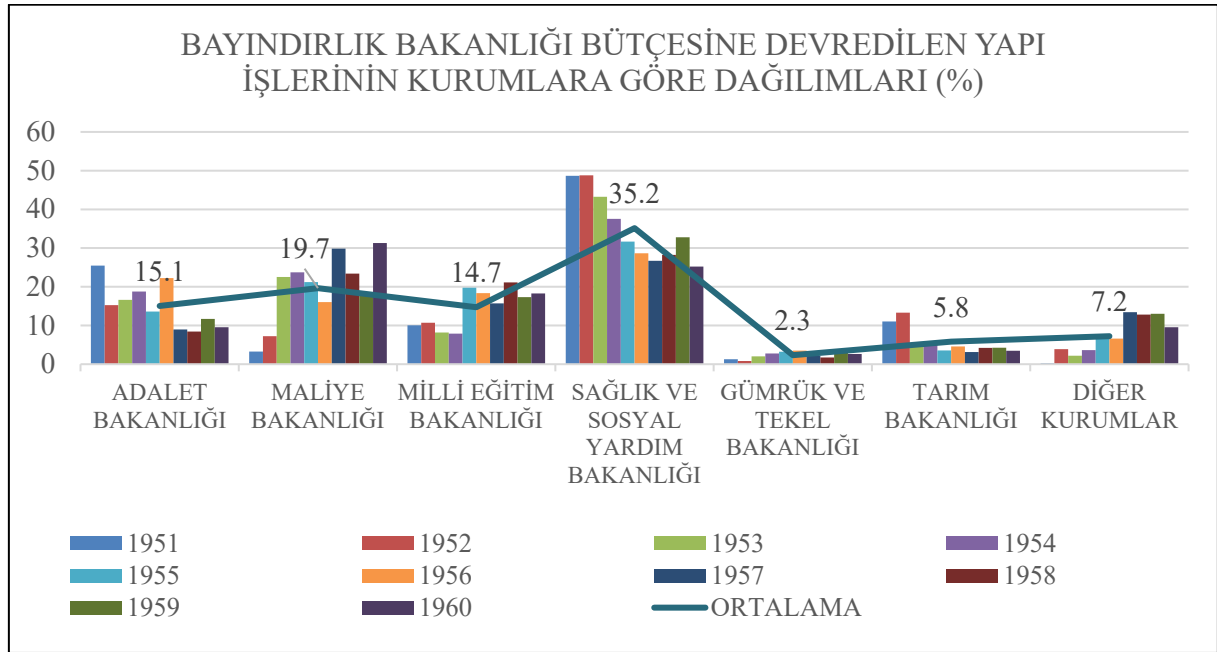
---

<sup>2493</sup> 1951-1960 yılları Bütçe Kanun gerekçeleri ve komisyon raporları.

<sup>2494</sup> *Zafer*, 07 Eylül 1950; *Zafer*, 28 Mart 1951; *Zafer*, 25 Ağustos 1951; *Zafer*, 27 Ağustos 1951; *Milliyet*, 18 Ağustos 1951.

<sup>2495</sup> *Ulus*, 02 Ekim 1957.

devredilmek suretiyle meydana getirilen yapı işleri tahsisatlarının yıllara ve kurumlara göre dağılımını gösteren bir grafik tanzim edilmiştir.<sup>2496</sup>



Grafik 31 Bayındırlık Bakanlığı Bütçesine Devredilen Yapı İşlerinin Kurumlara Göre Dağılımları

Burada bir kez daha hatırlatmak gerekir ki; veriler sadece ilgili kurum tarafından kendi bütçesinde teklif edilip, kabul edilmesi sonrasında Bayındırlık Bakanlığına devredilen bütçe tahsisatları esas alınmak suretiyle elde edilmiştir. Yoksa özel kanunlarına istinaden gerçekleştirilen yeni yapı ve esaslı onarım işleri hesaplamalara katılmamıştır. Dile getirilmesi gereken diğer bir konu da tahsisatların neden nominal değerlerine göre değil de oranlara dayalı olarak grafiğe yansıtılmış olmasıdır. Böyle bir yol seçilmiştir. Çünkü bu yolla hem paranın yıllara göre değer kaybının yanıltıcı etkisi ortadan kaldırılmak istenmiş hem kurumların aynı yıl içinde diğer kurumlarla kıyaslanması basitleştirilmiş hem de aynı kurumun farklı yıllardaki ödeneklerinin mukayesesi kolaylaştırılmıştır. Son olarak bu alanda tahsis edilen ödeneklerin gerek nominal ve gerekse reel değerler üzerinden yıllara göre dalgalı bir seyir takip ettiği belirtilmelidir.

Zikredilen açıklamalar ışığında **Grafik 31'e** bakıldığında, 1951-1960 dönemi ortalamasında en yüksek payın %35,2 ile Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığına olduğu görülmektedir. İlk dönemlerde bu Bakanlığın ödenekleri, neredeyse bu alandaki ödeneklerin yarısına tekabül ederken, sonraki yıllarda peyderpey azalış göstermiştir. Buna karşın

<sup>2496</sup> Grafik, Tablo 21'de her bir kurum bazında belirtilen cari fiyatların, yıllık toplamlara oranlanması sonucunda çıkan yüzdelere göre hazırlanmıştır. Ayrıca 1951-1960 yıllarındaki ortalama değer hesaplanarak tabloya dahil edilmiştir.

%19,7'lik ortalamaya sahip Maliye Bakanlığının marjı ise dalgalı bir seyir takip etse de genel olarak artış eğilimini korumuştur. Adalet Bakanlığı ortalama %15,1'lik ödenek oranı ile birkaç yıl hariç olmak üzere azalış eğilimi sergilemiştir. Millî Eğitim Bakanlığının payı 1955 yılına kadar biraz azalmış ancak bu yıldan itibaren %20 seviyelerine çıkmıştır. Diğer yandan ortalama 5,8'lik paya sahip olan Tarım Bakanlığının payında yıllara göre azalış yaşandığı kaydedilmelidir. Küçük paya sahip Gümrük ve Tekel Bakanlığı genel olarak bu görünümünü muhafaza etmiştir. Her yıl düzenli olarak tahsis yapılmayan veya çok küçük meblağlarda yatırım yapılan diğer kurumların payı ortalama %7,2 düzeyinde kalmış ve yıllara göre değişkenlik göstermiştir.

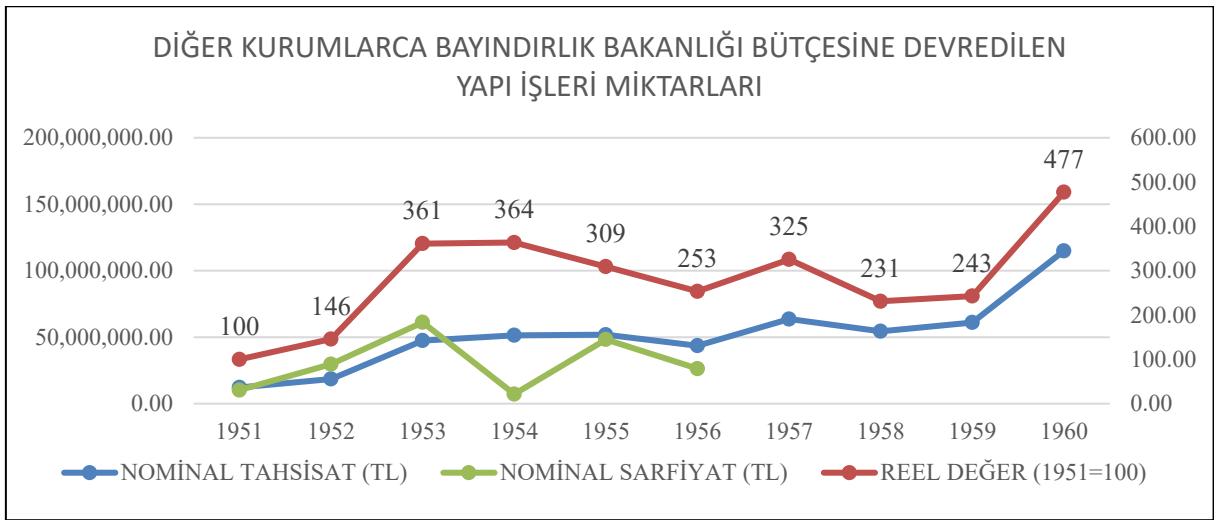
İncelenen bazı raporlarda bilhassa 1954-1955 yılları ve sonrasında bu alanda tahsis edilen ödenekler ile planlanan işlerde aksamaların yaşandığına dair ifadeler rastlanmıştır. Sadece raporlarda değil mesela DP Milletvekili Etem Erdinç konuyu TBMM'de dile getirmiştir. Ona göre Ticaret ve İktisat Vekâleti ile Nafia Vekâleti arasında koordinasyon yetersidir. Dolayısıyla yeterli miktarda demir temin edilememiş ve özellikle 1954'te büyük bir demir sıkıntısı çekilmiştir.<sup>2497</sup> Hatta bizzat Nafia Vekili Muammer Çavuşoğlu, o dönem devam eden toplam 322 adet yapı işi olduğunu açıklamış, malzeme yokluğu nedeniyle bunların bir türlü bitirilemediğinden şikâyet etmiştir. Devamında bu işlerin bitirilmesi için gereken tedbirlerin alındığını ifade etmiştir.<sup>2498</sup> Mevzubahis saptamalar bu alandaki ödenek miktarlarının da mercek altına alınması noktasında soru işaretleri oluşturmuştur. Buradan hareketle meseleyi inceleyebilmek için bir grafik hazırlanmıştır.<sup>2499</sup>

---

<sup>2497</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 24.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 48, s. 672.

<sup>2498</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 26.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 45, s. 896.

<sup>2499</sup> Grafik, nominal değerlere göre hazırlanmış Tablo 21'de yer alan tahsisat toplamalarını, bu toplamaların Tablo 10'daki "Ankara Tüketici Fiyat Endeksleri"ne göre fiyat artışlarından arındırılarak 1951 yılının 100 kabul edilmesiyle oluşan değerleri ve Tablo 22'de yer alan sarfiyatların toplamı üzerinden hazırlanmıştır. 1957-1960 yıllarına ait sarfiyat bilgilerine ulaşamadığından, bu dönem grafiğe dahil edilememiştir.



**Grafik 32 Diğer Kurumlarca Bayındırlık Bakanlığı Bütçesine Devredilen Yapı İşleri  
Miktarları**

**Grafik 32’de “NOMİNAL TAHSİSAT (TL)” ve “NOMİNAL SARFİYAT (TL)”** değerlerini gösteren çizgiler grafiğin solundaki skalaya göre, “*REEL DEĞER (1951=100)*”i gösteren çizgi ise grafiğin sağındaki skalaya göre çizilmiştir. Söz konusu grafik incelendiğinde, bahse konu bütçe ödenek toplamalarının nominal değer üzerinden 1953’e kadar hızlıca arttığı, 1954-1955 döneminde durağan olduğu, 1956’da yaşanan düşüş sonrasında dalgalı bir seyir takip ettiği görülmektedir.

Buna karşın reel duruma bakıldığında, yine 1953’e kadar hızlı artış, diğer yandan 1957 ve 1960 yılı hariç tutulduğunda bir azalma trendinin varlığı göze çarpmaktadır. Bu bilgilerden hareketle raporlarda ifade edilen ödenek sıkıntısının grafiğe yansıyan rakamlardan da teyit edilmesi mümkündür.

Diğer yandan sarfiyatlara odaklanıldığında, 1951 yılında tahsis edilen ödeneye yakın bir harcamanın söz konusu olduğu, 1952 ve 1953 yıllarında bütçe ödeneklerinin üzerinde harcama yapıldığı, 1955’te az olmak üzere sarfiyatların özellikle 1954’te dikkat çekici boyutta ve 1956 yılında önemli ölçüde tahsis edilen ödeneklerin altında gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Bu tespit Bakan Çavuşoğlu’nun aldığını ifade ettiği tedbirlerin de işe yaramadığını göstermiştir. Her ne kadar 1957-1960 yıllarındaki sarfiyat verilerine ulaşamamış olsa da 1954 yılı sonrasındaki dönemde baş gösteren ekonomik sıkıntıların bu alana da sirayet ettiğini düşünmek akla yatkın bir yaklaşımdır.

#### **4.4. Hava Meydanları**

Hava meydanlarının inşası konusunda DP Hükümetlerince uygulanan politikalara geçilmeden önce, faaliyetin nasıl bir seyir takip ettiğinin kısaca izah edilmesinde fayda

görülmüştür. Özellikle İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında uçak teknolojisinde ortaya çıkan yeniliklerin sivil havacılık sektörünün gelişmesinde hızlandırıcı etkisi olmuştur. Buna paralel olarak 1946 yılından itibaren Ulaştırma Bakanlığı tarafından sivil hava meydanlarının yeni standartlara göre inşasına başlanmıştır.<sup>2500</sup>

Zikredilen faaliyetler kapsamında hava ulaştırmasının sağlanması maksadıyla meydan, pist, hangar, işletme binaları yapılması; mevcutların genişletilmesi ve düzenlenmesi, bu meydanlara gerekli her türlü makine, teçhizat, tesisat ve taşıtların satın alınması veya yaptırılması için Ulaştırma Bakanlığına 08 Şubat 1946 tarih ve 4860 sayılı Kanun'la 15 milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişme yetkisi verilmiştir. Daha sonra kabul edilen 11 Haziran 1947 tarih ve 5076 sayılı Kanun'la bu yetki 43 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>2501</sup> Akabinde hükümet yetkilileri ile özel sektör temsilcilerinden oluşan ABD'li bir heyete tüm Türkiye'yi içine alan bir hava ulaştırması etüdü yaptırılmıştır.<sup>2502</sup>

Ulaştırma Bakanlığınca, söz konusu mevzuatla verilen yetkiye dayanılarak İstanbul, Ankara ve Adana hava meydanlarının Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtı standartlarına uygun olarak yardımcı tesisleriyle birlikte inşası kararlaştırılmıştır. Ayrıca bir yandan yurtiçi havacılık uygulamalarının kolaylaştırılması, öte yandan uçuş emniyetinin sağlanması amacıyla Afyon, Konya, Eskişehir, Erzurum, Elâzığ, Diyarbakır hava meydanlarına radyo yardımcı tesislerinin yapılması planlanmıştır. Söz konusu işler için gerekli olan elektrik, elektronik ve bina malzemesi için Amerikan Westinghouse Electric International Co. şirketiyle 4.740.000, hava meydanı inşaatlarının proje ve sözleşmelerin tanzimi için de J. G. White şirketiyle 1.425.450 Amerikan dolarlık sözleşmeler akdedilmiştir.<sup>2503</sup>

Açıklanan süreçte Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülen hava meydanları inşaat işlerinin bir aşamadan sonra artık Bayındırlık Bakanlığınca icra edilmesi esası kabul edilmiştir.<sup>2504</sup> Belirtilen görüş doğrultusunda 1949'da çıkarılan 5367 sayılı Kanun ile Bayındırlık Bakanlığınca özetle hava meydanı ve bununla alakalı inşaat işlerinin yapımı vazifesi verilmiştir. Kanun'la aynı zamanda belirtilen işlere ilişkin daha önce Ulaştırma Bakanlığınca

<sup>2500</sup> *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C. Senatosu 1/9), s. 289.

<sup>2501</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 261.

<sup>2502</sup> Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi*, 332.

<sup>2503</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12, s. 8.

<sup>2504</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 11.04.1949, Dönem: 8, C. 18, Birleşim: 68'e ekli 141ek01 numaralı Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü ihtiyaçları için gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişilmesi hakkında Kanun tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/427), s. 1; Mutlu'ya göre Ulaştırma Bakanlığının yapımçı bir kuruluş olmaması sebebiyle yapılan görevlendirmenin yanlışlığı kabul edilmiş ve değişikliğe gidilmiştir. Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi*, 332-333.



verilen yetki, araç, gereç vs. de Bayındırlık Bakanlığına devredilmiştir.<sup>2505</sup> Burada şuna dikkat etmek gerekir ki Bayındırlık Bakanlığı inşa ile görevlendirilmiştir. Yani inşaat tamamlandıktan sonra tesisler Ulaştırma Bakanlığına devredilmiştir. Nitekim Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu: “*Hava meydanları inşaatı mevzuunda Bayındırlık Vekâleti Ulaştırma Vekâletinin bir mütaahhidi vaziyetindedir. Ulaştırma Vekâleti meydanlar için bize ihtiyaç listesi verir. Biz de o sıraya göre bunları yaparız.*” diyerek izah etmiştir.<sup>2506</sup>

Bahsedilen gelişme sonrasında söz konusu görevlerin ifası amacıyla, 1949 yılında Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliğine bağlı bir Hava Meydanları Bürosu kurulmuştur.<sup>2507</sup> Müteakiben bu teşkilat Karayolları Genel Müdürlüğünün fazla meşgul olması sebebiyle 1950 yılında Bayındırlık Bakanlığı Yapı ve İmar İşleri Reisliğine bağlanmıştır.<sup>2508</sup>

5367 sayılı Kanun’un yürürlüğe girdiği 15 Nisan 1949 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığınca söz konusu yetkinin 22.905.769 lirası kullanılmıştır. İşleri devralan Bayındırlık Bakanlığınca da 1949 yılında 10.261.015 lira, 1950 yılında 10.000.000 lira olmak üzere DP Hükümetlerinin ilk bütçesini hazırladığı 1951 yılı başlangıcına kadar toplam 34.935.511 lira sarf edilmiştir.<sup>2509</sup>

Bayındırlık Bakanlığı tarafından inşalarına devam edilen radyo yardımcı tesisleri, İstanbul, Ankara ve Trabzon’daki hava meydanları için 1951 yılında tahsis edilen ödenekle kanunen verilen yetkinin tamamen kullanılmış olmasına rağmen işlerin bitirilemeyeceği saptanmış, dolayısıyla yetkinin artırılmasına ihtiyaç duyulmuştur.<sup>2510</sup> Zikredilen gerekçeye

---

<sup>2505</sup> 5367 sayılı ve 11 Nisan 1949 Tarihli Bilûmum Hava Meydan ve Limanlariyle Bunlarla İlgili Bina ve Tesislerin Bayındırlık Bakanlığınca Yapılması Hakkında Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 31, s. 602-603; Kanun’un birinci maddesi: “*Her türlü hava ulaştırmasının sağlanması maksadiyle yeniden meydan, pist, hangar, işletme binalariyle bunlarla ilgili teçhiz ve tesisleri havi kara ve deniz limanlarının yapılması ve yaptırılması ve yerlerine konulması, halen mevcut olanların genişletilmesi ve düzenlenmesi ve bu hususta gerekli kamulaştırma işlemleriyle her türlü istikşaf, etüd ve aplikasyonların yapılması ve yaptırılması ve bunlara ait teknik büroların kurulması ve bu işlerin yapılması için gerekli her türlü taşıt ve makinaların satın alınması ve yaptırılması*”dır.

<sup>2506</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1075.

<sup>2507</sup> Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28’e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C. Senatosu 1/9), s. 289; *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 87.

<sup>2508</sup> *Nafla Vekâleti Çalışmaları 1950-1957*, İstanbul: İstanbul ve Sermet Matbaası, 1957, 133.

<sup>2509</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45’e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s. 261;

<sup>2510</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 10.08.1951, Dönem: 9, C. 9, Birleşim: 113’e ekli 285 numaralı Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü ihtiyaçları için gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişilmesi hakkında 4860 sayılı Kanunun 1 nci maddesini değiştiren 5076 sayılı Kanuna ek kanun tasarısı ve Ulaştırma ve Bütçe komisyonları raporları (1/211), s. 1-3.

istinaden çıkarılan 5843 sayılı Kanun'la daha önce 43 milyon lira olan yetki 65 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>2511</sup>

Hava meydanlarının inşalarına açıklanan mevzuatla verilen yetkiler çerçevesinde devam edilirken, Kuzey Atlantik Antlaşması Teşkilâtı Müşterek Enfrastrüktür Programı çerçevesinde Türkiye'de inşa edilen tesislerin finansmanında kesinti yaşanmaması, ihale işlerinde elastikiyetin sağlanması ve Teşkilatça kabul edilen prensiplere uygun olarak vergilerden muaf tutulması için yeni mevzuat oluşturulması gündeme gelmiştir.<sup>2512</sup> Bu amaçla kabul edilen 6095 sayılı Kanun ile sözü edilen inşa işlerinin yaptırılması hususunda esasları belirleme ve ilgili kurumları görevlendirme yetkisi İcra Vekilleri Heyetine verilmiştir. Bunun yanı sıra Kanun kapsamındaki işlerin 1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanunu ile 2490 sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu ve ekleri hükümlerine tabi olmaması esası getirilmiştir.<sup>2513</sup>

İşte bu Kanun'a istinaden 05 Ağustos 1953 tarihinde alınan 4/1310 sayılı İcra Vekilleri Heyeti kararı ile NATO Müşterek Enfrastrüktür Programına dahil hava meydanları ve akaryakıt tesislerinin inşası görevi Nafia Vekaletine verilmiştir. Belirtilen gelişmeden kaynaklanan ilave görevlerin getirdiği iş yükünün karşılanabilmesi maksadıyla Hava Meydanları İnşaat Bürosu 1953 yılında doğrudan Nafia Vekaletine bağlı müstakil bir müdürlük haline getirilmiştir.<sup>2514</sup>

Zamanla hava yolu ulaşımının önem kazanması beraberinde hava meydanı ağının geliştirilmesi mecburiyetini getirmiştir. Bu nedenle DP hükümeti tarafından Samsun, Van, İzmir, Erzurum, Kars, İskenderun, Urfa, Gaziantep, Antalya ve Ağrı'da yeni hava meydanları yapılması hususunda karar alınmıştır.<sup>2515</sup> Buna bağlı olarak ihtiyaç duyulan kaynağın sağlanması maksadıyla yasalaşan 6213 sayılı Kanun sayesinde halihazırda 65 milyon liralık yetki yıllık ödeme miktarı 15 milyon lirayı geçmemek üzere 110 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>2516</sup>

---

<sup>2511</sup> 10 Ağustos 1951 Tarih ve 5843 Sayılı Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü İhtiyaçları İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkındaki 4860 Sayılı Kanunun Birinci Maddesini Değiştiren 5076 Sayılı Kanuna Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 983.

<sup>2512</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 02.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 100'e ekli 242 numaralı Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilâtı Müşterek Enfrastrüktür Programı gereğince Türkiye'de yapılacak inşa ve tesis işlerine mütedair kanun lâyihası ve Dışişleri, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/617), s. 1.

<sup>2513</sup> 2 Temmuz 1953 Tarih ve 6095 Sayılı Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilâtı Müşterek Enfrastrüktür Programı Gereğince Türkiye'de Yapılacak İnşa ve Tesis İşlerine Dair Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 744.

<sup>2514</sup> *Nafia Vekâleti Çalışmaları 1950-1957*, 133-134.

<sup>2515</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 04.01.1954, Dönem: 9, C. 27, Birleşim: 24'e ekli 50 Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü İhtiyaçları İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi hakkındaki 5076 sayılı Kanunun birinci maddesini değiştiren 5843 sayılı Kanuna ek kanun lâyihası ve Bayındırlık ve Bütçe komisyonları raporları (1/653), s. 1.

<sup>2516</sup> 04 Ocak 1954 Tarih ve 6213 Sayılı Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü İhtiyaçları İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki 5076 Sayılı Kanunun 1 nci Maddesini Değiştiren 5843 Sayılı Kanuna Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 68.

Gerek sivil hava meydanı inşaatları ve gerekse NATO Müşterek Enfrastrüktür Programı kapsamında yapılan hava meydan ve tesis işlerindeki hacmin artmasıyla gelişen Hava Meydanları İnşaat Müdürlüğü 1955 yılında Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliğine dönüşmüştür.<sup>2517</sup>

Uluslararası hava yolu ulaşımında görülen hızlı gelişmeye paralel olarak hava meydanları günden güne gelişmeye başlamış, eski hava meydanları yeni uçuşların ihtiyaçlarını karşılayamaz hale gelmiştir.<sup>2518</sup> Üstelik o dönemde test aşamaları başarıyla tamamlanmak üzere olan jet motorlu büyük yolcu uçaklarının, kısa süre içerisinde devrin mevcut hava araçlarının yerini almasına kesin gözüyle bakılmaya başlanmıştır. Dahası uluslararası sefer yapan hava yolu şirketleri tarafından, yeni geliştirilen uçakların iniş ve kalkışını sağlayacak meydan yapılmadığı takdirde Avrupa ile Asya arasındaki transit yolun Türkiye yerine Atina ve Beyrut üzerinden geçirileceğine dair bildirimde bulunulmuştur. Şartlar DP Hükümetini uluslararası standartları karşılayacak hava meydanlarını geliştirmeye itmiş, Yeşilköy pist ve müştemilâtı, Esenboğa, İzmir, Aydın, Bursa, İskenderun meydanlarının istimlâk ve inşa bedellerini karşılamak üzere bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.<sup>2519</sup> Belirlenen maksatla kabul edilen 7415 sayılı Kanun’la öncesinde 110

<sup>2517</sup> *Nafia Vekâleti Çalışmaları 1950-1957*, 133; *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 87; “Hava Meydanları ve Akar Yakıt Tesisleri İnşaat Reisliği” zaruret dolayısıyla bakanlık oluru ile teşkil edildiğinden, dönem itibarıyla Bakanlık Teşkilât Kanunu’nda mevcut değildir. *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28’e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C. Senatosu 1/9), s. 289; Mutlu, söz konusu Reisliğin kuruluşu için 01 Nisan 1956 tarihini vermiştir. Bu Reislik 1971’e kadar NATO enfastrüktür tesislerine ait bütün işleri de takip etmiştir. Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi*, 333.

<sup>2518</sup> O dönemde inşa edilen bir hava meydanı, 30-60 m genişliğinde 2000-3000 m boyunda beton yada asfalt bir pist, buna paralel 15-25 m genişliğinde taksirut (taksi yolu), uçak hangarları, yolcu binası, akaryakıt ikmal yerlerine gitmeye olanak sağlayan 7,5-15 m genişliğinde taksi yolları, uçakların bakım ve beklemleri için apronlar, haberleşme bina ve tesisleri, uçakların her türlü hava koşulunda meydana inip kalkmasını temin eden SIA (SIA Standart Instrument Arrival/Standart Aletli Yaklaşma, *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, Ankara: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Yayınları, 2011, 364) ILS (Instrument Landing System/Aletli İniş Sistemi: Yaklaşma işlemi boyunca pilota dikey ve yatay rehberlik yapan ve elektronik cihazlardan oluşan hassas aletli yaklaşma sistemi. *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, 4) ve VOR tesisleri, güç santrali, su deposu, akaryakıt depoları, uçaklar için bakım ve depo hangarları, yolcu salonu, gelen giden eşyaların muhafaza ve tasnifi için antrepolardan oluşmaktadır. *Nafia Vekâleti Çalışmaları 1950-1957*, 134-135.

<sup>2519</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 27.01.1960, Devre: 11, C. 11, İnikat: 29’ekli 63 numaralı Devlet Hava Meydanları Umum Müdürlüğü ihtiyaçları için gelecek senelere sâri taahhütlere girişilmesi hakkındaki 5843 sayılı Kanunun birinci maddesini değiştiren 6213 sayılı Kanuna ek kanun lâiyhası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/385), s. 2; aslında tasarıda yetki hükümet tarafından 250 milyon lira olarak tespit edilmiştir. Nafia Encümeni görüşmelerinde 6213 sayılı Kanun’la yapılması kararlaştırılan bazı meydanlardan vazgeçilerek yenilerin eklenmesi tartışma yaratmış, sonuçta çıkarılan meydanların da yapılabilmesi için yetki 320 milyon liraya yükseltilmiştir. TBMM’deki görüşmelerde dikkat çeken önemli bir husus da yeni gelişen jet uçaklarının iniş ve kalkış yapabilecekleri tarza ICAO standartlarına sahip meydanların bir an önce oluşturulması konusundaki hassasiyettir. Transit trafiğin Beyrut ve Atina’ya kaymaması maksadıyla Ankara ve Esenboğa meydanlarının genişletilmesi ve uluslararası standartlara göre düzenlenmesi elzem addedilmiştir. Bu hususta CHP milletvekili Rıza Tekeli’nin de aynı fikri paylaştığı belirtilmelidir. Dolayısıyla muhalefetin bu konuda hükümetle hemfikir olduğu görülmektedir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 27.01.1960, Devre: 11, C. 11, İnikat: 29, s. 364-371; Nafia Encümeni Reisi Süleyman Kuranel’in: “*Büyük Meclisçe 6213 sayılı Kanunla yapılmasına karar verilen Urfa, Ağrı Kars ve Gaziantep Hava meydanları, yeni lâiyhada yer almamıştır.*” cümlesi ile tartışma konusu olan meydanlar ifade edilmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 27.01.1960, Devre: 11, C. 11, İnikat: 29, s. 364.

milyon lira olan yetki, 1960 yılı için 30 milyon lirayı ve müteakip yıllar için 40'ar milyon lirayı geçmemek üzere 320 milyon liraya çıkarılmıştır.<sup>2520</sup>

Öte yandan hava meydanlarına dair inşaat işleri üzerinde bazı talep ve eleştiriler gündeme gelmiştir. DP Milletvekili Himmet Ölçmen 1952 yılı bütçe görüşmelerinde hava meydanları için tahsis edilen ödeneklerin israf olmasından endişe duyduğunu belirtmiştir. Bu nedenle 1952 yılı tahsisatının Bayındırlık Bakanlığınca takip edilmesini rica etmiştir.<sup>2521</sup> Buna karşın 1953 yılı bütçe görüşmelerinde CHP Meclis grubu adına konuşan Atıf Topaloğlu tarafından hava meydanlarının inşa sıralarının tespit usulleri eleştirilmiştir.<sup>2522</sup> Ayrıca hava meydanları inşaatı Maliye Vekili Hasan Polatkan'ın ajandasında kendisine yer bulmuştur. Zira Polatkan inşa edilen meydanlar ile ayrılan tahsisatlar konusunda bilgiler aktarmıştır.<sup>2523</sup> Bununla birlikte hem Nafia Vekili Etem Menderes<sup>2524</sup> ve hem de Nafia Vekili Tevfik İleri<sup>2525</sup> hava meydanları konusunda yapılanları izah ederek, buralara tahsis edilen ödenekleri açıklamışlardır. Bölgesine hava meydanı isteyen Milletvekilleri de olmuştur. Mesela CHP Milletvekili Mehmet Hazer, Kars Hava Meydanı'nın yıllardan beri vaat edilmesine rağmen yapılmadığını ifade etmiştir.<sup>2526</sup> Meseleye ilişkin gelişim sürecinin açıklanması sonrasında, DP döneminde inşa edilen hava meydanları incelenmiştir.

#### 4.4.1. Yeşilköy Hava Meydanı

Yeşilköy Hava Meydanı 1912 yılında Yeşilköy'de inşa edilen pist ve hangarlar ile Türkiye'nin ilk hava meydanı olma niteliğine sahiptir. İlk etapta meydanın kullanımı sınırlı kalmış olsa da özellikle askeri amaçlarla yeni pist ve tesisler inşa edilmiştir. 1944 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın<sup>2527</sup> imzalanması sonrasında Yeşilköy Hava Meydanı'nın uluslararası standartlara göre geliştirilmesine karar verilmiş,<sup>2528</sup> başlangıçta

<sup>2520</sup> 29 Ocak 1960 tarih ve 7415 Sayılı Devlet Hava Meydanları Umum Müdürlüğü İhtiyaçlar İçin Gelecek Senelere Sâri Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki 5843 Sayılı Kanunun Birinci Maddesini Değiştiren 6213 Sayılı Kanuna Ek Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 139.

<sup>2521</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1018.

<sup>2522</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 26.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 54, s. 1061.

<sup>2523</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42, s. 212; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41, s. 32.

<sup>2524</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903.

<sup>2525</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 47, s. 812; *Zafer*, 18 Ocak 1959.

<sup>2526</sup> *Ulus*, 27 Ocak 1957.

<sup>2527</sup> 05 Haziran 1945 Tarih ve 4749 Sayılı Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun ile söz konusu anlaşma onaylanmıştır. *Resmî Gazete*, Sayı: 6029, 12 Haziran 1945, s. 8861-8880.

<sup>2528</sup> Bu süreçte Amerikan Sivil Havacılık Dairesinden gelen uzman heyetinin tavsiyelerinin etkisi olmuştur. Hatta bu heyet devam eden projelerde bile değişiklik yaptırmıştır. Abdullah Nergiz, *Devlet Hava Yolları Türkiye'de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)*, İstanbul: Vakıfbank Kültür Yayınları, 2020, 219.

Ulaştırma Bakanlığınca gerçekleştirilen hazırlıkların ardından hava meydanı inşa işlerinin Bayındırlık Bakanlığına devredilmesi sonrasında Mayıs 1949 başında inşaatla başlanmıştır.<sup>2529</sup>

29 Haziran 1950’de pist inşaatının temeli atılmış,<sup>2530</sup> 1951 yıl sonu itibariyle pist ve ışıklandırma tesisleri bitirilerek tesis işletmeye açılmıştır. Aynı zamanda hangar ve sair müştemilât binaları tamamlanmıştır.<sup>2531</sup> Bazı eksikliklerin tamamlanması amacıyla 1952 yılı bütçesine Yeşilköy Hava Meydanı için ödenek konulmuştur.<sup>2532</sup> Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, bütçe komisyonu konuşmasında Yeşilköy Hava Meydanı’nın 1952 Mayıs ayında tamamlanacağını söylemiştir.<sup>2533</sup> 1953 yılında VOR<sup>2534</sup> tesisleri inşaat ve montaj faaliyeti gerçekleştirilmiştir.<sup>2535</sup> Tesisleri tamamlanan Yeşilköy Hava Meydanı 23 Mayıs 1953 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına teslim edilmiş, 01 Ağustos 1953’te hizmete açılmıştır.<sup>2536</sup>

Her ne kadar hizmete açılmış olsa da 1953 yılı sonrasında da Yeşilköy Hava Meydanı inşaatı için bazı harcamalar yapılmıştır.<sup>2537</sup> Mesela meydan terminal binasının gümrük kısmı ihtiyacı karşılamadığından binanın genişletilmesi, gümrük deposunun önüne uçakların gitmesini sağlamak için apron yapılması için ödenek planlanmıştır.<sup>2538</sup> 1958 yılı itibariyle bu inşaatlara ilave olarak meydan yaklaşma ışıkları montajına ve meydan taksi yollarının jet yolcu uçakları için genişletilmesine devam edilmiştir.<sup>2539</sup> 1959 yılında ise Yeşilköy Hava Meydanı için Yalova’da tesis edilen VOR tesisatına ait inşaat tamamlanmıştır. Ayrıca gümrük

<sup>2529</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 88-89.

<sup>2530</sup> Milliyet, 30 Haziran 1950.

<sup>2531</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42’ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 266; bu inşaatın basın tarafından da ilgiyle takip edildiği belirtilmelidir. “Hava Meydanı İnşaatı İlerliyor” başlıklı yazıda Yeşilköy Hava Meydanı’nın 1951 senesi sonunda işletmeye açılacağı, Ortadoğu’nun en büyük meydanı olacağı ifade edilmiş, devam eden inşaatın durumu ve buna dair teknik bilgiler verilmiştir. Milliyet, 27 Kasım 1950; diğer bir haberde inşaatı 1951 yılı sonunda bütün servisleri ile birlikte hizmete açılması noktasında Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlıklarınca gerekli tedbirlerin alındığı bildirilmiş, devamında teknik bilgiler verilmiştir. Milliyet, 29 Mayıs 1951; yine başka bir gazetede Bayındırlık Bakanlığınca inşa edilmekte olan Yeşilköy Hava Alanı yeni uçuş pistinin ikmal edilerek Havayolları Genel Müdürlüğüne teslim edildiği, milletlerarası standartlara göre yapılmış, tepkili ve en ağır uçakların inip kalkmasına müsait bulunan meydanın 18 Ağustos 1951 tarihinden itibaren işletmeye açılacağı haber yapılmıştır. Ulus, 17 Ağustos 1951.

<sup>2532</sup> TBMM Tutanak Dergisi, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42’ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 266.

<sup>2533</sup> Milliyet, 16 Ocak 1952.

<sup>2534</sup> VOR ifadesi Havacılık Terimleri Sözlüğünde: “VOR (VHF Omnidirectional Radio Range): Pilota; manyetik kuzeye göre uçağın yönünü ve seçilen bir radyale göre pozisyonunu bildiren VHF bandında yayın yapan yer tabanlı seyirüsefer yardımcı cihazdır.” olarak tanımlanmıştır. Havacılık Terimleri Sözlüğü, 145.

<sup>2535</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45’e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 297-298.

<sup>2536</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 89.

<sup>2537</sup> BCA Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12, s. 12.

<sup>2538</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 344.

<sup>2539</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 276.

binası önündeki apron inşaatı, meydan yaklaşma ışıkları montajı ve taksi yollarının jet yolcu uçakları için banket stabilizasyonu işi tamamlanmıştır.<sup>2540</sup>

Diğer yandan havacılık sektöründeki gelişmeler sonucunda ortaya çıkan yeni ihtiyaçların karşılanması amacıyla kaynak sağlayan 7415 sayılı Kanun'un çıkarılmasına rağmen DP İktidarı tespit edilen politikayı uygulayabilme fırsatı yakalayamamıştır. Yapılması planlanan kuzey-güney istikametindeki ikinci bir pistin ihalesi ise ancak DP sonrasında 1968 yılında yapılabilmektedir.<sup>2541</sup>

#### 4.4.2. Esenboğa Hava Meydanı

Yeşilköy Hava Meydanı'nda olduğu gibi Esenboğa Hava Meydanı'nda da Amerikan etkisi görülmektedir. Zira bu projelerde askeri amaçların varlığı da söz konusudur. İkinci Dünya Savaşı Sonrasında ABD Hava Kuvvetleri Kahire-Ankara arasında C-54 tipi uçaklarla askeri nakil operasyonu yürütmeye başlamıştır. Ancak bu noktada o dönemde Ankara'da kullanımda olan Güvercinlik Hava Meydanı'nda bilhassa kış mevsiminde C-54 kargo operasyonlarının yapılmayacağı ABD'li uzmanlarca saptanmıştır. Dolayısıyla yeni bir hava meydanı yapılma ihtiyacı ortaya çıkmış, meydanın yeri içinse Esenboğa mevkiî tespit edilmiştir. Tabii bu dönemde Türkiye'ye gelen ABD'li uzman heyetler, SSCB basınına da yansımıştır. Öte yandan meydan inşaat projesinde ABD'li uzmanların tavsiyeleri etkili olmuş, özellikle ICAO'nun<sup>2542</sup> yeni standartlara göre pistin uzatılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.<sup>2543</sup>

Aynı zamanda Ankara'nın hava ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere Esenboğa köyü civarında belirlenen meydan sahasında meydan inşaatına 1950 yılında başlanmıştır.<sup>2544</sup> Bu konu da kamuoyu tarafından yakından takip edilmiş, “Esenboğa Hava Meydanı İnşaatı” başlıklı bir haberde, ICAO toplantısı nedeniyle İstanbul'da bulunan Bayındırlık Bakanlığı

<sup>2540</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 267.

<sup>2541</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 90; bahsi geçen plan 1960 yılı bütçe raporunda “Yeşilköy'de jet tayyarelerine göre yeni bir pist inşaatına başlanılacaktır.” şeklinde ifade edilmiştir. TBMM Zabıt Ceridesi, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 267.

<sup>2542</sup> ICAO (International Civil Aviation Organization/Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü): Uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini sağlamak, barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmesini teşvik etmek, sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyir tesislerinin gelişimini desteklemek, uluslararası kamuoyunun güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla 1944'de Birleşmiş Milletler'in bir kuruluşu olarak kurulan ve halen çalışmalarına devam eden, Türkiye'nin de üye olduğu bir örgüttür. Havacılık Terimleri Sözlüğü, 243.

<sup>2543</sup> Nergiz, Devlet Hava Yolları, 224-227.

<sup>2544</sup> Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 93.

Hava Meydanlar Müdürü Esat Turgut'ta dayandırılarak, Esenboğa Uluslararası Hava Meydanı inşaatının 1953 yılı başında tamamlanacağına dair haber yapılmıştır.<sup>2545</sup>

Hava meydanları yapım giderleri kapsamında 1951 yılı için tahsis edilen ödenekle,<sup>2546</sup> tesviye işleri, hangar ve müştemilât binaları tamamlanmıştır.<sup>2547</sup> Merkez binası, pist ışıklandırma, muhabere ve uçuş tesisleri ile durak yerleri inşaatlarına 1952 ve 1954 yıllarında devam edilmiş,<sup>2548</sup> 1955 yılında inşaat tamamlanarak hava meydanı işletmeye açılmıştır.<sup>2549</sup> Esenboğa Hava Meydanı'nın resmi açılışı ise 31 Mayıs 1956'de gerçekleştirilmiş, Türkiye'nin uluslararası standarttaki tam teçhizatlı ikinci meydanı olarak kayda geçmiştir.<sup>2550</sup> Yeşilköy Hava Meydanına benzer şekilde Esenboğa Hava Meydanı hizmete açıldıktan sonra da meydan inşaatı için bazı harcamalar yapılmıştır.<sup>2551</sup>

Meydan yaklaşma ışıkları montajı, taksi yollarının jet yolcu uçakları için banket stabilizasyon işi bunlardan bazılarıdır.<sup>2552</sup> Keza 1959 yılında pist 1000 m uzatılmak suretiyle 3752 m'ye çıkarılmış ve dönemin her türlü uçağının iniş ve kalkışına elverişli hale getirilmiştir.<sup>2553</sup>

#### 4.4.3. Adana Hava Meydanı

Gelişen havayolu ulaşımına paralel olarak Yeşilköy ve Esenboğa Hava Meydanları ile birlikte dönemin standartlarına uygun olarak yardımcı tesisleriyle birlikte inşasına karar verilen meydanlardan birisi de Adana Hava Meydanı'dır. Truman Doktrini çerçevesinde burada da Amerikan etkisinin görülmesi mümkündür. Zira Adana Hava Meydanı, Kıbrıs ve

<sup>2545</sup> *Ulus*, 27 Ekim 1950.

<sup>2546</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), s. 108.

<sup>2547</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 20.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 42'ye ekli 50 numaralı 1952 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/269), 1952 Gider Bütçesi, s. 266.

<sup>2548</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 16.02.1953, Dönem: 9, C. 20, Birleşim: 44'e ekli 108 numaralı 1953 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/473), 1953 Gider Bütçeleri, s. 277; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 297-298; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 21.

<sup>2549</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 93.

<sup>2550</sup> Nergiz, *Devlet Hava Yolları*, 228-229.

<sup>2551</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12, s. 12.

<sup>2552</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 267.

<sup>2553</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 93; ancak pist inşaatının tam olarak bittiği söylenemez, zira 1960 yılı içerisinde bitirilmesinin planlandığı rapordan anlaşılmaktadır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 267.

Beyrut uçuşlarında bir aktarma noktası olarak kullanılmaktadır.<sup>2554</sup> Ayrıca Barker Raporu'nda bu meydana dair de tavsiyelere yer verilmiştir.<sup>2555</sup>

Zikredilen amaca uygun olarak Adana Hava Meydanı'nın uçuş emniyet tesisatı yapımı amacıyla 1950 ve 1951 yılı bütçelerinde ödenek planlanmıştır.<sup>2556</sup> Tahsis edilen ödeneklerle 1953 yılı sonuna kadar meydan beton pisti tamamlanmış,<sup>2557</sup> tesviye, drenaj ve taksi yolu beton kaplama işlerine devam edilmiştir.<sup>2558</sup> Ticari uçuşların sağlanabilmesi amacıyla dönemin her türlü uçağının iniş ve kalkış yapabileceği hava meydanının tamamlanarak işletmeye açılması 1956'da mümkün olmuştur.<sup>2559</sup>

#### 4.4.4. Trabzon Hava Meydanı

Trabzon Hava Meydanı'nın toprak tesviyesi ve drenaj işlerine 23 Aralık 1949'da başlanmıştır. Ancak gerekli iş makinelerinin getirilememesi nedeniyle inşaat yavaş yürümüş, hatta 02 Nisan 1951 tarihi itibarıyla müteahhit hakkında iflas kararı verilmiştir.<sup>2560</sup>

1951 yılında ödenek planlanan Trabzon Hava Meydanı,<sup>2561</sup> 1952 yılında projelendirilmiştir.<sup>2562</sup> 1954 yılı itibarıyla de toprak tesviye ve drenaj işleri ikmal edilmiştir.<sup>2563</sup> Bir türlü ilerlemeyen inşaat işlerine dair DP Mahmut Goloğlu, meydanın kötü talihinden dem vurmış, tahsisat verilmesine ve müteahhidi olmasına rağmen meydanın yapılmadığını ifade etmiştir. Bakanlık yetkililerinde tedbir alınması için istirhamda bulunmuştur.<sup>2564</sup>

1950-1955 döneminde küçük miktarlarda harcama yapılan<sup>2565</sup> meydanın kaplama inşaatı İcra Vekilleri Heyetinin 15 Ağustos 1955 gün ve 4/5677 sayılı kararıyla 1956 yılında

<sup>2554</sup> Nergiz, *Devlet Hava Yolları*, 231.

<sup>2555</sup> Barker Misiyonu raporunu tetkik eden Heyet tarafından hazırlanan rapordan alınmıştır. *BCA* Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 873, Sıra: 8, s. 40.

<sup>2556</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 13.02.1950, Dönem: 8, C. 24, Birleşim: 45'e ekli 170 numaralı 1950 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/618), s. 332; *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), s. 108.

<sup>2557</sup> 45 m genişliğinde ve 2700 m uzunluğundaki pist 1953 yılında tamamlanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 21.

<sup>2558</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnikat: 45'e ekli 109 numaralı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), 1954 yılı Masraf Bütçeleri, s. 297-298.

<sup>2559</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 94.

<sup>2560</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 09.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 74, s. 154; bilgiler, Trabzon Milletvekili Mahmut Goloğlu'nun Trabzon Hava Meydanı'na dair sorusuna Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu'nun verdiği sözlü cevaptan alınmıştır. *TBMM Tutanak Dergisi*, 09.05.1951, Dönem: 9, C. 7, Birleşim: 74, s. 153.

<sup>2561</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 19.02.1951, Dönem: 9, C. 5, Birleşim: 45'e ekli 50 numaralı 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77), s. 108.

<sup>2562</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 95.

<sup>2563</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri, s. 312

<sup>2564</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 27.02.1952, Dönem: 9, C. 13, Birleşim: 49, s. 1018.

<sup>2565</sup> *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12, s. 12.



başlanarak bitirilmiştir.<sup>2566</sup> Meydanın genişletme faaliyetleri 1957 yılında tamamlanmış,<sup>2567</sup> Trabzon Hava Meydanı 21 Haziran 1957’de hizmete girmiştir.<sup>2568</sup> Bununla birlikte işletmeye açılan meydanın ıslah işlerine devam edilmiştir.<sup>2569</sup> Trabzon Hava Meydanı’nın geliştirilmesi kapsamındaki planlara ilişkin yürütülen çalışmalar DP Dönemi sonrasına sarkarak 1967 yılına kadar devam etmiştir.<sup>2570</sup>

#### 4.4.5. Samsun Hava Meydanı

Samsun Hava Meydanı pist, taksi yolları ve apron inşasına ilk olarak 1951 yılında başlanmıştır.<sup>2571</sup> Daha sonra hava meydanlarının geliştirilmesi amacıyla çıkarılan 6213 sayılı Kanun’la verilen yetki çerçevesine Samsun Hava Meydanı da dahil edilmiş ve 1955’te gerçekleştirilen ihale sonrasında inşaat işi ele alınmıştır.<sup>2572</sup>

1956 yılında inşaat planlandığı hızda ilerlememiş, bütçe ile verilen tahsisat kullanılmadığından diğer fasıllara aktarılmıştır.<sup>2573</sup> Pist yapım çalışmasına 1957 yılında devam edilmesine rağmen,<sup>2574</sup> inşaatın bitirilerek meydanın uçuşa açılması 1958 yılı itibariyle mümkün olabilmiştir.<sup>2575</sup> Bu arada Nafia Vekili Tevfık İleri 06 Eylül 1958’de meydanı ziyaret etmiştir.<sup>2576</sup> 1959 yılında apron bitirilmiş, inşasına devam edilen terminal binasının ise 1960 yılı içerisinde bitirilmesi hedeflenmiştir.<sup>2577</sup> Her ne kadar meydanın açıldığına dair basında

<sup>2566</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 344, her ne kadar inşaatı 1956 yılında başladığı kaydedilmiş olsa da bu rapordan meydan inşaatı kapsamında 30 m genişliğinde ve 1600 m uzunluğunda pist inşaatına 1954 yılı itibariyle devam edildiği anlaşılmaktadır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42’ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 21.

<sup>2567</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 275.

<sup>2568</sup> *Ulus*, 22 Haziran 1957.

<sup>2569</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri, s. 313.

<sup>2570</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 95; hava meydanı terminal binasının yapılması ve banket stabilizasyon inşaatına 1960 yılı içinde başlanması hedeflenmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 267.

<sup>2571</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 95.

<sup>2572</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri, s. 313.

<sup>2573</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41’e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 344.

<sup>2574</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40’a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri, s. 313.

<sup>2575</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40’a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 276.

<sup>2576</sup> *Zafer*, 07 Eylül 1958.

<sup>2577</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41’e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 267.

bilgiler çıksa da<sup>2578</sup> Samsun Hava Meydanı inşaatı DP iktidarı döneminde sonrasında, 1961 sonu itibariyle tamamlanabilmiştir.<sup>2579</sup>

#### 4.4.6. Van Hava Meydanı

Van Hava Meydanı'nın yapımı İcra Vekilleri Heyeti tarafından 6213 sayılı Kanun'a istinaden alınan 01 Temmuz 1955 gün ve 4/5360 sayılı kararla onaylanmıştır. İnşaatına başlanan meydanının toprak işleri 1956 yılında tamamlanmış ancak başta çimento temin edilememesi gibi teknik sebeplerden dolayı kaplaması aynı yıl yapılamamıştır.<sup>2580</sup>

1957 yılında başlanılan kaplama inşaatının,<sup>2581</sup> 1958 yılı itibariyle bitirildiği ifade edilse de.<sup>2582</sup> 1962 yılı için pist kaplama işinin planlanmasından bazı eksikliklerin olduğu anlaşılmaktadır.<sup>2583</sup> Kaldı ki Van Hava Meydanı'nın beton kaplamalı olarak trafiğe açılması ancak 1963'te gerçekleşmiştir.<sup>2584</sup>

#### 4.4.7. Radyo Yardımcı Tesisleri

Genişletme çalışmaları kapsamında yukarıda izah edilen inşaat faaliyetlerinin yanı sıra DP döneminde Konya, İzmir, Afyon, Sivas, Elâzığ, Erzurum ve Diyarbakır meydanlarının uçuşa yardımcı tesislerinin inşaatları tamamlanmıştır.<sup>2585</sup>

DP'nin iktidarda bulunduğu süreçte buraya kadar bahsedilen hava meydanlarına ilişkin çalışmaların dışında İzmir ve Bursa Hava Meydanlarının dönemin son gelişmelerine göre genişletilmesi planlanmıştır. Ayrıca yurtiçi seferlerde kullanılacak olan Aydın, İskenderun, Kars, Gaziantep, Ağrı, Urfa ve Kastamonu Hava Meydanlarının yeniden inşası hedeflenmiştir.<sup>2586</sup> Fakat bu hedeflere DP dönemi içerisinde ulaşılması mümkün olmamış, birçoğunun gerçekleşmesi uzun zaman almıştır.<sup>2587</sup>

---

<sup>2578</sup> Zafer, 09 Şubat 1959.

<sup>2579</sup> *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 290.

<sup>2580</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatasası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 344.

<sup>2581</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatasası (1/17), 1958 yılı Masraf Bütçeleri, s. 313.

<sup>2582</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatasası (1/258), 1959 yılı Masraf Bütçeleri, s. 276.

<sup>2583</sup> *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C, Senatosu 1/9), s. 291.

<sup>2584</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 96.

<sup>2585</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 mali yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatasası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 343-344; bu işler için 1950-1957 yılları arasında her yıl değişen miktarlarda olmak üzere toplam 10 493 980 lira sarf edilmiştir. *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12, s. 12.

<sup>2586</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatasası (1/454), 1960 yılı Masraf Bütçeleri, s. 267-268.

<sup>2587</sup> *Bayındırlıkta 50 Yıl, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, 94-97.

#### 4.4.8. Hava Meydanları ve Marshall Yardımları

Hava meydanları inşaatları konusunda “*Marshall Yardımları*” hususuna da değinilmelidir. Zira 1950-1954 yılları arasında Marshall yardımlarından hava meydanları için 2.440.000 dolar tahsis edilmiştir. Bu yardımlar Esenboğa, Adana, Yeşilköy, İzmir, Van, Kars, Diyarbakır, Elâzığ, Afyon hava meydanları inşaatında ve işletmesinde kullanılmak üzere kamyon, traktör, vagon, cip gibi araç ve ekipmanların yanı sıra çeşitli inşaat malzemelerini kapsamaktadır.<sup>2588</sup>

Diğer yandan yardımların nasıl kullanıldığı yakından takip edilmiştir. Mesela dönemin Marshall Plânı Özel Misyonu Başkanı Orta Elçi Mr. Russell H. Dorr ayrılan 712 bin dolarlık bir tahsisatın Esenboğa ve Adana Hava Meydanlarının genişletilmesinde kullanılacağına dair açıklamada bulunmuş ve mesele basına yansımıştır. Açıklamaya göre bu para ile otomatik bir surette çimento yayan makineler, toprak kaldırmak için teçhizat ve kayaları kıran makineler satın alınacaktır. Bu teçhizatın kullanılması ile de inşaat süresinin kısılması öngörülmektedir.<sup>2589</sup>

Bunun dışında 1955-1959 yıllarında ise Türk Hava Yollarına 1.061.000 dolar tutarında yardım ayrılmıştır. Söz konusu tutarla da teknik malzeme ve uçak parçaları ithal edilmiştir. Ayrıca THY’ye danışmanlık yapan personelin ücreti ile bakım, işletme, vs. gibi idari işlerde kullanılmıştır.<sup>2590</sup>

#### 4.4.9. NATO Müşterek Enfrastrüktür Programı Kapsamındaki İnşa İşleri

İkinci Dünya Savaşı’nın sonrasında yaşanan gelişmeler sonucunda Türkiye, 18 Şubat 1952’de NATO’ya üye olmuştur. Türkiye’nin NATO’ya katılmasıyla, ittifak çerçevesinde tesis edilecek askeri hava meydanları, akaryakıt tesisleri ve telekomünikasyon hizmetlerine dair altyapı işlerinin ele alınması bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda telekomünikasyon altyapı işlerinin Ulaştırma Bakanlığına bağlı PTT Genel Müdürlüğüne yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Ancak askeri hava meydanları ile akaryakıt tesislerinin kim tarafından yaptırılacağı meselesi Bayındırlık Bakanlığı ve Millî Savunma Bakanlığı arasında görüşmelere sahne olmuştur. Sonuçta bu iş Millî Savunma Bakanlığı ile yakın temasta kalmak kaydıyla Bayındırlık Bakanlığına tevdi edilmiştir.<sup>2591</sup>

Tezde incelenen dönem itibariyle yürürlükte olan uygulamaya göre, NATO altyapı programı çerçevesinde inşa edilen tesislerin finansmanı, üye devletler tarafından belli

<sup>2588</sup> Tören, *Yeniden Yapılanan Dünya*, 166.

<sup>2589</sup> *Ulus*, 05 Nisan 1951; Adana Hava Meydanı’nın inşası için Marshall yardımından tahsis edilen ödenek başka bir habere de konu edilmiştir. *Zafer*, 19 Ağustos 1951.

<sup>2590</sup> Nergiz, *Devlet Hava Yolları*, 170-171.

<sup>2591</sup> Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi*, 344-345.

oranlarda sağlanan katılım ile oluşturulan bir fondan yapılmaktadır. Programa dahil edilmesi planlanan projeler maliyet tahminleri de ortaya konulmak suretiyle öncelikle NATO tarafından onaylanmaktadır. Tasdik edilmiş projeler için ayrılan ödenekler ise üçer aylık periyotlar halinde serbest bırakılarak proje sahibi üye devletin merkez bankasına gönderilmektedir.<sup>2592</sup>

Bu süreçte NATO enfastrüktür programı çerçevesinde ele alınacak işler olarak hava meydanları, muhabere ve elektronik vasıtaları, akar yakıt tesisleri ve harp karargâhları tespit edilmiştir. Türkiye'nin, altyapı inşaatları kapsamında teşkil edilen fona 4.428.312 İngiliz sterlini katkıda bulunmasına karşılık, fondan 24.390.000 İngiliz sterlini karşılığında hizmet temin etmesi kararlaştırılmıştır.<sup>2593</sup>

Bu kapsamda Eskişehir, Diyarbakır, Konya, Bandırma, Balıkesir, Merzifon, Malatya, Batman, Ankara (Mürted), Akhisar, İzmir (Çiğli) hava meydanları inşa edilmiştir.<sup>2594</sup> Ayrıca çok sayıda boru hattı ve akaryakıt depolama tesisi inşa edilerek bunlar için gerekli olan malzeme sağlanmıştır. Diğer yandan Erzurum Hava Meydanı inşaatına başlanmış, Manisa ve Kayseri'de inşa edilecek hava meydanlarının proje hazırlıkları için kaynak tahsis edilmiştir. Bu işlere 1953-1957 yılları arasında toplam 268.156.110 Türk lirası sarf edilmiştir. Yapılan harcamalar bütçeden değil NATO'ya üye devletler tarafından oluşturulan fonlardan yapılmıştır.<sup>2595</sup> Nafia Vekili Etem Menderes, 1957 yılı bütçe görüşmelerinde sivil hava meydanlarının yanı sıra, NATO programı kapsamındaki hava meydanları ve akaryakıt tesis inşaatlarından da bahsetmiştir.<sup>2596</sup>

Burada kısaca Adana-İncirlik Hava Meydanı'nın yapımını da değinilmelidir. Zira İncirlik Hava Meydanı NATO enfastrüktür programı çerçevesinde inşa edilmemiştir. SSCB'nin 1949 yılında atom bombasını başarılı olarak denemek suretiyle nükleer gücünü ispatlamasıyla, ABD'nin dünya politikası değişmiştir. İşte İncirlik Hava Meydanı bu

<sup>2592</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, 02.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 100'e ekli 242 numaralı Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilâtı Müşterek Enfastrüktür Programı gereğince Türkiye'de yapılacak inşa ve tesis işlerine mütedair kanun lâyihası ve Dışişleri, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/617), s. 1.

<sup>2593</sup> Konuya dair Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü tarafından yapılan açıklamada ifade edilmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 02.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 100, s. 54-57. TBMM'de NATO altyapı programı kapsamında Türkiye'nin aldığı payın küçük olduğuna dair tartışmalar yaşanmıştır. Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü: "Biz NATO'ya geç girdik. Her halde bundan dolayı hükümetinizi tahtie edeceklerini zannetmiyorum. Onun için enfastrüktürün ancak dördüncü dilimine yetiştik. Dördüncü dilimin yekûnu, demin arzettiğim gibi, 140-142 milyon lira arasındadır. 14 devlet, ikisini çıkarırsanız, 12 devlet. Bu 12 devletten Türkiye'ye 140 in 24 ü isabet etmiştir." diyerek duruma açıklık getirmiştir. *TBMM Tutanak Dergisi*, 02.07.1953, Dönem: 9, C. 24, Birleşim: 100, s. 57.

<sup>2594</sup> *Nafia Vekâleti Çalışmaları 1950-1957*, 134; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), 1957 yılı Masraf Bütçeleri, s. 342-343.

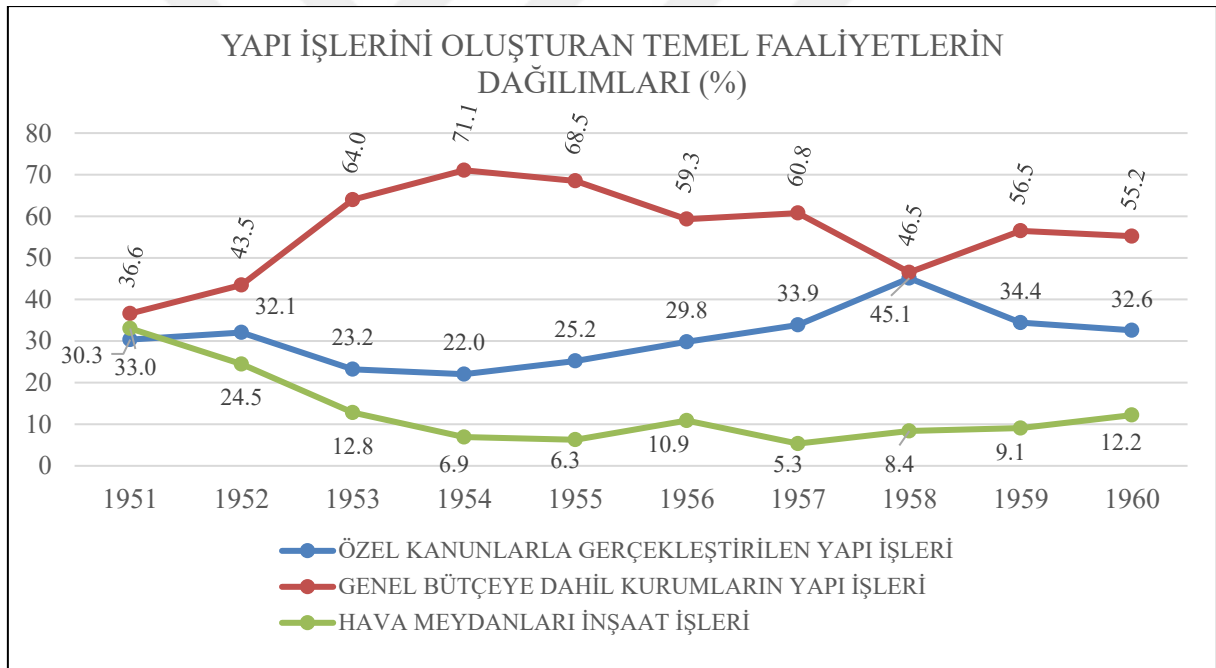
<sup>2595</sup> *BCA Fon*: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12, s. 11-13.

<sup>2596</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, 26.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 47, s. 903.

gelişmenin sonucu olarak gündeme gelmiştir. Türkiye henüz NATO'ya üye olmamışken yaşanan bir dizi diplomatik gelişme neticesinde üssün inşasına karar verilmiştir.<sup>2597</sup> İnşaatın 22 Mayıs 1951'de başlayarak, 30 Ekim 1952'de bitmesi planlanmış, Adana-İncirlik Hava Meydanı'nın ilk bölümü Ekim 1952'de bitirilmiştir.<sup>2598</sup>

#### 4.5. Yapı İşlerine Dair Nicel Değerlendirme

DP'nin bayındırlık politikaları kapsamında yapı işleri araştırılırken dönem içerisinde bu işlere dair faaliyetler, ödenekler, harcamalar, uygulamalar, mevzuat ve teşkilat düzenlemeleri incelenmiştir. Ayrıca yine bu işlerin kamuoyu yansımaları, meseleye ilişkin iktidar ve muhalefet değerlendirmeleri gibi birçok husus da ele alınmıştır. Ancak sadece bunlarla yetinilmeyip DP iktidarının yapı işleri alanında yaptığı yatırımlara ilişkin verilere dayalı nicel değerlendirmeler yapılması gerekli görülmüştür. İşte bu kapsamda ilk olarak bölümün başlangıcında dile getirilen yapı işlerinin üç ana grubunun durumunu gösterir **Grafik 33** hazırlanmıştır.<sup>2599</sup>



Grafik 33 1951-1960 Dönemi Yapı İşleri Temel Faaliyetleri

<sup>2597</sup> Selin Muzaffer Bölme, *ABD'nin Üs Politikası ve Türkiye: Kuruluşundan Bugüne İncirlik Üssü*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, 179; Aslında bu projeye Balıkesir, Diyarbakır, Eskişehir ve Bandırma'da dahildir. Bölme, *ABD'nin Üs Politikası*, 238; ancak bu projeler sonradan NATO Enfrastrüktür Programı çerçevesinde ele alınmışlardır.

<sup>2598</sup> Bölme, *ABD'nin Üs Politikası*, 237-239; her ne kadar ilk bölümünün bu tarihte açıldığı belirtilse de İncirlik Hava Meydanı'nın daha önce açıldığına dair haber yapılmıştır. *Zafer*, 26 Ocak 1952.

<sup>2599</sup> Grafiğin hazırlanmasında Tablo 11'de yer alan veriler esas alınmıştır. Yıllık olarak her bir alandaki ödenek miktarının toplam yapı işleri tahsisatlarına oranlanması sonucu yüzde olarak elde edilen paylar grafikte gösterilmiştir.

**Grafik 33** incelendiğinde yapı işlerinin büyük bölümünü diğer kurumlar adına yapılan işlerin oluşturduğu görülmektedir. İkinci sırada özel kanunlarla yürütülen işler gelirken, en küçük payı ise hava meydanı inşaatlarının aldığı fark edilmektedir.

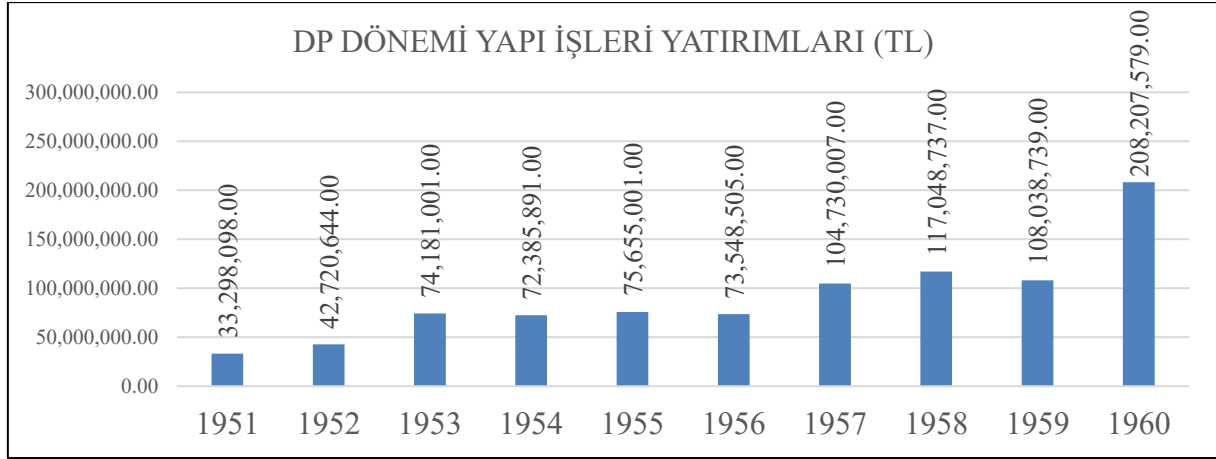
Grafikteki payların yıllara göre değişimine bakıldığında, diğer kurum işlerine ilişkin paylarının 1954'e kadar arttığı, sonrasında azaldığı izlenmektedir. DP yönetiminin iktidara geldiği ilk yıllarda ülkede eksik olduklarını düşündükleri okul, hastane, kamu hizmet binaları gibi tesislerin yapımına hız vermesi tahsisatların büyümesi olarak rakamlara yansımıştır. Bununla birlikte daha önce **Grafik 31** ve **Grafik 32**'de gösterilen veriler ışığında yapılan değerlendirmede belirtildiği gibi tahsis edilen ödeneklerin çeşitli nedenlerle 1954 sonrasında azaltılması da keza grafikte kendini göstermiştir.

Buna karşın özel kanunlarına dayanarak yapılan işlerde ise tersi bir durum gelişmiş, 1954'e kadar bir azalma, sonrasında ise artış meydana gelmiştir. 1954'e kadar gelişen durumda DP yönetimin iktidara geldiği anda gündeme getirdiği tasarruf tedbirlerinin etkilerinin görüldüğü söylenebilir. Zira Anıtkabir, TBMM yeni binası ve Ankara Tıp Fakültesi inşaatları gibi tasarruf konusunda gündemde olan yapı işleri özel kanunlarla yürütülmüştür. Diğer yandan 1954 yılı sonrasındaki artışta ise yine özel kanunlarla yapıldığı halde tasfiye edilen bazı işlerin yeniden başlatılması, bunun yanı sıra özellikle afetler nedeniyle yapılan işlerin çoğalması ve bayındırlık bütçesine aktarılarak yapılan bazı işler (İstatistik Umum Müdürlüğü Binası) için özel kanun çıkarılmasının rolü olduğu değerlendirilmektedir. Belirtilmesi gereken bir husus da DP'li politikacılar tarafından ifade edilen yapı işlerinde gösteriştan uzaklaşılması ve okul, hastane gibi temel yapılara ağırlık verilmesi söylemlerinin sayılarda karşılık bulmuş olmasıdır.

Çıkarılan 7020 sayılı Kanun'la diğer kurumlar adına yürütülen yapı işlerinde gelecek yıllara sâri yüklenmelere girişme imkânı olduğundan bu payda 1958 yılında bir düşüş göze çarpmaktadır. Diğer yandan birçok ilde meydana gelen afetler nedeniyle çıkarılan 7010 sayılı Kanun'a istinaden tahsis edilen 15 milyon liralık tahsisat dolayısıyla da özel kanunlara istinaden yapılan işlerde yine 1958 yılında sıra dışı bir yükseliş dikkat çekmektedir. Burada şu da ifade edilmelidir ki afet işleri kapsamındaki yapı işlerinin yeni kurulan İmar ve İskân Vekaletine devredilmesiyle 1959 ve 1960 yıllarındaki tahsisatlar önceki görünümlerine yakın bir hal almışlardır.

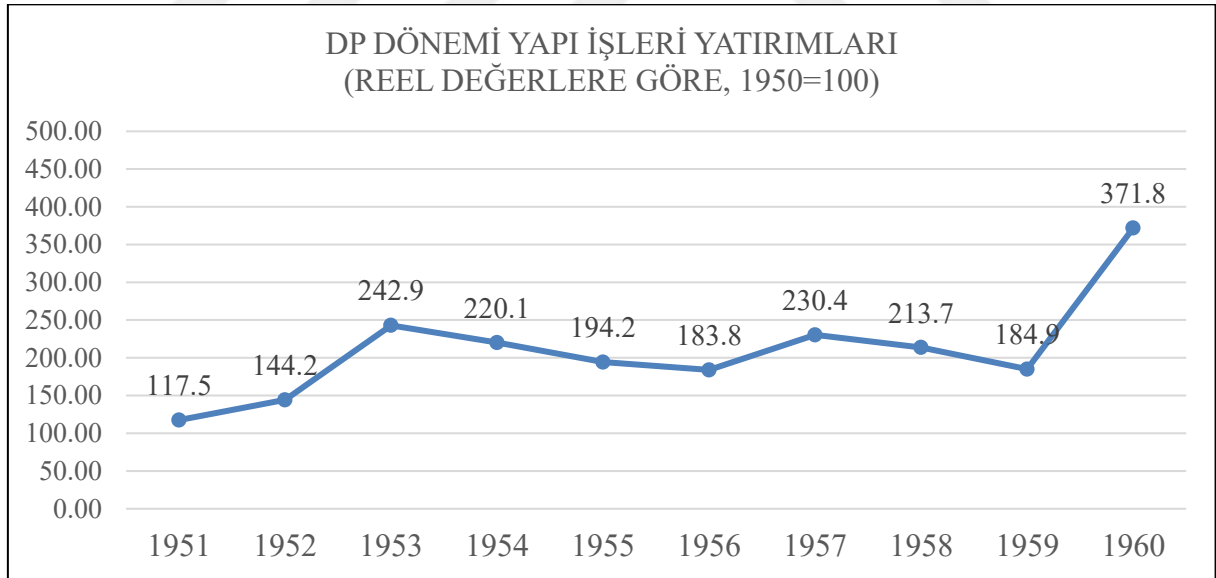
Hava meydanları inşaatlarının payında 1954 yılına kadar görülen azalmada, birinci planda yer alan hava meydanlarının büyük ölçüde inşaatlarının tamamlanmasının etkili olduğu düşünülmektedir. 1954-1956 arasındaki kısmi artışta mevcut meydanların standartlarının yükseltilmesi ve gelişen hava yolu sektörüne paralel olarak ilave meydan

inşaatlarına başlanmasının payının bulunduğu, bununla birlikte 1957 yılında ise öncesinde meydana gelen teknik problemler ve malzeme tedarikinde vuku bulan sıkıntılar nedeniyle düşüş yaşandığı kıymetlendirilmektedir. Yapı işlerinin oluşturan temel alanlardaki değerlendirmeler sonrasında mevzuun bütününe bakma ihtiyacı hissedilmiştir.



Grafik 34 1951-1960 Dönemi Yapı İşleri Yatırımları

Bu çerçevede hazırlanan **Grafik 34** incelendiğinde bütçe tahsisat miktarlarının 1951-1960 arasında nominal değerler üzerinden dalgalı ama artan bir seyir takip ettiği görülmektedir.<sup>2600</sup>



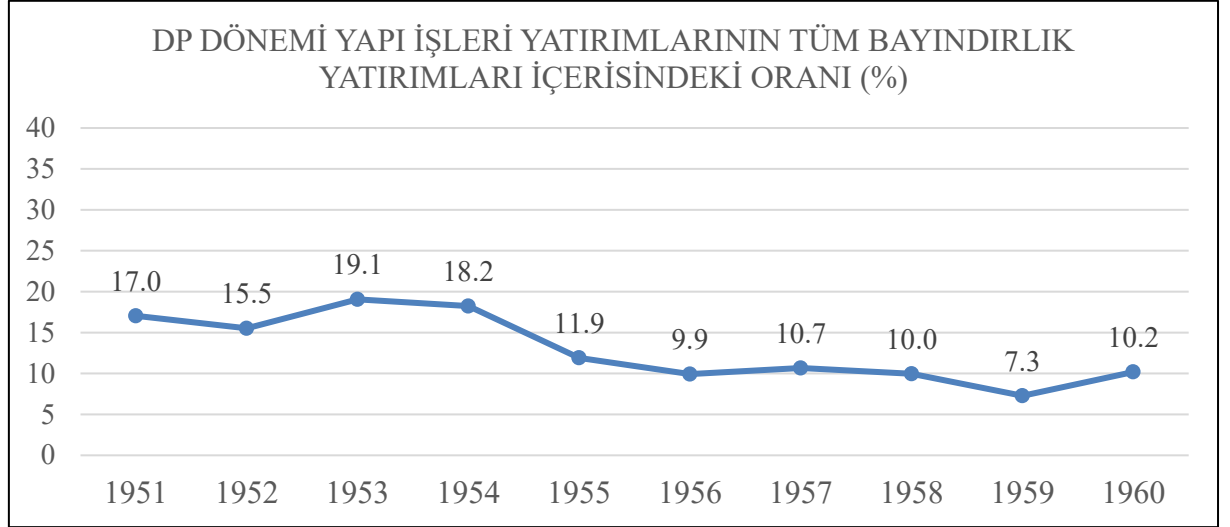
Grafik 35 1951-1960 Dönemi Yapı İşleri Yatırımları (Reel Değerlere Göre, 1950=100)

Nominal değerler üzerinden durumun tetkik edilmesi sonrasında fiyat artışlarından arındırılmış reel değerler baz alınmak suretiyle de bir değerlendirme yapılmıştır. Bu kapsamda hazırlanan **Grafik 35**'e göre nominal tahsisatlardaki gibi bir artıştan söz etmek

<sup>2600</sup> Grafiğin hazırlanmasında Tablo 19'da yer alan veriler esas alınmıştır.

mümkün değildir.<sup>2601</sup> 1951 ila 1953 yıllarında artış, 1953 ila 1956 yıllarında azalış, 1957’de yükselmeyi müteakip 1959’a kadar azalış, 1960 bütçesinde ise bariz bir artış tespit edilmektedir. Aslına bakılırsa 1960 yılı hariç tutulduğunda reel olarak yapı işlerine ayrılan ödeneklerin dalgalı bir hareket takip ettiği ve yaklaşık olarak aynı seviyelerde dolaştığı söylenebilir.

Nominal ve reel durumun ortaya konulması akabinde bütçe tahsisatlarına göre yapı işleri yatırımlarının diğer bayındırlık yatırımları içerisindeki payı da incelenmiştir.



Grafik 36 1951-1960 Dönemi Yapı İşleri Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı

Burada **Grafik 36**’daki çizgi mercek altına alındığında yapı işleri payının 1951-1954 döneminde dalgalı olmakla birlikte yaklaşık aynı seviyede kaldığı, sonrasında ise hafif dalgalanmalarla azalış trendine girdiği anlaşılmaktadır.<sup>2602</sup>

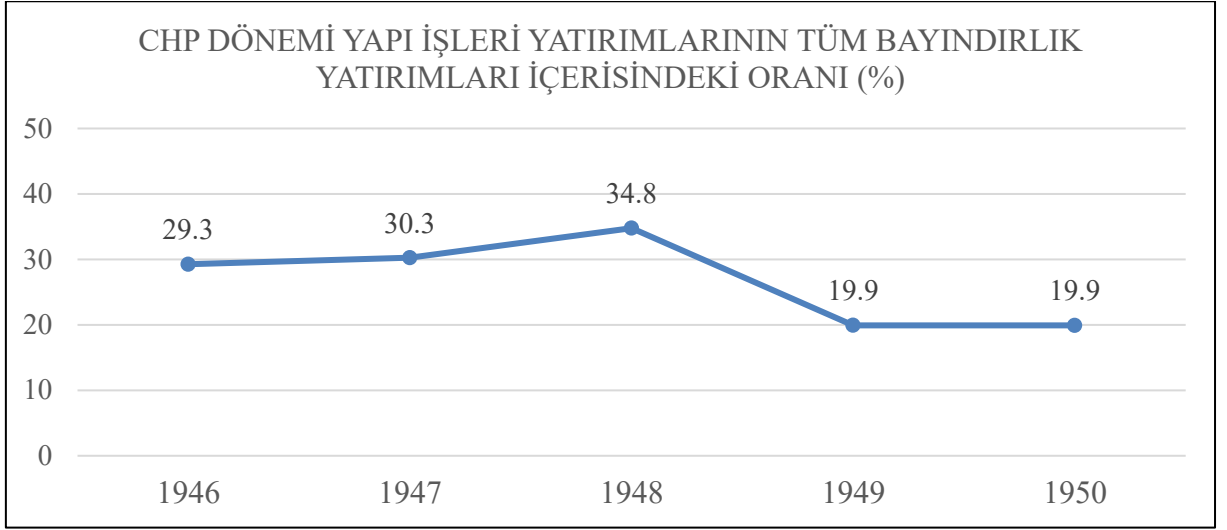
Bu aşamada CHP dönemi yapı işleri yatırımları ile DP dönemi yatırımlarının da karşılaştırılmasını faydalı olacağı değerlendirilmiştir. Söz konusu gayeyle hazırlanan **Grafik 37**’de 1946-1950 dönemi durum göz önüne serilmiştir.<sup>2603</sup>

<sup>2601</sup> Grafik, Tablo 20 ve Tablo 24’te yer alan verilerin, Tablo 10’daki tüketici fiyat endekslerine göre fiyat artışlarından arındırıldıktan sonra 1950 bütçesi yapı işleri tahsisat değeri 100 kabul edilmek suretiyle hesaplanarak hazırlanmıştır.

<sup>2602</sup> Grafik, Tablo 20’de yer alan veriler esas alınmak suretiyle yapı işleri yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.

<sup>2603</sup> Grafik, Tablo 24’te yer alan veriler esas alınmak suretiyle yapı işleri yatırımlarının toplam yatırımlara oranlanması sonucunda elde edilen yüzde değerlerine göre hazırlanmıştır.





Grafik 37 1946-1950 Dönemi Yapı İşleri Yatırımlarının Toplam Bayındırlık Yatırımları İçerisindeki Oranı

**Grafik 36** ile **Grafik 37** bir arada değerlendirildiğinde DP döneminde yapı işlerinin tüm bayındırlık yatırımları içerisindeki payının ortalama %13 olmasına mukabil, CHP döneminde bu oranın ortalama %26,8 olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca CHP döneminden başlamak üzere yapı işlerinin payının azaldığını söylemek de mümkündür. Bununla birlikte DP bayındırlık politikaları çerçevesinde, CHP'ye göre yapı işlerine daha az alan açmıştır. Nitekim reel anlamda yapı işleri için ayrılan ödeneğin de baştaki artış sonrasında dalgalı olmasına rağmen yaklaşık aynı seviyelerde kalışı bahsedilenleri doğrulamaktadır. Kaldı ki bölüm içerisinde, DP döneminde yapı işlerinin istenildiği gibi düzene sokulamadığına ilişkin değerlendirmelere de yer verilmiştir.

## SONUÇ

Bayındırlık yatırımları, DP tarafından başarılı bir alan olarak görülmüş ve diğer alanlardaki eleştiriler karşısında sınımlanacak bir liman addedilmiştir. Hatta çoğu zaman muhalefetin diğer meselelere teksif ettiği eleştiriler, bayındırlık yatırımları nezdinde Türkiye'nin kalkınmasına engel gibi lanse edilmiştir. Dönemin önde gelen şahsiyetlerinin azımsanmayacak bir bölümünün, DP'nin yatırım anlayışının belli bir süre sonra adeta bir diktatörlüğe zemin hazırladığı görüşünde olduğu ifade edilmelidir. Üstelik onlara göre, halk desteğini sürdürebilmek adına DP'nin artık bunu sürekli bir politika haline getirmesi mecburidir. Keza bu doğrultuda Cumhurbaşkanı Bayar ve Başbakan Menderes'in gerçekleştirdiği birçok yurt gezisinde yanlarında Bayındırlık Bakanlarının da bulunmasının bir manası vardır. Aslında dönemin gelişmelerine ve bayındırlık yatırımlarının gidişatına bakıldığında bu düşüncenin doğruluk payının yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Zira hem DP'nin yayın organı olan Zafer gazetesinde inşaatların devam ettiğine ilişkin haberlerin yoğunlaşması hem de halkın kalbinin kazanılmasında kritik önemi haiz köy yolları ve su işlerine dair 1960 yılı tahsisatının muazzam bir şekilde artırılması bahsedilen görüşü teyit etmektedir. Öte yandan muhalefetin tenkitleri DP tarafından neredeyse bir taarruz gibi karşılanmış, eleştiri sahiplerine küfre varan boyutta sert ve ağır karşılıklar verilmiştir. DP'nin ikinci bir "*Kurtuluş Savaşı*" veriyor oluşunun basında dillendirilmesi ise söz konusu yaklaşımın başka bir tezahürüdür. Nitekim 27 Mayıs Askeri Müdahalesi sonrasında, Yassıada yargılamalarında, DP iktidarının her şeyi maddi vasıtalarla çözebileceği anlayışı, hürriyet ve demokrasinin yok edildiği savı ile sabık iktidarın önüne konulmuştur. Nihayet maddi kalkınmanın elle tutulur delillerinin başında bayındırlık yatırımları gelmiştir.

Bahsedilenlerin yanı sıra DP'nin, harap vaziyette olan bir ülkeyi mamur hale getirmek amacıyla çalıştığı ve bu çerçevede önemli eserler ortaya çıkardığı yadsınamaz bir gerçektir. Ayrıca bunu hem o dönemin toplumuna hem de gelecek nesle fedakarlıklar (borç) yüklemek pahasına hayata geçirmekten çekinmemiştir. Ancak yine aynı hizmetler, beraberinde ekonomik sıkıntılar getirmiş, finansal kaynak bulunamayınca doğal olarak yatırımlar zora girmiştir. Bununla birlikte 1957 seçimlerindeki oy kaybı, DP'yi tabiri caizse paniğe sevk etmiştir. Bu durum karşısında DP, özellikle Menderes, iyi bildiği ve kendini en güçlü hissettiği alan olan bayındırlık sahasına yönelmiştir. Söz konusu gelişmelerin yarattığı kısır döngü, muhalefetin, DP'nin kontrolsüz "*iktisadi kalkınma*" serüvenini daha sıkı bir şekilde eleştirmesine neden olmuştur. İktidar ve muhalefet arasındaki gerginliğin her geçen gün daha da arttığı bir ortamda DP'nin istediği kalkınma hamlesini gerçekleştirmesine, ekonomik şartların yanında hızla kontrolden çıkan iç politik koşullar da müsaade etmemiştir.

Burada üzerinde durulması gereken konu şudur; DP'liler gerçekten başlangıçta, yıllarca ezilmiş insana hizmet kaygısı ile yola çıkmış olabilirler, fakat gün geçtikçe bu durum kendilerinin de farkında olmadıkları bir şekilde dönüşmüştür. Halkın refahı için yapılan bayındırlık yatırımları artık iktidarda kalabilmek uğruna halkın oyunu almak için yapılır hale evrilmiştir. Gerçekte DP mensuplarının ne düşündüklerini bilebilmek mümkün olmamakla birlikte, bilhassa “*aile arasında*” cereyan eden DP Meclis grubu görüşmelerinde, köy yolları ve su işlerine dair yorumlardan, durumun halka hizmet götürmekten ziyade, halkın oyunu almak noktasına kaydığı sezilmektedir. Yani başlangıçtaki saf ve samimi hizmet anlayışının, içi boşalmış maddeci bir yaklaşıma dönüştüğü hissedilmektedir. Hasılı, iktidardaki yılların hırpalamasıyla ortaya çıkan kaygı, girişteki hizmet kaygısının yerini almıştır. Esasında bu değişim, dönemin gerginliklerinin perde arkasını göstermesi bakımından son derece önemli olmakla birlikte, bayındırlık politikalarının geri planını göstermesi açısından da vazgeçilmez kıymettedir.

DP'nin bayındırlık politikaları ile Menderes'in kişilik özellikleri arasında sıkı bir ilişkinin varlığı göze çarpmaktadır. Öncelikle Menderes'in iş yapma hususundaki titiz ve hevesli yapısının, faaliyetlerdeki olumlu etkisi inkâr edilemez. Dönemi konu edinen birçok eserde de Menderes'in işi takip ederek sonuca ulaştırmadaki istidadına dikkat çekilmiştir. Bununla birlikte yandaşlarının, yapılan işlerde tamamıyla Menderes'i öne çıkarmalarının abartı olduğu belirtilmelidir. Çünkü Menderes'in bazı girişimlerinin arkasında farklı şahısların gayretlerinin yer aldığı saptanmıştır. Öte yandan Menderes'in bayındırlık projelerini samimi olarak istediği ve desteklediğine dair farklı kesimlerden çok sayıda görüşe rastlanmıştır. Bilhassa dönemin sonuna doğru Menderes'le oldukça sık görüşen kısıtlı sayıdaki milletvekillerinin çoğunun bayındırlık politikalarında etkili olan isimler olması tesadüf değildir. İşin ilginç yanı bizzat Menderes'in kendisinin de “*imarçı*” olarak anılmasını istemesidir. Nitekim her ne kadar bayındırlık politikaları kapsamında değerlendirilmemiş olsa da Menderes'in İstanbul'un imarı konusundaki çalışmaları ile iz bırakma hevesinde olduğu sezilmektedir. Hatta İstanbul'un Türk kimliği ile ihya edilmesi belki de bu yaklaşımın geri planındaki amil olarak öne çıkmıştır. Öte yandan İstanbul'un imarına dair hususi olarak Menderes tarafından takip edilen faaliyetlerin seçim endişesi ile gerçekleştirildiğine dair görüşler de ileri sürülmüştür. Ayrıca dönemin ileri gelenleri Menderes'in bayındırlık işlerinde sergilediği başarıya karşın özgürlüklerin kısıtlanmasına ilişkin tavırlarını tehlikeli görmüşlerdir.

Bayındırlık politikalarını oluşturan faaliyet sahaları ele alındığında, DP döneminde icra edilen karayolu faaliyetlerine ilişkin temellerin İkinci Dünya Savaşı sonrası CHP Hükümetleri

tarafından atıldığı görülmektedir. Hatta yol yapımının hızlanmasında önemli ölçüde etkili olan makineleşme çalışmaları ile stabilize yol tapım tekniğinin de CHP dönemine dayandığı tespit edilmiştir. Bahsedilenlerin yanı sıra DP, devraldıkları uygulamalara bağlı kalmış ve temel politikaları kararlılıkla uygulamıştır. Neticede özellikle devlet yolları konusunda CHP'den kalan programın büyük ölçüde uygulandığını söylemek mümkündür. Diğer yandan yeni yol yapım tekniklerinde makinelerin sahip olduğu kritik rol, ABD yönetimi tarafından, başta kendilerince stratejik görülen yollara öncelik verilmesi olmak üzere değişik amaçlar doğrultusunda kullanılmıştır. Özellikle KGM için tahsis edilen Marshall yardımlarının çok büyük kısmı makine ve makine parçaları için tahsis edilmiştir. Bu noktada bahsedilen makinelerin neredeyse tamamının ABD menşeli olması da rastlantı değildir.

Ayrıca gerek iktidar gerekse muhalefet mensupları DP döneminde karayolları konusunda yerel istekler aracılığıyla ciddi baskı yaratmışlardır. Her türlü ortamda dile getirilen bu talepler karayolları bültenlerine bile konu olmuştur. Belirtilmesi gereken diğer bir saptama da yol konusundaki olumlu gelişmelerin muhalefetin bir kısmı tarafından ifade edilmesidir. Ancak konu sadece DP'ye atfedilmekten ziyade ortak bir icraatın ürünü olarak görülmüştür ki, bu noktada muhalefete hak verilmelidir. Netice olarak karayolları DP'nin kendisini en güçlü gördüğü alanlardan birisi olarak dikkat çekmiştir. Karayolları konusundaki ilerlemeler halkın beklentisini yükseltmiş, artık halk yol yapımının da ötesinde, kar temizliğinin layıkıyla yapılmadığından bahisle Başbakanlığa telgraf çekebilir hale gelmiştir. Doğal olarak halkın bakış açısındaki değişim DP'nin sempati kazanmasında etkili olmuştur.

Su işlerine gelindiğinde, barajların propaganda faaliyeti açısından iktidar tarafından çok etkili bir şekilde kullanıldığı, keza muhalefetin de bu düşüncede olduğu belirlenmiştir. Buna karşın enerji politikaları konusunda CHP döneminden miras kalan belirsizlik, DP döneminde de devam etmiştir. Özellikle barajları kimin inşa edeceği konusunda yaşanan tartışmanın galibi DSİ olmuştur. Bu anlaşmazlıkta aslında büyük barajların çok maksatlı yapılarının etkili olduğu değerlendirilmektedir. Zira konu sadece enerji üretimi ile sınırlı değil, bir havzanın su işlerinin planlaması ile doğrudan ilişkilidir. Eskiden beri, genel bütçe çerçevesinde yürütülen bayındırlık işlerinin düzgün yürümemesinin hâkim düşünce olduğu saptanmıştır. Bu nedenle KGM kendisine ait bütçesi olan bir kuruluş olarak tasarlanmış, keza DSİ'nin kuruluşunda da aynı yaklaşım sergilenmiştir. Hakikaten tarihsel süreçte söz konusu kurumlar, oturmuş yapıları ve düzenli çalışma prensipleri ile öne çıkmışlardır. Burada bahsedilmesi gereken bir diğer özellikse bu kurumların kuruluşu, teşkilat yapıları ve takip ettikleri yöntemlere tesir eden ABD etkisidir. Bunların dışında su işleri alanında, en zayıf halkanın sulama projeleri olduğuna dair büyük ölçüde fikir birliğinden bahsetmek mümkündür. Hatta barajların sulama

aşamaları bile sağlıklı bir şekilde tamamlanamamış, muhalefet tarafından işin bu yönü yoğun bir şekilde eleştirilmiştir. Nitekim dönemin bürokratları ve hatta iktidar mensuplarınca da sulama işinin ağır ilerlediği kabul edilmiştir.

Yapı işleri konusundaki düzensizlik ve verimsizlik tüm kesimler tarafından kabul edilen bir olgu olarak ortaya çıkmıştır. Bilhassa diğer kurumlar adına Bayındırlık Bakanlığınca gerçekleştirilen yapı işleri konusunda ciddi bir memnuniyetsizlik meydana gelmiştir. Bu konuda bazı mevzuat çalışmaları yapılsa da konunun çözümünde ilerleme sağlanamamıştır.

Limanlar konusunda da büyük ölçüde CHP döneminde planlanmış ve dış kaynak bağlantıları yapılmış işler doğrultusunda bir politika izlenmiştir. Bununla birlikte kamuoyundan gelen talepler dikkate alınarak, Mersin Limanı örneğinde olduğu gibi, birtakım projelere ağırlık verilmiştir. Diğer yandan demiryolu yatırımlarının küçülmesi hem nicel olarak belirmiş hem de iktidarı ve muhalefeti ile her kesim tarafından ifade edilmiştir. Bu politikaya bakıştaki fark, muhalefetin bunu yanlış bulmasına karşın iktidarın doğru görmesiyle oluşmuştur.

İl ve köy yolları konusu TBMM’de en çok görüşülen, DP iktidarının hesap vermek zorunda kaldığı meselelerden birisi olmuştur. Aynı tablo DP Meclis grup toplantılarında da ortaya çıkmıştır. Keza karayollarının başlangıç ödeneklerine yapılan ilave tahsisatların neredeyse tamamı il ve köy yollarına yardım çerçevesinde yapılmıştır. Bunda DP’lilerin il ve köylere yapılan yolların halkın nezdinde çok kıymetli olduğunu düşünmelerinin etkili olduğu söylenmelidir. Zira %75-80’ini köyde yaşayan bir toplumda il ve köylere yapılacak yolların seçimlere etkisi tartışılmazdır. Söz konusu gerçeğe rağmen CHP’nin, iktidarda olduğu süreçte, il ve köy yolları konusunda bir programının olmadığı ifade edilmelidir. Diğer yandan DP Henüz muhalefette olduğu sıralarda, CHP Hükümetinin, ilk etapta devlet yolları, sonrasında sırasıyla il ve köy yollarına el atılması görüşünün aksine köy yollarının ihmal edildiğine ilişkin eleştiride bulunmuştur.

Hakikaten DP iktidara gelir gelmez, il ve köy yolları ile su işlerine ayrılan tahsisatları artırmıştır. Ancak mesele sadece ödenek tahsis edilmesiyle halledilememiştir. Zira söz konusu tahsisatların yerine harcanmadığı ve israf edildiğine dair hem muhalefet hem de iktidar mensuplarınca sürekli olarak eleştiri yöneltilmiştir. Bahsedilen sıkıntılara karşın DP, il ve köy yolları ile su işlerine yardım olarak ödenek tahsis etmeye devam etmiş ve bunun miktarını artırarak sıklıkla propagandasını yapmıştır. Özellikle 1957 yılından itibaren DP, köy yollarının üzerinde daha fazla durmaya başlamış, Zafer gazetesinde köy yollarına ilişkin haberlerde artış meydana gelmiştir. Bunda DP’nin oy potansiyeli kapsamındaki yaklaşımının etkili olduğu söylenebilir. Nitekim iktidar mensuplarınca daha çok aile içi görüşmeler olarak

görülen DP Meclis grup toplantılarında köy yol ve su işlerine dair görüşmelerde, DP'nin bu işleri oy potansiyeli açısından çok önemseydiği tespit edilmiştir. Dahası DP mensuplarınca köylünün DP'yi köy yolu ve su işleri ile tanıdığı, bildiği algısının paylaşıldığı görülmüştür. Kaldı ki bu görüşmelerin akabinde, DP'nin halkın desteğine en çok ihtiyaç duyduğu 1960 yılında köy yol ve su işlerine tahsis edilen ödeneklerde yaşanan bariz artışın tesadüf olarak görülemeyeceği aşikardır. Yeri gelmişken şu husus ifade edilmelidir. DP grup toplantılarında milletvekillerinin eleştirilerini daha rahat ifade edebildikleri değerlendirildiğinden, bu görüşmelerin incelenmesiyle daha güvenilir bilgilere ulaşılabileceği düşünülmüştür.

Bahsedilenlerin dışında, il ve köy yolları ile köy su işlerinin, göreceli olarak daha iyi iş çıkaran KGM ve DSİ'ye devredilmesi noktasında ciddi bir talebin varlığı gözlemlenmiştir. Buna rağmen köy su işlerinin DSİ'ye devrine ilişkin düzenleme yapılmış olsa da uygulama sonuçlarının DP döneminde görülebilmesi mümkün olmamıştır. Öte yandan mevcut düzenin bozulacağından endişe edilmesi nedeniyle köy ve il yollarının KGM devri mümkün olmamıştır.

DP iktidarı, bayındırlık politikaları çerçevesinde yapılması planlanan yatırımların finansmanı konusunda arayış içerisinde olmuştur. Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'ndan Seyhan Barajı için alınan kredi için bile çok çaba sarfetmek gerekmiştir. Ancak Banka başka bir proje için kredi vermeyi kabul etmemiştir. Bu nedenle gün geçtikçe temin edilen kredilerin faiz oranları artmaya ve ödeme şartları ağırlaşmaya başlamıştır. Bu kredilerle bayındırlık sahasında büyük işler yapılmasına karşın, ülkenin borç stoku önemli ölçüde artmıştır. Nitekim muhalefet, ülkeyi muazzam bir borç içine soktuğu gerekçesiyle DP iktidarını mütemadiyen eleştirmiştir. Aynı zamanda ekonomik sorunların ortaya çıkmaya başladığı 1954 yılından itibaren gazetelerde, bilhassa Zafer'de, muhtekirlere ilişkin haberlerin artması ve bunlara verilecek cezaların konuşulması, yaşanan ekonomik problemlerin perdelenmesi olarak görülmelidir. Zira, mevcut olumsuzluklar bayındırlık yatırımlarının tümüne sirayet etmiş ve önemli aksaklık ve gecikmelere sebep olmuştur. Bu nedenle basında inşaatların devamına ilişkin haberler sıklaşmış, muhtekir kavramı ortaya çıkmış, görünen sebeplerin gizlenmesi veya başka yöne kanalize edilmesi için çaba içerisinde girilmiştir.

Muhalefetin, iktidara yönelik eleştirileri, temel hak ve özgürlükler ile demokrasi meselelerine odaklanmıştır. İşin ilginç yanı, eleştirilerin satır aralarında, DP tarafından icra edilen bayındırlık yatırımlarının argüman olarak kullanılması, bu alanda iktidarın başarılarının muhalefet nezdinde kabul görmesi anlamına gelmektedir. Yani muhalefete göre bayındırlık işlerinin iyi şekilde yapılıyor olması, diğer alanlardaki kısıtlama ve baskıları ortadan kaldırmamaktadır.

Bahsedilen yaklaşımın haricinde muhalefet, bayındırlık politikalarına dair DP'yi, bayındırlık yatırımlarını, projelerin her aşamasını değerlendirerek seçim propagandası maksadıyla kullandığı, öncesinde CHP tarafından gerçekleştirilen proje hazırlıkları kapsamındaki faaliyet ve çabaları göz ardı ettiği, iktidarın temel görevi olduğu halde icra edilen işler nedeniyle abartılı olarak övündüğü ve imkanların ötesinde iş yapmaya çalıştığı gerekçesi ile eleştirmiştir. Keza ülkenin gücü üzerinde yatırım yapıldığı yolundaki eleştirilerin dönemin önemli bürokratlarınca da kabul edildiği tespit edilmiştir. Bu noktada ifade edilmesi gereken ve belki de muhalefeti en çok rahatsız eden konulardan birisi de DP İktidarının yatırımları yapılış amaçlarından uzak bir şekilde suistimal etmesidir. Özellikle büyük çoğunluğu bayındırlık alanında sayılabilecek yatırımların, bir şekilde oy devşirmek suretiyle kullanıldığı, hatta yapılan hazırlık ve mitinglerin neredeyse hizmete girecek tesisleri geride bırakacak noktaya ulaştığı saptanmıştır.

Aslında muhalefet, DP'nin bayındırlık alanındaki yatırımları nedeniyle halkın beğenisini kazanıyor oluşundan da rahatsızdır. Halk nezdinde elde edilen teveccühün, DP iktidarınca demokratik hak ve özgürlüklerin ortadan kaldırılması amacıyla kullanıldığı yönündeki düşünce, CHP tarafından sıklıkla ve şiddetle yapılan eleştirilere mesnet teşkil etmiştir. DP'nin, bir şekilde oy potansiyeli açısından gücünü artırması veya en azından muhafaza etmesine karşın, CHP'nin iktidara gelebilmek noktasında zorlanması, sorunu bütünü içinde çıkılmaz bir noktaya taşımıştır.

Diğer yandan DP İktidarı, bayındırlık konularına ilişkin muhalefet cephesinden gelen ve kamuoyunda da karşılığının olduğunu değerlendirdiği eleştiriye ciddiyetle yaklaşmıştır. Nitekim bu kaygı ve kuşku ortadan kaldırılması noktasında ayrıntılı çalışma yaptırma, TBMM komisyonlarının ilgili bürokratlarca aydınlatılmasını sağlama, basında aydınlatıcı neşriyatlar yayımlama dahil birçok tedbir almıştır. Sonuçta iktidarın belirtilen çalışmalarının yarar sağladığı ve kamuoyunun büyük ölçüde tatmin olmak suretiyle bu alanlarda eleştiri dozunun azaldığı tespit edilmiştir.

Basın konusunda bir değerlendirme yapılırsa bayındırlık faaliyetlerine ilişkin haberlerin büyük ölçüde DP yayın organı olan Zafer gazetesinde yer bulduğu saptanmıştır. Dolayısıyla Zafer gazetesinden daha çok yararlanılmasının sebebi budur. Öte yandan CHP'nin yayın organı olan Ulus gazetesinde inşaa faaliyetlerine ilişkin gelişmelere neredeyse hiç yer verilmediği görülmüştür. Fakat bazen yayımlanan makale ve köşe yazıları ile CHP'nin eski çalışmalarının unutturulmayarak gün yüzünde tutulmaya çalışıldığı görülmüştür. Diğer yandan kitle gazetesi olarak nitelenen Cumhuriyet, Milliyet gibi gazetelerde ise temel atma, açılış, devlet erkânı ziyaretleri gibi ana faaliyetlere ilişkin haber yapıldığı saptanmıştır. Çoğu

zaman polemikler, gerçeğe ulaşmanın önünde engel teşkil etmiştir. Kimi zaman muhalefet, kimi zaman iktidarın açıkça yanıltıcı bilgi vermekten çekinmedikleri, bu şekilde gelişmeleri kendi çıkarları doğrultusunda yönlendirmeye çalıştıkları da tespit edilmiştir. Bilhassa seçim önceleri Zafer gazetesinde bayındırlık işlerine dair haberler yoğunlaşmıştır. Keza 1954 sonrasında yabancı uzmanların Türkiye'nin ekonomik gidişatının olumlu olduğuna ilişkin görüşlerin yer aldığı haberlere sıklıkla yer verilmiştir. Yine aynı dönemde Zafer gazetesinde, muhalefetin yatırımların duraklama devrine girdiği eleştirilerine mukabil, inşaatların süratle devam ettiğine ilişkin haberler yoğunlaşmıştır.

Daha sağlıklı bir değerlendirme yapmak üzere yürütülen araştırmalarda, incelenen döneme ilişkin büyük miktarda sayısal veri tespit edilmiştir. Bununla birlikte veriler arasındaki uyumsuzluk veri sayısının çokluğundan daha büyük bir problem olarak zuhur etmiştir. Nitekim dönemin bürokratlarınca da farklı vesilelerle verilere ilişkin güvensizlik ifade edilmiş, ayrıca düzenli ve sağlıklı bir veri sisteminin kurulmasına ilişkin çalışmalar başlatılmıştır. Bu nedenle verilere ilişkin ciddi bir eleştiri süreci yürütülmesi gerekmiştir. Buna karşın karayollarına ilişkin verilerin daha tutarlı olduğu saptanmıştır.

CHP (1946-1950) ve DP (1951-1960) dönemi bayındırlık yatırımları genel olarak mukayese edildiğinde şu tespitlere ulaşılmıştır. Tüm bayındırlık yatırımları içerisindeki paylar esas alındığında, karayolları ve su işlerine DP döneminde daha fazla pay ayrılmışken, CHP döneminde yapı işleri ve demiryollarına daha fazla pay tahsis edilmiş, limanlar için ayrılan pay her iki dönemde de yaklaşık aynı düzeyde seyretmiştir. Diğer taraftan tüm bayındırlık yatırımlarının bütçeye oranına bakıldığında, DP döneminde CHP dönemine kıyasla daha yüksek oranda ödenek tahsis edildiği görülmüştür. Bununla birlikte, bütçe tahsisatlarının kesin hesap kanunlarına göre sarfiyatları dikkate alındığında, DP döneminde sarfiyatların her zaman başlangıçta tahsis edilen ödeneklerden aşağıda kaldığı, buna karşın CHP döneminde ise bazen sarfiyatların, bazen de tahsisatların aşağıda kaldığı saptanmıştır. Bunun anlamı şudur: CHP yatırımlar konusunda DP'ye göre daha gerçekçi bir tutum sergilemiştir. Yani DP'nin yatırımlar noktasındaki planları CHP'ye göre daha çok aksamıştır. Bu noktada muhalefetin, DP'yi büyük rakamlarla övündüğü ve yapabileceğinden daha çoğunu gösterdiği gerekçesiyle eleştirilerinin haklı olduğu görülmektedir.

Kısacası, bayındırlık politikalarının DP'nin iktidarda kalmasında önemli etkisi olmuştur. Bunu fark eden DP iktidarı bayındırlık politikalarına daha çok sarılmış ve halkın desteğini almanın “her şey” demek olduğu anlayışı ile hareket etmiştir. Ne var ki DP'nin sonu bayındırlık politikaları ile etkileyemediği bir grup tarafından getirilmiştir. İşte iktidarın anlayamadığı konu bayındırlık politikaları ile etkileyemediği bu grubun isteklerine kulak



vermek mecburiyetidir. Nitekim bu gruba halk tarafından algılanan hürriyet anlayışı farklıdır. Aslında bir bakıma bu, CHP döneminde sahip olduğu konumun aksine değersizleştirilen söz konusu grubun rahatsızlığının bir ifadesidir. Bu grubun hürriyet ve adalet arayışının geri planında önceden sahip olduğu değere ve statüye özlem olabilir. İşte DP'nin bayındırlık politikaları yoluyla sağladığı çoğunluk desteği ile yok ettiği her neyse, asıl mesele budur.

Sonuç olarak, birçok açıdan eleştirilebilmekle birlikte, DP'nin iktidarda bulunduğu süreçte bayındırlık anlamında önemli işler gerçekleştirildiği ifade edilmelidir. Öte yandan bayındırlık yatırımlarının nelere sebep olduğu ve nasıl kullanıldığına ilişkin tartışmaların sonuçlandırılması kolay değildir. Bir gerçek göze çarpmaktadır ki -o dönem cereyan eden seçimlerin de doğruladığı üzere- DP'nin takip ettiği bayındırlık politikaları Türk Halkı'nın çoğunluğu tarafından benimsenmiş, Türk siyasi hayatında önemli bir miras olarak yerini almıştır.

## KAYNAKÇA

### Arşivler

*Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi*

*Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)*

*TİTE Arşivi*

### Resmi Yayınlar

*1954 Yılı Su İşleri Müdürleri Toplantısı Münasebetiyle Yapılan Konuşmalar ve Alınan Kararlar.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1954.

*1955 Yılı Su İşleri Bölge Müdürleri Toplantısı Münasebetiyle Yapılan Konuşmalar ve Alınan Kararlar.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955.

*Acıpayam Ovasının Yeraltı Suyundan Sulanmasına Ait Planlama Raporu.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Yeraltı Suları Reisliği, 1960.

*Almus Barajı Avan Proje Raporu.* Cilt I, Ankara: Nafia Vekâleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Etüd ve Plan Dairesi Reisliği, 1958.

*Asi Havzası İstikşaf Raporu.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Etüd ve Plan Dairesi Reisliği, 1958.

*Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri.* Cilt IV, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 1991.

*Bayındırlık Kurulu Kararları 1938-1968.* Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, 1969.

*Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın Tarihçesi, Kuruluş ve Görevleri.* Ankara: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 1988.

*Bayındırlık Yurt Hizmetinde.* Ekicigil Matbaası, 1954.

*Bayındırlıkta 50 Yıl,* Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, 1973.

*Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü, 1955.

*Ceyhan Havzası İstikşaf Raporu.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Etüd ve Plan Dairesi Reisliği, 1959.

*Çarşamba Çayı ve May Deresi İstikşaf Raporu.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1957.

*Demirköprü Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri İnşaatı*. Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955.

*DSİ 22 Yıllık Faaliyetleri İcmali (1937-1958)*. Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Neşriyatı, 1959.

*DSİ Etüt Planlama ve Proje Rehberi*. Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 2. Baskı, 1960.

*Düstûr*

*Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri*. Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955.

*İstatistik Göstergeler 1923-2013*. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2014.

*Karaman-Ayrancı Ovalarının Yeraltı Suyundan Sulanmasına Ait Planlama Raporu*. Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Yeraltı Suları Reisliği, 1960.

Karatekin, Nazmi. “C-Planlama ve Programlama Grubuna Ait Umumi Rapor”, *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955: 56-59.

*Karayolları Genel Müdürlüğü Yöneticiler Albümü*, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, 2019.

*Karayolları Tarihi*. Ankara: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, 2007.

Kulin, Muhittin. “D İçme Su ve Kanalizasyon Meseleleri Hakkında Umumi Rapor”, *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955: 60-66.

*Nafia Nezareti’nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na (1848-2015)*. Ankara: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yayınları, 2015.

*Nafia Vekâleti Çalışmaları 1950-1957*. İstanbul: İstanbul ve Sermet Matbaası, 1957.

Neziroğlu, İrfan ve Tuncer Yılmaz (Haz.). *Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri (22 Nisan 1950-20 Kasım 1961)*. Cilt II, Ankara: TBMM Yayınları, 2013.

Neziroğlu, İrfan ve Tuncer Yılmaz (Haz.). *Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri (24 Nisan 1920-22 Mayıs 1950)*. Cilt I, Ankara: TBMM Yayınları, 2013.

*On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933 (1-Vekalet Teşkilatı 2-Demiryollar İnşaatı).* İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat, 1933.

*On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933 (5-İmtiyazlı Nafia Şirketleri, 6-Sular, 7-Ankara'nın İçme Suyu, 8-Nafia Bütçesinin Gidişi).* İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat, 1933.

*Pazartesi Toplantıları Zabtı 1955 ve 1956.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1958.

*Pazartesi Toplantıları Zabtı 1957.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1958.

#### *Resmî Gazete*

Saatçioğlu, Fikret ve Besalet Pamay Haz. *Çubuk, Hirfanlı Damsa, Gebere, Ayrancı, Apa, May, Altınapa, Sille, Kemer, Demirköprü ve Porsuk Barajları ile Isparta, Gölcük, Bursa-Gölbaşı Gölleri, Ereğli, Çumra, Antalya Regülatörleri ve Sulama Kanalları ve Fidanlık Problemleri Üzerine Etüdler.* Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1960.

*TBMM Albümü 1920-2010 1. Cilt 1920-1950.* Ankara: TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, 2. Baskı, 2010.

*TBMM Albümü 1920-2010 2. Cilt 1950-1980.* Ankara: TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, 2. Baskı, 2010.

*TBMM Albümü 1920-2010 3. Cilt 1983-2010.* Ankara: TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, 2. Baskı, 2010.

#### *TBMM Kanunlar Dergisi*

*Türk İstiklal Harbine Katılan Tümen ve Daha Üst Kademelerdeki Komutanların Biyografileri.* Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1972.

#### *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (TBMMZC)*

*Türkiye I. İstişari Enerji Kongresi,* Bayındırlık Vekaleti Şirket ve Müesseseler Reisliği, Ankara: Akın Matbaacılık Ltd. Or., 1953.

Usta, Osman Bedi. “B-İş Birliği”, *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955: 35-55.

Yassıda Yüksek Adalet Divanı Tutanakları: İstimlak Yolsuzluğu Davası (Esas No: 1961/8).

*Yeraltı Suyu Semineri*. Ankara: Nafia Vekâleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1960.

*Yeşilirmak Havzası Yukarı Yeşilirmak Projesi Kazova Sulama ve Islahı Avan Proje Raporu*. Cilt II, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Etüd ve Plan Dairesi Reisliği, 1958.

Yümer, Emin. “A-Mali Kaynaklar Umumi Rapor”, *Büyük Su Kongresine Sunulan Raporlar 1951*, Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1955: 17-34.

### **Kitap ve Kitap Bölümleri**

Ağaoğlu, Samet. *Arkadaşım Menderes İpin Gölgesindeki Günler*. İstanbul: Alkım Yayınları, 2.Baskı, 2004.

Ağaoğlu, Samet. *Arkadaşım Menderes*. İstanbul: Baha Matbaası, 1967.

Ağaoğlu, Samet. *Babamın Arkadaşları*. İstanbul: Baha Matbaası, 3. Baskı, 1969.

Ahmad, Feroz, Bedia Turgay. *Türkiye’de Çok Partili Politikanın Açıklamalı Kronolojisi 1945-1971*. Ankara: Bilgi Yayınevi, 1976.

Akıncı, Turan. *Demokrat Parti 1946-1960*. İstanbul: Remzi Kitabevi, 2021.

Akmen, Samire. “Sayın Vecdi Diker’in Anısına, Saygı İle...”, *Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Kurucusu Vecdi Diker’in Ardından (1908-1997)*. Haz. Asım Çavuşoğlu. Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 143-151.

Akyıldız, Ali. *Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*. İstanbul: Eren Yayıncılık, 1993.

Albayrak, Mustafa. *Türk Siyasi Tarihinde Demokrat Parti (1946-1960)*. Ankara: Phoenix Yayınevi, 2004.

Alsaç, Üstün. *Bir Türk Mimarının Anıları Yaşam Etkinlikleri Orhan Alsaç*. İstanbul: Yapı Yayınları, 2003.

Amal, Fazıl. “Vecdi Diker, İdeal, Düşünce, Meslektaşlık ve Saygıya Dayanan Bir Tanışıklık”, *Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Kurucusu Vecdi Diker’in Ardından (1908-1997)*. Haz. Asım Çavuşoğlu. Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 153-155.

Arı, Kemal. *Tarih Yöntemi “Tarih Ne Güzel Bir Aynadır”*. İzmir: İleri Kitabevi, 2011.

Armaoğlu, Fahir. *20. Yüzyıl Siyasî Tarihi*. İstanbul: Alkım Yayınevi, 18. Baskı, 2012.

- As, Efdal. *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2013.
- As, Efdal. *Mudanya Mütarekesi'nden Günümüze Bursa Uluslararası Sempozyumu 26-28 Eylül 2013 / Bursa*. Yay.Haz. Selcan Koçaslan, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2015: 241-260.
- Aydemir, Şevket Süreyya. *İkinci Adam (İsmet İnönü) 1950-1964*. Cilt III, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1968.
- Aydemir, Şevket Süreyya. *Menderes'in Dramı (1899-1960)*. İstanbul: Remzi Kitabevi, 7. Baskı, 2000.
- Baki, Hüsnü. "Vecdi Diker'in Hatırasına Saygı", *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*. Haz. Asım Çavuşoğlu. Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 159-160.
- Barutçu, Faik Ahmet. *Siyasi Anılar 1939-1954*. İstanbul: Milliyet Yayınları, 1977.
- Başar, Ahmed Hamdi. *Yaşadığımız Devrin İçyüzü*. Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1960.
- Bayar, Celal. *Başvekilim Adnan Menderes*. Der. İsmet Bozdağ. İstanbul: Tercüman Yayınları, 1986.
- Baykara, Tuncer. *Osmanlılarda Medeniyet Kavramı*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2007.
- Belen, Fahri. *Demokrasimiz Nereye Gidiyor? Siyasî Hatıralara Dayanan Tetkik ve Tahliller*. İstanbul: Özyurt Basımevi, 1958.
- Bildirici, Mehmet. *Tarihi Kültürel ve Çevre Değerleri ile Konya Kapalı Havzasına Su Aktaran Konya- Çumra 2. ve 3. Merhale (Adım) Sulama Projesi*. Ankara: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, 2020.
- Bizbirlik, Alpay. "Osmanlı Toplumunda Vakıfların Sosyo-Ekonomik Boyutları ve Buna Dair Örnekler", *Osmanlı*. Cilt V, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999: 56-62.
- Bora, Hasan. "En Büyük Karayolcu Vecdi Diker'i Kaybettik", *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*. Haz. Asım Çavuşoğlu. Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 163-164.
- Boratav, Korkut. *Türkiye İktisat Tarihi (1908-1985)*. İstanbul: Gerçek Yayınevi, 5. Baskı, 1995.

- Bulutoğlu, Kenan. *100 Soruda Türkiye’de Yabancı Sermaye*. İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1970.
- Candan, Vahap, Süha Ünsal “Söyleşiler”, *Nafia Türkiye’nin İnşa Tarihi*. Ankara: Demircioğlu Matbaacılık, 2015:127-212.
- Candan, Vahap. “Nafia Geçiyor”, *Nafia Türkiye’nin İnşa Tarihi*. Ankara: Demircioğlu Matbaacılık, 2015: 7-7
- Carr, Edward Hallet. *Tarih Nedir?*. Çev. Misket Gizem Gürtürk, İstanbul: İletişim Yayınları, 16. Baskı, 2012.
- Cebesoy, Ali Fuat. *Siyasi Hatıralar Büyük Zaferden Lozan’a Lozan’dan Cumhuriyete Cilt: I-II*. (Yay.Haz.) Osman Selim Kocahanoğlu. İstanbul: Temel Yayınları, 2007.
- Çadırcı, Musa. *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri’nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*. Ankara: TTK, 3. Baskı, 2013.
- Çadırcı, Musa. *Tanzimat Sürecinde Türkiye Ülke Yönetimi*. (Der.) Tülay Ercoşkun, Ankara, İmge Yayınevi, 2007.
- Çarmıklı, Nurettin. “*Babama Söz Verdim*” *Hayatım, Anılarım*. Ankara: Arkadaş Yayınevi, 2006.
- Çarmıklı, Nurettin. *50 Yılda Devriâlem Nurol’un Dünyası*. Ankara: Arkadaş Yayınevi, 2016.
- Çavuşoğlu, Asım. *Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Kurucusu Vecdi Diker’in Ardından (1908-1997)*. Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998.
- Çetin, Emrah. *Tanzimat’tan II. Meşrutiyete Anadolu’da Karayolu Ulaşımı*. Ankara: TTK, 2017.
- Çoşkunoglu, Atalay. “Karayolcuların Ağabeyi Vecdi Diker”, *Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Kurucusu Vecdi Diker’in Ardından (1908-1997)*. Haz. Asım Çavuşoğlu. Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 166-170.
- Demirel, Ömer. *Osmanlı Vakıf-Şehir İlişkisine Bir Örnek: Sivas Şehir Hayatında Vakıfların Rolü*. Ankara: TTK, 2000.
- Demirel, Süleyman. *Bir Ömür Suyun Peşinde*. Cilt I, Ed. Hulusi Turgut, Ankara: ABC Medya Ajansı, 2005.
- Demirel, Süleyman. *Bir Ömür Suyun Peşinde*. Cilt II, Ed. Hulusi Turgut, Ankara: ABC Medya Ajansı, 2005.

- Demirel, Tanel. *Türkiye'nin Uzun On Yılı Demokrat Parti İktidarı ve 27 Mayıs Darbesi*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2011.
- Doğaner, Yasemin. “Göçmen ve Mülteciler Türkiye Yardım Birliğinin Kuruluşu ve Faaliyetleri”, *19. Yüzyıldan Günümüze Türkiye'ye Yapılan Göçler, Göçmenlik ve Sosyal Uyum*. Ed. Zehra Aslan. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı Yayınları, 2022: 147-174.
- Doğaner, Yasemin. *Türk Demokrasi Tarihinde Vatan Cephesi*. Ankara: Siyasal Kitabevi, 2013.
- Dursun, Celalettin. “Kurucumuz”, *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*. Haz. Asım Çavuşoğlu. Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 173-174.
- Eldem, Vedat. *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Ankara: TTK, 1994.
- Engin, Vahdettin. “Rumeli Demiryolları”, *Osmanlı*. Cilt III, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999: 692-698.
- Ercan, Yavuz. *Tarih Araştırmalarında Yöntem ve Teknik*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2010.
- Erer, Tekin. *On Yılın Mücadelesi Türkiye'de Parti Kavgaları*. Cilt 2, İstanbul: Ticaret Postası Matbaası, 1963.
- Erkin, Behiç. *Hatırat 1876-1958*. Yay. Haz. Ali Birinci, Ankara: TTK, 2010.
- Eroğul, Cem. *Demokrat Parti (Tarihi ve İdeolojisi)*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, 2.Baskı, 1990.
- Gönlübol, Mehmet, Cem Sar, Ahmet Şükrü Esmer, Oral Sander, Haluk Ülman, Suat Bilge, Duygu Sezer, Ömer Kürkçüoğlu. *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973)*, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 4. Baskı, 1977.
- Güner, Agah Oktay. *Türkiyenin Kalkınması ve İktisadi Devlet Teşekkülleri*. İstanbul: Damla Yayınevi, 2. Baskı, 1978.
- Halkin, Leon E. *Tarih Tenkidinin Unsurları*. Çev. Bahaeddin Yediyıldız, Ankara: TTK, 2. Baskı, 2000.
- İleri, Tevfik. *Yassıda ve Kayseri Günlükleri*. Yay. Haz. Cahide İleri Aksoy, İstanbul: Ötüken Neşriyat A.Ş., 2003.



- İnalcık, Halil. *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*. Çev. Ruşen Sezer, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2003.
- İnönü, İsmet. *İsmet İnönü'nün TBMM'deki Konuşmaları 1920-1973*, Cilt II, Der. Ali Rıza Cihan, Ankara: TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, 1993.
- Jenkins, Keith. *Tarihi Yeniden Düşünürken*. Çev. Ayhan Şahin, Ankara: Birleşik Yayınevi, 2011.
- Kafesoğlu, İbrahim. *Tarih Metodolojisi Ders Notları*. İstanbul: 1972.
- Kalkınan Türkiye*. Ankara: Demokrat Parti Neşriyatı, 1954.
- Karakuş, Emin. *40 Yıllık Bir Gazeteci Gözü ile İşte Ankara*. Ankara: Hür Yayın ve Ticaret A.Ş., 1977.
- Karpat, Kemal H. *Türk Demokrasi Tarihi*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2. Baskı, 2012.
- Kazıcı, Ziya. *Osmanlı'da Vakıf Medeniyeti*. İstanbul: Kayıhan Yayınları, 2014.
- Kurmuş, Orhan. *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. İstanbul: Yordam Kitap Basım ve Yayım, 1.Baskı, 2008.
- Kütükoğlu, Mübahat S. *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisadî Yapısı*. Ankara: TTK, 2018.
- Kütükoğlu, Mübahat. *Tarih Araştırmalarında Usul*, Ankara: TTK, 2011.
- Langlois, Charles Victor-Charles Seignobos. *Tarih Tetkiklerine Giriş*, Çev. Galip Ataç, Ankara: TTK, 2010.
- Mutlu, N. Yücel. *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (8 Ekim 1948-31 Aralık 2004)*. Ankara: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Yayınları, 2. Baskı, 2005.
- Naskali Gürsoy, Emine ve Yılmaz Yıldırım (Haz.). *Demokrat Parti Grup Tutanakları (1950)*. Ankara: TTK, 2021.
- Nergiz, Abdullah. *Devlet Hava Yolları Türkiye'de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)*. İstanbul: Vakıfbank Kültür Yayınları, 2020.
- Orhonlu, Cengiz. *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*. Der. Salih Özbaran. İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- Ortaylı, İlber. *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*. Ankara: Cedit Neşriyat, 2008.
- Önalp, H. Tahsin. "Sayın A. Vecdi Diker", *Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından (1908-1997)*. Haz. Asım Çavuşoğlu. Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, 1998: 182-185.

- Özal, Korkut Çev. *Sulama El Kitabı*. Ankara: Nafia Vekaleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, 1958.
- Özcan, Tahsin. *Osmanlı Para Vakıfları Kanuni Dönemi Üsküdar Örneği*. Ankara: TTK, 2003.
- Özçelik, Ayfer. *Ali Fuad Cebesoy (1882- 10 Ocak 1968)*. Ankara: Akçağ Yayınları, 1993.
- Özer, Sevilay. *Demokrat Parti'nin Köy ve Köylü Politikaları*. Ankara: Berikan Yayınevi, 2013.
- Öztürk, Nazif. "Sosyal Siyaset Açısından Osmanlı Dönemi Vakıfları", *Osmanlı*. Cilt V, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999: 34-43.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*. İstanbul: Yurt Yayınları, 3.Baskı, 2005.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914)*. İstanbul, İletişim Yayınları, 6.Baskı, 2010.
- Pınar, Abuzer, H.Hakan Yılmaz, H.Emre Koyuncu. *Köy Hizmetlerinin Yerelleştirilmesi*, TEPAV, 2008.
- San, Mithat. *1950-1980 Arasında Türkiye Elektrifikasyon ve Genel Durumu*. İstanbul: Fatih Gençlik Vakfı Matbaa İşletmesi, 1987.
- Seyitdanlıoğlu, Mehmet. *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vâlâ (1838-1868)*. Ankara: TTK, 1994.
- Soyer, Dünder. *Cumhuriyet'le Adım Adım Olaylar, Anılar...* İstanbul: Büke Yayınları, 2000.
- Şapolyo, Enver Behnan. *Türk Gazetecilik Tarihi ve Her Yönü ile Basın*. Ankara: Güven Matbaası, 1971.
- Şen, Leyla. *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*. Ankara: TESAV Yayınları, 2003.
- Şenşekerci, Erkan. *Türk Devriminde Celal Bayar (1918-1960)*. İstanbul: Alfa Yayınları, 2000.
- Tezel, Yahya S. *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*. Ankara: Yurt Yayınları, 1982.
- The Economy of Turkey An Analysis and Recommendations for A Development Program*. Baltimore: International Bank for Reconstruction and Developments (The Johns Hopkins Press,) Second Printing, 1952.
- Togan, Zeki Velidi. *Tarihte Usul*. İstanbul: Enderun Yayınları, 3. Baskı, 1981.

Toker, Metin. *Demokrasimizin İsmet Paşalı Yılları-DP'nin Altın Yılları (1950-1954)*. Ankara: Bilgi Yayınevi, 1990.

Tokgöz, Erdinç. *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2004)*. Ankara: İmaj Yayınevi, 7. Baskı, 2004.

Topuz, Hıfzı. *100 Soruda Başlangıçtan Bugüne Türk Basın Tarihi*. İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1996.

Tozlu, Selahattin. “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, *Osmanlı*. Cilt III, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999: 644-662.

Tuncer, Erol, Bülent Tuncer. *Meclis Aritmetiğinde Yaşanan Değişim (1943-1960)*. Ankara: TESAV, 2015.

Uran, Hilmi. *Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti Hatıralarım (1908-1950)*. Yay. Haz. Cem Çobanlı, Pınar Güven, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.

Ünsal Süha; “Önsöz”, *Nafia Türkiye'nin İnşa Tarihi*. Ankara: Demircioğlu Matbaacılık, 2015: 13-14.

Ünsal, Süha ve Vahap Candan. “II Dünya Savaşı Sonrası ve Demokrat Parti Dönemi”, *Nafia Türkiye'nin İnşa Tarihi*. Ankara: Demircioğlu Matbaacılık, 2015: 103-110.

Ünsal, Süha ve Vahap Candan. “Yeni Bir Cumhuriyet”, *Nafia Türkiye'nin İnşa Tarihi*. Ankara, Demircioğlu Matbaacılık, 2015: 73-79.

Yalman, Ahmed Emin. *Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim*. Yay. Haz. Erol Şadi Erdinç, Cilt II, İstanbul: Pera Turizm ve Ticaret A.Ş., 1997.

Yavuzalp, Ercüment. *Menderes'le Anılar*. Ankara: Bilgi Yayınları, 1991.

Yerasimos, Stefanos. *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye 1. Dünya Savaşından 1971'e*. Cilt III, Çev. Babür Kuzucu, İstanbul: Belge Yayınları, 5. Baskı, 1989.

Yıldırımaz, Sinan. “Köylüler ve Kentliler: Ellili Yılların Dönüşen Yeni Sosyo-ekonomik ve Kültürel Coğrafyası”, *Türkiye'nin 1950'li Yılları*. Haz. Mete Kaan Kaynar. İstanbul: İletişim Yayınları, 3. Baskı, 2019: 541-563.

Yücel, M. Serhan. *Demokrat Parti*. İstanbul: Ülke Kitapları, 2001.

### **Makale, Bildiri ve Ansiklopedi Maddeleri**

“1949 dan 1952 ye Asfalt Çalışmaları”, *Karayolları Bülteni*. 2/24 (Ekim 1952): 6-6.

“1956 Yılı Geçit Yolu Çalışmaları”, *Karayolları Bülteni*. 7/80 (Haziran 1957): 5-25.

“Amerika B.D. Cumhurreisi Mr.Dwight David Eisenhower’in Memleketimiz Ziyareti Münasebetile”, *Karayolları Bülteni*. 10/110 (Aralık 1959): 1-5.

“Amerikan Genel Yollar Bürosu Başkanı T.H. Mac Donald Memleketimizde”, *Karayolları Bülteni*. 2/20 (Haziran 1952): 4-4.

“Ankara Notları”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 61 (Nisan 1960): 1-2.

“Ankara-Polatlı Yolu Bir Merasimle Trafiğe Açıldı”, *Karayolları Bülteni*. 9/105 (Temmuz 1959): 1-7.

“Araştırma İşlerimiz”, *Karayolları Bülteni*. 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958): 3-11.

“Asfalt Yolları Uzunlukları ve Kaplama Tipleri”, *Karayolları Bülteni*. 7/74 (Aralık 1956): 8-26.

“Bakım Fen Heyeti Müdürlüğü 1957-1958 Yılı Faaliyetleri”, *Karayolları Bülteni*. 8/90 (Mayıs 1958): 8-12.

“Benzine Yapılan Zam ve Yol Davamız”, *Karayolları Bülteni*. 2/18 (Nisan 1952): 2-2.

“Birecik Köprüsü Trafiğe Açıldı”, *Karayolları Bülteni*. 6/66 (Nisan 1956): 3-3.

“Cumhuriyet Devrinde Muhtelif Senelerde İşletmeye Açılmış Demiryol Kısımları”, *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 1/6 (Ocak 1959): 14-15.

“Demiryol İnşaatları ile İlgili Kanunlar”, *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 3/25 (Ağustos 1960): 7-10.

“Demiryol İnşaatları ile İlgili Kanunlar”, *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 2/23-24 (Haziran-Temmuz 1960): 7-10.

“Demiryollar”, *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 2/19 (Şubat 1960): 2-4.

“Demiryolu İnşaatları İle İlgili Kanunlar”, *Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Haberler Bülteni*. 23-24/2 (Haziran-Temmuz 1960): 7-10.

“Demiryolu İnşaatları İle İlgili Kanunlar”, *Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Haberler Bülteni*. 25/2 (Ağustos 1960): 7-10.

“Ekip Usulü ile Yol Bakımı”, *Karayolları Bülteni*. 2/19 (Mayıs 1952): 5-5.

“Elâzığ-Muş Demiryolu İnşaatı Tamamlandı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 10 (Nisan 1956): 8-9.

“Geçit Yolları”, *Karayolları Bülteni*. 7/80 (Haziran 1957): 3-3.

“I. ve II. Beynelmilel Yol Konferansı”, *Karayolları Bülteni*. 8/92 (Haziran 1958): 13-17.

- “İnşaat Mühendisleri Günü”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 118 (Ocak 1965): 1-11.
- “İstanbul Beynelmilel X. Yol Kongresi”, *Karayolları Bülteni*. 5/59 (Eylül 1955): 3-4.
- “Kar Mücadelesinde Üç Personelimiz Soğuktan Dondular”, *Karayolları Bülteni*. 8/89 (Mart-Nisan 1958): 8-9.
- “Kemer Barajının İnşaatı Tamamlandı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 41 (Ağustos 1958): 20-20.
- “Kesikköprü Barajı ve Hidroelektrik Santrali Tesisleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 59 (Şubat 1960): 2-3.
- “Kesikköprü Barajı ve Hidroelektrik Santrali Törenle Türk Milletinin Hizmetine Girdi”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 147 (Haziran 1967): 1-1.
- “Kısa Haberler”, *Karayolları Bülteni*. 2/19 (Mayıs 1952): 3-3.
- “Köprü Yapım Çalışmalarımız”, *Karayolları Bülteni*. 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958): 23-26.
- “Köprü Yapım İşlerimiz”, *Karayolları Bülteni*. 7/79 (Mayıs 1957): 27-29.
- “Köy Yolları Çalışmaları”, *Karayolları Bülteni*. 1/1 (Kasım 1950): 3-3.
- “Liman İnşaatları İle İlgili Kanunlar”, *Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Haberler Bülteni*. 25/2 (Ağustos 1960): 10-11.
- “Liman İnşaatları İle İlgili Kanunlarımız”, *Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Dergisi*. 27/2 (Ekim 1960): 7-10.
- “Makine Fen Hey’etinin Faaliyetleri”, *Karayolları Bülteni*. 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958): 28-32.
- “Manavgat-Alanya-Gazipaşa Kurs Projesi”, *Karayolları Bülteni*. 7/81 (Temmuz 1957): 3-24.
- “Middle East, Turkey”, *Time*. 71/5 (February 3 1958): 18-22.
- “Milli İşler Demirköprü Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri İnşaatı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 6 (Eylül 1955): s. 4-10.
- “Milli İşler Hirfanlı Barajı ve Hidro-Elektrik Tesisleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 58 (Ocak 1960): 12-16.
- “Önsöz”, *Karayolları Bülteni*. 8/88 (Şubat 1958): 1-1.
- “Pendik-Gebze Çift Hat Faaliyeti”, *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 1/5 (Aralık 1958): 1-3.

- “Sayın Orhan Mersinli’nin Açış Nutku”, *Karayolları Bülteni*. 7/83 (Eylül 1957): 4-10.
- “Taşıt Kazaları ve ‘Trafik Emniyeti Kanunu’ Tasarısı”, *Karayolları Bülteni*. 1/2 (Aralık 1950): 2-2.
- “Trafik Fen Heyeti Müdürlüğü 1957-1958 Yılı Faaliyetleri”, *Karayolları Bülteni*. 8/90 (Mayıs 1958): 13-19.
- “Van Gölü Demiryoluna Kavuşuyor”, *Demiryollar ve Limanlar Aylık Haberler Bülteni*. 2/23-24 (Haziran-Temmuz 1960): 4-6.
- “Westinhouse Air Brake İnşaat ve Yol Bakım Makinelerinin İlk Partisi Geldi”, *Karayolları Bülteni*. 6/67 (Mayıs 1956): 6-6.
- “Yol Faaliyetleri ve Amerikan Yardımı”, *Karayolları Bülteni*. 5/54 (Nisan 1955): 5-7.
- “Yol Yapım Fen Heyeti”, *Karayolları Bülteni*. 8/91 (Özel Sayı-15 Mayıs 1958): 42-42.
- A., S. “Bu Kadar Elektriği Ne yapacağız?”, *Cumhuriyet*. 03 Ekim 1958.
- Abadan, Yavuz. “Yeni Hükümetin Programı”, *Ulus*. 01 Haziran 1950.
- Ağaoğlu, Halim. “Türkiye’nin En Büyük Karayolu Köprüsü: Birecik Köprüsü İnşaatı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 7 (Ekim 1955): 13-16.
- Ağaoğlu, Müjgan. “Bir Bilanço: Eskişehir’in Yeni Evleri”, *Ulus*. 28 Ocak 1951.
- Aka, İsmet. “İstanbul Opera Binası (Kültür ve Sanat Merkezi)”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 113 (Ağustos 1964): 5-14.
- Akıncı, M.R. “Birleşmiş Milletler I ve II. Ankara Yol Eğitim Merkezi”, *Karayolları Bülteni*. 6/70 (Ağustos 1956): 15-16.
- Akıncı, M.R. “Birleşmiş Milletler IV. Ankara Yol Eğitim Merkezi”, *Karayolları Bülteni*. 7/82 (Ağustos 1957): 18-25.
- Akkuş, Yakup. “Modern Dönem Osmanlı Maliyesine Analitik Bir Bakış”, *İstanbul İktisat Dergisi*. 68/1 (2018): 113-160.
- Akmandor, Neşet. “Almus Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 78-89.
- Akmandor, Neşet. “Mamasın Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 67-75.
- Akpınar, İpek. “Menderes İmar Hareketleri Türkleştirme Politikalarının Bir Parçası Mıydı?”. *Arredamento Mimarlık Dergisi*. 290 (Mayıs 2015): 85-90.
- Akşin, Sina. “İttihat ve Terakki”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*. Cilt 5.

İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, 1422-1435.

Akşit, Hüsnü. “Bayındırlık İşleri Türk Milletinin Kalkınma Davası”, *Zafer*. 14 Eylül 1951.

Albayrak, Mustafa. “Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası’nın Hazırladığı İlk Raporun (1951) Demokrat Parti Hükümetlerinin Politikalarına Etkileri”, *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. 58/20 (Mart 2004): 129-167.

Alpar, Hayri. “Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım”, *Zafer*. 16 Ekim 1950.

Alpar, Hayri. “Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım”, *Zafer*. 17 Ekim 1950.

Alpar, Hayri. “Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım”, *Zafer*. 18 Ekim 1950.

Alpar, Hayri. “Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım”, *Zafer*. 19 Ekim 1950.

Alpar, Hayri. “Yol Davamız: Yeni Yollarımızı Adım Adım Dolaştım”, *Zafer*. 23 Ekim 1950.

Aral, Namık Zeki. “Bütçede Tasarruf”, *Ulus*. 08 Haziran 1950.

Aral, Namık Zeki. “Hükümetin Programı”, *Ulus*. 01 Haziran 1950.

Aral, Namık Zeki. “İçme Suyu Siyaseti”, *Ulus*. 23 Ekim 1955.

Aral, Namık Zeki. “Kalkınma Hamlemiz”, *Ulus*. 01 Temmuz 1957.

Aral, Namık Zeki. “Kalkınma Hamlemiz”, *Ulus*. 03 Temmuz 1957.

Aral, Namık Zeki. “Milletlerarası İmar ve İnkişaf Bankası”, *Ulus*. 24 Ekim 1951.

Aral, Namık Zeki. “Yatırımlar Programı”, *Ulus*. 20 Aralık 1951.

Aras, A. “1951 Malî Yılı Başında Büyük Yol Köprüleri”, *Zafer*. 03 Temmuz 1951.

Aras, Askerî. “Büyük Köprülerimiz”, *Karayolları Bülteni*. 2/22 (Ağustos 1952): 1-2.

Aras, Reştan M. “Boğaziçi Köprüsü”, *Cumhuriyet*. 10 Mart 1960.

Artam, Nurettin. “Altı Günde 2500 Kilometre No:1”, *Ulus*. 04 Kasım 1951.

Artam, Nurettin. “Altı Günde 2500 Kilometre No:11”, *Ulus*. 15 Kasım 1951.

Artam, Nurettin. “Altı Günde 2500 Kilometre No:12”, *Ulus*. 17 Kasım 1951.

Artam, Nurettin. “Altı Günde 2500 Kilometre No:2”, *Ulus*. 05 Kasım 1951.

Artam, Nurettin. “Altı Günde 2500 Kilometre No:3”, *Ulus*. 06 Kasım 1951.

Artam, Nurettin. “Altı Günde 2500 Kilometre No:4”, *Ulus*. 07 Kasım 1951.

Artam, Nurettin. “Altı Günde 2500 Kilometre No:5”, *Ulus*. 08 Kasım 1951.

- Artam, Nurettin. “Altı Günde 2500 Kilometre No:6”, *Ulus*. 09 Kasım 1951.
- Artam, Nurettin. “Altı Günde 2500 Kilometre No:7”, *Ulus*. 10 Kasım 1951.
- Aslan, İffet. “Törenlerden Dönüyorum Ziyafetten Başka Dört Açık Hava Toplantısı”, *Ulus*. 15 Nisan 1956.
- Atanur, Abdülhâkim, Fikret Özelçi. “Aliğa Tecrübe Yolu”, *Karayolları Bülteni*. 7/76 (Şubat 1957): 7-11.
- Atasoy, Reşit Akif. “İmar Vekaleti”, *Zafer*. 01 Aralık 1957.
- Atasoy, Reşit Akif. “İstanbulun İmarı”, *Zafer*. 14 Nisan 1958.
- Atılay, Şeref. “Road Mix Nerede, Ne Zaman Kullanılmalı ve Ne Kullanmalı?”, *Karayolları Bülteni*. 5/40 (Şubat 1954): 6-9.
- Avcıoğlu, Doğan. “Bir Mukayese”, *Ulus*. 15 Ağustos 1959.
- Ayanlar, Enver. “Karayolları Dâvâsı ve Ahmet Emin Yalman”, *Zafer*. 29 Mart 1951.
- Aytar, Halil İbrahim. Mersin Liman İnşaat Süreci ve Yerel Basına Yansımaları Üzerine Bir Değerlendirme, *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*. 60 (2017): 300-323.
- Baban, Cihat. “Seyhan Barajı”, *Zafer*. 25 Nisan 1952.
- Balcı, Muzaffer. “Sille Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 55-61.
- Barım, Orhan. “Yol Emniyeti”, *Karayolları Bülteni*. 2/17 (Mart 1952): 1-1.
- Barkın, Rebi. “Gene Mesken Meselesi”, *Ulus*. 02 Aralık 1959.
- Barlas, Cemil Sait. “Mister Dorr’un Beyanatı”, *Ulus*. 10 Eylül 1950.
- Batu, Selâhattin. “Keçi”, *Ulus*. 01 Ağustos 1953.
- Bayazıt, Mehmetçik Çev. “Hirfanlı Barajı İnşaatı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 91 (Ekim 1962): 3-5.
- Baykurt, Fakir. “İçecek Su”, *Cumhuriyet*. 02 Ekim 1959.
- Bayrı, Osman. “Paranın gelecekteki değeri: Fiyatlar Genel Seviyesi, Faiz Oranları ve Döviz Kurları”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 11/2 (2006): 283-304.
- Belge, Burhan. “Yol !...”, *Zafer*. 12 Mayıs 1955.



Berke, Rıza. “İzmir Limanı ve Alsancak’ta Yeni Liman Tesisleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 45 (Aralık 1958): 7-11.

Boğdaş, Necati. “Tokat’ın ve Tokatlı’nın Hükümetten Bir Dileği Var”, *Zafer*. 1 Aralık 1950.

Boztepe, Feyzi. “Yurt Meseleleri Çilekeş K.deniz Kıyıları ve Devraldığımız Mustarip Vatan”, *Zafer*. 28 Temmuz 1950.

Buldam, Remzi. “Sarıyar Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 13-20.

Carmichael, P.A. “Devlet Yolları İçin En Elverişli Uzunluk Nedir?”, *Karayolları Bülteni*. 2/19 (Mayıs 1952): 1-3.

Cummings, Herbert J. “Türkiye’nin Karayolları Programı Geçici Bir İktisadi Tahlil”, Çev. E. Tummel. *Karayolları Bülteni*. 2/14 (Aralık 1951): 8-12.

Cural, İlyas. “Üsküdarla-Sarayburnu Arasında Bize Köprü mü, Tünel mi Lazım?”, *Milliyet*. 30 Eylül 1950.

Cündübeyoğlu, K. “Yol Eğitim Merkezi’nin Taşıdığı Mânâ”, *Zafer*. 26 Ağustos 1954.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Gerçekleşen Bir Hayal: Yol”, *Zafer*. 28 Ekim 1950.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre”, *Zafer*. 03 Ekim 1952.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre”, *Zafer*. 02 Ekim 1952.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre”, *Zafer*. 01 Ekim 1952.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre”, *Zafer*. 28 Eylül 1952.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre”, *Zafer*. 25 Eylül 1952.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre”, *Zafer*. 09 Eylül 1952.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Kalkınan Doğu Karayolu ile 3500 Kilometre”, *Zafer*. 05 Eylül 1952.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Kara Yolunda Katedilen 3000 Kilometrelik Mesafe”, *Zafer*. 03 Kasım 1950.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Yol Davamızın Bir Veçhesi: İl Yolları”, *Zafer*. 05 Şubat 1951.

Cündübeyoğlu, Kemal. “Yurt Meseleleri Köy Yolları ve Feci Hakikatler”, *Zafer*. 26 Temmuz 1950.

D., T. “Elâzığ Bölgesinde Muhalefetle Bir Hesaplaşma”, *Zafer*. 05 Nisan 1956.

Danışman, Rıfkı. “953 Vilayet ve Köy Yolları Faaliyeti”, *Zafer*. 10 Haziran 1953.

Danışman, Rıfkı. “Yol Kalkınması, İl ve Köy Yolları”, *Zafer*. 08 Temmuz 1952.

- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-1”, *Zafer*. 05 Şubat 1958.
- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-2”, *Zafer*. 06 Şubat 1958.
- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-3”, *Zafer*. 07 Şubat 1958.
- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-4”, *Zafer*. 08 Şubat 1958.
- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-5”, *Zafer*. 09 Şubat 1958.
- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-5”, *Zafer*. 10 Şubat 1958.
- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-6”, *Zafer*. 11 Şubat 1958.
- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-7”, *Zafer*. 12 Şubat 1958.
- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-8”, *Zafer*. 13 Şubat 1958.
- Demirel, Süleyman. “Büyük Barajlarımız-9”, *Zafer*. 14 Şubat 1958.
- Demirkas, Kırkor. “Kemer Hidroelektrik Santrali”, *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*. 21-22/2 (Eylül-Ekim 1958): 6-9.
- Diker, Vecdi. “Yol Davamıza Kısa Bir Bakış”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 127 (Ekim 1965): 12-14.
- Diğer, Celâl. “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha”, *Türk Tarih Kurumu Belgeler Dergisi*. 5-8/9-12 (1968-1971): 153-233.
- Dubout, M. “Kemer Barajı”, *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*. Çev. A.D., 2/21-22, (Eylül-Ekim 1958): 1-5.
- Ecevit, Bülent. “İstatistik ve İktidar”, *Ulus*. 22 Kasım 1959.
- Eğemen, Alaaddin. “Kar Mücadelesinde Canlı Çitlerin Kullanılması”, *Karayolları Bülteni*. 5/39 (Ocak 1954): 9-10.
- Enver, Sadrettin. “Barajlarımızın Enerji Politikamızda Önemi”, *Zafer*. 14 Temmuz 1951.
- Erbil, H. “Yol Makinalarımız”, *Karayolları Bülteni*. 5/45-46 (Ağustos 1954): 4-5.
- Erbil, Hidayet. “Karpit Kaplamalar”, *Karayolları Bülteni*. 8/87 (Ocak 1958): 3-6.
- Erbil, Hidayet. “Mevcut Stabilize Yolların Asfalt Kaplamaya Tahvili ile Sağlanacak Döviz ve Para Tasarrufları”, *Karayolları Bülteni*. 8/87 (Ocak 1958): 13-16.
- Erdemir, Mehmet. “T.E.K. Kanunu ve Türkiye'nin Müstakbel Enerji Politikası”, *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*. 3/35-36 (Kasım-Aralık 1959): 128-131.

- Erem, Ali Rıza. “D.P. İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?”, *Ulus*. 10 Temmuz 1950.
- Erem, Ali Rıza. “D.P. İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?”, *Ulus*. 21 Temmuz 1950.
- Erem, Ali Rıza. “D.P. İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?”, *Ulus*. 18 Ağustos 1950.
- Erem, Ali Rıza. “Doğu İlleri Kalkınması”, *Ulus*. 15 Eylül 1953.
- Eriç, Daniyal. “Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Santrali”, *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*. 4/37-38 (Ocak-Şubat 1960): 2-6.
- Erim, Nihat. “Amerikan Yardımı Olmasaydı?”, *Yeni Ulus*. 4 Mart 1954.
- Erim, Nihat. “Doğu Bölgesi Yolları”, *Ulus*. 23 Şubat 1952.
- Erim, Nihat. “Doğu Kalkınması”, *Ulus*. 05 Haziran 1950.
- Erim, Nihat. “Marshall Yardımı ve Türkiye”, *Ulus*. 11 Şubat 1951.
- Erim, Nihat. “Yol Davamız”, *Ulus*. 18 Nisan 1951.
- Erim, Nihat. “Yollarımız II”, *Ulus*. 17 Şubat 1952.
- Erim, Nihat. “Yollarımız”, *Ulus*. 16 Şubat 1952.
- Esatoğlu, Salâhattin Hakkı. “Hücum ve Öğünme”, *Ulus*. 28 Ocak 1960.
- Esatoğlu, Salâhattin Hakkı. “Maddi Kalkınma-Manevi Yıkım”, *Ulus*. 16 Temmuz 1958.
- Evliyaoğlu, K. “Kemer Barajı”, *Zafer*. 21 Eylül 1958.
- Evliyaoğlu, Kamran. “Konya Sulama Şebekesi”, *Zafer*. 11 Ağustos 1958.
- Evliyaoğlu, Kamran. “Konya Sulama Şebekesi”, *Zafer*. 12 Ağustos 1958.
- Evliyaoğlu, Kamran. “Modern Hirfanlı Barajı”, *Zafer*. 08 Ağustos 1958.
- Evliyaoğlu, Kamran. “Modern Hirfanlı Barajı”, *Zafer*. 09 Ağustos 1958.
- Evliyaoğlu, Kamran. “Modern Hirfanlı Barajı”, *Zafer*. 10 Ağustos 1958.
- Fenik, Mümtaz Faik. “Anıt -Kabir ve Muhalefet”, *Zafer*. 02 Ocak 1951.
- Fenik, Mümtaz Faik. “Boğaziçi Köprüsü!”, *Zafer*. 04 Ağustos 1954.
- Fenik, Mümtaz Faik. “C.H.P.nin Yapmak İstedığı Oyun”, *Zafer*. 04 Haziran 1950.
- Fenik, Mümtaz Faik. “Dünkü İktidar Müdafaaya Geçti”, *Zafer*. 01 Haziran 1950.
- Fenik, Mümtaz Faik. “Yol İşinde de Yolsuzdurlar Yola Gelmezler!”, *Zafer*. 09 Eylül 1953.

- Gencosman, Kemal Zeki. “Uyanın Efendiler Uyanın, İktidara Geldiniz!”, *Ulus*. 05 Haziran 1950.
- Geray, Cevat. “Toplum Kalkınmasında Halk Katılışları, Destekli İmece ve Emanet Usulü Uygulaması”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*. 20/2 (1965): 537-583.
- Göçer, İskender. “Organizasyon Meselelerimiz”, *Zafer*. 04 Şubat 1952.
- Göçer, İskender. “Organizasyon Meselelerimiz”, *Zafer*. 05 Şubat 1952.
- Hatipoğlu, Şevket Raşit. “Barajlar ve Sulama İşleri”, *Ulus*. 22 Eylül 1960.
- Hedgpeth, L. Sterling. “Standart Şartnameler ve İhaleli Yol Yapımı”, *Karayolları Bülteni*. 3/25 (Kasım 1952): 6-8.
- Hiçşaşmaz, Mazhar. “Türkiye’de Elektrik Enerjisi”. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*. 12/3 (Mart 1957): 1-25.
- Hürkuş, Vecihi. “Köylerimizin Elektriklendirilmesi”, *Zafer*. 16 Haziran 1950.
- İşıkpınar, Hasan Halet. “Keban Barajı’nın Vadettiği Refah”, *Zafer*. 01 Ağustos 1957.
- İnan, Afet. “Atatürk’ten Hatıralar”, *Ulus*. 25 Haziran 1950.
- İşmen, İsmail. “Milli İşler Seyhan Hidroelektrik Tesisleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 14 (Mayıs 1956): 11-12.
- Karacadağ, Nurettin. “Bakım, Karayollarında Tatbiki Arzu Edilen Mevzulara Ait Rapor”, *Karayolları Bülteni*. 8/93 (Temmuz 1958): 10-12.
- Karacadağ, Nurettin. “Bakım, Karayollarında Tatbiki Arzu Edilen Mevzulara Ait Rapor”, *Karayolları Bülteni*. 8/94 (Ağustos 1958): 10-16.
- Karacan, Ali Naci. “Allah Razı Olsun!”, *Milliyet*. 27 Nisan 1955.
- Karacan, Ali Naci. “Bayarın Meclisi Açış Nutku”, *Milliyet*. 03 Kasım 1951.
- Karacan, Ali Naci. “Demokrat Parti Nerede?”, *Milliyet*. 05 Haziran 1950.
- Karacan, Ali Naci. “Güvenoyu”, *Milliyet*. 04 Haziran 1950.
- Karacan, Ali Naci. “Hayırlı Alametler”, *Milliyet*. 22 Kasım 1951.
- Karacan, Ali Naci. “Şahane Blöf”, *Milliyet*. 03 Haziran 1950.
- Karacan, Ali Naci. “Ya Dediklerine İnansaydık?”, *Milliyet*. 06 Kasım 1951.
- Karacan, Ali Naci. “Yollarından Geçilemeyen Şehir!”, *Milliyet*. 28 Eylül 1951.
- Karaosmanoğlu, Yakup Kadri. “2 Dakikalık Söz Hakkı”, *Ulus*. 20 Ocak 1959.

- Karaosmanoğlu, Yakup Kadri. “İmar”, *Ulus*. 14 Ağustos 1959.
- Karaosmanoğlu, Yakup Kadri. “Kalkınan Türkiye”, *Ulus*. 02 Nisan 1960.
- Karaosmanoğlu, Yakup Kadri. “Mersin ve Silifke Konuşmaları”, *Ulus*. 15 Ocak 1960.
- Karatekin, Nazmi. “Küçük Su İşleri 1951 Programı”, *Zafer*. 03 Mayıs 1951.
- Karatekin, Nazmi. “Küçük Su İşleri Dâvası ve Bir Kaç Misal”, *Zafer*. 04 Nisan 1951.
- Kıratlı, Metin. “İdarenin bayındırlık hizmetleri”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*. 27/4 (1972): 53-81.
- Kırşehirlioğlu, S. “Hürriyetsiz Kalkınma!”, *Ulus*. 20 Temmuz 1957.
- Kiper, Niyazi. “İl ve Köy Yollarımız”, *Karayolları Bülteni*. 1/5 (Mart 1951): 1-1.
- Kiper, Niyazi. “İl Yolları Programı”, *Karayolları Bülteni*. 2/16 (Şubat 1952): 1-8.
- Koday, Saliha. “İskenderun Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*. 33 (1998): 211-235.
- Koday, Saliha. “Trabzon Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*. 34 (1999): 467-488.
- Kömürcüoğlu, Fethi A. “Asfalt Kaplamalar”, *Karayolları Bülteni*. 7/78 (Nisan 1957): 3-9.
- Kösemen, Cevdet, Galip Aknil. “Kemer Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 30-38.
- Kulin, Muhittin. “Boğaziçi Köprüsü”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 66 (Eylül 1960): 6-6.
- Kulin, Muhittin. “Keban Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 84 (Mart 1962): 3-5.
- Kurtbek, Seyfi. “Doğu Kalkınması”, *Zafer*. 08 Haziran 1950.
- Kutlu, Şemsettin. “Birecik Köprüsü”, *Zafer*. 17 Haziran 1958.
- Melen, Ferit. “Seçim Arifesinde Vaitler ve İmkanlar”, *Ulus*. 01 Eylül 1951.
- Menteşeoğlu, Feridun Osman. “Büyük Su Kongresi”, *Ulus*. 27 Aralık 1950.
- Menteşeoğlu, Feridun Osman. “Fikir-Tefsir-Program”, *Ulus*. 27 Mayıs 1950.
- Mersinli, Orhan. “Yol Mühendisliğinin Türkiye’de Son Otuz Sene Zarfındaki İnkişafı”, *Karayolları Bülteni*. 6/72 (Ekim 1956): 3-17.
- Mete, Ömer. “Su işleri Politikaları Çerçevesinde DP ve CHP Arasında Bir Polemik Konusu: Seyhan Barajı”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi İnsan Bilimleri Dergisi*. 3 (2022): 289-329, <https://doi.org/10.51533/insanbilimleri.1192446> Erişim 27.05.2023.

- Noyan, Kemal. “Keban Barajı ve Hidroelektrik Santrali”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 122 (Mayıs 1965): 4-30.
- Oktay, Ali Rıza. “Beyaz Kitabın Öğrettiği Hakikat”, *Zafer*. 12 Eylül 1951.
- Oktay, Ali Rıza. “Fuzuli İnşaat ve İsraflar Silsilesi”, *Zafer*. 29 Mayıs 1950.
- Okyar, Osman. “Mesken Meselesi”, *Ulus*. 27 Kasım 1959.
- Okyar, Osman. “Ne Pahasına İmar?”, *Ulus*. 09 Ağustos 1959.
- Onarman, Fasih. “Yol Davasında Milletle Devletin İşbirliği”, *Karayolları Bülteni*. 1/9 (Temmuz 1951): 1-1.
- Orhon, Ali. “Hirfanlı Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 39-54.
- Orhon, Orhan Seyfi. “Bir Bakıma: Asma Köprü”, *Zafer*. 20 Kasım 1955.
- Öge, Rıfat. “Pendik-İzmit Yolu Açıldı”, *Karayolları Bülteni*. 5/42 (Nisan 1954): 3-3.
- Ökte, Haldun. “Meriç Köprüsü İnşaatı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 8 (Kasım 1955): 8-9.
- Ölçmen, Himmet. “Tetkikler Yeni Meclis Binası İnşaatı”, *Zafer*. 17 Ağustos 1950.
- Ölçmen, Himmet; “Büyük Su Kongresi Münasebetile”, *Zafer*. 22 Ocak 1951.
- Önder, Orhan. “Anıt-Kabir Gelecek Yıl Tamamlanmış Olacak”, *Zafer*. 10 Kasım 1951.
- Önen, Yekta Ragıp. “Vecdi Diker’in İstifası”, *Vakit*. 19 Mart 1951.
- Öngün, Korkut. “Türkiye Elektrik Kurumu”, *Elektrik Mühendisliği Mecmuası*. 8/89 (Mayıs 1964): 14-22.
- Örtülü, Erdoğan. “Çukurovadan Notlar Nutuklarda Seyhan Barajı ve Barajın İçten Görünüşü”, *Ulus*. 30 Mart 1956.
- Örtülü, Erdoğan. “Çukurovadan Notlar Seyhan Barajı İçin İstimlâk Edilen Arazinin Durumu”, *Ulus*. 01 Nisan 1956.
- Örtülü, Erdoğan; “Çukurovadan Notlar Seyhan Barajı İstenilen Faydaları Sağlıyabilir mi?”, *Ulus*. 31 Mart 1956.
- Öymen, Örsan. “Talihsiz Bir Kasaba Gerze-Evlerin Öyküsü”, *Ulus*. 13 Ocak 1958.
- Özbil, Nezahat. “Asfalt Betonu”, *Karayolları Bülteni*. 9/105 (Temmuz 1959): 13-17.
- Özdemir, Nuray. “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Yol Vergisi”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*. 32/53 (2013): 213-248.

- Özgül, Necati. “İzmir-Çeşme Yolu”, *Karayolları Bülteni*. 10/110 (Aralık 1959): 11-14.
- Özgül, Necati. “Karayolları Ne Yapsın?”, *Karayolları Bülteni*. 9/108 (Ekim 1959): 11-13.
- Payzın, Ziya. “Yeni Meclis Binası”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 71 (Şubat 1961): 4-8.
- Polatoğlu, Mehmed Gökhan. “Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960)”, *Mavi Atlas*. 9/1 (2021): 215-231, doi.org/10.18795/gumusmaviatlas.865096 Erişim 27.05.2023.
- Safa, Peyami. “İktidarın Cakası”, *Ulus*. 10 Haziran 1950.
- Safa, Peyami. “Marshall ve Menderes”, *Ulus*. 14 Mart 1952.
- Sarman, Halit Ziya. “Karayollarımızda Kar Mücadelesi”, *Karayolları Bülteni*. 5/52 (Şubat 1955): 3-16.
- Sehsuvaroğlu, Haluk Y. “İstanbulun İmarı ve Eski Eserler”, *Cumhuriyet*. 26 Aralık 1958.
- Seler, Turgut. “Köprü Envanteri”, *Karayolları Bülteni*. 5/61 (Kasım 1955): 5-8.
- Somer, Salim. “Kaymakamların Yol Yapımı ve Bakımındaki Roller”, *Karayolları Bülteni*. 9/99 (Ocak 1959): 15-19.
- Somer, Süha. “Ayrancı Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 62-64.
- Somer, Süha. “Damsa Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 64-66.
- Somer, Süha. “May Barajı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 76-78.
- Sungur, Orhan. “Yol Davamız ve Finansman Mes’eleleri”, *Karayolları Bülteni*. 7/82 (Ağustos 1957): 4-17.
- Süalp, Mehmet Daim. “Kaldırılan Yol Mükellefiyeti”, *Zafer*. 22 Mart 1952.
- Şafakoğlu, Emrullah. “Yurdun Kan Damarları Yol Dâvalarımıza Umumî Bir Bakış”, *Zafer*. 25 Temmuz 1950.
- Tan, Necmi. “Ulaştırma Politikamız ve Yol Davası”, *Karayolları Bülteni*. 2/15 (Ocak 1952): 1-2.
- Tarus, İlhan. “Hirfanlı”, *Zafer*. 12 Kasım 1956.
- Tekdemir, Aziz. “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*. 1/1 (Ocak-2011): 121-144.
- Topçu, İlyas, Sema Akılmak Topçu. “Adnan Menderes’in Yargılanması ve İdamı”, *Akademik Bakış Dergisi*. 61 (Mayıs-Haziran 2017): 59-80.

- Tuna, Yalçın. “İstimplak Haksızlık ve Yolsuzlukları”, *Ulus*. 21 Mayıs 1958.
- Tuna, Yalçın. “İstimplak Haksızlık ve Yolsuzlukları”, *Ulus*. 26 Mayıs 1958.
- Tuna, Yalçın. “İstimplak Haksızlık ve Yolsuzlukları”, *Ulus*. 30 Mayıs 1958.
- Tuncer, Seral. “II. Meşrutiyet Döneminde Bir İdari Reform: 1913 İdare-i Umumiye-i Vilâyet Kanun-ı Muvakkatı”, *II. Türk Hukuk Tarihi Kongresi Bildirileri*. Cilt 1, İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2016: 573-599.
- Türkeri, Necati. “Türkiye Elektrik Kurumu Hakkında”, *Ulus*. 12 Aralık 1960.
- Türkoğlu, İrfan. “Osmanlı Devletinde Para Vakıflarının Gelir Dağılımı Üzerindeki Etkileri”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 18/2 (2013): 187-196.
- Uluslan, Celal. “Trafik Kazaları Mevzuunda Halkın-Şoförlerin ve Öğrencilerin Eğitimi”, *Karayolları Bülteni*. 5/41 (Mart 1954): 9-10.
- Uluslan, Celal. “Trafik Mühendisliği Mesleği?”, *Karayolları Bülteni*. 5/40 (Şubat 1954): 10-12.
- Uzel, Celal. “Sarıyer Santral ve Barajı”, *Ulus*. 22 Temmuz 1950.
- Uzer, Celal. “Şehircilik Dâvamız”, *Zafer*. 06 Nisan 1951.
- Üçoluk, Necdet. “DP’nin Görülmemiş Kalkınma Efsanesinin İçyüzü”, *Ulus*. 16 Ekim 1957.
- Üçöz, Turgay. “Kemer Barajının Gövde Kısmı İnşaatı Başladı”, *Zafer*. 20 Ekim 1956.
- Ülügen, Kurban. “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Tarihi Gelişimi (Karayolları-Demiryolları)”, *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 5 (1992): 331-351.
- Williamson, A.V. “Trafik Nizamın Önemi”, *Karayolları Bülteni*. 3/26 (Aralık 1952): 1-2.
- Yalçın, Hüseyin Cahit. “Bozulan Bir İş Daha”, *Ulus*. 31 Mart 1951.
- Yalçın, Hüseyin Cahit. “Hastalar Kurulu”, *Ulus*. 31 Ekim 1950.
- Yalçın, Hüseyin Cahit. “Hükümet Programı Üzerinde”, *Ulus*. 04 Haziran 1950.
- Yalçın, Hüseyin Cahit. “İlk Adımda”, *Ulus*. 22 Ağustos 1957.
- Yalçın, Hüseyin Cahit. “İmar Hareketleri”, *Ulus*. 17 Mayıs 1957.
- Yalçın, Hüseyin Cahit. “Köprü ve Yeraltı Demiryolu”, *Ulus*. 09 Eylül 1953.
- Yalçın, Hüseyin Cahit. “Ne Hale Geldik”, *Ulus*. 02 Mayıs 1956.
- Yalçın, Hüseyin Cahit. “Tekzip Bahanesiyle Propaganda”, *Ulus*. 27 Ağustos 1957.



Yamanus, Faik. “Mesken Politikamız”, *Ulus*. 19 Eylül 1951.

Yavaş, Mehmet. “Demirköprü Barajı ve Müteferri Tesisleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*. 32 (Kasım 1957): 21-29.

Yazman, M. Şevki. “Enerji Davamızda Yeni Merhale Keban Barajı”, *Zafer*. 22 Kasım 1954.

Yediyıldız, Bahaeddin. “XVII. Asır Türk Vakıflarının İktisadî Boyutu”, *Vakıflar Dergisi*. 18 (1984): 5-41.

Yeğenağa, Turgut. “Amerikan Sermayesi ve Türkiye”, *Ulus*. 14 Şubat 1960.

Yener, Adli. “Yol Boyu İnkişafı Çalışmaları”, *Karayolları Bülteni*. 6/71 (Eylül 1956): 3-11.

Yeşilada, Ekrem. “Neden Makine Kullanmalıyız”, *Karayolları Bülteni*. 3/33 (Temmuz 1953): 4-6.

Yıldız, Murat. “1945-1960 Dönemi Hazırlanan Yabancı Raporların Türk Sanayi Politikalarına Etkileri”, *Turkish Studies*. 12/31 (2017): 303-318. doi.org/10.7827/TurkishStudies.12798. Erişim 26.03.2023.

Yılmaz, Ali. “Samsun Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*. 45 (2005): 85-99.

Yurtoğlu, Nadir. “Türkiye’de Köylere İçme Suyu Hizmetinin Götürülmesinde Demokrat Parti Örneği (1950-1960)”, *History Studies*. 10/6 (2018): 225-243. DOI Number: 10.9737/hist.2018.645, Erişim 17.12.2022

Yüksel, Ahmet Cemal. “Mesken Davası”, *Ulus*. 28 Ekim 1958.

## **Süreli Yayınlar**

### **Gazeteler**

*Cumhuriyet*

*Halkçı*

*Milliyet*

*Ulus*

*Vakit*

*Yeni Ulus*

*Zafer*

### **Tezler**

### **Dergiler**

*Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği  
Haberler Bülteni*

*Elektrik Mühendisliği Mecmuası*

*Karayolları Bülteni*

*Time*

*Türkiye Mühendislik Haberleri*

Arat, Kürşad. *Türkiye’de Optimum Döviz Kuru Rejimi Seçimi ve Döviz Kurlarından Fiyatlara Geçiş Etkisinin İncelenmesi*. Uzmanlık Yeterlilik Tezi, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, 2003.

Aydın Gök, İmren. *Milli Egemenlik ve Tam Bağımsızlık İlkeleri Çerçevesinde Demokrat Parti Dönemi Yabancı Sermayeyi Teşvik ve Petrol Politikaları 1950–1960*. Doktora Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2023.

Baran, Hitay. *Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı)*. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010.

Bendaş, Kadir. *Demokrat Parti Döneminde Kalkınma Söylemi ve Zafer Gazetesi*. Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022.

Bölme, Selin Muzaffer. *ABD’nin Üs Politikası ve Türkiye: Kuruluşundan Bugüne İncirlik Üssü*. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

Büyükgaz, Utku. *İstanbul’daki Yapısal Dönüşümün Basına Yansımaları (1956-1960)*. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2017.

Büyüktolu, Recep. *Milletvekilliği Genel Seçimlerinde Demokrat Parti’nin Seçim Propagandaları (1946-1957)*. Doktora Tezi, Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2017.

Can, Yaşar. *Mamasın Barajı’nın Aksaray Ovası Ziraat Hayatına Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1996.

Çimen, Mustafa. *Statik Deterministik Talepli Envanter Yönetiminde En İyileme ve Bir Planlama Faktörü Olarak Paranın Zaman Değeri*. Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009.

Dikilitaş, Osman Sait. *Demokrat Parti Hükümetlerinin Sosyo-Ekonomik Alandaki İcraatları (1950-1960)*. Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

Ersöz, Halis Yunus. *Türkiye’de Konut Politikaları (Karşılaştırılmalı Bir Değerlendirme)*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994.

Kaya, Ayşen. *Betonarme Modern Mimari Miras Örneği: Sultanahmet Adalet Sarayı’nın Yapısal Müdahale Yönteminin Tartışılması*. Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2020.

Kılıç, Mustafa. *Nergizlik Barajı (Adana) Kil Çekirdek Malzemesinin Jeoteknik İncelemesi*. Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2011.

Mete, Ömer. *Anılarda Takrir-i Sükûn Dönemi Uygulamaları (1925-1929)*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 2014.

Özdemir, Nuray. *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006.

Özduygün, Yunus. *Demokrat Parti İktidarı Hakkındaki Mali Yolsuzluk İddialarının Yassıada Yargılamalarına ve Dönemin Siyasetine Yansımaları*. Doktora Tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022.

Tören, Tolga. *Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı: Türkiye Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006.

Yavuz, Ünsal. *Demokrat Parti İktidarı Döneminde İstanbul'a İlişkin İmar Politikaları ve Faaliyetleri*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2020.

Yayalar, Deniz Elif. *Demokrat Parti Döneminde Muhalif Mizah Basını: 41 Buçuk, Dolmuş, Taş, Karikatür, Taşkarikatür Dergileri Üzerine Bir İnceleme*. Doktora Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016.

Yıldız, Murat. *Demokrat Parti Dönemi Türkiye'de Sanayi Politikaları*. Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.

Yurtoğlu, Nadir. *Demokrat Parti Dönemi Tarım Politikaları ve Siyasi, Sosyal, Ekonomik Hayata Tesirleri (1950-1960)*. Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2014.

### **Ansiklopedi ve Sözlükler**

Aydın, Hasan Ferhat, Özlem Çakır. *Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Âyan Tutanak Terimleri Sözlüğü*. Ankara: TBMM Tutanak Hizmetleri Başkanlığı Yayınları, 2015.

Cihan, Ahmet, İlyas Doğan. “Osmanlı Toplumsal Yapısı ve Sivil Toplum”, *Türkler Ansiklopedisi*. Cilt I, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002: 292-314.

Devellioğlu, Ferit. *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*. Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları, 28. Baskı, 2011.

Engin, Vahdettin. “Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti”, *Türkler Ansiklopedisi*. Cilt XIV, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002: 462-469.

*Havacılık Terimleri Sözlüğü*, Ankara: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Yayınları, 2011.

Mutaf, Abdülmecit. “Şûra-yı Devlet (1868-1922)”, *Türkler Ansiklopedisi*. Cilt III, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002: 599-609.

Nebioğlu, Osman. *Türkiye’de Kim Kimdir*. İstanbul: Nebioğlu Yayınları, 1962.

Saydam, Abdullah. “Tanzimat Devri Reformları”, *Türkler Ansiklopedisi*. Cilt III, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002: 782-804.

Shaw, Stanford J. “Osmanlı İmparatorluğu’nda Geleneksel Reformdan Modern Reforma Geçiş: Sultan III. Selim ve Sultan II. Mahmud Dönemleri”, *Türkler Ansiklopedisi*. Cilt III., Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002: 609-628.

Subaşı, Turgut; “Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz”, *Türkler Ansiklopedisi*. Cilt III, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002: 753-781.

Tozlu, Selahattin. “Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (III. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)”, *Türkler Ansiklopedisi*. Cilt XIV, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002: 481-492.

*Türk ve Dünya Ünlüleri Ansiklopedisi*, C. I-X., İstanbul: Anadolu Yayıncılık, 1983.

*Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü*, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, 2011.

### **İnternet Kaynakları**

DSİ Hidroloji Sözlüğü, <https://www.dsi.gov.tr/>

DSİ İnşaat Terimleri Sözlüğü, <https://www.dsi.gov.tr/>

<https://avesis.itu.edu.tr/akpinari> Erişim 09.06.2023.

<https://www.ktu.edu.tr/tr/tarihce> Erişim 03.06.2023.

<https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/haydarpasa-limani>. Erişim 30.05.2023.

TDK Sözlük <https://sozluk.gov.tr/>.

## EKLER

|                                                                                                                                                                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>EK 1</b> Demokrat Parti Dönemi Bayındırlık Bakanları. ....                                                                                                                                                     | 467 |
| <b>EK 2</b> Kemer, Demirköprü ve Hirfanlı Baraj İnşaatlarında Müşavirlik İşlerini Yürüten Knappen Tippetts-Abbet-Mccarthy Engineers Firmasının Ücretine İlişkin Başbakan Adnan Menderes’e Gönderilen Mektup. .... | 469 |
| <b>EK 3</b> Elâzığ-Genç-Muş Demiryolu Hattında Bir Köprü Fotoğrafı (1955). ....                                                                                                                                   | 471 |
| <b>EK 4</b> Demokrat Parti'nin “Yeni İktidarın Çalışmaları” Adlı Kitabının Kapak Sayfası. ....                                                                                                                    | 472 |
| <b>EK 5</b> TBMM Nafia Encümeninin Yurt İçinde Yaptığı Tetkik Gezisine Ait Rapor. ....                                                                                                                            | 473 |
| <b>EK 6</b> TBMM Arşivinde Bulunan DP Meclis Grubu Müzakere Zaptına İlişkin Mikro Film. ....                                                                                                                      | 476 |
| <b>EK 7</b> 1950 Sonrası Liman, İskele ve Barınak İnşaatları Hakkında Harita. ....                                                                                                                                | 479 |
| <b>EK 8</b> İskenderun Liman Tesis İnşaatına Dair Bir Fotoğraf (1955). ....                                                                                                                                       | 480 |
| <b>EK 9</b> Elazığ, Van ve Civarı Karayolu ve Demiryolu İnşa Faaliyetlerini Gösterir Harita (1955). ....                                                                                                          | 481 |
| <b>EK 10</b> Enerji Tesislerini Gösterir Harita (1955). ....                                                                                                                                                      | 482 |
| <b>EK 11</b> Hava Meydanları İçin Ödenen Paraları Gösterir Çizelge (1957). ....                                                                                                                                   | 483 |
| <b>EK 12</b> Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu Tarafından Başvekil Adnan Menderes’e Hitaben Çekilen Hirfanlı ve Seyhan Baraj İnşaatlarına İlişkin Durumu Bildirir Telgraf (06.11.1955). ....                          | 484 |
| <b>EK 13</b> Nafia Vekili Fahri Belen’e Ait Bir Fotoğraf (1950). ....                                                                                                                                             | 485 |
| <b>EK 14</b> Yol ve Suya Kavuşan Bilecik ve Zile Köylülerinin Başvekil Adnan Menderes’e Çektikleri Teşekkür Telgrafları (14.01.1955). ....                                                                        | 486 |
| <b>EK 15</b> Alsancak Limanı İnşası Öncesinde İzmir Limanına Dair Bir Fotoğraf. ....                                                                                                                              | 488 |

**1. Fahri Belen, 22.05.1950-22.12.1950.**

1893 yılında Bolu'da doğmuştur. Harp Akademisini bitirdikten sonra Çanakkale, Filistin ve Irak'ta Bölük Komutanı, 12. ve 23. Tümen Kurmay Başkanlığı, Genelkurmay Harekat Şubesi Müdürü, Doğu Sınır Tespit Komisyonu Başkanı, Rus Sular Sözleşmesi Heyeti Başkanı, Cenevre Tahdidi Teslihat Komisyonu Türk Heyeti Askerî Müşaviri, Harp Akademisi Öğretmeni, Konya 5. Tugay Komutanı, Adana 7. Tümen Komutanı, Erzurum 3. Ordu Kurmay Başkanı, Samsun 15. Tümen, Erzurum 9. Kolordu, Maraş 17. Kolordu, Gelibolu 2. Kolordu Komutanı, Askerî Yargıtay 2. Başkanı, Eski Muharipler Birliği Başkanı ve Dünya Eski Muharipler Genel Kurulu Üyesi görevlerinde bulunmuştur. IX. ve X. Dönem Bolu Milletvekilliği, Kurucu Meclis Millî Birlik Komitesi Temsilciliği (06.01.1961-25.10.1961), Milli Savunma Komisyonu Başkanlığı, 19. Hükümet Bayındırlık Bakanlığı yapmıştır. Harp, İmtiyaz ve İstiklal Madalyası sahibi olan Belen, 15.07.1975 tarihinde hayatını kaybetmiştir.

**2. Kemal Zeytinoğlu, 22.12.1950-09.12.1955.**

1911 yılında Kütahya Tavşanlı'da doğmuştur. İstanbul Yüksek Mühendislik Okulu'ndan mezun olarak Yol ve Köprü Mühendisi olmuştur. Viyana Yüksek Mühendislik Okulu'nda doktora yapmış, Eskişehir Askerî Mintaka Komutanlığı 8. Şubesi Yüksek Mimar ve Mühendisi olarak görevde bulunmuştur. VIII. Dönem (Ara Seçim), IX., X. ve XI. Dönem Eskişehir Milletvekili olmuştur. Bayındırlık Komisyonu Başkanlığı, 19., 20. ve 21. Hükümetlerde Bayındırlık Bakanlığı görevini yürütmüştür. Zeytinoğlu, 17.02.1959 tarihinde hayatını kaybetmiştir.

**3. Mehmet Muammer Çavuşoğlu, 09.12.1955 12.10.1956.**

1903 yılında Kuşadası'nda doğmuştur. İstanbul Yüksek Mühendis Okulu'nu bitirmiş, Denizli, Ankara Bayındırlık Müfettişi, Ankara Nafia Okulu Öğretmeni, Nafia Vekâleti Yollar Umum Müdürlüğü Fen Heyeti Mühendisi ve Yollar Umum Müdür Muavini, Şoseler Fen Heyeti Mühendisi, Ankara Bayındırlık Müdürü, Yapı İşleri Genel Müdür Yardımcısı ve Genel Müdürü, Yapı ve İmar İşleri Başkanı, Şose ve Köprüler Başkanı, Bayındırlık Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı ve Müsteşarı, Bayındırlık Bakanlığı Müşaviri ve Başmüşaviri olarak görev yapmıştır. X. ve XI. Dönem İzmir Milletvekili, X. ve XI. Dönem Dışişleri Komisyonu Başkanı, 21. Hükümet Ulaştırma, 22. Hükümet Bayındırlık Bakanlığı vazifelerini yürütmüştür. Yüksek Mühendis Çavuşoğlu, 09.08.1972 tarihinde hayatını kaybetmiştir.

#### **4. İbrahim Ethem Menderes 12.10.1956-19.01.1958.**

1899 yılında İzmir'de doğmuştur. Ankara Hukuk Fakültesi'ni bitirmiştir. Aydın İli Daimî Encümen Üyesi, Aydın Belediye Başkanı, IX., X. ve XI. Dönem Aydın Milletvekilliği yapmıştır. 20., 21. ve 22. Hükümet İçişleri, 21. ve 23. Hükümet Devlet ve Milli Savunma, 22. ve 23. Hükümet Bayındırlık Bakanı olarak görev ifa etmiştir. Menderes, 18.09.1992 tarihinde hayatını kaybetmiştir.

#### **5. Ahmet Tevfik İleri 19.01.1958- 27.05.1960.**

1912 yılında Pazar'da dünyaya gelmiştir. İstanbul Teknik Üniversitesi Yüksek Mühendislik Okulu'nu bitirdikten sonra Millî Türk Talebe Birliği Başkanlığı yapmıştır. Erzurum Nafia Mühendisi, Erzurum Şoseler 4. Sınıf Mühendisi, Çanakkale Şose ve Köprüler Mühendisi, Çanakkale Nafia Müdürlüğü Yüksek Mühendisi, Samsun Nafia Şose ve Köprüler Yüksek Mühendisi, Samsun ve Çevresi Yolları Bölge Müdürü, 2. Genel Müfettişlik Bayındırlık Müşaviri, Samsun Yollar 7. Bölge Müdürü olarak görev yaptı. IX., X. ve XI. Dönem Samsun Milletvekilliği, IX. ve X. Dönem TBMM Başkanvekilliği, 19. Hükümet Ulaştırma Bakanı, 19., 20. ve 22. Hükümet Millî Eğitim Bakanı, 23. Hükümet Devlet Bakanı, Başbakan Yardımcısı ve Bayındırlık Bakanı olarak görev yapmıştır. İleri, 31.12.1961 tarihinde hayatını kaybetmiştir.

*Nafia Nezareti'nden Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na (1848-2015), Ankara: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yayınları, 2015, 131-135.*



**EK 2 Kemer, Demirköprü ve Hirfanlı Baraj İnşaatlarında Müşavirlik İşlerini Yürüten  
Knappen Tippetts-Abbet-Mccarthy Engineers Firmasının Ücretine İlişkin Başbakan Adnan  
Menderes'e Gönderilen Mektup.**

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

KNAPPEN-TIPPETTS-ABBETT-McCARTHY  
ENGINEERS  
(KNAPPEN TIPPETTS ABBETT ENGINEERING Co.)  
62 WEST 47TH STREET  
NEW YORK 36, N. Y.  
PLAZA 7-8001

ERNEST F. TIPPETTS  
ROBERT W. ABBETT  
GERALD T. MCCARTHY  
WILLIAM Z. LIDICKER  
JAMES H. STRATTON

ADDRESS REPLY TO  
POSTA KUTUSU 63  
ANKARA-TURKEY  
CABLE ADDRESS:  
"KNAPENG ANKARA"

April 10, 1956

CHARLES F. TRAVIS

His Excellency Adnan Menderes  
Prime Minister of the Republic of Turkey  
Ankara

Your Excellency:

I should like to express, on behalf of my partners and the members of our staff employed in Turkey, our great appreciation for the plaque presented to our firm by President Celal Bayar and yourself on the occasion of the dedication of the Seyhan Project.

We have been greatly honored to have served Turkey both in the design and construction of the Seyhan Project and to have worked in such close association with many members of your Government and its staff of engineers of the Devlet Su İşleri. The dedication of the Seyhan Project signifies the first of many major steps now being taken to develop the great water resources of your country. We consider it our good fortune to have been selected also for the design and construction supervision of the Kemer, Demirköprü and Hirfanlı Projects and look forward to the dates when these projects will be dedicated to the service of the people of Turkey.

Our continued service on these three projects is, as you know, dependent upon continuing payments for our services and the salaries of our technical employees. One of the factors contributing to the completion of the Seyhan Project in the shortest possible time was the number of engineers we were able to assign to the supervision of construction. No difficulty was encountered in maintaining an adequate staff at the site because payments were made to us regularly. We are anxious to render the same satisfactory services on the Demirköprü, Kemer and Hirfanlı Projects and we are ready to assign sufficient engineering supervisory personnel to these projects; however, because our payments have been delayed, and being an engineering firm with no possibility of financing our operations, this has not been practicable thus far.

For your information I should like to point out that the letter of credit in accordance with our contracts for the three projects totaling \$225,000 has been exhausted. In addition, payments in the amount of \$200,000 covering our services up to 31 March 1956 have not been forthcoming. We would appreciate your authorizing back payments and the restoration of the letter of credit amounting to \$425,000 so that we may continue to serve on these three major undertakings which we consider as important as the Seyhan Project, of which we are all so proud, and which are so important to the development of Turkey.

1

030 01 6 30 8



April 10, 1956

Again we should like to express our appreciation for the great honor bestowed on our firm in the presentation of the plaque of the Seyhan Project. This is a signal compliment not only to ourselves but to the large force of Turkish engineers with whom we have served on this project.

With our deepest respect,

Very truly yours,

*James H. Stratton*  
James H. Stratton, Partner  
TIPPETTS-ABBETT-McCARTHY-STRATTON

JHS:mp

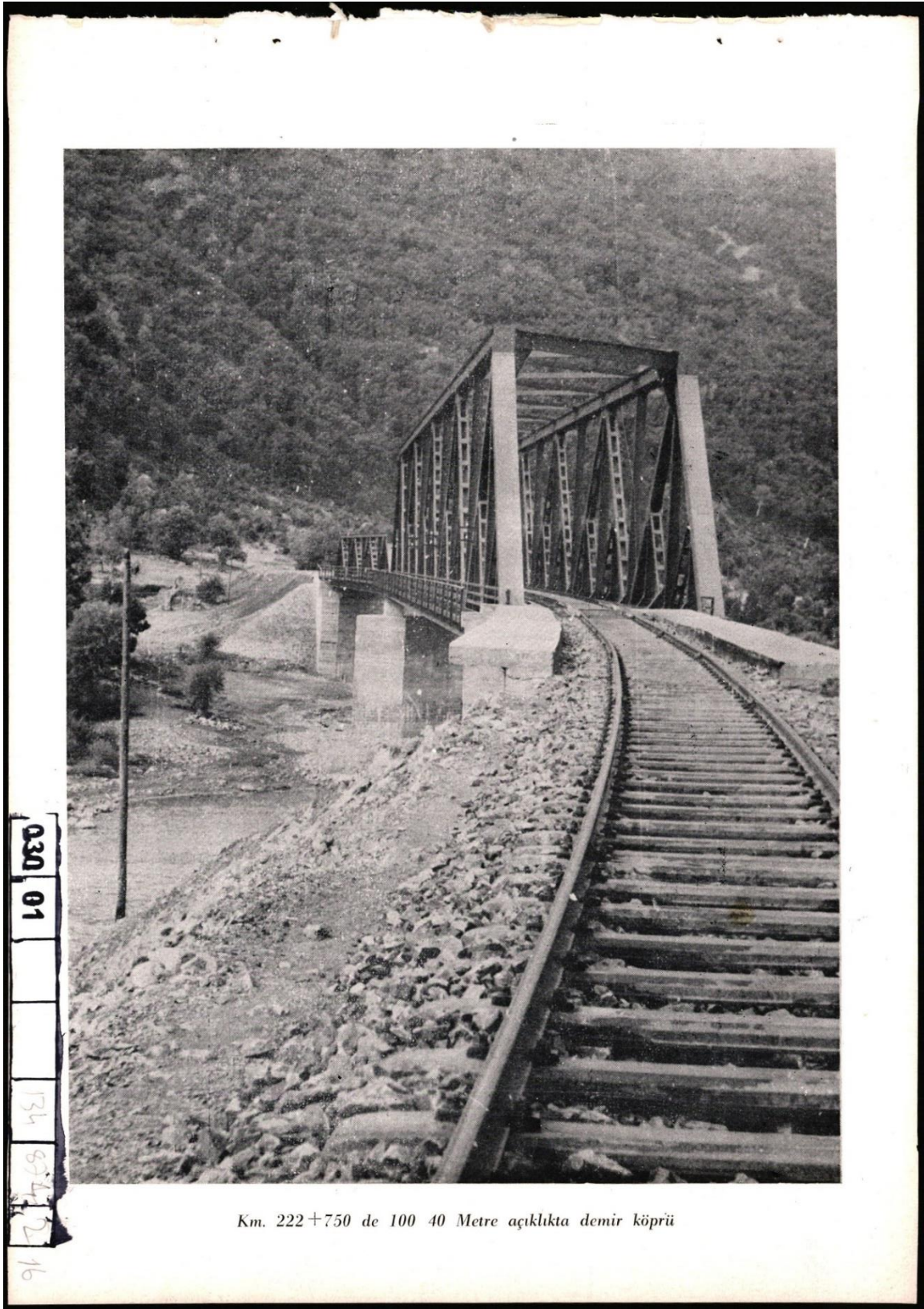
|     |    |  |  |   |    |   |
|-----|----|--|--|---|----|---|
| 030 | 01 |  |  | 6 | 30 | 8 |
|-----|----|--|--|---|----|---|

2

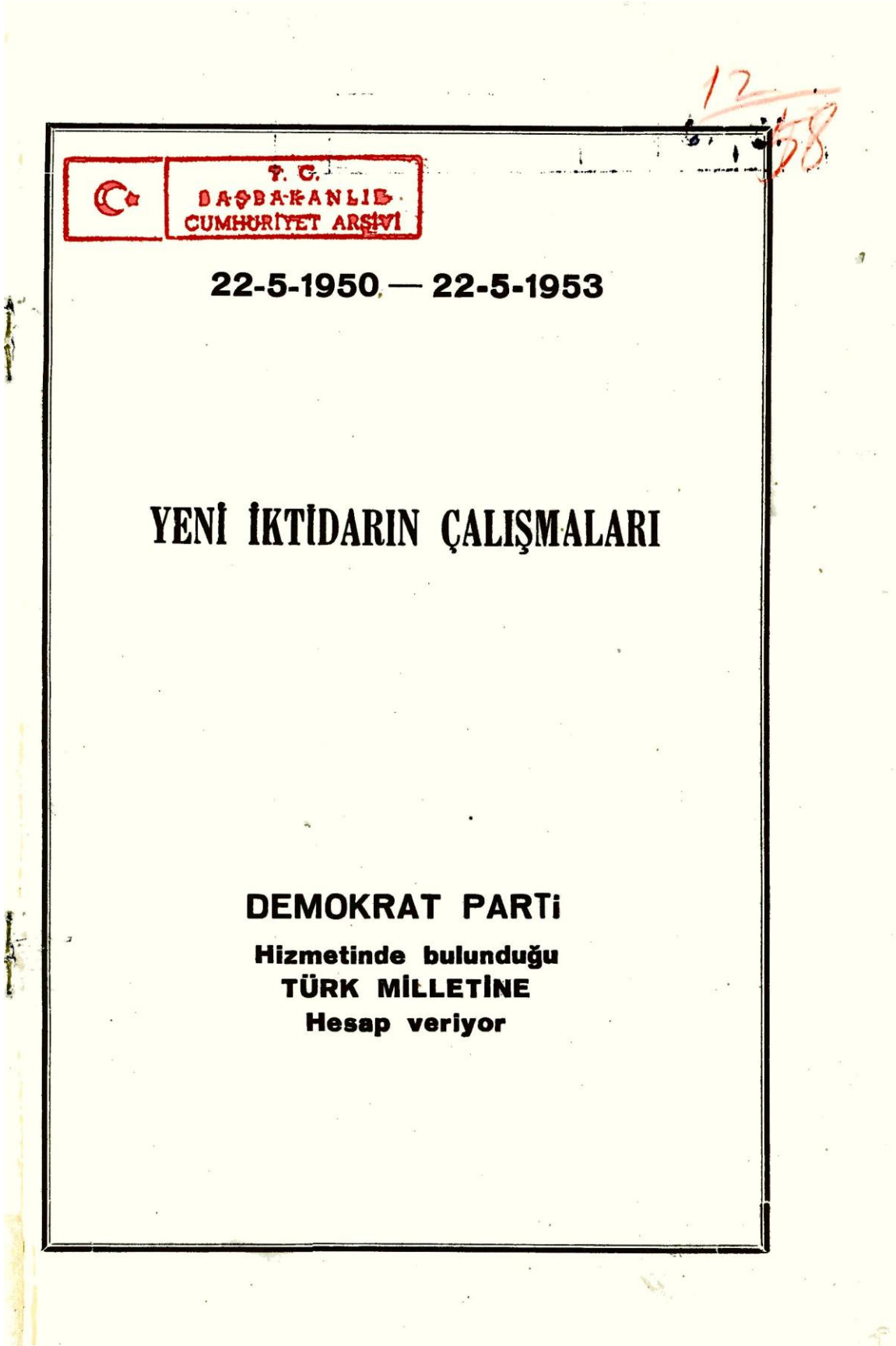
BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 6, Gömlek: 30, Sıra:8.



EK 3 Elâzığ-Genç-Muş Demiryolu Hattında Bir Köprü Fotoğrafi (1955).



BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 874, Sıra:2.



EK 5 TBMM Nafia Encümeninin Yurt İçinde Yaptığı Tetkik Gezisine Ait Rapor.

DEVLET ARŞİVİNE GİRİŞ İZİ  
ENCÜMENLER ARŞİVİ

3.3.955

Çok Muhterem Başvekilimiz

Nafia Encümeni azalarının bir kısmı tarafından yapılan yurt gezisine ait ilişik raporu encümen azaları ile beraber zatî âlinize arzedecektik.

Hususikalem'e iki ayda iki defa ismimizi not ettirmemize rağmen huzura kabulümüz mümkün olmadığından raporu hususikalem eliyle arz ediyoruz.

Saygılarımla.

Nafia Encümeni Reisi  
Gaziantep M.  
Süleyman Kuranel



|     |    |  |  |    |     |   |
|-----|----|--|--|----|-----|---|
| 030 | 01 |  |  | 50 | 238 | F |
|-----|----|--|--|----|-----|---|

f) Yapı, yol ve su işleri Bölge santralleri ve sanayi tesislerin envestisman planının Vekaletler arası selahiyetli bir koordinasyon Hey'etince tasdik projelerinin tanzim ve tatbikinde Yurdumuzun iklim şartları ve mahalli malzeme durumlarının göz önünde tutulması. Tip projelerden mümkün olduğu kadar sarfınazar edilmesi.

g) Muhtelif sebeplerle yarada kalan bina ve tesislerin biran ovvel hizmete girmesini temin ve bazı matikalar için belirtilen ihtiyaçların nazarı dikkate alınması.

h) Vasıfları ve fennî şartları iyi olmayan yapı ve tesisleri yeniden tetkik ve tahkik ettirilerek kamun icaplarının yerine getirilmesi.

i) Sulama ve enerji bakımlarından yeraltı ve yerüstü sularından istifadeyi istihdaf eden memleket şumul bir planının biran önce hazırlanması.

k) Vilâyet merkezleriyle irtibatı bulunmayan Kaza ve Vilâyet yollarının Devlet yollarıyla irtibatının sağlanması il yolları ile Devlet yollarını Şehir ve Kasabalara bağlayan iltisak yollarının inşasının ön plana alınması ve trafiği am olan Devlet yollarının bakımları ile iktifa edilerek yalnız trafiği çok olan yolların standard hale getirilmesi ve bitirilmiş olan il yollarının Karayollarında bakıma alınması.

l) Devlet yollarının Şehir ve Kasabalardan geçen kısımlarının kısa vadeli bir programla kaplama yaparak buraların tozdan kurtarılması.

m) Beynelmilel trafik işaretlerinin, kar manialarının ve yolların seyrini gösteren işaret levhalarının bütün yollara tatbiki ve mümkün mertebe yolların iki tarafının ağaçlandırılması.

Nafia Encümeni Reisi  
Gaziantep Mebusu  
Süleyman Kuranel

Mazbata Muharriri  
Konya Mebusu  
Himmet Ölçmen

Kâtip  
Denizli Mebusu  
Baha Akşit

Bursa Mebusu  
Ali Ferruh Yücel

Çoruh Nebisi  
Necip Bumin

Denizli Mebusu  
Osman Ongan

Diyarbakır Mebusu  
Ragıp Karaosmanoğlu

Erzurum Mebusu  
Şevki Erker

Erzurum Mebusu  
Esat Tuncel

|     |    |  |  |    |     |   |
|-----|----|--|--|----|-----|---|
| 030 | 01 |  |  | 50 | 238 | 8 |
|-----|----|--|--|----|-----|---|

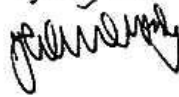
ÜSTLÜK KİMLİK KARTI  
SİYASİ PARTİLERİN  
KİMLİK KARTI

- 12 -

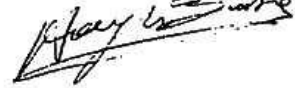
Giresun Mebusu  
Abdullah İzmen



Kastamonu Mebusu  
Hilmi Dura



Manisa Mebusu  
Hayri Büke



Ordu Mebusu  
Feyzi Boztepe

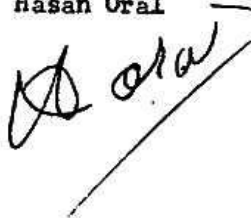


Rize Mebusu  
Mehmet Fahri Mete

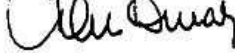


Tokat Mebusu  
Mehmet Şahin

Urfa Mebusu  
Hasan Oral



Zonguldak Mebusu  
Savın Durallı



|     |    |  |  |    |     |   |
|-----|----|--|--|----|-----|---|
| 030 | 01 |  |  | 50 | 298 | 8 |
|-----|----|--|--|----|-----|---|

13

BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 50, Gömlek: 298, Sıra:8.





DEMOKRAT PARTİ  
MECLİS GURUBU  
İDARE KURULU

28.5.1950

Sayı :

KÜTÜPHANEDEN DIŞARI  
ÇIKARILAMAZ

Meclis Gurubu 28.5.1950 tarihinde Eskişehir  
Milletvekili Abidin Potuoğlu Başkanlığında toplandı.

Oturumun kapalı yapılmasına karar verildikten  
sonra tutanak kâtiplerine yemin ettirildi.

Başbakan Adnan Menderes Hükümet programını  
okudu. Program hakkında Milletvekillerinin sözleri  
dinlenildi.

Müteakiben Hükümete ittifakla güven oyu veri-  
lerek oturum kapatıldı.

Başkan  
Eskişehir  
A. Potuoğlu

Kâtip  
Seyhan  
Dr. S. Bari

*A. Potuoğlu* *S. Bari*

T. B. M. M.  
Kitaplığı

Es. No. : 1872-1752  
Tarih : R. Z. 11





# MİKROFİLM ARŞİVİ

MF. NO: 1246

KAYIT NO

İSER İSMİ VE TARİHİ

CİLT

SAYI

SAYFA

BZ - 11

DEMOKRAT PARTİ MECLİS GURUBU MÜZAKERE ZABTI

28 MAYIS 1950 - 16 KASIM 1950

1 - 14

KÜTÜPHANE: T.B.M.M.

ÇEKİM TARİHİ: 10-11 TEMMUZ 1996

NOT:

FİLMİ ÇEKEN : İhsan GÜLER

KONTROL EDEN : Cihon ERKAL

ÇEKİLİŞ ORANI POZ SAYISI NETİCE

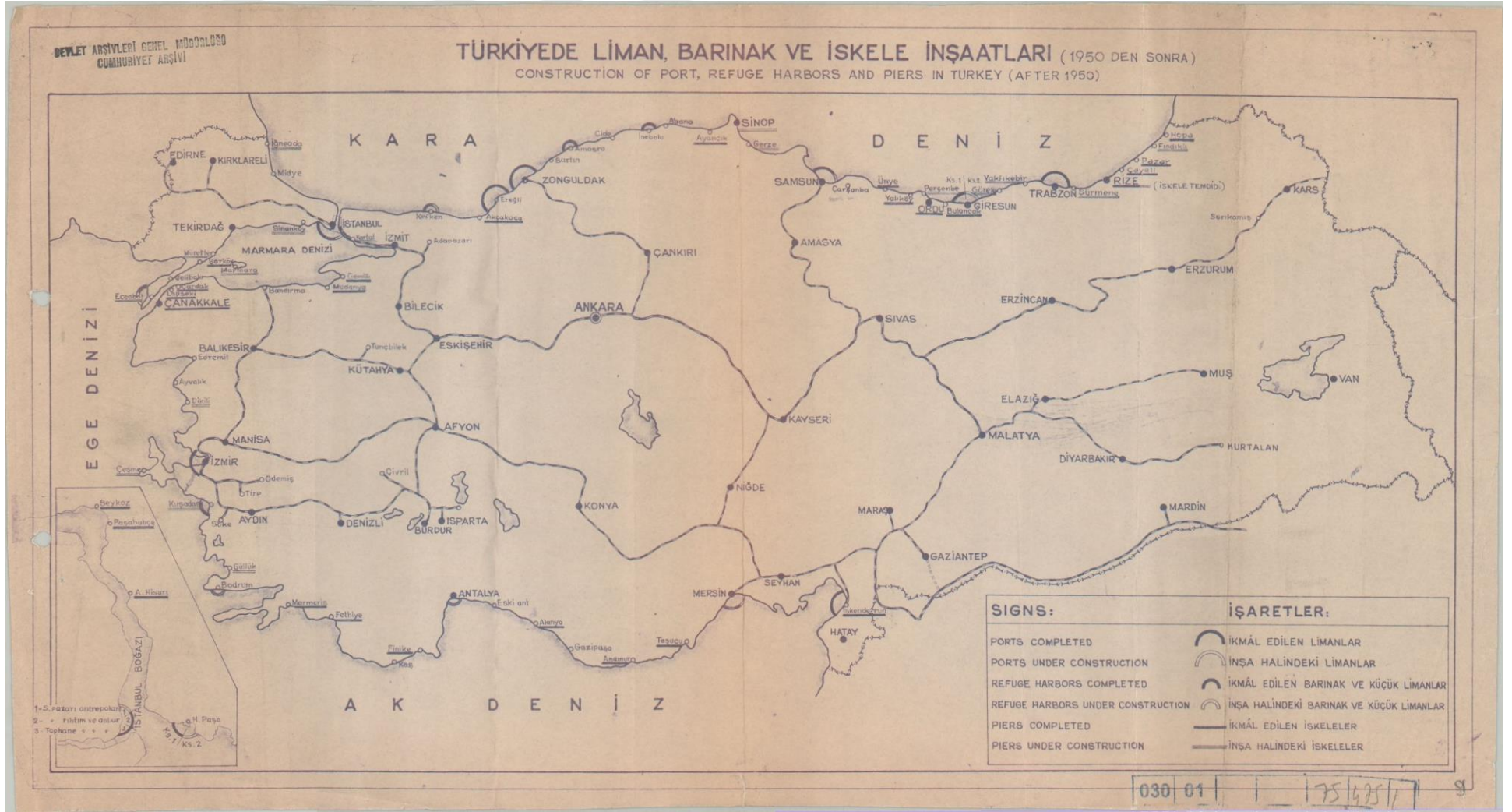
10,5

1402

BU MİKROFİLM, T.B.M.M. KÜTÜPHANESİ MİKROFİLM LABORATUVARINDA HAZIRLANMIŞTIR. Kamera KHD 319

TBMM Arşivi Mikro Film: 1246 (28 Mayıs 1950-16 Kasım 1950)

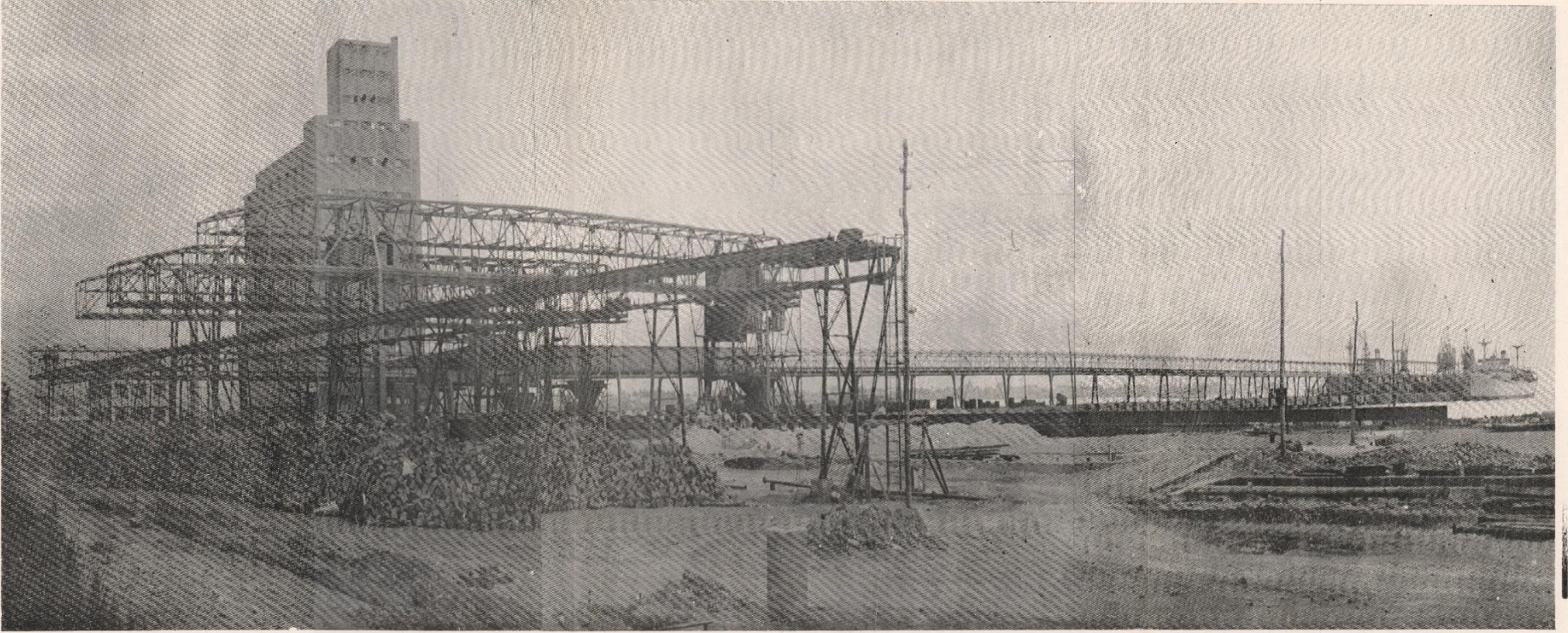
EK 7 1950 Sonrası Liman, İskele ve Barınak İnşaatları Hakkında Harita.



BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 75, Gömlek: 475, Sıra:1.



**EK 8** İskenderun Liman Tesis İnşaatına Dair Bir Fotoğraf (1955).

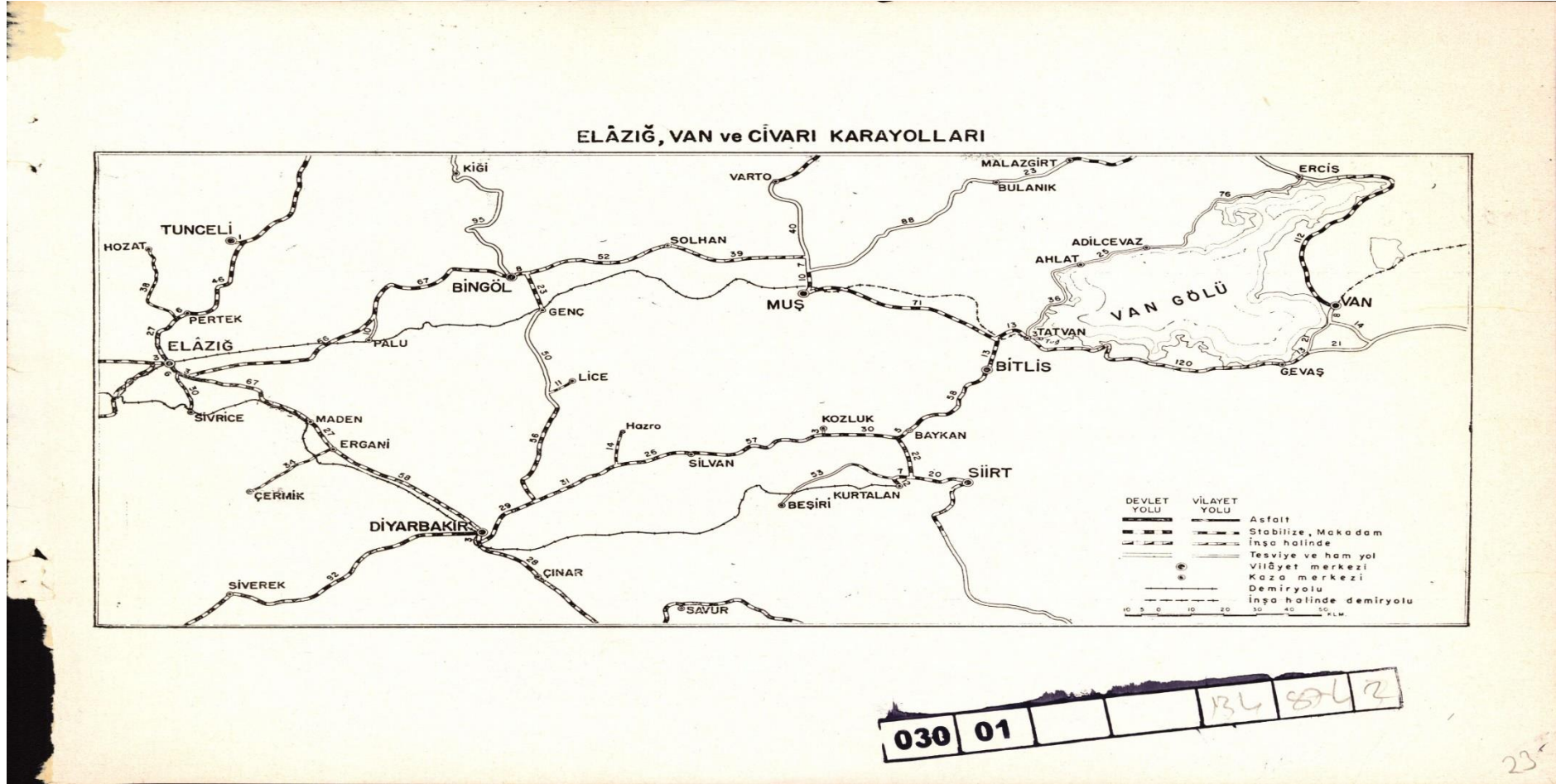


*İskenderun Limanı tesisleri*

BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 874, Sıra:2.

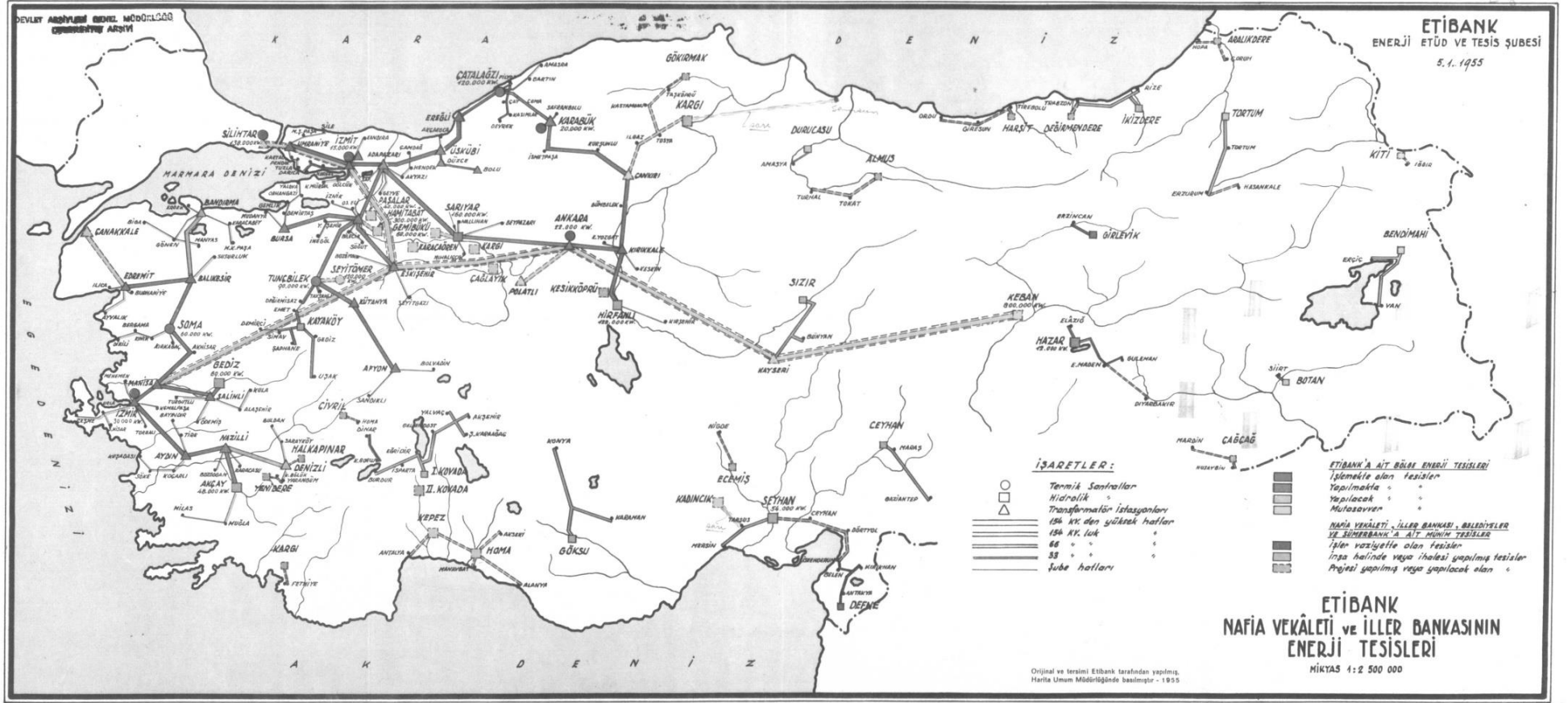


EK 9 Elazığ, Van ve Civarı Karayolu ve Demiryolu İnşa Faaliyetlerini Gösterir Harita (1955).



BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 134, Gömlek: 874, Sıra:2.

EK 10 Enerji Tesislerini Gösterir Harita (1955).



BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra:8.

# EK 11 Hava Meydanları İçin Ödenen Paraları Gösterir Çizelge (1957).

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
GÜVENLİLİK BÖLÜMÜ

5367 sayılı Kanun gereğince yapılacak Hava Meydanları  
için ödenen paralar

Cetvel : II

| Meydanın ismi                                                                                                                                                        | 1950      | 1951      | 1952       | 1953      | 1954      | 1955      | 1956      | 1957      | Tekrar     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 1- Yeşilköy Hava Meydanı İnşaatına                                                                                                                                   | 2.494.895 | 2.248.688 | 2.276.364  | 177.700   | 464.234   | 143.973   | 100.000   | 1.000.000 | 14.905.036 |
| 2- Esenboğa Hava Meydanı İnşaatına                                                                                                                                   | 2.673.650 | 2.085.630 | 6.149.259  | 3.212.539 | 2.121.474 | 1.400.458 | 69.677    | 307.000   | 18.299.687 |
| 3- Adana " " "                                                                                                                                                       | 385.018   | 204.256   | 1.193.385  | 3.680.182 | 1.394.990 | 50.000    | 103.503   | 4.000.000 | 7.021.334  |
| 4- Trabzon Hava Meydanı                                                                                                                                              | 99.610    | 31.985    | 34.483     | 210.728   | 169.985   | 7.212     | 1.412.588 | 500.000   | 2.486.596  |
| 5- Van " " "                                                                                                                                                         | -         | -         | -          | -         | -         | 224.800   | 331.666   | 700.000   | 1.335.666  |
| 6- Samsun " " "                                                                                                                                                      | -         | -         | -          | -         | -         | 310.000   | 406.365   | 1.500.000 | 2.216.365  |
| 7- İzmir, Afyon, Konya, Diyarbakır, Elazığ, Erzurum, Sivas meydanları Elektronik ve elektrik tesisatları inşaat ve montajı vb. kütüphane işleri ile umumî masraflar. | 956.202   | 859.522   | 601.423    | 1.399.496 | 224.359   | 2.480.877 | 2.092.099 | 1.593.000 | 10.433.990 |
|                                                                                                                                                                      | 9.846.775 | 8.510.081 | 10.294.921 | 8.890.645 | 4.439.042 | 4.656.522 | 4.535.898 | 5.600.000 | 56.759.484 |

030 01 74 471 12

BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra:12.

EK 12 Nafia Vekili Kemal Zeytinoglu Tarafından Başvekil Adnan Menderes'e Hitaben Çekilen Hirfanlı ve Seyhan Baraj İnşaatlarına İlişkin Durumu Bildirir Telgraf (06.11.1955).

| DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRÜ 220<br>CUMHURİYET ARŞİVİ                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |  | TELGRAF                                                     |  |  | E/8 (Örnek . IEB. 1)       |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|-------------------------------------------------------------|--|--|----------------------------|--|--|
| Talep: telgraf mübalehasından<br>sayı: 6566 kabul etmes.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |  | Adre: Sayın Adnan Menderes<br>Muhterem Baş Vekil<br>Kayseri |  |  | Y O L<br>Servis İşaretleri |  |  |
| Sıra No: 58<br>Vakaletler                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |  | VERİLDİĞİ                                                   |  |  | ALINDIĞI                   |  |  |
| KELİME                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |  | RESMİ                                                       |  |  | İMZA                       |  |  |
| 58 Ankara                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |  | Tarih: 6/II/955                                             |  |  | Tarih: 6/II/955            |  |  |
| 6566                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |  | Saat: 10                                                    |  |  | Saat: 11/5                 |  |  |
| 46                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  | RUSİSİ                                                      |  |  |                            |  |  |
| <p>Kayseri Şeker Fabrikasının memlekete ve Millete hayırlı olmasını temenni ederken Hirfanlı Barajının Sür'atle ilerlediğini ve programından evvel Tünelin delinmiş olduğunu, Seyhan Barajında Martın ilk haftasında yapılacak açılış merasiminin hazırlıklarına geçildiğini derin saygılarımla arz ederim.</p> <p>Nafia Vekili Kemal Zeytinoglu</p> |  |  |                                                             |  |  |                            |  |  |
| 030 01 74 470 7                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |                                                             |  |  |                            |  |  |

BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 470, Sıra:7.



**EK 13** Nafia Vekili Fahri Belen'e Ait Bir Fotoğraf (1950).



*TİTE Arşivi* Kutu: 14, Belge: 13.



EK 14 Yol ve Suya Kavuşan Bilecik ve Zile Köylülerinin Başvekil Adnan Menderes'e Çektikleri Teşekkür Telgrafları (14.01.1955).

**T. C. T. T. İ. Ü. M.**  
Devlet telgraf muhaberatından dolayı mesuliyet kabul etmez.

**DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**  
CUMHURİYET ARŞİVİ

**TELGRAF**

(Örnek : İEB. 1)

**Y O L**  
Servis işaretleri

= ÇOK SAYIN ADNAN MENDERES KIYMETLİ

BAŞ VEKİLİMİZ İSTANBUL =

| Sıra No. | İlk merkez | No  | KEİME   | VERİLDİĞİ | RESMİ | ORTA MERKEZ | ALINDIĞI | İMZA |
|----------|------------|-----|---------|-----------|-------|-------------|----------|------|
|          |            | 292 | BİLECİK | 304       | 125   | 29-12       | 1650     |      |

= BİLECİK VİLAYETİNİN BOZÜYÜK KAZASINA BAĞLI BİZLERİN

17 KÖYÜNDE BİR ÇOK KÖYLER MEYANINDA VE HÜKÜMETİMİZİN

BUYUK YARDIMLARI İLE TEMİZ İÇME SUYUNU VE YOLA

KAVUŞMUŞLAR VE BU SÜRE İLE UZUN YILLARDAN BERİ

ÜZERLERİMİZE ÇOKMUŞ O BÜYÜK DERTLERDEN KURTULMUŞLARDIR

030 01 19 1075



PTT G. M.

TELGRAF 57365

(Örnek : İEB. 1)

Devlet telgraf muhaberatından  
dayı mesuliyet kabul etmez.

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
Adres:  
CUMHURİYET ARŞİVİ

Y O L  
Servis işaretleri

SAYIN BAS VEKİLİMİZ ADNAN MENDERES ANKARA

A7

| İlk merkez | No. | KELİME | VERİLDİĞİ | RESMİ | ORTA MERKEZ | ALINDIĞI | İMZA  |
|------------|-----|--------|-----------|-------|-------------|----------|-------|
|            |     |        | Tarih     | Saat  |             | Tarih    | Saat  |
| +++        | 269 | ZİLE   | 456       | 37    | 19          | 14       | +     |
|            |     |        |           |       | HUSUSİ      | SİVAS    |       |
|            |     |        |           |       |             | 19/4     | 20/45 |

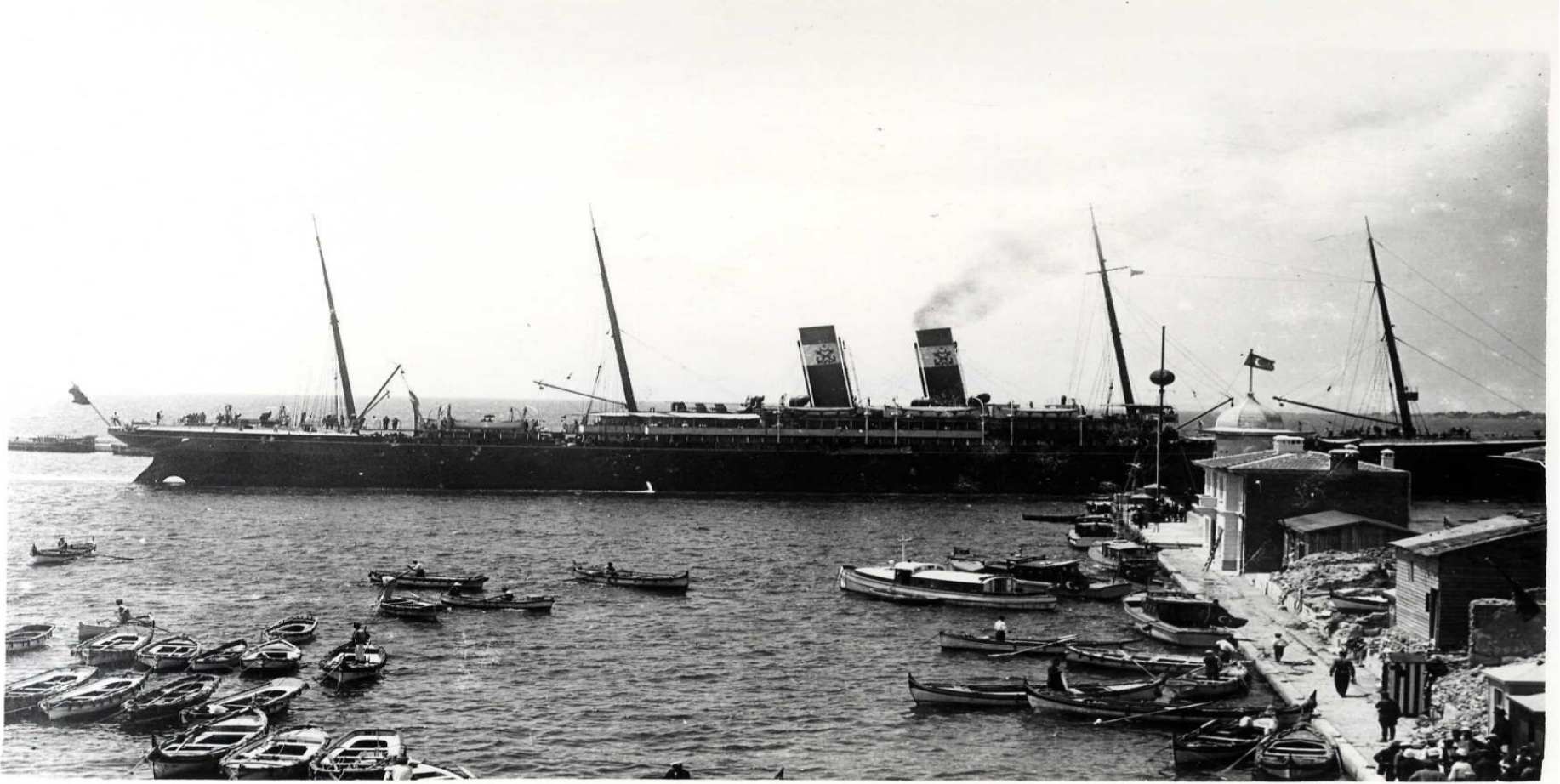
YILARDAN BERİ YOLSUZLUK D AÇEKDİĞİMİZ İZDIRAP YÜKSEK VİCDANNIZDAN  
KOPAN EMİRLERİNİZLE VE KAZAMIZ KAYMAKAMININ GAYRETİLE ŞEHİRLE  
KOYUMUZ ARASINDAKİ YOLUMUZ FENNİ BİR SURETTE YAPILMAKTADIR SUKRAN  
NİMET BİLİR SAYGILARIMIZI ARZ EDERİZ  
= ZİLE HASAN AGA KOYU MUHTARI AZİZ KOCAN +++++

030 01 19 107 5

3

BCA Fon: 30-1-0-0, Kutu: 19, Gömlek: 107, Sıra:5.

**EK 15** Alsancak Limanı İnşası Öncesinde İzmir Limanına Dair Bir Fotoğraf.



*TİTE Arşivi* Kutu: 21, Belge: 39.



## TABLÖLAR

|                                                                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>TABLO 1</b> Katma Bütçeleri Toplamı (TL) .....                                                            | 490 |
| <b>TABLO 2</b> Genel ve Katma Bütçe Toplamı (TL) .....                                                       | 491 |
| <b>TABLO 3</b> Bayındırlık Bakanlığı Bütçeleri (TL) .....                                                    | 492 |
| <b>TABLO 4</b> Karayolları Genel Müdürlüğü Bütçeleri (TL) .....                                              | 493 |
| <b>TABLO 5</b> Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Bütçeleri (TL) .....                                         | 494 |
| <b>TABLO 6</b> Kesin Hesap Kanunlarına Göre Sarfiyatlar (TL).....                                            | 494 |
| <b>TABLO 7</b> Kesin Hesap Kanunlarına Göre Bayındırlık Bakanlığı Sarfiyatları (TL).....                     | 495 |
| <b>TABLO 8</b> Kesin Hesap Kanunlarına Göre KGM Sarfiyatları (TL) .....                                      | 496 |
| <b>TABLO 9</b> Kesin Hesap Kanunlarına Göre DSİ Sarfiyatları (TL) .....                                      | 496 |
| <b>TABLO 10</b> Ankara Tüketici Fiyat Endeks Sayıları ve Değişim Oranları (1938=100) .....                   | 497 |
| <b>TABLO 11</b> Bayındırlık Bakanlığı Yapı İşleri (TL).....                                                  | 498 |
| <b>TABLO 12</b> Su İşlerine Yapılan Yatırımlar (TL) .....                                                    | 498 |
| <b>TABLO 13</b> İl ve Köy Yollarına Ayrılan Ödenekler (TL).....                                              | 499 |
| <b>TABLO 14</b> Karayolları Genel Müdürlüğü Makine Sayısı (Adet) .....                                       | 499 |
| <b>TABLO 15</b> Karayolları Genel Müdürlüğü Yedek Parça Sarfiyatı (TL).....                                  | 500 |
| <b>TABLO 16</b> Köprü Uzunlukları (Metre).....                                                               | 500 |
| <b>TABLO 17</b> KGM Bütçelerinden Yapım ve Bakım İşleri İçin Ayrılan Tahsisatlar (TL) .....                  | 501 |
| <b>TABLO 18</b> DP Dönemi Genel Bütçeleri (TL) .....                                                         | 502 |
| <b>TABLO 19</b> Bayındırlık Bakanlığı Yatırım Bütçesi Dağılımları (TL) .....                                 | 503 |
| <b>TABLO 20</b> DP Dönemi Toplam Bayındırlık Yatırımları (TL) .....                                          | 504 |
| <b>TABLO 21</b> Genel Bütçede Bayındırlık Bakanlığına Devredilen Yapı İşleri Ödenekleri (TL)<br>.....        | 505 |
| <b>TABLO 22</b> Genel Bütçede Bayındırlık Bakanlığına Devredilen Yapı İşlerine Dair Sarfiyatlar<br>(TL)..... | 506 |
| <b>TABLO 23</b> CHP Dönemi Genel Bütçeleri (1946-1950) (TL).....                                             | 507 |
| <b>TABLO 24</b> CHP Dönemi Toplam Bayındırlık Yatırımları (1946-1950) (TL).....                              | 508 |
| <b>TABLO 25</b> Yüzey Cinslerine Göre Devlet Yolları (km).....                                               | 509 |
| <b>TABLO 26</b> Üzerinde Yapım Çalışması Yapılan Devlet Yolları (km) .....                                   | 510 |
| <b>TABLO 27</b> Bakım Altında ve Kış Programında Olan Yollar (km).....                                       | 511 |
| <b>TABLO 28</b> Yüzey Cinslerine Göre İl Yolları (km).....                                                   | 512 |

**TABLO 1 Katma Bütçeleri Toplamı (TL)**<sup>2604</sup>

| Yıl  | Bütçe Giderleri  | Cari Giderler<br>(A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri<br>(A/2 Cetveli) |
|------|------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| 1951 | 187.381.984,00   | 86.769.775,00                  | 100.610.258,00                     |
| 1952 | 244.866.813,00   | 82.495.999,00                  | 162.370.814,00                     |
| 1953 | 310.502.529,00   | 94.807.716,00                  | 215.694.813,00                     |
| 1954 | 432.889.869,00   | 114.222.060,00                 | 318.667.809,00                     |
| 1955 | 645.259.413,00   | 128.337.262,00                 | 516.922.151,00                     |
| 1956 | 749.488.735,00   | 157.888.424,00                 | 591.600.311,00                     |
| 1957 | 988.267.038,00   | 182.435.298,00                 | 805.831.740,00                     |
| 1958 | 1.140.949.902,00 | 197.357.392,00                 | 943.592.510,00                     |
| 1959 | 1.517.603.047,00 | 269.965.338,00                 | 1.247.637.709,00                   |
| 1960 | 2.157.515.123,00 | 381.635.861,00                 | 1.775.879.262,00                   |

<sup>2604</sup> Tablo bu belgelerde yer alan veriler esas alınarak hazırlanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 43-44; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 48-49; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 52-53; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 56-59; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 58-61; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâiyhası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 70-73.

**TABLO 2** Genel ve Katma Bütçe Toplamı (TL)<sup>2605</sup>

| Yıl  | Bütçe Giderleri  | Cari Giderler<br>(A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri<br>(A/2 Cetveli) |
|------|------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| 1951 | 1.653.119.252,00 | 1.329.514.582,00               | 323.604.670,00                     |
| 1952 | 1.822.553.580,00 | 1.430.799.167,00               | 391.754.413,00                     |
| 1953 | 2.205.926.271,00 | 1.625.715.257,00               | 580.211.014,00                     |
| 1954 | 2.381.363.976,00 | 1.764.973.864,00               | 616.390.112,00                     |
| 1955 | 3.034.699.310,00 | 2.136.655.570,00               | 898.043.740,00                     |
| 1956 | 3.444.470.832,00 | 2.459.426.810,00               | 985.044.022,00                     |
| 1957 | 4.144.478.081,00 | 2.835.871.918,00               | 1.308.606.163,00                   |
| 1958 | 4.626.885.651,00 | 3.090.503.160,00               | 1.536.382.491,00                   |
| 1959 | 6.231.815.805,00 | 4.219.470.527,00               | 2.012.345.278,00                   |
| 1960 | 7.621.362.714,00 | 4.882.442.929,00               | 2.738.919.785,00                   |

<sup>2605</sup> Tablo bu belgelerde yer alan veriler esas alınarak hazırlanmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 43-44; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1956, Devre: 10, C. 10, İnikat: 39'a ekli 59 numaralı 1956 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/355), s. 48-49; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 52-53; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 56-59; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1959, Devre: 11, C. 7, İnikat: 40'a ekli 41 numaralı 1959 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/258), s. 58-61; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1960, Devre: 11, C. 12, İnikat: 41'e ekli 43 numaralı 1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454), s. 70-73; esasında "Genel ve Katma Bütçe Toplamı" her ne kadar o dönemde böyle isimlendirilmese de "Konsolide Bütçe"yi ifade etmektedir. Konsolide bütçe tabiri bu kaynakta: "Genel bütçe ve katma bütçelerin toplamına eşittir; ancak katma bütçeler, genel bütçeden katma bütçelere hazine yardımlarını da içerdiğinden, bu toplamdan hazine yardımları düşülür." şeklinde tanımlanmıştır. *İstatistik Göstergeler 1923-2013*, 580; bu tablo oluşturulurken kullanılan verilerde de aynı yaklaşımla hareket edilmiş ve mükerrer olmaması adına hazine yardımları toplamdan düşülmüştür.

**TABLO 3** Bayındırlık Bakanlığı Bütçeleri (TL)<sup>2606</sup>

| Yıl  | Bütçe Giderleri | Cari Giderler<br>(A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri<br>(A/2 Cetveli) |
|------|-----------------|--------------------------------|------------------------------------|
| 1951 | 127.495.167,00  | 7.363.069,00                   | 120.132.098,00                     |
| 1952 | 147.189.216,00  | 7.391.072,00                   | 139.798.144,00                     |
| 1953 | 216.185.925,00  | 8.417.424,00                   | 207.768.501,00                     |
| 1954 | 130.592.833,00  | 6.870.941,00                   | 123.721.892,00                     |
| 1955 | 174.706.175,00  | 8.445.174,00                   | 166.261.001,00                     |
| 1956 | 207.713.352,00  | 9.408.847,00                   | 198.304.505,00                     |
| 1957 | 242.733.963,00  | 10.047.956,00                  | 232.686.007,00                     |
| 1958 | 317.408.051,00  | 10.084.314,00                  | 307.323.737,00                     |
| 1959 | 394.232.000,00  | 12.118.261,00                  | 382.113.739,00                     |
| 1960 | 478.675.900,00  | 15.403.321,00                  | 463.272.579,00                     |

<sup>2606</sup> Tablodaki veriler 1951-1960 yılları bütçe kanunları esas alınarak hazırlanmıştır. Genel bütçe kanunları ve yararlanılan kaynakların ilgili bölümleri sırasıyla şunlardır: 5751 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 541-546; 5908 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 511-515; 6076 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 507-509; 6297 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 473-477; 6507 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 481-485; 6695 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 529-533; 6937 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 508-512; 7105 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 372-377; 7249 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 393-399; 7466 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 481-485.

**TABLO 4** Karayolları Genel Müdürlüğü Bütçeleri (TL) <sup>2607</sup>

| Yıl  | Bütçe Giderleri | Cari Giderler (A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli) |
|------|-----------------|-----------------------------|---------------------------------|
| 1951 | 81.562.506,00   | 6.312.506,00                | 75.250.000,00                   |
| 1952 | 142.000.000,00  | 6.409.999,00                | 135.590.001,00                  |
| 1953 | 188.975.000,00  | 7.514.671,00                | 181.460.329,00                  |
| 1954 | 191.239.417,00  | 7.292.345,00                | 183.947.072,00                  |
| 1955 | 322.600.000,00  | 10.602.150,00               | 311.997.850,00                  |
| 1956 | 342.730.627,00  | 10.884.763,00               | 331.845.864,00                  |
| 1957 | 431.034.106,00  | 14.534.106,00               | 416.500.000,00                  |
| 1958 | 496.034.106,00  | 14.362.682,00               | 481.671.424,00                  |
| 1959 | 636.034.106,00  | 23.324.401,00               | 612.709.705,00                  |
| 1960 | 971.135.257,00  | 28.505.251,00               | 942.630.006,00                  |

<sup>2607</sup> Tablodaki veriler 1951-1960 yılları KGM bütçe kanunlarında yer alan ödenek miktarları esas alınarak hazırlanmıştır. KGM bütçe kanunları ve yararlanılan kaynaklar sırasıyla şunlardır: 5734 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 252-255; 5906 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 419-423; 6061 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 272-276; 6286 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 276-280; 6503 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 360-364; 6691 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 405-409; 6925 sayılı Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 9549, 02 Mart 1957, s. 16609-16611; 7102 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 271-276; 7248 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 316-321; 7465 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s.400-405.



**TABLO 5** Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Bütçeleri (TL)<sup>2608</sup>

| Yıl  | Bütçe Giderleri | Cari Giderler (A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli) |
|------|-----------------|-----------------------------|---------------------------------|
| 1954 | 93.627.199,00   | 4.348.284,00                | 89.278.915,00                   |
| 1955 | 166.280.000,00  | 9.010.000,00                | 157.270.000,00                  |
| 1956 | 219.697.689,00  | 8.846.734,00                | 210.850.955,00                  |
| 1957 | 344.967.579,00  | 12.159.578,00               | 332.808.001,00                  |
| 1958 | 397.967.579,00  | 12.206.836,00               | 385.760.743,00                  |
| 1959 | 519.948.765,00  | 29.143.764,00               | 490.805.001,00                  |
| 1960 | 658.953.240,00  | 21.480.170,00               | 637.473.070,00                  |

**TABLO 6** Kesin Hesap Kanunlarına Göre Sarfiyatlar (TL)<sup>2609</sup>

| Yıl  | Adi Bütçe Giderleri (A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli) | Özel Kanun Adi Bütçe Giderleri (A/1 Cetveli) | Özel Kanun Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli) |
|------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1951 | 1.210.691.229,00                  | 279.846.012,00                  | -                                            | -                                          |
| 1952 | 1.334.343.266,00                  | 412.135.042,00                  | -                                            | -                                          |
| 1953 | 1.563.864.546,00                  | 519.771.568,00                  | -                                            | -                                          |
| 1954 | 1.787.677.166,00                  | 568.473.792,00                  | -                                            | -                                          |
| 1955 | 1.970.493.507,00                  | 808.674.441,00                  | -                                            | -                                          |
| 1956 | 2.255.100.964,00                  | 958.336.191,00                  | 175.071.525,00                               | 102.090.820,00                             |
| 1957 | 2.613.125.199,00                  | 1.358.157.348,00                | 138.675.231,00                               | 52.865.697,00                              |
| 1958 | 3.244.543.346,00                  | 1.470.714.926,00                | 200.755.208,00                               | 61.042.303,00                              |
| 1959 | 4.077.832.946,00                  | 2.020.337.213,00                | 555.971.213,00                               | 73.604.705,00                              |
| 1960 | 4.553.170.812,00                  | 2.178.646.332,00                | 477.151.319,00                               | 111.322.465,00                             |

<sup>2608</sup> Tablodaki veriler 1954-1960 DSİ bütçe kanunlarında yer alan ödenek miktarları esas alınarak hazırlanmıştır. DSİ bütçe Kanunları ve yararlanılan kaynaklar sırasıyla şunlardır: 6285 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 267-271; 6486 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 264-268; 6690 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 396-400; 6924 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 322-326; 7101 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 263-267; 7247 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 308-312; 7450 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 290-294.

<sup>2609</sup> Tablo, 1951-1960 yılları kesin hesap kanunları esas alınarak hazırlanmıştır. Kesin hesap kanunlarında sadece sarfiyatlar dikkate alınmış, gelecek yıllara aktarılan ödenekler ile kullanılan krediler dikkate alınmamıştır. Kuruşlar ihmal edilmiştir. 1951-1955 yılları Kesin hesap kanunlarında özel kanunlar ile gerçekleşen sarfiyatlarda adi gider/yatırım gideri ayrımı yapılmadığı için bu sarfiyatlar net olarak tespit edilememiştir. Ancak yapılan incelemede bu kapsamda sarf edilen miktarların büyük bölümünü savunma giderlerinin oluşturduğu saptanmıştır. Buradan hareketle yatırım giderlerine önemli ölçüde etkilerinin olmadığı değerlendirilmiştir. Kesin hesap kanunları ve yararlanılan kaynakların ilgili bölümleri 1951'den itibaren sırasıyla şunlardır: 6616 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 1209-1277; 6631 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1-80; 6819 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1257-1341, 7124 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 665-756.; 72 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 695-696 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11213, 22 Eylül 1962; 74 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 699-700 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11225, 06 Ekim 1962; 116 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 748-749 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11246, 02 Kasım 1962; 117 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 750-751 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11248, 05 Kasım 1962; 412 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 47, s. 151-153 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11643, 28 Şubat 1964; 511 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 48, s. 7-10.

**TABLO 7 Kesin Hesap Kanunlarına Göre Bayındırlık Bakanlığı Sarfiyatları (TL)<sup>2610</sup>**

| Yıl  | Adi Bütçe Giderleri (A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli) | Özel Kanun Adi Bütçe Giderleri (A/1 Cetveli) | Özel Kanun Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli) |
|------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1951 | 7.309.478,00                      | 102.153.342,00                  | -                                            | -                                          |
| 1952 | 7.122.569,00                      | 131.879.749,00                  | -                                            | -                                          |
| 1953 | 8.738.088,00                      | 180.917.270,00                  | -                                            | -                                          |
| 1954 | 8.123.923,00                      | 106.311.554,00                  | -                                            | -                                          |
| 1955 | 8.856.352,00                      | 121.238.852,00                  | -                                            | -                                          |
| 1956 | 8.964.910,00                      | 161.997.169,00                  | 979.592,00                                   | 27.411.660,00                              |
| 1957 | 8.324.260,00                      | 199.928.798,00                  | -                                            | 5.578.099,00                               |
| 1958 | 9.196.047,00                      | 259.848.932,00                  | -                                            | 3.022.705,00                               |
| 1959 | 11.211.755,00                     | 303.812.431,00                  | -                                            | 5.811.484,00                               |
| 1960 | 13.928.884,00                     | 349.735.412,00                  | 22.504.598,00                                | 2.051.897,00                               |

<sup>2610</sup> Tablo 1951-1960 yılları kesin hesap kanunları esas alınarak hazırlanmıştır. Kesin hesap kanunlarında sadece sarfiyatlar dikkate alınmış, gelecek yıllara aktarılan ödenekler ile kullanılan krediler dikkate alınmamıştır. Kuruluşlar ihmal edilmiştir. 1951-1955 yılları Kesin hesap kanunlarında özel kanunlar ile gerçekleşen Bayındırlık Bakanlığı sarfiyatlarında adi gider/yatırım gideri ayrımı yapılmadığı için bu sarfiyatlar net olarak tespit edilememiştir. 1956-1960 yıllarına bakıldığında genel olarak yatırım giderlerine nispetle özel kanun yatırım sarfiyatlarının cüzi miktarda olduğunu söylemek mümkündür. 1957-1959 yıllarında özel kanunlarla adi bütçe gideri sarf edilmemiştir. Kesin hesap kanunları ve yararlanılan kaynakların ilgili bölümleri 1951'den itibaren sırasıyla şunlardır: 6616 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 1209-1277; 6631 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1-80; 6819 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1257-1341, 7124 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 665-756.; 72 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 695-696 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11213, 22 Eylül 1962; 74 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 699-700 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11225, 06 Ekim 1962; 116 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 748-749 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11246, 02 Kasım 1962; 117 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 750-751 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11248, 05 Kasım 1962; 412 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 47, s. 151-153 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11643, 28 Şubat 1964; 511 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 48, s. 7-10.

**TABLO 8 Kesin Hesap Kanunlarına Göre KGM Sarfiyatları (TL)**<sup>2611</sup>

| Yıl  | Adi Bütçe Giderleri<br>(A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri<br>(A/2 Cetveli) |
|------|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1952 | 5.261.046,00                         | 168.243.826,00                     |
| 1953 | 6.822.270,00                         | 184.542.271,00                     |
| 1954 | 4.864.541,00                         | 173.807.417,00                     |
| 1955 | 6.689.540,00                         | 290.724.072,00                     |
| 1956 | 9.131.306,00                         | 357.853.660,00                     |
| 1957 | 8.493.881,00                         | 471.460.535,00                     |
| 1958 | 9.445.398,00                         | 481.039.505,00                     |
| 1959 | 18.282.102,00                        | 706.752.776,00                     |
| 1960 | 18.540.691,00                        | 785.379.206,00                     |

**TABLO 9 Kesin Hesap Kanunlarına Göre DSİ Sarfiyatları (TL)**<sup>2612</sup>

| Yıl  | Adi Bütçe Giderleri<br>(A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri<br>(A/2 Cetveli) |
|------|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1954 | 3.280.462,00                         | 91.692.363,00                      |
| 1955 | 7.032.802,00                         | 142.574.054,00                     |
| 1956 | 7.850.350,00                         | 215.538.212,00                     |
| 1957 | 9.130.257,00                         | 341.059.021,00                     |
| 1958 | 11.297.260,00                        | 390.607.574,00                     |
| 1959 | 25.130.738,00                        | 470.461.243,00                     |
| 1960 | 15.099.462,00                        | 506.204.908,00                     |

<sup>2611</sup> Tablo, 1952-1960 yılları KGM kesin hesap kanunları esas alınarak hazırlanmıştır. Kesin hesap kanunlarında sadece sarfiyatlar dikkate alınmış, gelecek yıllara aktarılan ödenekler ile kullanılan krediler dikkate alınmamıştır. Kuruluşlar ihmal edilmiştir. 1951 yılı kesin hesap kanununda adi gider/yatırım gideri ayrımı yapılmadığı için bu sarfiyatlar net olarak tespit edilememiş ve tabloya alınamamıştır. Özel kanunlar ile gerçekleşen sarfiyatlar sadece bazı yıllar cüzi miktarda gerçekleştiği için tabloya alınmamıştır. Kesin hesap kanunları ve yararlanılan kaynakların ilgili bölümleri 1952'den itibaren sırasıyla şunlardır: 6514 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 735-739; 6817 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 1343-1346; 6870 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 55-59; 7171 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 24-27; 7252 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 633-637; 101 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 732 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11246, 02 Kasım 1962; 102 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 733 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11246, 02 Kasım 1962; 103 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 734 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11246, 02 Kasım 1962; 586 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 48, s. 455-460.

<sup>2612</sup> Tablo 1954-1960 yılları DSİ kesin hesap kanunları esas alınarak hazırlanmıştır. Kesin hesap kanunlarında sadece sarfiyatlar dikkate alınmış, gelecek yıllara aktarılan ödenekler ile kullanılan krediler dikkate alınmamıştır. Kuruluşlar ihmal edilmiştir. Özel kanunlarla gerçekleşen sarfiyatların her yıl olmaması, bazı yıllarda da adi gider/yatırım gideri ayrımı yapılması nedeniyle tabloya dahil edilmesi mümkün olmamıştır. Kesin hesap kanunları ve yararlanılan kaynakların ilgili bölümleri 1954'ten itibaren sırasıyla şunlardır: 6863 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 29-33; 71 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 694 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11213, 22 Eylül 1962; 92 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 723 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11245, 01 Kasım 1962; 91 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 722 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11245, 01 Kasım 1962; 97 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 45, s. 728 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11245, 01 Kasım 1962; 410 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 47, s. 148 ve *Resmî Gazete*, Sayı: 11246, 26 Şubat 1964; 512 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 48, s. 11-15.

**TABLO 10** Ankara Tüketici Fiyat Endeks Sayıları ve Değişim Oranları (1938=100)<sup>2613</sup>

| Yıl  | Genel Endeks |
|------|--------------|
| 1946 | 360          |
| 1947 | 336          |
| 1948 | 354          |
| 1949 | 376          |
| 1950 | 365          |
| 1951 | 374          |
| 1952 | 391          |
| 1953 | 403          |
| 1954 | 434          |
| 1955 | 514          |
| 1956 | 528          |
| 1957 | 600          |
| 1958 | 723          |
| 1959 | 771          |
| 1960 | 739          |

<sup>2613</sup> Tablo bu kaynakta yer alan bilgilere istinaden hazırlanmıştır. *İstatistik Göstergeler 1923-2013*, 546; Tezde incelenen dönemde paranın değer kaybını görebilmek açısından böyle bir tablo hazırlama ihtiyacı ortaya çıkmış, farklı kaynaklarda değişik yıllar baz alınmak suretiyle Toptan Eşya Fiyat Endeksleri, Ankara ve İstanbul Geçinme Endeksleri bilgilerine ulaşılmıştır. Bahsedilen kaynaklar ya tüm dönemi kapsamadıklarından veya da 1948, 1950 yılları baz alınmak suretiyle öncesi ile ilgili değerlendirme yapma imkânı vermediklerinden esas alınmamışlardır. Bu noktada ulaşılabilen kaynaklar şunlardır: *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1955, Devre: 10, C. 5, İnikat: 42'ye ekli 183 numaralı 1955 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/126), s. 26-27; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 20.02.1957, Devre: 10, C. 17, İnikat: 41'e ekli 61 numaralı 1957 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/574), s. 32; *TBMM Zabıt Ceridesi*, 19.02.1958, Devre: 11, C. 2, İnikat: 40'a ekli 31 numaralı 1958 malî yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/17), s. 35; *Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*, 02.02.1962, Dönem: 1, C. 1, Birleşim: 28'e ekli 2 numaralı 1962 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu raporu (M. Meclisi 1/5, C. Senatosu 1/9), s. 82.

**TABLO 11** Bayındırlık Bakanlığı Yapı İşleri (TL)<sup>2614</sup>

| Yıl  | Özel Kanunlarla Yürütülen<br>Yapı İşleri | Diğer Kurumlarca<br>Devredilen Yapı İşleri | Hava Meydanları İnşaat<br>İşleri |
|------|------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------|
| 1951 | 10.105.000,00                            | 12.193.098,00                              | 11.000.000,00                    |
| 1952 | 13.695.235,00                            | 18.575.409,00                              | 10.450.000,00                    |
| 1953 | 17.225.000,00                            | 47.456.001,00                              | 9.500.000,00                     |
| 1954 | 15.951.500,00                            | 51.434.391,00                              | 5.000.000,00                     |
| 1955 | 19.080.000,00                            | 51.825.001,00                              | 4.750.000,00                     |
| 1956 | 21.930.000,00                            | 43.618.505,00                              | 8.000.000,00                     |
| 1957 | 35.480.001,00                            | 63.650.006,00                              | 5.600.000,00                     |
| 1958 | 52.800.002,00                            | 54.448.735,00                              | 9.800.000,00                     |
| 1959 | 37.204.442,00                            | 61.034.297,00                              | 9.800.000,00                     |
| 1960 | 67.846.077,00                            | 114.961.502,00                             | 25.400.000,00                    |

**TABLO 12** Su İşlerine Yapılan Yatırımlar (TL)<sup>2615</sup>

| Yıl  | Yatırım tutarları |
|------|-------------------|
| 1951 | 38.499.010,00     |
| 1952 | 63.515.537,00     |
| 1953 | 88.293.292,00     |

<sup>2614</sup> Tablodaki veriler 1951-1960 yılları bütçe kanunları esas alınarak hazırlanmıştır. “Özel Kanunlarla Gerçekleştirilen Yapı İşleri” bütçe kanunlarında yapı işleri kapsamında özel kanunlara istinaden tahsis edilen ödeneklerin toplamıdır. “Genel Bütçeye Dahil Kurumların Yapı İşleri” diğer kurumlar tarafından yapı işleri için Bayındırlık Bakanlığı bütçesine aktarılan ödeneklerin toplamıdır (Tablo 21’de dağılımları gösterilen kurum ödeneklerinin yıllık toplamıdır). “Hava Meydanları İnşaat İşleri” bütçe kanunlarında 5367, 5843, 6213 ve 7415 sayılı Kanun’lara istinaden hava meydanları için tahsis edilen ödeneklerdir. Genel bütçe kanunları ve yararlanılan kaynakların ilgili bölümleri sırasıyla şunlardır: 5751 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 541-546; 5908 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 511-515; 6076 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 507-509; 6297 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 473-477; 6507 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 481-485; 6695 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 529-533; 6937 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 508-512; 7105 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 372-377; 7249 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 393-399; 7466 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 481-485.

<sup>2615</sup> Tablodaki veriler bu belge esas alınmak suretiyle hazırlanmıştır. *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12. s. 16-18.

**TABLO 13** İl ve Köy Yollarına Ayrılan Ödenekler (TL)<sup>2616</sup>

| Yıl  | Yatırım Tutarları |
|------|-------------------|
| 1951 | 13.000.000,00     |
| 1952 | 51.400.000,00     |
| 1953 | 61.400.000,00     |
| 1954 | 51.400.000,00     |
| 1955 | 75.000.000,00     |
| 1956 | 83.000.000,00     |
| 1957 | 126.600.000,00    |
| 1958 | 81.260.000,00     |
| 1959 | 71.000.000,00     |

**TABLO 14** Karayolları Genel Müdürlüğü Makine Sayısı (Adet)<sup>2617</sup>

| Yıl  | Makine Sayısı |
|------|---------------|
| 1950 | 2.021         |
| 1951 | 2.841         |
| 1952 | 4.256         |
| 1953 | 4.765         |
| 1954 | 5.567         |
| 1955 | 6.381         |
| 1956 | 7.171         |
| 1957 | 8.248         |
| 1958 | 9.466         |
| 1959 | 10.308        |
| 1960 | 11.687        |

<sup>2616</sup> Tablodaki veriler Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri'nin DP Meclis grubundaki ifadeleri esas alınmak suretiyle hazırlanmıştır. *DP Meclis Grubu Müzakerelerine Ait Zabıt*, 26 Mart 1959, MF:1261, Toplantı:261, s. 35-36.

<sup>2617</sup> Tablo bu yayındaki verilere dayanarak hazırlanmıştır. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 283.

**TABLO 15** Karayolları Genel Müdürlüğü Yedek Parça Sarfıyatı (TL)<sup>2618</sup>

| Yıl  | Sarfıyat   |
|------|------------|
| 1950 | 3.431.207  |
| 1951 | 4.642.010  |
| 1952 | 6.502.305  |
| 1953 | 7.212.504  |
| 1954 | 7.422.116  |
| 1955 | 8.359.818  |
| 1956 | 10.601.458 |
| 1957 | 11.582.244 |
| 1958 | 13.223.295 |
| 1959 | 27.923.101 |
| 1960 | 39.710.019 |

**TABLO 16** Köprü Uzunlukları (Metre)<sup>2619</sup>

| Yıl  | Devlet Yolları | İl Yolları |
|------|----------------|------------|
| 1950 | 1.390          | 279        |
| 1952 | 5.039          | 774        |
| 1954 | 8.560          | 2.467      |
| 1956 | 11.339         | 4.882      |
| 1958 | 12.989         | 6.187      |
| 1960 | 15.736         | 8.390      |

<sup>2618</sup> Tablo, bu yayındaki verilere dayanarak hazırlanmıştır. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 291.

<sup>2619</sup> Tablo bu yayındaki verilere dayanarak hazırlanmıştır. 10 m'den uzun olan köprüler dahili edilmiştir. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 216.

**TABLO 17 KGM Bütçelerinden Yapım ve Bakım İşleri İçin Ayrılan**  
**Tahsisatlar (TL)<sup>2620</sup>**

| Yıl  | Yapım          | Geçit Yolları<br>Yapımı | İl ve Köy Yolları Yapımı<br>ve Yapımına Yardım | Sürekli Onarmalar |
|------|----------------|-------------------------|------------------------------------------------|-------------------|
| 1951 | 42.300.000,00  | 0,00                    | 0,00                                           | 24.000.000,00     |
| 1952 | 58.600.000,00  | 0,00                    | 27.000.000,00                                  | 24.000.000,00     |
| 1953 | 66.900.000,00  | 0,00                    | 51.400.000,00                                  | 24.000.000,00     |
| 1954 | 67.747.072,00  | 0,00                    | 51.400.000,00                                  | 24.000.000,00     |
| 1955 | 120.647.849,00 | 0,00                    | 75.000.000,00                                  | 39.000.000,00     |
| 1956 | 154.545.864,00 | 0,00                    | 59.000.000,00                                  | 34.800.000,00     |
| 1957 | 233.600.000,00 | 15.000.000,00           | 75.000.000,00                                  | 39.000.000,00     |
| 1958 | 279.292.000,00 | 14.375.000,00           | 65.000.000,00                                  | 42.180.000,00     |
| 1959 | 304.209.705,00 | 5.500.000,00            | 70.000.000,00                                  | 44.000.000,00     |
| 1960 | 366.209.705,00 | 10.000.000,00           | 370.000.000,00                                 | 46.000.000,00     |

<sup>2620</sup> Tablodaki veriler 1951-1960 yılları KGM bütçe kanunlarında yer alan ödenek miktarları esas alınarak hazırlanmıştır. KGM bütçe kanunları ve yararlanılan kaynaklar sırasıyla şunlardır: 5734 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 252-255; 5906 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 419-423; 6061 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 272-276; 6286 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 276-280; 6503 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 360-364; 6691 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 405-409; 6925 sayılı Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 9549, 02 Mart 1957, s. 16609-16611; 7102 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 271-276; 7248 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 316-321; 7465 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s.400-405.



**TABLO 18 DP Dönemi Genel Bütçeleri (TL)<sup>2621</sup>**

| Yıl  | Bütçe Giderleri  | Cari Giderler (A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli) | Bütçe Gelirleri (B Cetveli) | Bütçe Açığı    |
|------|------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------|----------------|
| 1951 | 1.579.758.737,00 | 1.274.746.465,00            | 305.012.272,00                  | 1.344.988.235,00            | 234.770.502,00 |
| 1952 | 1.750.925.401,00 | 1.375.741.765,00            | 375.183.636,00                  | 1.551.455.000,00            | 199.470.401,00 |
| 1953 | 2.127.506.736,00 | 1.566.257.419,00            | 561.249.317,00                  | 1.959.854.000,00            | 167.652.736,00 |
| 1954 | 2.288.475.000,00 | 1.693.338.876,00            | 595.136.124,00                  | 2.288.475.000,00            | 0,00           |
| 1955 | 2.940.727.278,00 | 2.063.368.337,00            | 877.358.941,00                  | 2.789.060.001,00            | 151.667.277,00 |
| 1956 | 3.324.974.152,00 | 2.369.710.119,00            | 955.264.033,00                  | 3.324.974.152,00            | 0,00           |
| 1957 | 4.006.672.859,00 | 2.733.377.184,00            | 1.273.295.675,00                | 4.006.672.859,00            | 0,00           |
| 1958 | 4.475.552.400,00 | 2.980.024.563,00            | 1.495.527.837,00                | 4.475.552.400,00            | 0,00           |
| 1959 | 5.980.630.000,00 | 4.062.816.796,00            | 1.917.813.204,00                | 5.980.630.000,00            | 0,00           |
| 1960 | 7.281.695.000,00 | 4.638.486.305,00            | 2.643.208.695,00                | 7.281.695.000,00            | 0,00           |

<sup>2621</sup> Tablo 1951-1960 yılları bütçe kanunlarında yer alan veriler esas alınarak hazırlanmıştır. Genel bütçe kanunları ve yararlanılan kaynaklar sırasıyla şunlardır: 5751 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 541-546; 5908 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 511-515; 6076 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 507-509, 6297 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 473-477; 6507 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 481-485; 6695 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 529-533; 6937 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 508-512; 7105 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 372-377; 7249 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 393-399; 7466 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 481-485.

**TABLO 19** Bayındırlık Bakanlığı Yatırım Bütçesi Dağılımları (TL)<sup>2622</sup>

| Yıl  | Yapı İşleri    | Demiryolları   | Limanlar       | Su İşleri     | Diğer         |
|------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| 1951 | 33.298.098,00  | 18.525.000,00  | 12.575.000,00  | 35.817.000,00 | 19.917.000,00 |
| 1952 | 42.720.644,00  | 19.845.000,00  | 22.250.000,00  | 48.707.500,00 | 6.275.000,00  |
| 1953 | 74.181.001,00  | 21.755.000,00  | 25.020.000,00  | 78.297.500,00 | 8.515.000,00  |
| 1954 | 72.385.891,00  | 20.500.000,00  | 25.575.001,00  | 0,00          | 5.261.000,00  |
| 1955 | 75.655.001,00  | 28.565.000,00  | 54.000.000,00  | 0,00          | 8.041.000,00  |
| 1956 | 73.548.505,00  | 42.915.000,00  | 71.400.000,00  | 0,00          | 10.441.000,00 |
| 1957 | 104.730.007,00 | 50.015.000,00  | 69.500.000,00  | 0,00          | 8.441.000,00  |
| 1958 | 117.048.737,00 | 62.015.000,00  | 115.000.000,00 | 0,00          | 13.260.000,00 |
| 1959 | 108.038.739,00 | 135.665.000,00 | 133.650.000,00 | 0,00          | 4.760.000,00  |
| 1960 | 208.207.579,00 | 90.865.000,00  | 161.200.000,00 | 0,00          | 3.000.000,00  |

<sup>2622</sup> Tablodaki veriler 1951-1960 yılları bütçe kanunları esas alınarak hazırlanmıştır. Bayındırlık Bakanlığı bütçesi yatırım kalemleri yapı işleri, demiryolları, limanlar, su işleri ve diğer olmak üzere beş ana grupta sınıflandırılarak derlenmiştir. 1954 yılında DSİ'nin kurulmasıyla su işlerine ait yatırım işleri DSİ bütçesine kaydırılmış, artık Bayındırlık Bakanlığı bütçesinde bu alanda bir yatırım ödeneği yer almamıştır. Genel bütçe kanunları ve yararlanılan kaynakların ilgili bölümleri sırasıyla şunlardır: 5751 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 541-546; 5908 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 511-515; 6076 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 507-509, 6297 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 473-477; 6507 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 481-485; 6695 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 529-533; 6937 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 508-512; 7105 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 372-377; 7249 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 393-399; 7466 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 481-485.

**TABLO 20 DP Dönemi Toplam Bayındırlık Yatırımları (TL)** <sup>2623</sup>

| Yıl  | Karayolları    | Yapı İşleri    | Demiryolları   | Limanlar       | Su İşleri      | Diğer         |
|------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| 1951 | 75.250.000,00  | 33.298.098,00  | 18.525.000,00  | 12.575.000,00  | 35.817.000,00  | 19.917.000,00 |
| 1952 | 135.590.001,00 | 42.720.644,00  | 19.845.000,00  | 22.250.000,00  | 48.707.500,00  | 6.275.000,00  |
| 1953 | 181.460.329,00 | 74.181.001,00  | 21.755.000,00  | 25.020.000,00  | 78.297.500,00  | 8.515.000,00  |
| 1954 | 183.947.072,00 | 72.385.891,00  | 20.500.000,00  | 25.575.001,00  | 89.278.915,00  | 5.261.000,00  |
| 1955 | 311.997.850,00 | 75.655.001,00  | 28.565.000,00  | 54.000.000,00  | 157.270.000,00 | 8.041.000,00  |
| 1956 | 331.845.864,00 | 73.548.505,00  | 42.915.000,00  | 71.400.000,00  | 210.850.955,00 | 10.441.000,00 |
| 1957 | 416.500.000,00 | 104.730.007,00 | 50.015.000,00  | 69.500.000,00  | 332.808.001,00 | 8.441.000,00  |
| 1958 | 481.671.424,00 | 117.048.737,00 | 62.015.000,00  | 115.000.000,00 | 385.760.743,00 | 13.260.000,00 |
| 1959 | 612.709.705,00 | 108.038.739,00 | 135.665.000,00 | 133.650.000,00 | 490.805.001,00 | 4.760.000,00  |
| 1960 | 942.630.006,00 | 208.207.579,00 | 90.865.000,00  | 161.200.000,00 | 637.473.070,00 | 3.000.000,00  |

<sup>2623</sup> Tablodaki veriler 1951-1960 yılları bütçe kanunları, 1951-1960 KGM bütçe kanunları ve 1954-1960 DSİ bütçe kanunlarında yer alan ödenek miktarları esas alınarak hazırlanmıştır. Tablo 19’da yer alan verilere KGM bütçesinde yer alan yatırım kalemleri “*Karayolları*” başlığında eklenmiş, sadece 1951 yılı için il ve köy yollarına ilişkin 12 milyon liralık ödenek “*Diğer*” içerisinde gösterilmiştir. 1954 ve sonrası için DSİ bütçesinde yer alan yatırım kalemleri “*Su İşleri*” başlığında gösterilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı, KGM ve DSİ bütçeleri yatırım kalemleri toplamaları karayolları, yapı işleri, demiryolları, limanlar, su işleri ve diğer olmak üzere altı ana grupta sınıflandırılarak derlenmiştir. Genel bütçe kanunları ve yararlanılan kaynaklar sırasıyla şunlardır: 5751 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 541-546; 5908 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 511-515; 6076 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 507-509; 6297 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 473-477; 6507 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 481-485; 6695 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 529-533; 6937 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 508-512; 7105 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 372-377; 7249 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 393-399; 7466 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 481-485; KGM bütçe kanunları ve yararlanılan kaynaklar sırasıyla şunlardır: 5734 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 252-255; 5906 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 419-423; 6061 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 272-276; 6286 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 276-280; 6503 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 360-364; 6691 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 405-409; 6925 sayılı Kanun. *Resmî Gazete*, Sayı: 9549, 02 Mart 1957, s. 16609-16611; 7102 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 271-276; 7248 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 316-321; 7465 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 400-405; DSİ bütçe Kanunları ve yararlanılan kaynaklar sırasıyla şunlardır: 6285 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 267-271; 6486 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 264-268; 6690 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 396-400; 6924 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 322-326; 7101 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 263-267; 7247 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 308-312; 7450 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 290-294.

**TABLO 21** Genel Bütçede Bayındırlık Bakanlığına Devredilen Yapı İşleri Ödenekleri (TL)<sup>2624</sup>

| Yıl  | Adalet Bakanlığı | Maliye Bakanlığı | Millî Eğitim Bakanlığı | Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı | Gümrük ve Tekel Bakanlığı | Tarım Bakanlığı | Diğer Kurumlar |
|------|------------------|------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------------|-----------------|----------------|
| 1951 | 3.105.000,00     | 400.000,00       | 1.222.654,00           | 5.934.404,00                      | 157.040,00                | 1.344.000,00    | 30.000,00      |
| 1952 | 2.830.000,00     | 1.343.250,00     | 1.990.000,00           | 9.060.303,00                      | 156.215,00                | 2.475.837,00    | 719.804,00     |
| 1953 | 7.885.000,00     | 10.700.000,00    | 3.880.000,00           | 20.527.000,00                     | 954.000,00                | 2.473.000,00    | 1.037.001,00   |
| 1954 | 9.649.500,00     | 12.209.666,00    | 4.064.000,00           | 19.299.000,00                     | 1.427.225,00              | 2.919.000,00    | 1.866.000,00   |
| 1955 | 7.050.000,00     | 11.000.000,00    | 10.232.000,00          | 16.420.000,00                     | 1.675.000,00              | 1.850.000,00    | 3.598.001,00   |
| 1956 | 9.700.000,00     | 7.000.000,00     | 8.000.000,00           | 12.500.000,00                     | 1.536.000,00              | 1.999.500,00    | 2.883.005,00   |
| 1957 | 5.710.000,00     | 19.000.000,00    | 10.000.000,00          | 17.000.000,00                     | 1.400.001,00              | 2.000.000,00    | 8.540.005,00   |
| 1958 | 4.593.730,00     | 12.750.000,00    | 11.500.000,00          | 15.375.000,00                     | 950.001,00                | 2.300.000,00    | 6.980.004,00   |
| 1959 | 7.150.000,00     | 10.912.805,00    | 10.575.000,00          | 20.000.000,00                     | 1.850.001,00              | 2.603.000,00    | 7.943.491,00   |
| 1960 | 11.000.000,00    | 36.000.000,00    | 21.000.000,00          | 29.000.000,00                     | 3.017.500,00              | 3.978.000,00    | 10.966.002,00  |

<sup>2624</sup> Tablodaki veriler 1951-1960 yılları bütçe kanunları esas alınarak hazırlanmıştır. Her yıl tahsisat yapılmayan veya daha küçük ölçekte ödenek planlanan kurum/kuruluşlar “Diğer Kurumlar” içinde gösterilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı ödeneği zaten bakanlık bütçesinde yer aldığı ve herhangi bir devir söz konusu olmadığı için tabloya dahil edilmemiştir. Keza özel kanunlarına istinaden yapılan inşaat işleri de Bayındırlık Bakanlığı bütçesine dahil oldukları düşüncesiyle tablo kapsamında alınmamıştır. 7020 sayılı Kanun’la Bayındırlık Bakanlığına verilen yetkiden dolayı 1958 yılından itibaren Adalet, Maliye, Millî Eğitim, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlıkları, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü bütçelerinde Bayındırlık Bakanlığı bütçesine devredilmek üzere yeni yapı işleri için ayrıca ödenek tahsis edilmemiştir. Özetle tablo sadece diğer kurum/kuruluşlar tarafından teklif edilerek bütçenin kabul edilmesi sonrasında Bayındırlık Bakanlığı bütçesine devri yapılan yeni yapı ve esaslı onarımlar için ayrılan ödenekleri göstermektedir. Genel bütçe kanunları ve yararlanılan kaynakların ilgili bölümleri sırasıyla şunlardır: 5751 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 33, s. 541-546; 5908 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 34, s. 511-515; 6076 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 35, s. 507-509, 6297 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 36, s. 473-477; 6507 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 37, s. 481-485; 6695 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 38, s. 529-533; 6937 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 39, s. 508-512; 7105 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 40, s. 372-377; 7249 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 41, s. 393-399; 7466 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 42, s. 481-485.

**TABLO 22** Genel Bütçede Bayındırlık Bakanlığına Devredilen Yapı İşlerine Dair Sarfiyatlar (TL)<sup>2625</sup>

| Yıl  | Adalet Bakanlığı | Maliye Bakanlığı | Millî Eğitim Bakanlığı | Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı | Gümrük ve Tekel Bakanlığı | Tarım Bakanlığı |
|------|------------------|------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------------|-----------------|
| 1951 | 3.639.000,00     | 120.000,00       | 1.171.000,00           | 4.936.000,00                      | 0,00                      | 318.000,00      |
| 1952 | 2.995.000,00     | 3.471.000,00     | 4.124.000,00           | 16.051.000,00                     | 69.000,00                 | 3.003.000,00    |
| 1953 | 9.868.000,00     | 17.245.000,00    | 7.315.000,00           | 24.452.000,00                     | 1.122.000,00              | 1.167.000,00    |
| 1954 | 1.049.000,00     | 195.000,00       | 996.000,00             | 3.307.000,00                      | 534.000,00                | 1.104.000,00    |
| 1955 | 10.579.000,00    | 9.565.000,00     | 12.369.000,00          | 13.811.000,00                     | 942.000,00                | 1.022.000,00    |
| 1956 | 7.200.000,00     | 4.362.000,00     | 5.242.000,00           | 7.860.000,00                      | 441.000,00                | 1.205.000,00    |

<sup>2625</sup> Tablodaki veriler *BCA* Fon: 30-01-0-0, Kutu: 74, Gömlek: 471, Sıra: 12, s. 7. belgesinde yer alan veriler esas alınarak hazırlanmıştır. Belge Yapı ve İmar İşleri Reisliği tarafından ele alınan tüm inşaatları içerdiğinden, belgede “*Müteferrik Binalar*” başlığı altında yer alan miktarlar özel kanunlarına istinaden yürütülen işleri de kapsadığı için tabloya dahil edilmemiştir. Diğer yandan yine belgede yer alan cezaevi ve adliye binaları, Adalet Bakanlığı; hükümet konakları, Maliye Bakanlığı; okullar, Millî Eğitim Bakanlığı; hastane ve sağlık merkezleri (verem hastaneleri özel kanunla yapıldığı için dahil edilmemiştir.) Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı; ziraat binaları, Tarım Bakanlığı; gümrük binaları ise Gümrük ve Tekel Bakanlığı bölümüne kaydedilmiştir. Hazırlandığı yıl itibarıyla söz konusu belge 1956 yılına kadar sarfiyatları göstermektedir. 1957-1960 yılları sarfiyatlarını gösterir bilgilere ulaşamadığından tablo sadece 1951-1956 yıllarını içerecek şekilde tanzim edilmiştir.

**TABLO 23** CHP Dönemi Genel Bütçeleri (1946-1950) (TL)<sup>2626</sup>

| Yıl  | Bütçe Giderleri  | Cari Giderler (A/1 Cetveli) | Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli) | Bütçe Gelirleri (B Cetveli) | Bütçe Açığı    |
|------|------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------|----------------|
| 1946 | 990.572.884,00   |                             |                                 | 894.668.000,00              | 95.904.884,00  |
| 1947 | 1.136.215.530,00 | 1.005.562.536,00            | 130.652.994,00                  | 1.021.232.000,00            | 114.983.530,00 |
| 1948 | 1.243.551.197,00 | 1.089.306.197,00            | 154.245.000,00                  | 1.115.600.000,00            | 127.951.197,00 |
| 1949 | 1.371.875.627,00 | 1.174.780.627,00            | 197.095.000,00                  | 1.251.802.894,00            | 120.072.733,00 |
| 1950 | 1.487.208.563,00 | 1.226.218.563,00            | 260.990.000,00                  | 1.313.269.563,00            | 173.939.000,00 |

<sup>2626</sup> Tabloda yer alan “Bütçe Giderleri”, “Bütçe Gelirleri” ve “Bütçe Açığı” verileri 1946-1950 yılları bütçe kanunlarında yer alan veriler esas alınarak hazırlanmıştır. Genel bütçe kanunları ve yararlanılan kaynaklar sırasıyla şunlardır: 4817 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 28, s. 37-89; 4997 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 29, s. 276-329; 5161 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 30, s. 210-267, 5350 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 31, s. 344-402; 5561 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 32, s. 810-883; söz konusu bütçe kanunlarında “Cari Giderler (A/1 Cetveli)” ve “Yatırım Giderleri (A/2 Cetveli)” ayrımı yapılmamıştır. Tablonun bu bölümleri bir kıyaslama maksadıyla hazırlanan bu rapordan alınmıştır. Raporda 1946 yılına dair veri yer almadığından bu yıl için ilgili bölümler boş bırakılmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, 18.02.1954, Devre: 9, C. 28, İnkat: 45’e ekli 109 sayılı 1954 yılı Muvazenei Umumiye kanunu lâyihası ve Bütçe Komisyonu raporu (1/686), s. 33.

**TABLO 24** CHP Dönemi Toplam Bayındırlık Yatırımları (1946-1950) (TL)<sup>2627</sup>

| Yıl  | Karayolları   | Yapı İşleri   | Demiryolları  | Limanlar     | Su İşleri     | Diğer        |
|------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| 1946 | 10.753.500,00 | 21.757.480,00 | 15.957.034,00 | 4.786.516,00 | 14.336.500,00 | 6.792.000,00 |
| 1947 | 11.921.694,00 | 22.238.764,00 | 16.906.769,00 | 4.808.919,00 | 15.252.632,00 | 2.375.006,00 |
| 1948 | 15.200.000,00 | 30.626.764,00 | 16.126.309,00 | 6.306.279,00 | 15.474.354,00 | 4.343.941,00 |
| 1949 | 38.600.000,00 | 21.426.611,00 | 16.529.828,00 | 9.225.760,00 | 19.710.000,00 | 2.060.000,00 |
| 1950 | 47.140.432,00 | 27.657.467,00 | 24.252.246,88 | 9.178.473,12 | 21.022.935,00 | 9.600.000,00 |

<sup>2627</sup> Tablo, 1946-1950 yılları bütçe kanunları ile 1950 yılı Karayolları bütçe kanununda yer alan veriler esas alınarak hazırlanmıştır. Söz konusu kanunlar ve yararlanılan kaynaklar sırasıyla şunlardır: 4817 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 28, s. 86-89; 4997 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 29, s. 326-329; 5161 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 30, s. 262-267, 5350 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 31, s. 399-402; 5561 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 32, s. 877-883; 5551 sayılı Kanun. *Kanunlar Dergisi*, C. 32, s. 598-605; Tablonun hazırlanması esnasında, kanunlarda ayrı bir yatırım cetveli olmadığı için, kıyaslama yapılırken herhangi bir tutarsızlık olmaması adına DP döneminde yatırım cetveline alınan konuların evsafında olan kalemler tek tek saptanarak yatırım tutarları tespit edilmiştir. Sonrasında bölüm başlıkları halinde yatırımlar sınıflandırılmıştır. Demiryolları ve Limanlar için ortak olarak tespit edilen teknik harcamalar, yatırım miktarı nispetinde paylaştırılmıştır. Kuruşlar ihmal edilmiştir. 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurulduğu için, 1950 yılı karayolları bölümüne hesaplanan KGM yatırım bütçesi dahil edilmiştir.

**TABLO 25** Yüzey Cinslerine Göre Devlet Yolları (km)<sup>2628</sup>

| Yıl  | Üst Yapılı Yollar |                    |       |          |           |        | Toprak Tesviye Yollar |                   |        | Ham Yollar | Genel Toplam |
|------|-------------------|--------------------|-------|----------|-----------|--------|-----------------------|-------------------|--------|------------|--------------|
|      | Çimento<br>Betonu | Bitümlü<br>Kaplama | Parke | Kırmataş | Stabilize | Toplam | Drenaj<br>Yapılı      | Drenaj<br>Yapısız | Toplam |            |              |
| 1950 | 11                | 1.185              | 126   | 12.010   | 4.126     | 17.458 | 1.197                 | 1.873             | 3.070  | 3.778      | 24.306       |
| 1951 | 11                | 1.288              | 126   | 10.692   | 5.673     | 17.790 | 1.121                 | 1.877             | 2.998  | 3.518      | 24.306       |
| 1952 | 11                | 1.582              | 115   | 9.014    | 8.206     | 18.928 | 1.218                 | 1.124             | 2.342  | 3.036      | 24.306       |
| 1953 | 8                 | 1.807              | 115   | 6.620    | 10.648    | 19.198 | 1.234                 | 1.436             | 2.670  | 2.563      | 24.431       |
| 1954 | 8                 | 1.777              | 115   | 6.400    | 11.195    | 19.495 | 1.034                 | 1.400             | 2.434  | 2.502      | 24.431       |
| 1955 | 5                 | 2.404              | 147   | 3.574    | 13.679    | 19.809 | 946                   | 1.547             | 2.493  | 2.251      | 24.553       |
| 1956 | 5                 | 3.225              | 136   | 2.584    | 14.842    | 20.792 | 950                   | 1.011             | 1.961  | 1.706      | 24.459       |
| 1957 | 4                 | 4.119              | 134   | 1.311    | 15.698    | 21.266 | 987                   | 770               | 1.757  | 1.601      | 24.624       |
| 1958 | 4                 | 4.771              | 136   | 981      | 16.167    | 22.059 | 726                   | 657               | 1.383  | 1.358      | 24.800       |
| 1959 | 4                 | 5.630              | 136   | 925      | 16.695    | 23.390 | 717                   | 664               | 1.381  | 2.012      | 26.783       |
| 1960 | 5                 | 6.238              | 104   | 272      | 17.083    | 23.702 | 712                   | 449               | 1.161  | 1.848      | 26.711       |

<sup>2628</sup> Tablo, bu yayındaki verilere dayanarak hazırlanmıştır. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 83.



**TABLO 26** Üzerinde Yapım Çalışması Yapılan Devlet Yolları (km)<sup>2629</sup>

| Yıl  | Bitümlü kaplama          |                          |         |        |        | Stabilize |        |        | Toplam |        |        | Toprak Tesviye Yollar |        |        |                   |        |        |        |        |        | Genel toplam |        |        |
|------|--------------------------|--------------------------|---------|--------|--------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|--------|--------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------|--------|--------|
|      | Asfalt Beton<br>/Rodmiks | Bitümlü Sathi<br>Kaplama |         |        | Toplam | İhale     | Emanet | Toplam | İhale  | Emanet | Toplam | Drenaj<br>Yapılı      |        |        | Drenaj<br>Yapısız |        |        | Toplam |        |        | İhale        | Emanet | Toplam |
|      |                          | Çift Kat                 | Tek Kat | Toplam |        |           |        |        |        |        |        | İhale                 | Emanet | Toplam | İhale             | Emanet | Toplam | İhale  | Emanet | Toplam |              |        |        |
| 1950 | 0                        | 183                      | 249     | 432    | 432    | 58        | 317    | 375    | 58     | 749    | 807    | 67                    | 213    | 280    | 93                | 93     | 186    | 160    | 306    | 466    | 218          | 1.055  | 1.273  |
| 1951 | 73                       | 197                      | 44      | 241    | 314    | 228       | 649    | 877    | 228    | 963    | 1.191  | 184                   | 23     | 207    | 142               | 177    | 319    | 326    | 200    | 526    | 554          | 1.163  | 1.717  |
| 1952 | 99                       | 360                      | 142     | 502    | 601    | 164       | 637    | 801    | 164    | 1.238  | 1.402  | 151                   | 212    | 363    | 105               | 93     | 198    | 256    | 305    | 561    | 420          | 1.543  | 1.963  |
| 1953 | 76                       | 220                      | 548     | 768    | 844    | 423       | 514    | 937    | 423    | 1.358  | 1.781  | 308                   | 480    | 788    | 66                | 78     | 144    | 374    | 558    | 932    | 797          | 1.916  | 2.713  |
| 1954 | 46                       | 175                      | 226     | 401    | 447    | 442       | 1.424  | 1.866  | 442    | 1.871  | 2.313  | 333                   | 337    | 670    | 84                | 146    | 230    | 417    | 483    | 900    | 859          | 2.354  | 3.213  |
| 1955 | 77                       | 807                      | 52      | 859    | 936    | 275       | 1.605  | 1.880  | 275    | 2.541  | 2.816  | 200                   | 444    | 644    | 175               | 169    | 344    | 375    | 613    | 988    | 650          | 3.154  | 3.804  |
| 1956 | 48                       | 1.059                    | 179     | 1.238  | 1.286  | 259       | 1.644  | 1.903  | 259    | 2.930  | 3.189  | 219                   | 1.136  | 1.355  | 75                | 157    | 232    | 294    | 1.293  | 1.587  | 553          | 4.223  | 4.776  |
| 1957 | 120                      | 1.002                    | 292     | 1.294  | 1.414  | 71        | 2.083  | 2.154  | 71     | 3.497  | 3.568  | 156                   | 1.294  | 1.450  | 0                 | 295    | 295    | 156    | 1.589  | 1.745  | 227          | 5.086  | 5.313  |
| 1958 | 116                      | 563                      | 999     | 1.562  | 1.678  | 114       | 1.475  | 1.589  | 114    | 3.153  | 3.267  | 167                   | 1.547  | 1.714  | 29                | 313    | 342    | 196    | 1.860  | 2.056  | 310          | 5.013  | 5.323  |
| 1959 | 166                      | 1.087                    | 367     | 1.454  | 1.620  | 202       | 1.320  | 1.522  | 202    | 2.940  | 3.142  | 176                   | 694    | 870    | 8                 | 553    | 561    | 184    | 1.247  | 1.431  | 386          | 4.187  | 4.573  |
| 1960 | 240                      | 762                      | 921     | 1.683  | 1.923  | 198       | 1.330  | 1.528  | 198    | 3.253  | 3.451  | 142                   | 908    | 1.050  | 12                | 255    | 267    | 154    | 1.163  | 1.317  | 352          | 4.416  | 4.768  |

<sup>2629</sup> Tablo, bu yayındaki verilere dayanarak hazırlanmıştır. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 168-169.

**TABLO 27** Bakım Altında ve Kış Programında Olan Yollar (km)<sup>2630</sup>

| Yıl  | Devlet Yolu |              | İl Yolu |              | Toplam |              |
|------|-------------|--------------|---------|--------------|--------|--------------|
|      | Bakım       | Kış Programı | Bakım   | Kış Programı | Bakım  | Kış Programı |
| 1950 | 18.363      | 9.624        | 0       | 0            | 18.363 | 9.624        |
| 1951 | 21.320      | 15.509       | 556     | 406          | 21.876 | 15.915       |
| 1952 | 20.174      | 15.791       | 746     | 528          | 22.066 | 16.319       |
| 1953 | 20.858      | 16.161       | 941     | 676          | 21.115 | 16.837       |
| 1954 | 20.940      | 16.507       | 1.400   | 756          | 22.340 | 17.263       |
| 1955 | 21.479      | 16.724       | 2.064   | 932          | 23.543 | 17.656       |
| 1956 | 21.700      | 18.289       | 3.690   | 1.932        | 25.390 | 20.221       |
| 1957 | 22.692      | 18.289       | 5.335   | 1.932        | 28.027 | 20.221       |
| 1958 | 23.229      | 18.482       | 5.937   | 2.000        | 29.166 | 20.482       |
| 1959 | 23.222      | 19.368       | 8.051   | 2.199        | 31.273 | 21.567       |
| 1960 | 23.316      | 19.920       | 11.261  | 1.900        | 34.577 | 21.820       |

<sup>2630</sup> Tablo bu yayındaki verilere dayanarak hazırlanmıştır. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, 1973, 249.

**TABLO 28** Yüzey Cinslerine Göre İl Yolları (km)<sup>2631</sup>

| Yıl  | Üst Yapılı Yollar |                    |       |          |           |        | Toprak Tesviye Yollar |                   |        | Ham Yollar | Genel Toplam |
|------|-------------------|--------------------|-------|----------|-----------|--------|-----------------------|-------------------|--------|------------|--------------|
|      | Çimento<br>Betonu | Bitümlü<br>Kaplama | Parke | Kırmataş | Stabilize | Toplam | Drenaj<br>Yapılı      | Drenaj<br>Yapısız | Toplam |            |              |
| 1950 | 11                | 240                | 51    | 5.955    | 499       | 6.756  | 2.331                 | 4.910             | 7.241  | 8.777      | 22.774       |
| 1951 | 11                | 277                | 51    | 5.397    | 1.611     | 7.347  | 3.239                 | 5.386             | 8.625  | 8.970      | 24.942       |
| 1952 | 0                 | 196                | 14    | 5.231    | 2.112     | 7.553  | 3.262                 | 4.973             | 8.235  | 9.707      | 25.495       |
| 1953 | 8                 | 210                | 31    | 5.865    | 2.524     | 8.638  | 1.866                 | 3.585             | 5.451  | 11.744     | 25.833       |
| 1954 | 8                 | 210                | 34    | 5.905    | 3.060     | 9.217  | 1.914                 | 3.720             | 5.634  | 11.842     | 26.693       |
| 1955 | 7                 | 299                | 42    | 5.475    | 6.247     | 12.070 | 2.382                 | 4.081             | 6.463  | 11.922     | 30.455       |
| 1956 | 0                 | 338                | 37    | 5.417    | 8.172     | 13.964 | 2.583                 | 4.312             | 6.895  | 11.468     | 32.327       |
| 1957 | 0                 | 417                | 49    | 5.161    | 10.824    | 16.451 | 2.622                 | 4.118             | 6.740  | 9.683      | 32.874       |
| 1958 | 0                 | 462                | 35    | 5.211    | 12.080    | 17.788 | 3.105                 | 4.370             | 7.475  | 8.449      | 33.712       |
| 1959 | 0                 | 521                | 17    | 5.392    | 11.815    | 17.745 | 2.795                 | 4.644             | 7.439  | 8.656      | 33.840       |
| 1960 | 8                 | 642                | 52    | 3.796    | 13.839    | 18.337 | 3.123                 | 4.884             | 8.007  | 8.487      | 34.831       |

<sup>2631</sup> Tablo bu yayındaki verilere dayanarak hazırlanmıştır. *Bayındırlıkta 50 Yıl, Karayolları Genel Müdürlüğü*, 86.

## ÖZGEÇMİŞ

İlk ve ortaöğrenimini Turhal ve İstanbul’da tamamladı. 1999 yılında Kuleli Askerî Lisesi’nden, 2003 yılında ise Kara Harp Okulu’ndan mezun oldu. 2004 yılında Hava Savunma Okulu’ndan mezun olduktan sonra, 2004-2006 yıllarında Malazgirt/Muş ve Erciş/Van, 2006-2008 yıllarında KKTC’de, 2008-2011 yıllarında ise Kara Harp Okulu’nda Takım Komutanlığı; 2011-2014 yılları arasında Ankara Merkez Komutanlığında Bölük Komutanlığı, 2014-2015 yıllarında 28’inci Mhz.P.Tug.K.lığında Hava Savunma Batarya Komutanlığı görevlerini yürüttü. 2015-2018 yıllarında Gnkur.Bşk.lığı, 2018-2020 yıllarında Van’da ve 2020-2023 yıllarında Kr.Hvcl.K.lığında çeşitli görevlerde bulundu. 2014 yılında Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü’nde “Anılarda Takrir-i Sükûn Dönemi Uygulamaları (1925-1929)” konulu tez çalışması ile yüksek lisansını tamamladı.

