



HISTORY STUDIES

INTERNATIONAL JOURNAL OF HISTORY

ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)

Volume 10 Issue 4, p. 81-102, June 2018

DOI Number: 10.9737/hist.2018.610

Cumhuriyet Döneminde Bayındırlık Faaliyetleri (1923-1950) Public Works in Republican Period (1923-1950)

Prof. Dr. Mehmet Evsile
(ORCID: 0000-0001-5289-8703)
Amasya Üniversitesi - Amasya

Öz: Türkiye Cumhuriyeti ilân edildiği zaman, toplum hayatının diğer alanlarında olduğu gibi bayındırlık sahasında da çok büyük ihtiyaçlar vardı. Yeni devlet kurulduğu zaman bayındırlık alanında yeni hamleler gerçekleştirilmiştir. Karayolları, demiryolları, denizyolları ve posta hizmetleri gibi ulaştırma alanlarında, limanların inşasında, bataklık kurutma ve sulama gibi su işleri alanında, kalkınma programlarının düzenlenmesinde ve mesken problemlerinin çözülmesi ile büyük devlet binalarının yapılmasında büyük bir faaliyet içerisine girilmiştir. Bu konularda genel olarak iktisatçılar ve teknik elemanlar tarafından akademik çalışmalar yapılmıştır. Konuya bir de tarihçi gözü ile bakarak, bu çalışmamızda, Türkiye Büyük Millet Meclisi Bütçe görüşmelerinden elde ettiğimiz bilgileri işleyerek literatüre katkı yapılmıştır. Böylece konunun eksik kalmış kısımlarının tamamlanması sağlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türkiye Cumhuriyeti, bayındırlık hizmetleri, ulaştırma hizmetleri, limanlar, kalkınma programları.

Absracat: When the Turkish Republic declared, there were a lot of needs in the field of public works as well as the needs in every field of life. When the new government established, new programs were put into measure in the field of Public Works. There were many efforts to start in transportation in terms of developing the highways, sea routes and post office services and building new ports. The swamps were dried and new houses were started to be built. Also new governmental service buildings were built within a determined program schedule. Academic studies were carried out by technical staff and economist to overcome these problems. With the point of view as a historian, in this study, it is contributed to the literature through examining the Budget sessions of the Turkish Grand Assembly. Therefore, the uncompleted parts of the subject was provided.

Keywords: Turkish Republic, Public Work services, transportation services, ports, development programs

Giriş

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu zaman, her alanda olduğu gibi bayındırlık hizmetlerinde de çok büyük eksiklikler bulunuyordu. 10 milyon civarında tahmin edilen nüfusun 6 milyonunun kadın, 4 milyonunun erkek olduğu¹ ve bu nüfusun yüzde 80'inin köylerde yaşadığı ifade edilmiştir². Bu nüfusun gıda, güvenlik, eğitim, sağlık hizmetlerinin yetersizliği yanında bayındırlık hizmetlerinde de çok ciddi sıkıntılar yaşadığı daha önceki çalışmalarımızda ortaya konulmuştur³.

¹ Zeki Bey (Gümüşhane); 27.02.1924, TBMM, *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (2. Dönem)*, Cilt:6, s.410.

² Suat Bey (Kastamonu); 20.06.1932, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:9, s.195.

³ Mehmet Evsile; *Millî Mücadele Sırasında Anadolu'da Günlük Hayat*, E Yazı Yayınları, Samsun, 2015.

Daha Millî Mücadele döneminde 25 yerden yol talepleri geldiği gibi pek çok yerden köprü yapım ve tamiri, su yollarının imarı, bataklıkların temizlenmesi, liman inşası gibi ihtiyaçlar da Türkiye Büyük Millet Meclisi genel kurulunda dile getirilmiştir. Posta ve Telgraf hizmetlerindeki yetersizliklerin yanında *Vilâyat-ı Şarkıyye Muhacirleri, Vilâyat-ı Garbiyye Muhacirleri, Pontus eşkıyası tarafından tahrip edilen yerlerde oturan vatandaşların yaşadığı Mesken Buhranı* dile getirilerek bu konularda tedbir alınması istenmiştir. Depremlerle yangın ve sel felâketlerinde evlerini kaybeden vatandaşların sıkıntıları da bilinmektedir.

Bütün bu mağduriyetler, yeni cumhuriyet idaresinin bayındırlık alanında da ciddi çalışmalar yapmak mecburiyetinde olduğunu göstermektedir. Zira cumhuriyet ilân edildiği zaman Türkiye’de toplam 18.300 kilometre karayolu, 4138 kilometre demiryolu ağı bulunmakta idi. Denizyolu taşımacılığı genellikle yabancı şirketler eliyle yapılmakta ve yıllık kapasitesi 35.000 ton civarında idi. Havayolu taşımacılığı ancak Cumhuriyet’in 10. Yılında başlayacaktır.

İşte devralınan bu tablo üzerine Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren karayolu ve demiryolu inşaa ve tamiri, deniz ve hava yolu taşımacılığı, yeni limanların inşası ve mevcutların genişletilmesi, posta hizmetlerinin artırılması, bataklıkların kurutulması, sulama ve içme suyu tesisatı, devlet binalarının yapılması gibi pek çok alanda çalışmalar yapılarak halkın ihtiyaçlarının karşılanmasına çalışılmıştır.

1-Ulaştırma Alanında Yapılan Faaliyetler

a-Karayolları

Cumhuriyetin kurulduğu sırada ülkede mevcut çeşitli nitelikteki karayollarının toplam 18.300 kilometre olduğu tespit edilmiştir. Bu rakama 2400 kilometrelik tesviye halindeki yol ile 2000 kilometrelik ham yol dahil edilmemiştir. Dolayısıyla üst yapı yol miktarı, sözü edilen tarihte 13.900 kilometreyi geçmemekteydi. Bu yolların tamamında üst yapı *kırma taş* tan ibaret olduğu gibi, bunlardan *iyi şose* sayılabilecek kısmı 6.900 kilometre civarında olup, geri kalanı bozuk haldeydi⁴.

Ülke sathında karayolu bağlantılarının çok az oluşu, Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren pek çok yerden yol yapılması taleplerinin gelmesine sebep olmuştur. Daha 1924 yılında, Doğu Anadolu’nun hükümetten istediği tek şeyin yol olduğu, “*yol, daima yol, ebediyyen yol*” sloganıyla ifade edilmiştir⁵. 1927 yılında Kars-Ardahan ve Artvin gibi üç şehrin denize çıkışı sağlayacak olan Hopa-Borçka yolunun yapılması istenmiştir⁶.

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonraki yıllarda yol taleplerinin daha da arttığı görülmektedir. 1944 yılında Marmara bölgesini Akdeniz bölgesine bağlayacak Balıkesir-Ankara ve Ankara-Antalya yollarının önemine dikkat çekilmiştir⁷. Kırşehir’de ve kazalarında elma, armut, kayısı, üzüm ve her türlü sebzenin yetiştiği, fakat yol olmadığı için bu ürünlerin çürüdüğü ifade edilerek, bölgenin bağlantı yollarının yapılması talep edilmiştir⁸. Ankara’yı Akdeniz ve Karadeniz bölgelerine bağlamak için Ankara-Konya, Manavgat-Antalya, Kayseri-Maraş-Gaziantep ve Ankara-Ereğli yollarının yapılmasının, ülkenin kuzey ve güney uçlarını birleştireceği gibi başkent Ankara’yı ekonomik açıdan da güçlendireceği ifade edilmiştir⁹. Diyarbakır-Silvan yolunun, ekonomik ve ticarî gereçlerinin yanında, askerî gereçlerden

⁴ Mehmet Evsile; *Millî Mücadele Tarihi*, Etüd Yayınları, Samsun, 2012, s.255.

⁵ Osman Kadri Bey (Muş); 23.02.1924, TBMM, *TBMM ZC (2. Dönem)*, Cilt:6, s.253.

⁶ Talât Bey (Ardahan); 14.04.1927, TBMM, *TBMM ZC (2. Dönem)*, Cilt:31, s.150.

⁷ Mümtaz Ökmen (Ankara); 26.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.298.

⁸ İbrahim Turan (Kırşehir); 26.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.302.

⁹ Rasih Kaplan (Maraş); 26.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.302-309.

dolayı da yapılması talep edilmiştir¹⁰. Urfa ve Diyarbakır'ı birbirine bağlayan Siverek-Urfa ve Siverek-Diyarbakır yollarının gerektiği üzerinde durulmuştur¹¹. Kış mevsiminde vatandaşların resmî işlemlerini yaptırmak için il merkezlerine rahatça gidebilmeleri için Gümüşhane-Bayburt-Erzincan arasındaki Kelkit-Şiran yolunun mutlaka açılması istenmiştir¹². Rize'de yol olmadığı için ilçeleriyle bağlantı kurulamadığı, hastalıkların önlenemediğinden şikâyet edilmiştir¹³. Diğer bir milletvekili de Ankara'dan otomobil ile yola çıkıp Rize'ye kadar ulaşmak için Karadeniz sahil yolunun yapılması temennisinde bulunmuştur¹⁴. Van-Hakkâri arasında yol olmadığı, bu yolun açılmasının ülke bütünlüğü ve güvenliğinin sağlanması açısından önemli olduğuna dikkat çekilmiştir¹⁵. Hakkâri'nin hiç yolu olmayan il olduğuna da başka bir yerde dikkat çekilmiştir¹⁶.

Yol taleplerinden başka, anayolları birbirine bağlayan geçit noktalarının trafiğe açılması gerektiği üzerinde de durulmuş ve önemli geçitler şu şekilde sıralanmıştır¹⁷: Diyarbakır-Bitlis-Van yolu üzerinde Rohava düzü, Diyarbakır'dan Elâzığ'a giderken Devebayırı, Elâzığ'dan Sivas'a giderken Deliktaş, Sivas'tan Tokat'a giderken Çamlıbel, Sivas'tan Erzincan-Erzurum istikametine giderken Karabayır ve Çardaklı boğazı, Erzurum'dan Ağrı'ya giderken Tahir gediği, Erzurum'dan Trabzon'a giderken Kopdağı ve Zigana, Şebinkarahisar'dan Giresun'a giderken Karabel, Elâzığ'dan Muş ve Van'a giderken Bağlağaç ve Buğlan gediği gibi yerlerin açılması istenmiştir.

Yolların yapım, bakım ve onarımı Bayındırlık Bakanlığı ve vilâyetler arasında taksim edilmiştir. Osmanlı döneminde çıkartılan 13 Mart 1913 tarihli "İdare-i Umumiye-i Vilâyat Kanunu Muvakkati" ile devlet dairelerinde görülecek lüzum üzerine yapım, bakım ve onarımı Nafia Nezareti'ne ait olan yollar dışında vilâyet içinde liva, kaza ve nahiyeleri birbirine bağlayan yollar ile bunlara bağlı geçitlerin yapımı ve sürekli onarımı ile ilgilenmek görevi Vilâyet Umumî Hey'etlerine verilmiştir¹⁸. Cumhuriyet döneminde çıkartılan 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı *Şose ve Köprüler Kanunu*'nun birinci maddesinde, "*Türkiye Cumhuriyeti'ndeki bütün şoseler ve köprülerin inşa ve tamirlerine ve iyi bir halde muhafazalarına ait vazâifin tanzim ve idaresi Nafia vekâletine mevduddur*" ibaresi ile mevcut durum korunmuştur¹⁹. Buna göre Bayındırlık Bakanlığı tarafından yapılan yollara *Turuk u Umumiyye*, vilâyetlerin vatandaşlardan aldığı yol vergisi ile ve diğer gelirlerle elde ettiği vilâyet bütçesinden yaptırdığı yollara da *Turuk u Hususîyye* adı verilmiştir. Bu kanunî düzenlemeler çerçevesinde bir taraftan Bayındırlık Bakanlığı, diğer taraftan valilikler eliyle yol ve köprülerin yapılması için çalışmalara başlanmıştır.

Yukarda belirtilen talepleri karşılamak üzere yol, köprü, menfez inşa ve bakım faaliyetleri başlamıştır. 1927 yılında Bayındırlık Bakanlığı tarafından 880 kilometre yeni asfalt yol yapılmış, 1039 kilometre asfalt yol tamir edilmiştir. 742 köprü ile 2431 menfez yeniden inşa edilmiş, 756 köprü ve 255 menfez tamir edilmiştir²⁰. Vilâyetler tarafından ise, 1089 kilometre

¹⁰ Kâzım Sevüktekin (Diyarbakır); 26.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.305.

¹¹ Mehmet Kâzım Berker (Urfa); 24.05.1945, TBMM, *TBMM Tutanak Dergisi (7. Dönem)*, Cilt:17, s.344.

¹² Recai Güreli (Gümüşhane); 22.05.1946, TBMM, *TBMM TD (7. Dönem)*, Cilt:20, s.390.

¹³ Dr. Saim Ali Dilemre (Rize); 29.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.639.

¹⁴ Dr. Cemal Kazancıoğlu (Çoruh); 29.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.649.

¹⁵ Necmeddin Sahir Silan (Tunceli); 20.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.897.

¹⁶ İlhan Olgun (Yozgat); 29.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.651.

¹⁷ Org. İzzettin Çalışlar (Muğla); 25.12.1945, TBMM, *TBMM TD (7. Dönem)*, Cilt:20, s.382.

¹⁸ Yüksel Kaştan; "Osmanlı Devletinde "1913 Tarihli İdare-i Umumiye-i Vilâyat Kanun u Muvakkati" ile Vilâyet Yönetiminin Yeniden Yapılandırılması", *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, Cilt:2, Sayı:2, Ocak 2016, s.90.

¹⁹ *T.C. Resmî Gazete*, 12 Haziran 1929, Sayı: 1214, s.7524.

²⁰ Nafia Vekili Behiç Bey (İstanbul); 22.04.1928, TBMM, *TBMM ZC (3. Dönem)*, Cilt:3, s.219.

yeni yol yapılmış, 822 kilometre taş döşenmiş, 2096 kilometre tesviye yapılmış ve 434 yeni köprü yapılarak 249 köprü tamir edilmiştir²¹. 1933 yılında Kütahya-Balıkesir, Balıkesir-Çanakkale ve Hopa-Borçka yolları tamamlanma noktasına gelmiş, İran transit yolunun Trabzon-Karaköse (Ağrı) bölümü için bütçeye üç milyon lira ödenek konulmuştur²². 1939 yılında Türkiye’de 17 bin kilometre şose (asfalt), 23 bin kilometre de ham (toprak) yolun mevcut olduğu görülmektedir²³. 1946 yılında İskenderun ve Mersin limanından başlayarak Ulukışla-Niğde, Ankara-Kırşehir-Kayseri-Sivas, Yerköy-Yozgat, Çorum-Mecitözü, Samsun-Amasya-Tokat-Sivas, Sivas-Erzincan-Erzurum güzergâhlarında 3.250.000 lira harcanarak 2500 kilometrelik yol, her mevsimde her vasitanın geçebileceği hale getirilmiştir²⁴.

İkinci Dünya Savaşının sonraki yıllarda Marshall Plânından alınan kredilerin bir kısmı yol yapımında kullanılmaya başlanmıştır ki 1949 yılında bu fondan yol yapımına harcanan kredi miktarının 5 milyon dolar olduğu Bayındırlık Bakanı tarafından açıklanmıştır²⁵.

1949 yılı itibarıyla Bayındırlık Bakanlığı tarafından 23.000, vilâyetler tarafından da 20.000 kilometre olmak üzere toplam 43.000 kilometre karayolu yapılmıştır²⁶.

Kilometrekareye düşen yol oranları hakkında istatistik bilgiler de açıklanmıştır ki buna göre kilometrekareye İngiltere’de 1200 metre, Fransa’da 1100 metre, İtalya’da 1050 metre, Almanya’da 1240 metre, Çekoslovakya’da 750 metre, Romanya’da 580 metre, Yugoslavya’da 270 metre, Bulgaristan’da 340 metre, Yunanistan’da 170 metre, İran’da 16 metre, Afganistan’da 12 metre, Habeşistan’da 14 metre, Türkiye’de 17 metre yol düştüğü hesaplanmıştır²⁷.

Yolların Bayındırlık Bakanlığı ve Vilâyetler iki otorite tarafından yapılmasının bazı olumsuz sonuçları olmuştur. Bakanlığın yaptığı yollar kaliteli olduğu halde, vilâyetlerin yaptığı yolların çabuk bozulduğu görülmektedir²⁸. Çünkü yol vergisi olarak toplanan paralar, valiler tarafından başka yerlere harcanmaktadır²⁹. Bu durumda vilâyetler, mükellefiyetlerini yerine getiremedikleri için vilâyet yollarının inşa ve tamirinin de Bayındırlık Bakanlığına bağlanması istenmiştir³⁰. Bununla birlikte bu dönemin sonuna kadar yol işleri mevcut sistemle devam etmiş, ancak 1959 yılında İl yollarının Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlanması kararı alınmıştır³¹.

Yol yapımının finansmanı için getirilen *Yol Mükellefiyeti* ile vatandaşlara maddî ve bedenî anlamda yükümlülükler getirilmiştir. Bu konuda biri Millî Mücadele döneminde, diğeri Cumhuriyet döneminde olmak üzere iki defa kanunî düzenleme yapılmıştır.

Millî Mücadele döneminde 102 sayılı *Tarik Bedel-i Nakdîsi Hakkında Kanun*, 21 Şubat 1921 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde kabul edilerek uygulamaya konulmuştur. Para esasına dayanan kanunla 18–60 yaş arasındaki erkekler vergi ile yükümlü kılınmıştır. Ancak sakatlığını rapor ile ispatlayan fakirler, silah altında bulunanlar, verginin toplanmasında

²¹ Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Bey (Muğla);25.04.1928, TBMM, *TBMM ZC (3. Dönem)*, Cilt:3, s.267.

²² Nafia Vekili Hilmi Bey (İstanbul);18.05.1933, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:15, s.160.

²³ Abdurrahman Naci Demirağ (Sivas);26.05.1939, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:2, s.288.

²⁴ Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı (Sinop); 25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.516.

²⁵ Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan (İzmir); 26.02.1949, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:16, s.731.

²⁶ Kemâl Zeytinoğlu (Eskişehir); 26.02.1949, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:16, s.714.

²⁷ Mehmet Ali Çınar (Burdur); 25.12.1949, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:16, s.715-716.

²⁸ Ruşenî Bey (Samsun);29.05.1934, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:22, s.448.

²⁹ Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı (Sinop); 25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.514-516.

³⁰ İhsan Yalçın (Elâzığ); 26.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.300.

³¹ Nafia Vekili Tevfik İleri (Samsun);25.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s.873.

görev alacak imam ve muhtarlar vergiden muaf tutulmuşlardır. Yol vergisinin nakdî kısmı her yerin işçi ücretleri gözetilmek ve dört işçi gündeliği esas olmak üzere vilayetlerin il genel meclisleri tarafından tespit edilmiştir³².

2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı *Şose ve Köprüler Kanunu*'nun dokuzuncu maddesinde, "Türkiye'de sakin on sekiz yaşından altmış yaşına kadar her erkek nüfus yol mükellefiyetine tabidir. Yol mükellefiyeti bedenen ve bizzat çalışmak istemeyenler tarafından nakten ifa edilir ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle hayatta beş evlâdı olanlar ve bilimum mekteplerde tahsilde bulunanlarla silâh altındaki ordu ve jandarma efradı yol mükellefiyetinden muaftır", onuncu maddesinde, "Bir senelik bedenî mükellefiyet vasatî kuvveti haiz bir amelenin on günde yapabileceği iş miktarından ibarettir... Naktî mükellefiyet senede maktuan 8 liradır. Buna yol parası denir, Ve vilâyetler umumî meclislerince tespit edilecek zamanlarda ve iki müsavi taksitte alınır" ibareleri ile vatandaşlara bedenî veya nakdî mükellefiyet getirilmiştir³³.

Bu kanunların uygulama sonuçları ile ilgili bazı bilgiler vardır. 1927 yılında yol mükellefiyeti kanunu ile mükellef olan nüfus miktarının 2.022.000 olduğu; bunlardan 1.348.000'inin nakden, 673.000'inin bedenen mükellefiyetini yerine getirdiği tespit edilmiştir³⁴. 1945 yılında mükellefiyetin 12 lira veya 8 gün çalışma olarak uygulandığı görülmektedir³⁵. 1949 yılında, geçen 15 yılda mükelleflerden 280 milyon lira tahsil edildiği³⁶, toplanan para ve işgücü ile toplam 26.000 kilometre yol yapıldığı açıklanmıştır³⁷.

Yol vergisinin tahsilinde ve harcamalarında sıkıntılar yaşanmıştır. Sirtında yük taşıyarak günde kırk elli kuruş kazanan bir hamalla bir milyon liralık varlığı olan bir vatandaşın aynı miktarda vergi ödemesinin adaletli olmadığı, nakdî mükellefiyet miktarının gelir seviyesine göre ayarlanması gerektiği ifade edilmiştir³⁸. En fazla eleştiriye uğrayan kısım, yol vergilerinin başka alanlara sarf edilmesi hususudur. Bu eleştirileri kabul eden Bayındırlık Bakanı Ali ÇETİNKAYA, bu paradan ilköğretim, sağlık, ziraat ve icap eden diğer alanlara da harcama yapıldığını ifade etmiştir³⁹. Bir milletvekili de 1941 yılında yol vergisi kanununun uygulama sonuçlarını şu şekilde açıklamıştır⁴⁰: "Memleketimizde tarik bedeli ile mükellef olanlar takriben 2,5 milyon nüfustan ibarettir. Bu 2,5 milyon nüfustan senede 10-11 milyon lira tahsil edilmekte, bir kısmı da bedenen mükellefiyetlerini ifa etmektedirler. Bu 10-11 milyon liralık nakdî istihalden 4.750.000 lirası mahallî idarelere, mektep ve hastanelere veya diğer hizmetlere tahsis edilmiştir. 10.500.000 lira üzerinden bunu çıkarsak geriye 5.750.000 lira kalmaktadır. 1.400.000 lirası Nafia Vekâletininindir. Bunun 4.350.000 lirası vilâyet hususi idarelerinin yollara sarf ettiği kısımdır." Bu ifadelerden de yol vergisi olarak toplanan paraların başka alanlarda da kullanıldığı; böylece yol taleplerinin karşılanmasında eksikler yaşandığı anlaşılmaktadır.

³² Nuray Özdemir; "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi"

<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/1779/18795> pdf s.216-217.

³³ T.C. Resmî Gazete, 12 Haziran 1929, Sayı: 1214, s.7525.

³⁴ Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Bey (Muğla);25.04.1928, TBMM, TBMM ZC (3. Dönem), Cilt:3, s.268.

³⁵ General Kâzım Sevüktekin (Diyarbakır);24.05.1945, TBMM, TBMM TD (7. Dönem), Cilt:17, s.350.

³⁶ Kemâl Zeytinoglu (Eskişehir);26.02.1949, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:16, s.713.

³⁷ Akif Eyidoğan (Kars);29.12.1947, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:8, s.635.

³⁸ Mehmet Aldemir (İzmir);23.05.1939, TBMM, TBMM ZC (6. Dönem), Cilt:2, s.206.

³⁹ Nafia Vekili Ali Çetinkaya (Afyonkarahisar);26.05.1938, TBMM, TBMM ZC (5. Dönem), Cilt:25, s.227.

⁴⁰ Abdurrahman Naci Demirağ (Sinop);28.05.1941, TBMM, TBMM ZC (6. Dönem), Cilt:18, s.230-231.

b-Demiryolları

Bu dönemde Ankara-Kayseri-Sivas, Sivas-Erzurum, Samsun-Sivas, Irmak-Filyos (Zonguldak kömür hattı), Adana-Fevzipaşa-Diyarbakır (Bakır hattı), Sivas-Çetinkaya (Demir hattı) güzergâhlarının yapımı tamamlanmıştır. Bu güzergâhlar üzerinde bulunan Kayseri'ye 1927, Sivas'a 1930, Malatya'ya 1931, Niğde'ye 1933, Elâzığ'a 1934, Diyarbakır'a 1935, Erzurum'a 1939 yılında demiryolu ulaşımı sağlanmıştır.

1923'te mevcut demiryolu şebekesinin yetersiz, yıpranmış ve araç bakımından fakir bir halde olduğu bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden demiryollarının uzunluğu 4.138 kilometredir. Bunun 3.783 kilometrelik kısmı, Osmanlı Devleti'nin imtiyaz karşılığı yabancılara finanse ettirdiği ve millî mücadele sırasında millileştirilmiş olan 1.474 kilometresi hariç, yine yabancı şirketler marifetiyle işletilen hatlardan, 355 kilometresi, Birinci Dünya Savaşı sonunda Kuzeydoğu Anadolu'da geri alınan topraklarda Rusların terk ettiği hatlardan oluşmakta idi. Bütün demiryolları tek hat olduğu gibi, Ruslardan intikal eden hatlardan 232 kilometrelik Erzurum-Sarıkamış kısmı da ayrıca dar bir hat idi. Yabancı şirketlerin işlettiği hatlar, Bağdat Demiryolları Şebekesi adını alan ve Haydarpaşa'dan başlayarak Orta Anadolu'dan ve güney sınırlarından geçmek suretiyle Mardin'e kadar uzanan kısmı hariç tutulursa, Batı Anadolu ve Trakya'da yoğunlaşmış bulunuyordu. Ülkenin diğer bölümleri demiryolu ulaşımından mahrumdu. Bu hatların tamamında sadece 118 buharlı lokomotif ve 203'ü yolcu vagonu, 1983'ü yük vagonu olmak üzere 2.186 vagonun mevcut olduğu tespit edilmiştir⁴¹.

Cumhuriyetin kuruluşundan hemen sonra hükümetler, bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan da ülkenin siyasî birliğini pekiştirmek ve savunmasını kolaylaştırmak maksadıyla, aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası benimseyip uygulamaya başlamışlardır. Bu politikada iki ana prensip, ülkenin uzak şehirlerinin yeni hatlarla merkeze bağlanması ve mevcut imtiyazlı yolların devletleştirilmesi olmuştur⁴². Akademik olarak yapılan bu tespitler, Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesine de yansımıştır. Cumhuriyetin en önemli projesinin demiryolları olduğu⁴³, demiryolları ile ülkenin siyasî⁴⁴ ve ekonomik bütünlüğünün ve güvenliğinin sağladığı⁴⁵ değişik tarihlerde ifade edilmiştir.

Cumhuriyet döneminde ülke sathında geniş bir demiryolu inşa faaliyeti başlamıştır. 1928 yılı itibarıyla Samsun-Sivas hattının Zile bağlantısı, Kayseri-Sivas, Fevzipaşa-Diyarbakır, Kütahya-Balıkesir, Ulukışla-Kayseri, Sivas-Malatya, Sivas-Erzincan ve Afyon-Antalya hatlarında inşaat faaliyetleri başlatılmıştır⁴⁶. 1933 yılında Haydarpaşa-Sirkeci, Şefkatli-Ergani, Adana-Fevzipaşa, Toprakkale-Payas, Nusaybin-Çobanbey hatlarının inşaat çalışmalarına devam edilmiştir⁴⁷. 1944 yılında Zonguldak-Kozlu hattı tamamlanmış, Diyarbakır-Cizre ve Elâzığ-Van hatlarının inşasına devam edilmiştir⁴⁸. Ana hatların yanında bağlantı yollarının yapılması talepleri de gündeme gelmiştir. Haydarpaşa-Ankara demiryolunu İzmir-Afyon-Konya demiryoluna bağlayan Eskişehir-Afyon bağlantısı, Afyon-İzmir-Eğirdir hattına bağlayan Afyon-Karakuyu bağlantısı, Ankara-Sivas demiryolunu Konya-Adana hattına bağlayan Boğazköprü-Ulukışla bağlantısı, Erzurum hattını Fevzipaşa-Diyarbakır hattına bağlayan Çetinkaya-Malatya, Elâzığ'dan İran'a yapılmakta olan demiryolunu Sivas-Erzurum,

⁴¹ Mehmet Evsile; *Millî Mücadele Tarihi*, s.256.

⁴² *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayını, İstanbul, 1980, s.274.

⁴³ Abdurrahman Naci Demirağ(Sivas); 26.05.1939, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:2, s.287.

⁴⁴ Berç Türker (Afyonkarahisar); 26.05.1938, TBMM, *TBMM ZC (5. Dönem)*, Cilt:25, s.226.

⁴⁵ Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan (İzmir); 21.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.949.

⁴⁶ Nafia Vekili Behiç Bey (İstanbul); 22.04.1928, TBMM, *TBMM ZC (3. Dönem)*, Cilt:3, s.217-218.

⁴⁷ Nafia Vekili Hilmi Bey (Adana); 18.05.1933, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:15, s.160-161.

⁴⁸ Maliye Vekili Fuat Ağralı (Elâzığ); 22.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.135.

Sarıkamış-Kars hudut ana hattına bağlamak üzere Tercan istasyonundan başlayarak Elâzığ-Van-İran hattına Darahini (Genç) civarında birleşecek bağlantı yollarının yapılması talep edilmiştir⁴⁹. 1946 yılında 21.715.688 lira harcanarak Elâzığ-Van, Diyarbakır-Cizre ve Bitlis hattı, Diyarbakır-Kurtalan kısmı, Elâzığ-Palu kısmı, Genç-Muş kısmı ve Erzurum-Sarıkamış hattının tamamlanacağı Bayındırlık Bakanı tarafından açıklanmıştır⁵⁰. 1950 yılında, Bayındırlık Bakanı tarafından, Cumhuriyet döneminde devlet tarafından 3644 kilometre demiryolu inşa edildiği, satın alınanlarla birlikte toplam 7716 kilometre demiryolu bulunduğu ve bu işler için toplam 657 milyon lira para harcandığı açıklanmıştır⁵¹.

Cumhuriyet döneminde Bayındırlık siyasetinde öne çıkan konulardan biri de yabancı şirketlerin idaresinde bulunan müesseselerin satın alınarak millileştirilmesi olmuştur⁵². Su, elektrik, tramvay gibi şirketlerin yanında demiryolları da bu çerçevede borçlanmak suretiyle satın alınmıştır. 1933 yılı borçlanması ile Anadolu Demiryolları devlet mülkiyetine geçirilmiş⁵³; 1939'dan sonra yapılan uzun vadeli borçlanmalarının bir kısmı da demiryollarının satın alınması için kullanılmıştır⁵⁴. Cumhuriyet devrine intikal eden, yabancı imtiyazı ve tekeli altında bulunan 4138 kilometrelik demiryolu, 93.519.000 lira verilerek satın alınmıştır⁵⁵. Demiryolu inşa ve satın alımlarında yabancı bankalardan alınan kredilerin yanında Marshall yardımlarından temin edilen bir miktar para da kullanılmıştır⁵⁶.

31 Mayıs 1927 tarih ve 1402 sayılı *Devlet Demiryolları ve Limanları İdare i umumiyesinin Teşkilât ve Vezâifine Dair Kanun* ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları idaresi kurulmuştur. TCDD kurulduğu zaman idarenin elinde 309 lokomotif, 574 yolcu vagonu, 5000 yük vagonu varken, bu sayılar 1950 yılında 876 lokomotif, 1024 yolcu vagonu, 13.900 yük vagonu olmuştur⁵⁷.

1946 yılı itibarıyla Demiryollarında günde 280 yük, 75 yolcu treni seferi yapılmaktadır⁵⁸. 1939-1949 yılları arasında demiryollarında taşının yük ve yolcu miktarları da şöyledir⁵⁹: 1939'da 5 milyon ton, 1949'da 8.400.100 ton eşya; 1939'da 23.000.000, 1949'da 49.600.000 yolcu, 1939'da 15 milyon ton kilometre, 1949'da 21 milyon ton kilometrelik taşıma yapılmıştır.

Demiryolları ile ilgili bazı temenni ve eleştiriler de dile getirilmiştir. Tahıl ürünlerinin kolayca pazarlara ulaştırılabilmesi için Aksaray'a⁶⁰; ziraat ürünleri, konserve ürünleri ve balıkçılığın gelişmesi için Bursa'ya demiryolu bağlantısının sağlanması istenmiştir⁶¹. Demiryollarında ücretlerin çok pahalı olduğu⁶², yolcu vagonlarında kadınlar için ayrılan kompartımanların ihtiyacı karşılamadığı⁶³ ve yolcu vagonlarının çok bakımsız olduğu eleştirileri yapılmıştır⁶⁴. Demiryollarında organizasyon bozukluğu olduğu⁶⁵, hak etmeyenlere

⁴⁹ Rıza Soyar (Urfa); 25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.499.

⁵⁰ Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı (Sinop); 25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.511.

⁵¹ Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan (Sinop); 21.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24,s.950.

⁵² Berç Türker (Afyonkarahisar); 25.05.1936, TBMM, *TBMM ZC (5. Dönem)*, Cilt:11, s.203-204.

⁵³ MaliyeVekili Fuat Ağralı (Elâzığ); 22.05.1939, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:2, s.136.

⁵⁴ MaliyeVekili Fuat Ağralı (Elâzığ); 22.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.133.

⁵⁵ Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı (Sinop); 25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3,s.517.

⁵⁶ Ulaştırma Bakanı Dr. Kemâl Satır(Seyhan); 24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1202.

⁵⁷ Ulaştırma Bakanı Dr. Kemâl Satır (Seyhan); 24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1202.

⁵⁸ Kemâl Zeytinoğlu (Eskişehir); 30.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.202.

⁵⁹ Ulaştırma Bakanı Dr. Kemâl Satır (Seyhan); 24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1202-1204.

⁶⁰ Besim Atalay Bey (Aksaray); 16.05.1926, TBMM, *TBMM ZC (2. Dönem)*, Cilt:25, s.181.

⁶¹ Zehra Budunç (Bursa); 25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.498.

⁶² Dr. Fahri Kurtuluş (Rize); 27.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.653-654.

⁶³ Kâmil Coşkunoglu (Manisa); 27.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.656.

⁶⁴ Kemâl Zeytinoğlu (Eskişehir); 24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1192.

ücretsiz yolculuk yapacak paso verilerek israfa yol açıldığı⁶⁶, ülkede sanayileşmenin öne çıkmasıyla demiryolu yatırımlarının ikinci sıraya düştüğü gibi konular da eleştirilmiştir⁶⁷. Çankırı'ya demiryolu geldikten sonra sapa yerde kalan Kastamonu'da ticaret ve ekonomi hayatında sıkıntıların başladığına da dikkat çekilmiştir⁶⁸.

Diğer bazı konularda da dikkat çekici bilgiler vardır. 1927 yılında demiryolunun bir kilometresinin maliyeti 75-80 bin⁶⁹, 1946 yılında bir metre tünelin maliyeti 15-20 bin liradır⁷⁰. 1947 yılında TCDD İdaresinde çalışan personelin toplam 59.000 aile ve 240.000 nüfustan oluştuğu tespit edilmiştir⁷¹. 1949 yılında demiryollarında bir makinist maaşı 60-100 liradır⁷². Maaş rakamları, ürün fiyatlarıyla mukayese edilerek, demiryolu personelinin alım gücü hakkında tahminler de yapılabilir.

c-Denizyolları

Osmanlı döneminden Cumhuriyet dönemine geçişte denizyolları hizmetlerinin verildiği işletmelerin kuruluş ve gelişmeleri şu şekilde tespit edilmiştir⁷³:

1909 yılında siyasi ve ekonomik sebeplerden gemi işletme imtiyazı bir İngiliz şirketine devredilmiştir. Ancak İngiliz şirketi yükümlülüğünü yerine getirmeyince 1910 yılında İdare-i Mahsusa'nın unvanı değiştirilerek Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi olmuştur. *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi* 1925 yılında 597 sayılı kanunla *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi* haline getirilmiştir. Bu dönemde filoya ilave edilen gemilerle Köprü - Pendik ile Köprü - Yeşilköy arasında hatlar oluşturulmuş ve seferler konmuştur. Daha sonraki yıllarda İstanbul - İzmit ile İzmit Körfezi hattı açılmış ve bu hat Yalova'ya kadar uzatılmıştır. 1933 yılında 2248 sayılı Kanun'la, *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi*, üç işletme durumuna getirilmiştir. Bu işletmeler; 1 - AKAY, (İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova), 2 - Denizyolları (Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatlar), 3- Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri, isimlerini almıştır. AKAY İşletmesi, Ülev ve Suvat gemilerini inşa ettirmiş, ayrıca Şirket-i Hayriye'den Göztepe, Erenköy, Anadolu, Bağdat; Denizyolları'ndan Bağdat, Halep, Basra gemilerini alarak filosunu genişletmiştir. 1937 yılında 3295 sayılı Kanun'la, Denizyolları, AKAY, Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri, İstanbul, İzmir, Trabzon Liman İşletmeleri, Tahlisiye Müdürlüğü ve Van Gölü İşletmesi İktisat Vekaletine bağlı olarak kurulan Denizbank'a bağlanmıştır. Ancak, faaliyetini bir buçuk yıl sürdüren Denizbank, 1939 yılında 3633 sayılı kanunla kaldırılarak yerine Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü ile Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüğü olarak iki umum müdürlük kurulmuştur. 1944 yılında 4571 sayılı kanunla, Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kaldırılarak görevleri, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne verilmiştir. 1944 yılında 4571 sayılı Kanunla, yeni bir hüviyet kazanan Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti İşletmesi ismi altında Fenerler ve Cankurtaran Teşkilatı'nı bünyesine almış ve Şirket-i Hayriye'nin de 94 yıllık müstakil faaliyetine son verilmiştir. Ayrıca, 1945 yılında Şehir Hatları İşletmesi de bu Umum Müdürlüğe dahil edilmiştir.

⁶⁵ Şahin Laçın (Afyonkarahisar); 04.12.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1177.

⁶⁶ Abidin Potuoğlu (Eskişehir); 24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1198.

⁶⁷ Mithat Aydın (Trabzon); 25.12.1945, TBMM, *TBMM TD (7. Dönem)*, Cilt:20, s.387.

⁶⁸ Abidin Binkaya (Kastamonu); 27.05.1942, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:25, s.344.

⁶⁹ Mazhar Müfit Bey (Denizli); 14.04.1927, TBMM, *TBMM ZC (2. Dönem)*, Cilt:31, s.148.

⁷⁰ Yakup Kalçay (Samsun); 25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.478.

⁷¹ Kemâl Zeytinoğlu (Eskişehir); 30.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.821.

⁷² Ali Rıza İncealemdaroğlu (Zonguldak); 27.02.1949, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:16, s.905.

⁷³ *Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Web sayfası.*

Cumhuriyet'in ilânından sonra 1927 yılında rıhtım inşa faaliyetleri, taşımacılık hizmetleri ve Van Gölünde deniz taşımacılığının yapılıp yapılamayacağı hakkında araştırmalar yapılmıştır⁷⁴.

1946 yılında Devlet Denizyolları İşletmesi'nin elinde 27 adet yolcu vapuru vardır. Bunlardan 5 tanesi yeni, 22 tanesi 39-69 yaş arasındadır. 7 adet yük gemisinden biri yeni, 6'sı 26-58 yaş arasındadır. Armatörlerin elinde 34 adet şilep vardır. Bu gemilerin yaşları 26-84 arasındadır⁷⁵. Bu yıl içerisinde Amerika Birleşik Devletleri'nden toplam 26.000 ton kapasiteli 6 şilep ve İstanbul adı verilen bir yolcu gemisi alınmıştır. İtalya'ya 6 Karadeniz, 2 Marmara tipi olmak üzere 8 gemi siparişi verilmiştir. Hollanda'ya İstanbul Şehir Hatları için 8 gemi siparişi verilmiştir. İsveç'e daha önce sipariş edilen gemiler bu yıl içerisinde gelmiştir. İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'ne fabrika tezgâhları, yükleme boşaltma aletleri ve telsiz cihazı sipariş edilmiştir. Bu siparişlerin toplamının 72 milyon lira olduğu bilinmektedir⁷⁶.

Yıllar itibarıyla Karadeniz, İstanbul Boğazı, Marmara, Çanakkale Boğazı, Ege, Akdeniz ve Akdeniz sahilleri boyunca 7268 kilometreyi bulan deniz sahasında deniz ticaret filosunun gerçekleştirdiği taşıma faaliyetleri tespit edilmiştir. 1941 yılında 1227 sefer, 1945 yılında 1089 sefer yapılmıştır. 1943 yılında 1.600.000, 1946 yılında 1.491.600 yolcu taşınmıştır. 1943 yılında 611.285, 1946 yılında 484.444 ton eşya taşınmıştır. 1943 yılında 350.935, 1946 yılında 332.052 adet hayvan taşınmıştır⁷⁷. 1947 yılında yurt içinde 1.526.000 yolcu taşınarak 5.625.000 lira gelir elde edilmiştir. 1948 yılında 1.359.000 yolcu taşınmış ve 4.984.000 lira gelir elde edilmiştir. 1947 yılında 562 bin ton eşya taşınmış ve 9.195.000 lire elde edilmiştir. 1948 yılında 460 bin ton eşya taşınmış ve 7.440.000 lira elde edilmiştir⁷⁸.

1949 yılında armatörler tarafından 40 tane; Deniz Yolları İşletmesi tarafından da Karadeniz, Akdeniz, İzmir, Ege, Konya, Anafarta, Çanakkale, İnebolu, Mersin, Antalya, Marmara ve Kocaeli adları verilen yeni gemiler satın alınmıştır⁷⁹.

Günlük hayatta yaşanan bazı sıkıntılar da kaynaklara yansımıştır. Yolcu gemilerinde görevli personelin yolculara iyi muamele etmediklerini, bunlara yolculara nasıl muamele edileceği hakkında kurslar açılması teklif edilmiştir⁸⁰. Ulaştırma Bakanlığı'nın denizde can ve mal emniyetini sağlamak için hazırladığı talimata göre yasak olmasına rağmen gemilerde yolcularla hayvanların beraber taşınmış olmasından duyulan rahatsızlıklar, birkaç defa gündeme getirilmiştir⁸¹. Bunlardan başka Karadeniz sahillerinden İstanbul'a yapılan hayvan nakliyatı konusunda yaşanan sıkıntılar da bir Trabzon milletvekili tarafından şu şekilde dile getirilmiştir⁸²: *"Bir misal arz edeceğim. Hopa, Rize ve Trabzon için, 3000 koyun kontenjanı verilmiştir. Vapur ilk olarak Hopa'dan hamulesini alıyor, zaten Hopa'da 3000'den fazla hayvan beklediğinden yalnız bu limandan da hayvanların tamamını almış bulunmuyor. Bu şekilde Rize ve Trabzon'dan hayvan almamak durumu hasıl oluyor. Bu limanlardaki hayvanlar daha bir hafta bekliyor. Bu bir hafta içinde üç limana yeniden daha bir miktar hayvan geliyor. Bir hafta orada kalan hayvanlar bir taraftan masrafa boğuluyor, diğer taraftan ellerinden kaybediyor. Üstüste yeniden gelmiş olanlar bu izdihamı artırıyor. Bu defa yeni haftanın vapuru geliyor. Bütün bu iskelelerde birikmiş olan yüzlerce hayvandan, yine bir miktarını*

⁷⁴ Nafia Vekili Behiç Bey (İstanbul);14.04.1927, TBMM, *TBMM ZC (2. Dönem)*, Cilt:31, s.2146-147.

⁷⁵ Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak (Erzurum);27.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.660.

⁷⁶ Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak (Erzurum);27.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.661.

⁷⁷ Şahin Laçin (Afyonkarahisar);30.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.825.

⁷⁸ Şahin Laçin (Afyonkarahisar);27.02.1949, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:16, s.917.

⁷⁹ Ali Rıza İncealemdaroğlu (Zonguldak); 27.02.1949, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:16, s.910.

⁸⁰ Mustafa Reşit Tarakçıoğlu (Trabzon);24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1200.

⁸¹ Salamon Adato (İstanbul);24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1184.

⁸² Muammer Yarımbyık (Trabzon);24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1196.

alıyor, alamadığı hayvanlar tekrar sahiplerine masraf ve etten zarar veriyor. Bu hal, böyle devam ediyor.”

Denizcilik sektöründe pek çok sıkıntının yaşandığı görülmektedir. Personel açığını kapatmak üzere açılan Yüksek Denizcilik Mektebi mezunlarının yetersizliği, armatörlere ihtiyaç anında kredi temini, tesislerde çalışan personelin mesai saatlerinin düzenli olmayışı, limanlar arasında taşımacılık (kobotaj) konusunda devam eden sınırlamalar, devletçi uygulamaların armatörlere olumsuz etkileri, sigorta imkânının darlığı, kazalarda doğrudan kaptanlar aleyhine dava açılması gibi problemler dile getirilmiştir⁸³.

Denizyolları personelinin çalışma şartları ile ilgili bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Buna göre devlet dairelerinde 6,5 saatlik mesai kabul edilmiş olmasına rağmen vapurlarda ve iskelelerde istirahatatsız olarak 14-15 saate kadar çalışılmakta olduğuna dikkat çekilmiştir⁸⁴.

Nehir taşımacılığı konusunda da yeterli olmamak üzere araştırmalar yapılmıştır. Menderes nehri üzerinde Romalılar zamanında yolcu nakliyatı yapıldığı, bugün de bu imkânların araştırılması⁸⁵; Kızılırmak üzerinde taşımacılık yapılıp yapılamayacağı hakkında çalışmalar yapılması talepleri ifade edilmiştir⁸⁶. Van Gölündeki taşımacılık faaliyetleri⁸⁷ ve İstanbul Şehir Hatlarının sıkıntıları da gündeme getirilmiştir⁸⁸.

d-Havayolları

Ülkemizde ilk sivil havacılık 20 Mayıs 1933 tarihinde çıkartılan 2187 sayılı kanunla başlamış ve Millî Savunma Bakanlığına bağlı “Havayolları Devlet İşletme Dairesi” kurulmuş; 5 uçak ve 28 personel ile işe başlamıştır. Bu kuruluş, 1936 yılında İçişleri Bakanlığına devredilmiş, 1938 yılında 3424 sayılı kanunla *Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü* adıyla müstakil bir daire haline getirilerek Bayındırlık Bakanlığına, 1939 yılında da Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. Bu dönemde 7 yeni uçak alınarak uçak filosu büyütülmüş ve ülke içinde İstanbul-Ankara-İzmir arasında muntazam servisler işletilmiştir. 1933’te 5 ton yük ve 460 yolcudan ibaret olan havayolları taşımacılığı, 1939’da 110 ton ve 1221 yolcu kapasitesine ulaşmıştır⁸⁹. 1946 yılından sonra hava yollarındaki gelişmeler hızlı bir şekilde devam etmiştir.

1912 yılında kurulmuş İstanbul Sefaköy ve Ankara Güvercinlik hava alanlarına ilâve olarak 1937 yılında İzmir ve Adana, 1943 yılında Afyon, Elâzığ, Van, 1944 yılında Sivas, Erzurum, Diyarbakır, Konya, Kayseri, Malatya, Antalya, Gaziantep, İskenderun ve Urfa, 1945 yılında Samsun, 1946 yılında Bursa havaalanları ve tesislerinin açılmasıyla Türkiye’deki havaalanı sayısı 19 olmuştur⁹⁰. Bu havaalanlarının 12’sinin pistinin beton,7’sinin de toprak olduğu bilinmektedir⁹¹.

İlerleyen yıllarda Kars’a⁹², Erzincan’a⁹³, Mardin’e⁹⁴ ve Ağrı’ya⁹⁵ havaalanı yapılması talepleri gelmiştir. Ancak bu talepler 1980 ve daha sonraki yıllarda karşılanabilecektir. Çünkü

⁸³ Salamon Adato (İstanbul);24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1183-1189.

⁸⁴ Şahin Laçin (Afyonkarahisar);30.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.827.

⁸⁵ Naili Küçüka(Denizli);25.02.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.496.

⁸⁶ Mehmet Somer (Kütahya);26.05.1937, TBMM, *TBMM ZC (5. Dönem)*, Cilt:18, s.267.

⁸⁷ Şahin Laçin (Afyonkarahisar);30.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.826.

⁸⁸ Şahin Laçin (Afyonkarahisar);24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1181.

⁸⁹ *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, s.278-282.

⁹⁰ Nuran Taşlıgil; “Türkiye’nin Havaalanları” *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:31, İstanbul, 1996, s. 260.

⁹¹ Şahin Laçin (Afyonkarahisar);30.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.839.

⁹² Akif Eyyidoğan (Kars);21.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.931.

⁹³ Abdülhak Fırat (Erzincan);24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1199.

⁹⁴ Dr. Aziz Uras (Mardin);24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1190.

⁹⁵ Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan (İzmir);21.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.956.

1950 yılında Ulaştırma Bakanlığı'nın tespit ettiği programa göre İstanbul'da Yeşilköy hava meydanı, Ankara'da Esenboğa hava meydanı ve Trabzon hava meydanı yeniden inşa edilecek ve Adana hava meydanı ıslah edilecektir. Bunun dışında Erzurum, Elâzığ, Diyarbakır, İzmir, Eskişehir ve Afyon hava meydanlarında uçuş emniyetini sağlayacak tesislerin yapılması plânlanmıştır⁹⁶.

1947 yılında mevcut hava filosu hakkındaki bilgiler şöyledir⁹⁷: 33 adet Douglas uçağının 12'si faal vaziyette, 3'ü yedek malzeme olarak alınmış durumdadır. Diğer 18 uçaktan 4'ü eğitim uçağı olarak kullanılmaktadır. 4-5 tanesinin Türk Hava Kurumu fabrikalarında mefruşatı yapıldığı bilinmekte ise de kalan 8-9 uçağın bakımsızlıktan çok fena halde oldukları ifade edilmektedir. 1950 yılında filodaki uçak sayısı 52'ye çıkmış ve bunların 31 tanesinin çalışır vaziyette olduğu tespit edilmiştir⁹⁸.

1938-1949 havayolu taşıma istatistiklerine göre, 1938 yılında 8 uçakla 128 bin kilometrelik hizmet verilmiş ve 300 kişi taşınmıştır. 1949 yılında ise 2.700.000 kilometre yapılmış ve 80.000 yolcu taşınmıştır⁹⁹.

Sivil hava yolu pilotları yetiştirmek için de çalışmalar yapılmıştır. 1947 yılı itibarıyla bir buçuk yıl önce açılan pilot kursunda 11 pilot yetiştirilmiş ve halen 4 öğrencisi bulunduğu ifade edilmiştir¹⁰⁰.

2-Limanlar

Ülkemizde yeni limanlar inşası, eski limanların genişletme ve liman hizmetlerinin geliştirilmesi faaliyetleri İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda gündeme gelmiştir. 1946-1950 yılları arasında ilk olarak Ereğli, Zonguldak ve Trabzon limanları ele alınmış, Ereğli limanı bitirme noktasına gelmiş, diğer limanlarda fazla bir ilerleme olmamıştır. İstanbul, İzmir, İskenderun, Mersin ve Samsun limanlarının kredi teminine çalışılmış, bu limanların projeleri ancak 1950 yılından sonra uygulamaya konulmuştur¹⁰¹.

Bununla birlikte ülkenin çeşitli şehirlerinde liman yapılması talepleri, 1926 yılından itibaren Türkiye Büyük Millet Meclisi gündemine gelmiştir. İlk olarak Zonguldak milletvekili Tunalı Hilmi Bey, Ereğli limanının, Haydarpaşa limanının iş yükünü azaltacağı gerekçesiyle bir an önce hizmete alınması gerektiğini ifade etmiştir¹⁰². Mersin milletvekili Niyazi Bey de Mersin limanının yapılması için meclisten bir kanun çıkarılmasını talep etmiştir¹⁰³. Hatay milletvekili Hamdi SELÇUK, İskenderun limanının önemini, Van'dan başlayarak Çukurova'ya kadar uzanan bir hinterlanda sahip olduğu sözleriyle ifade etmiştir¹⁰⁴. Samsun limanının işlek bir liman olduğu, eski usûllere göre kurulmuş yükleme ve boşaltma tesisleri ile çalıştığını, bu limanın ıslah edilmesi¹⁰⁵ ve Anadolu'nun geliştirilmesi için Samsun limanı işinin acil olarak ele alınması gerektiği çeşitli milletvekilleri tarafından işaret edilmiştir¹⁰⁶. 26 Aralık 1926 tarih ve 945 sayılı *Samsun Limanının İnşası Hakkında Kanun* çıkmış olmasına rağmen, bu konuda önemli bir gelişme olmaması Samsun milletvekili Yakup KALGAY

⁹⁶ Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan (İzmir);21.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.956.

⁹⁷ Şahin Laçin (Afyonkarahisar);30.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.840.

⁹⁸ Şahin Laçin (Afyonkarahisar);24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1179.

⁹⁹ Ulaştırma Bakanı Dr. Kemâl Satır (Ceyhan);24.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.1027.

¹⁰⁰ Şahin Laçin (Afyonkarahisar);30.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.842.

¹⁰¹ *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, s.292.

¹⁰² Tunalı Hilmi Bey (Zonguldak); 16.05.1926, TBMM, *TBMM ZC (2. Dönem)*, Cilt:25, s.182.

¹⁰³ Niyazi Bey (Mersin); 16.05.1926, TBMM, *TBMM ZC (2. Dönem)*, Cilt:25, s.183.

¹⁰⁴ Hamdi Selçuk (Hatay); 28.05.1940, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:11, s.325.

¹⁰⁵ Naşit Fırat(Samsun); 27.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.350.

¹⁰⁶ Rasih Kaplan (Maras); 25.12.1945, TBMM, *TBMM TD (7. Dönem)*, Cilt:20, s.368-369.

tarafından eleştirilmiştir¹⁰⁷. Ancak Samsun limanının inşaatının 1953'te başlayıp 1963'te hizmete açıldığını biliyoruz. Amasra limanına duyulan ihtiyaç¹⁰⁸ ve Giresun'un bir dalgakıran ihtiyacı da ilgili milletvekilleri tarafından dile getirilmiştir¹⁰⁹. Bunlardan başka Orta Anadolu'nun Karadeniz ve Akdeniz limanlarına bağlamasının önemli bir iş olduğu ve Bayındırlık Bakanlığı'nın bir an önce bir an önce bu işi ele alarak sonuçlandırması istenmiştir¹¹⁰.

1939 yılında Bayındırlık Bakanı Ali Fuat CEBESÖY, Çatalağzı, Ereğli, Zonguldak ve Trabzon limanlarının inşa ve genişletme çalışmaları¹¹¹; 1946 yılında o günün Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İNCEDAYI da Trabzon, İnebolu, Amasra, Ereğli, Zonguldak, Antalya, Samsun ve Mersin limanlarındaki çalışmalar hakkında bilgi vermiştir¹¹². 1950 yılında Ereğli, Zonguldak, Trabzon, Amasra, İnebolu limanlarının henüz bitirilememiş olduğu eleştirilmiştir¹¹³.

Limanlar arasında taşıma kapasiteleri hakkında da bilgiler mevcuttur. Mütareke döneminde Türk gemilerinin yaptığı taşıma miktarı 50 bin tondur. Bu rakam 1926 yılında 238 bin tona, 1927 yılında 250 bin tona çıkartılmıştır¹¹⁴.

3-Posta Hizmetleri

26 Kasım 1923 tarih ve 376 sayılı kanunla posta nakliyatı devlet idaresine geçmiştir¹¹⁵. Cumhuriyetin ilk yıllarında Posta Teşkilâtının kapasitesi şu şekilde tespit edilmiştir: 1923 yılında 601 merkez ve 87 şube olmak üzere, PTT'nin toplam iş yeri sayısı 688, 1924 yılında 603 merkez 104 şube olmak üzere 707, 1925 yılında 636 merkez 179 şube olmak üzere 815 adet olup iş yeri sayısı 1926 yılında bir miktar azalarak 788 adede düşmüştür. 1927 senesinde ise toplam merkez ve şube sayısı 802 adettir. Bu miktarın 609 adedi merkez olup merkezlerin 466 adedi yalnız Türkçe, 143 adedi ise hem Türkçe hem de Fransızca muhabere yapma imkânına sahiptir. 1927 senesinde mevcut 609 merkezin 204 adedi 24 saat işletmeye açıktır¹¹⁶.

Bu işin asıl yükünü çeken posta dağıtıcılarının sıkıntıları Türkiye Büyük Millet Meclisi genel kurulunda dile getirilmiştir¹¹⁷: "... adli tebligatın posta idarelerine tevdi ile ortaya çıkan atlı tevzi memurlarının hali cidden acınacak vaziyettedir. Mülki taksimat itibarıyla bir şahsa 32 köy isabet etmektedir. Kuruluş garb bölgemizde başka, Orta Anadolu'da başka, şarkta başkadır. Şarkta öyle köyler biliriz ki, mahalleleri arasındaki mesafe gün ile ölçülür. Bu kadar geniş sahada hizmet görmek ıztırasında kalan memur, köylünün muhtarıyla anlaşmış vaziyettedir. Tebligat çok kere pazar yerlerinde sahibinden başka şahıslara yapılır." Posta dağıtıcılarının bir sıkıntısı da başka bir milletvekili tarafından şu şekilde dile getirilmiştir¹¹⁸: "... bu sınıf devekuşu gibi, memur değil midir? Memurdur ama terfi etmez, çünkü kadro yoktur denilir. Çocuk zammı alamazlar. Fakat biz onları evlerimizde, mağazalarımızda hep bekleriz."

¹⁰⁷ Yakup Kalgay (Samsun); 25.12.1946, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:3, s.476.

¹⁰⁸ Ali Rıza İncealemdaroğlu (Zonguldak); 25.12.1946, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:3, s.482.

¹⁰⁹ Eşref Dizdar (Giresun); 25.12.1946, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:3, s.494.

¹¹⁰ Rasih Kaplan (Maraş); 25.12.1945, TBMM, TBMM TD (7. Dönem), Cilt:20, s.364-367.

¹¹¹ Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy (Konya); 26.05.1939, TBMM, TBMM ZC (6. Dönem), Cilt:2, s.300.

¹¹² Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı (Sinop); 25.12.1946, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:3, s. 511-513.

¹¹³ Ali Rıza İncealemdaroğlu (Zonguldak); 21.02.1950, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:24, s.939- 942.

¹¹⁴ Maliye Vekili Saracoğlu Şükrü Bey (İzmir); 19.04.1928, TBMM, TBMM ZC (3. Dönem), Cilt:3, s.157.

¹¹⁵ 26.11.1923, TBMM, TBMM ZC (2. Dönem), Cilt:3, s.621.

¹¹⁶ Reşat Alşan; "Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt:VI, Mart 1990, Sayı: 17,s.395.

¹¹⁷ Haşim Bozca (Afyonkarahisar);30.12.1947, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:8, s.850.

¹¹⁸ Mustafa Reşit Tarakçıoğlu (Trabzon);24.02.1950, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:24, s.1200.

Telefon haberleşmesi konusunda da çalışmalar yapılmıştır. Ankara, İstanbul, İzmir güzergâhlarından başka, 1946 yılı itibarıyla Sivas-Samsun, Sivas-Trabzon, Sivas-Malatya-Elâzığ-Diyarbakır, Erzurum-Trabzon, Ankara-Konya, İzmir-Balıkesir-Bursa istikametlerinde toplam 2000 kilometrelik yeni hatlar hizmete alınmıştır¹¹⁹. Zaman zaman telefon haberleşmesinde yaşanan sıkıntılar da dile getirilmiştir¹²⁰: “... Şehirlerarası telefon ile konuşmak insana bir azap vermektedir. Misal olarak arz edeyim: Bundan birkaç ay evvel Burdur’la muhavere etmek istedim. Akşamın saat 7’sinden itibaren saat 12’ye kadar bekledim ve müteaddit defalar da santralden rica ettiğim halde gece yarısında muhatabımın bulunmadığı bildirilmiştir. İstanbul telefonları da bir başka âlemdir. Şehir içerisinde dahi bazen konuşmak imkânsızdır. Yine bir misal arz edeyim: İstanbul’da bulunduğum bir gün konuşmak için telefon açtım. Tekrar tekrar açtım, her açışta bittabi paraları bayıldım.” Bu tür sıkıntılar ileri teknoloji ürünlerinin Türkiye’ye geldiği yıllara kadar devam etmiştir.

4-Su İşleri

a-Bataklık Kurutma Faaliyetleri

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ülkenin pek çok yerinden tarım alanları açılması ve sıtmaya meydan verilmemesi için bataklıkların kurutulması talepleri gelmeye başlamıştır. 1924 yılında Ankara’nın çoğunun bataklık olduğu, sokaklarının geçilmez bir halde olduğu ve gece karanlıkta yürümenin mümkün olmadığı¹²¹, bu durumun ülkenin başkentine yakışmadığı ve Ankara’nın problemlerine çözüm bulunması istenmiştir¹²².

1926 yılında Bayındırlık Bakanı tarafından, iki yıldan beri Ankara’da su işleri ile ilgili çalışmalar, ayrıca Ceyhan ve Bursa’da imkânlar ölçüsünde bataklık kurutma çalışmaları yapıldığı ifade edilmiştir¹²³.

1933 yılında Tarsus’ta büyük bataklık alanın kurutulduğu, Manisa vilâyeti dâhilindeki Marmara gölü ile Gediz nehri arasında bir kanal açılarak buradaki bataklık arazinin kurutulduğu görülmektedir¹²⁴. 1936 yılında Bursa’da yirmi köyü ilgilendiren 2500 hektarlık bataklık arazinin kurutulduğu Bayındırlık Bakanı tarafından ifade edilmiştir¹²⁵.

1936 yılında Samsun milletvekili Ruşenî BARKIN, Samsun vilâyeti dâhilindeki Kızılırmak ve Yeşilirmak deltalarında bir buçuk milyon dönüm arazinin bataklıklarla kaplı olduğunu, hükümetin bu işi ele alarak bu alanın temizlenmesini istemiştir¹²⁶. 1945 yılında Bafra ve Çarşamba bataklıklarının kurutulması gerektiği bir defa daha dile getirilmiş ve buradan elde edilecek zahire ile bölge halkının ihtiyacının karşılanabileceği ifade edilmiştir¹²⁷. 1949 yılında Yeşilirmak deltasının temizlenmeye başlandığı, ancak bunun yeterli olmadığı ifade edilmiştir. Samsun’dan Hamzalı köyüne kadar olan sahadaki bataklık kurutulmuştur. Ancak Ağcasaz bataklığı ve Abdal ırmağının mecrası, Çarşamba’daki Gürırmak ve Terme ile Çarşamba arasındaki bataklığın kurutulmadığı, kurutulan alanların üretime açılacak sahanın ancak yirmide biri olduğuna dikkat çekilmiştir¹²⁸.

¹¹⁹ Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak (Erzurum);27.12.1946, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:3, s.661.

¹²⁰ Ahmet Veziroğlu (Afyonkarahisar);24.02.1950, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:24, s.1195.

¹²¹ Mehmet Evsile; “Millî Mücadele Sırasında Ankara’da Günlük Hayat”, *Başkent Oluşunun 90. Yılında Ankara: 1923-2013, Sempozyum Bildiri Kitabı*, Ankara, 2014, s.308.

¹²² A.Cenanî Bey (Gaziantep); 20.02.1924, TBMM, TBMM ZC (2. Dönem), Cilt:6, s.181.

¹²³ Nafia Vekili Behiç Bey (İstanbul); 14.04.1927, TBMM, TBMM ZC (2. Dönem), Cilt:31, s.146-147.

¹²⁴ Nafia Vekili Hilmi Bey (Adana); 18.05.1933, TBMM, TBMM ZC (4. Dönem), Cilt:15, s.159.

¹²⁵ Nafia Vekili Ali Çetinkaya (Afyonkarahisar); 27.05.1936, TBMM, TBMM ZC (5. Dönem), Cilt:11,s.257.

¹²⁶ Ruşenî Barkın (Samsun); 27.05.1936, TBMM, TBMM ZC (5. Dönem), Cilt:11, s.255.

¹²⁷ Abidin Ege (Denizli); 24.05.1945, TBMM, TBMM TD (7. Dönem), Cilt:17, s.325-326.

¹²⁸ Hamza Işıtan (Samsun); 26.02.1949, TBMM, TBMM TD (8. Dönem), Cilt:16, s.724.

1938 yılında Küçük Menderes havzasının kurutulması tamamlanmış, Cellât bataklığı, Nilüfer nehri ve Terme bataklığının kurutulmasının iş programına alındığı dile getirilmiştir¹²⁹.

1944 yılında Muğla ile sınırları içindeki Köyceğiz ve Esen çayı bataklıkları ile Milâs ilçesinin Tekfurambarı köyü civarındaki bataklıkların kurutulması talep edilmiştir¹³⁰.

1946 yılında Erzincan'daki toplam 24.000 dekar bataklık alanın 14.270 dekarının tamamen, 5938 dekarının kısmen kurutulduğu bölge milletvekili tarafından dile getirilmiştir¹³¹. 1946 yılında 110 milyon lira harcanarak bataklık kurutma faaliyetleri yapılan yerler Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İNCEDAYI tarafından şu şekilde açıklanmıştır¹³²: Mustafakemâlpaşa, Manyas, Bursa, Yenişehir, Bergama, Gediz, Menemen, Salihli, Susurluk, Manisa, Aydın, Denizli-Sarayköy, Nazilli, Manisa civarında Çekili kolu, Küçük ve Büyük Menderesler, Malatya, Adana-Çukurova, Ceyhan, Tarsus, Silifke, İskenderun, Antakya, Niğde Uzunyayla, Samsun Çarşamba, Tokat, Amasya, Eskişehir, Eğirdir, Erzincan, Iğdır, Konya, Alanya, Isparta, Kocaeli, Söke.

1947 yılında Maraş ili dahilindeki Gâvur gölü bataklığının kurutulması talebi vardır. Bu faaliyetlerin sonundu 20'den fazla köyün kurtarılacağı ve 80 bin dekarlık verimli bir arazinin elde edilebileceği, ancak geçen 15 yıl içerisindeki ısrarlı taleplere rağmen bu konunun henüz ele alınmadığından şikâyet edilmiştir¹³³.

1950 yılında da Tokat'ın Niksar ilçesi bataklığının kurutulması istenmiştir. Bu işin hükümetin su işleri programına alınmasına rağmen henüz hiçbir şey yapılmadığı belirtilmiştir¹³⁴.

b-Sulama Faaliyetleri

Su ve sulama faaliyetleri ile ilgili ilk bilgiler, 1926 yılından itibaren gelmektedir. Konya Ovası Sulama İdaresi ve burada çalışan 13.763 personelin maaş ödemeleri hakkındadır¹³⁵. 1928 yılında Bayındırlık Bakanı, Bursa, Söke, Menemen, Ankara, Konya, Seyhan, Ceyhan'da ve set inşa faaliyetleri hakkında bilgi vermiştir¹³⁶.

1929-1936 yılları arasında yapımı devam eden Çubuk barajının inşa faaliyetleri de zaman zaman Türkiye Büyük Millet Meclisi gündemine gelmiştir. 1933 yılında Bayındırlık Bakanı Hilmi Bey, baraj inşa faaliyetleri hakkında bilgi vermiştir. Bendinin 103 metre yükseklikte olduğunu, Çubuk'tan Sincan köyüne kadar olan araziye sulama imkânına kavuşturacağını, Ankara'nın ağaçlandırılmasına hizmet edeceğini, içme suyu dışındaki ihtiyaçlarına cevap verebileceğini ifade etmiştir. Bu yıllardaki ikinci önemli işin Bursa ovasının sulanması olduğu, bunun için Nilüfer çayının ıslah edilerek yatağının temizlenmesi için 2.700.000 liralık bir yatırım yapıldığı bildirilmiştir¹³⁷.

1939 yılı itibarıyla Bursa, Menderes, Marmara havzası, Bakırçay havzası, Gediz havzası, Malatya, Yeşilirmak, Niğde'de Uzunyayla, Iğdır, Konya, Adana, Orta Anadolu (Kütahya,

¹²⁹ Maliye Vekili Fuat Ağralı (Elâzığ); 23.05.1938, TBMM, *TBMM ZC (5. Dönem)*, Cilt:25, s.120.

¹³⁰ Org. İzzettin Çalışlar (Muğla); 26.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.304.

¹³¹ Abdülhak Fırat (Erzincan); 25.15.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.495-496.

¹³² Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı (Sinop); 25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.509.

¹³³ Hasan Raşit Tankut (Maraş); 29.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.634.

¹³⁴ Reşit Önder (Tokat); 21.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.936.

¹³⁵ Mustafa Abdülhalik Bey (Çankırı); 25.15.1946, TBMM, *TBMM ZC (2. Dönem)*, Cilt:25, s.179.

¹³⁶ Nafia Vekili Behiç Bey (İstanbul); 22.04.1928, TBMM, *TBMM ZC (3. Dönem)*, Cilt:3, s.219.

¹³⁷ Nafia Vekili Hilmi Bey (Adana); 18.05.1933, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:15, s.158-159.

Eskişehir, Yenişehir), Yeşilirmak (Amasya, Merzifon, Erbaa), Kızılırmak ve Meriç nehrinde su işlerinin devam ettiği görülmektedir¹³⁸.

1946 yılında sulama tesislerinin yapıldığı yerler şu şekilde açıklanmıştır¹³⁹: Bursa Nilüfer, Susurluk, Gediz, Büyük Menderes, Küçük Menderes, Antalya Dimsuyu, Seyhan, Ceyhan, Hatay'da Amik ve Asi, Eskişehir'de Sakarya ve Porsuk, Kayseri, Erzincan, Malatya.

Akarsuların ve göllerin temizlenmesi, bunların birer süs, birer servet kaynağı, hayat kaynağı olarak düzenlenmesi, bakımsızlıktan kaynaklanan vahşi orman ve bunların içindeki vahşi hayvanlardan temizlenmesi¹⁴⁰; azgın sulardan kaynaklanan sel baskınlarının önlenmesi temennileri de dile getirilmiştir¹⁴¹.

Iğdır'da pamuk ve pirinç üretimi yapıldığı, bunun için de suya ihtiyaç olduğu; Ruslarla birlikte yapılan Iğdır barajının (bent) talî kanallarının yapılarak sulama faaliyetlerine katkı sağlanması istenmiştir¹⁴². Çumra ovasının sulanması için Çumra barajının yapılması gündeme getirilmiştir ki¹⁴³, bu baraj daha sonra 1957-1962 yılları arasında yapılabilecektir. Urfa Harran ovasının sulanma halinde Mısır kadar verimli olabileceği 1950 yılında bölge milletvekili tarafından ifade edilmiştir¹⁴⁴.

Samsun'da Terme çayı, Havza'da Tersakan çayı, Alaçam'da Alaçam ırmağının taşkınlarının çevreye¹⁴⁵; Yeşilirmak taşkınlarının Amasya'da Savadiye ve Selağzı mahallelerinde, İmirler deresinin de Gümüşhacıköy'de halka zarar verdiği ifade edilmiştir¹⁴⁶.

Bu çalışmaların sonunda ülke çapında işlenen tarla alanının 1926 yılında 11 milyon hektardan, 1950 yılında 15 milyon hektara çıktığı, istatistik verilerden tespit edilmiştir¹⁴⁷.

c-İçme Suyu Faaliyetleri

Ankara ve İstanbul gibi büyük şehirlerin içme suyu problemleri de Türkiye Büyük Millet Meclisi genel kurulunda gündeme gelmiştir. 1930 yılında, önceki yıllarda başlanmasına rağmen Ankara'nın su sıkıntısının çözülmediği¹⁴⁸, 1934 yılında lokanta ve kahvehanelerde bile su sıkıntısının devam ettiği ifade edilmiştir¹⁴⁹. 1939 yılında ise İçişleri Bakanı Faik ÖZTRAK, Ankara'da içme suyunun metre küp fiyatının 20 kuruştan 15 kuruşa düşürüldüğünü söylemiştir¹⁵⁰.

İstanbul'un da temiz su kaynaklarına kavuşabilmesi için çalışmalar yapıldığı, kirli olan kırkçeşme suyunun ve bu suyu şehre taşıyan kanalların temizleme çalışmaları hakkında Sağlık Bakanı, genel kurula bilgi vermiştir¹⁵¹.

¹³⁸ Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy (Konya); 26.05.1939, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:2, s.302-304.

¹³⁹ Abidin Ege (Denizli); 24.05.1945, TBMM, *TBMM TD (7. Dönem)*, Cilt:17, s.326.

¹⁴⁰ Ruşenî Barkın (Samsun); 26.05.1942, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:25, s.324-325.

¹⁴¹ Emin Ali Tokad (Denizli); 26.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.299-300.

¹⁴² Dr. Esat Oktay (Kars); 26.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.315.

¹⁴³ Mikat Aydın (Trabzon); 25.02.1945, TBMM, *TBMM TD (7. Dönem)*, Cilt:20, s.388.

¹⁴⁴ Esat Tekeli (Urfa); 13.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.518.

¹⁴⁵ Rıza Işıtan (Samsun); 29.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.650.

¹⁴⁶ Ahmet Eymir (Amasya); 26.02.1949, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:16, s.722.

¹⁴⁷ Yahya S. Tezel; *Cumhuriyet Döneminin İktisadî Tarihi (1923-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayını, İstanbul, 2015, s.438-439.

¹⁴⁸ Talât Bey (Ankara); 19.05.1930, TBMM, *TBMM ZC (3. Dönem)*, Cilt:19, s.139.

¹⁴⁹ Sırrı Bey (Kocaeli); 28.05.1934, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:22, s.387.

¹⁵⁰ Dahiliye Vekili Faik Öztrak (Tekirdağ); 24.05.1939, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:2, s.216.

¹⁵¹ Sıhhat ve İctimaî Muavenet Vekili Dr. Hulûsi Alataş (Aydın); 24.05.1939, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:3, s.233-234.

1947 yılında Türkiye’de 607 yerde belediye teşkilâtı mevcuttur ve bunlardan 72’sinde tazyikli, sıhhi içme suyu tesisatı vardır¹⁵².

1937 yılından 1945 yılına kadar su işleri için toplam 121 milyon lira harcanmış¹⁵³, bu para ile 14 sulama tesisatı yapılmış ve 960 bin dekarlık arazinin sulaması temin edilmiştir. 320 bin dekarlık bataklık kurutulmuş ve 1 milyon dekarlık arazi su taşkınlarından korunmuştur¹⁵⁴. Ayrıca Marshall yardımından alınan 1.400.000 dolar su işlerine tahsis edilmiş olduğu, gelecek yıllarda da Marshall yardımı ile ilgili kredilerle Seyhan ve Sarıyar barajlarının projelerinin yapılacağı Bayındırlık Bakanı tarafından açıklanmıştır¹⁵⁵.

5-Kalkınma Programları

a-Köy Kalkınması

Millî Mücadeleyi başarıyla sonuçlandıran yeni Türkiye’nin, birçok alanda yeniliğe gitmesi kaçınılmaz olmuştur. İktisattan eğitime, bayındırlıktan ziraata kadar pek çok alanda modern bir oluşum içerisine girilmesi hayati bir öneme sahipti. Hiç şüphesiz, bu anlamıyla köy ve köylünün kalkındırılması da bunun en önemli kısımlarından birini oluşturacaktır.

Bütün bu gerekliliklerle birlikte, köylülerin büyük bir kısmı okuma yazma bilmiyor, eğitim imkânlarından sınırlı olarak yararlanabiliyordu. Aynı zamanda tarım ilkel metodlarla uygulandığı için, köylü büyük bir gelir kaybına uğruyordu. Ayrıca buralarda yıllık gelir seviyesi çok düşük, toprakların çok azı verimli, beslenme imkânları, yolları, elektrik, içme suyu gibi pek çok hususta çok geri vaziyette bulunuyorlardı. Sıralanmış olan bu eksiklikler ekonomik, ziraî, sıhhi, eğitim vb. alanlarda bir düzenleme ve bu düzenleme çerçevesinde çalışma yapılması gereğini ortaya çıkarmıştır. Bunun için ilk ve en önemli çalışma, “Köy Kanunu”nun hazırlanması olmuştur. Bu konuda arşiv belgeleri ve diğer eserlere dayalı bilimsel çalışmalar yapılmış, pek çok ayrıntı ortaya konmuştur¹⁵⁶.

Köy kalkınmasını esas alan 18 Mart 1924 tarih ve 442 sayılı *Köy Kanunu*, 7 Nisan 1924 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir¹⁵⁷. Toplam 97 madde ve eklerinden oluşan kanun, nüfusu 2.000’den az olan yerleşim birimlerini köy olarak kabul etmiş, köy işlerinin nasıl yapılacağı, köylülerin, muhtarın ve ihtiyar meclislerinin görevlerini düzenlemiştir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi’nde, bu alanda yapılan kanunî düzenlemelerin günlük hayata yansımaları hakkında bilgiler mevcuttur. İçişleri Bakanı Şükrü Kaya Bey, iki defa kanunun uygulanması hakkında Türkiye Büyük Millet Meclisi genel kuruluna bilgi vermiştir. Bunların ilki 1928 yılında olup, şu şekildedir¹⁵⁸: “21 bin küsur köyümüzde Köy Kanunu tatbik edilmiştir... Bu köylerde kanunun tatbikinden yani bir buçuk seneden beri 12.748 kilometre yol yapılmıştır. Vaktiyle atla gidilemeyen bazı köylere bugün araba ve otomobillerle gidilmektedir. 427 köprü yapılmış, 834 yeni mektep yapılmış ve 212 köye yeniden su getirilmiştir. 2.000 kilometrelik bataklık kurutulmuş ve 2 milyona yakın ağaç dikilmiştir. Bütün bunlar umumî mükellefiyetler haricinde Köy Kanunu neticesinde yapılmıştır.” İçişleri Bakanı, 1932 yılında ise şu bilgileri paylaşmıştır¹⁵⁹: “Bu kanun bugün

¹⁵² Akif Eyidoğan (Kars); 25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.488.

¹⁵³ Abidin Ege (Denizli); 24.05.1945, TBMM, *TBMM TD (7. Dönem)*, Cilt:17, s.325.

¹⁵⁴ Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan (İzmir); 21.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.952.

¹⁵⁵ Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan (İzmir); 21.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.953-955.

¹⁵⁶ Muhammed Sarı, “442 Sayılı Köy Kanunu Çerçevesinde Cumhuriyet Dönemi Köye Yönelik Çalışmalar”, *Tarih Okulu Dergisi (TOD)* Eylül 2014 Yıl 7, Sayı XIX, s. 509-534.

¹⁵⁷ *Resmî Ceride*, 7 Nisan 1924, Sayı:68, s.6-13.

¹⁵⁸ Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Bey (Muğla);25.04.1928, TBMM, *TBMM ZC (3. Dönem)*, Cilt:3, s.266.

¹⁵⁹ Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Bey (Muğla);22.06.1932, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:9, s.244-245.

22.000 köyümüzde tatbik edilmektedir. Kanunun tatbikten hariç bıraktığı, nüfusu 150'den aşağı olan 12.000'e yakın köyümüz vardır. O halde kanunun tatbik edilmesi lâzım geldiği halde gerek muhtarların evsaf-ı kanuniyesi bulunmamasından ve gerek dağınık olmalarından dolayı tatbik edilemeyen 4-5 bin köyümüz kalmıştır. Bunlar vilâyetin uzak hudutlarındaki köylerdir. Belki oralarda bilâhare arz edeceğim vekayi-i siyasiye de bunun tatbikine mani olmuştur. Çok ümit ederim ki şark vilâyetlerimizle diğer garp vilâyetlerimizin normal halini aldığı vakit oralarda da kanunun tayin ettiği evsaf ve şerait dahilinde Köy Kanunu tatbik edilsin... Köy Kanunu hakikaten memleketimize ve köylerimize çok müfit olmuştur. Köy Kanunu'nun tatbikatı eski an'aneye merbut olan köylerimizde kolay olmuş değildir. Gerek kanun ahkâmını tatbik etmek ve gerek bütçeleri tatbik için Dâhiliye Vekâleti uzun seneler uğraşmıştır ve daha da uğraşacaktır. Köy Kanunu 40.000 adet bastırılarak her köye gönderilmiştir. İdare amirleri köylülere bunu tevzi etmişlerdir. Köylerin bütçeleri kesif usûllere ifrağ edilerek cetveller yapılmış ve köylere dağıtılmıştır. Mahallî İdarelerin bütçeleri nasıl bugün Dâhiliye Vekâleti tarafından neşrediliyorsa, bu sene ve gelecek sene değilse bile 1933,1934 senelerinde köylerimizin bütçelerini de neşredebileceğimizi ümit ediyoruz.”

Köy Kanunu uygulamaya konulduktan sonra 1932 yılı itibarıyla yapılan işler de şu şekilde anlatılmıştır¹⁶⁰: “Köy yolları köylüler tarafından yapılmıştır, 15643 kilometredir. Köy Kanunu mucibince 1931 yılına kadar köy etrafında dikilen ağaçlar, 2.750.485'tir. Yeniden yapılan köy mektepleri, idare-i mahalliye haricinde 974, tamir edilen köy mektepleri 1389, yapılan çeşmeler 2393, tanzim edilen köy mezarlıkları 1178, yeniden yapılan köy yolu köprüleri 5673, köy odaları 1983, köy konuk odaları 4692, dükkânlar 3672'dir. Köy Kanunu dolayısıyla 500'den fazla köy bataklığı kurutulmuştur.”

1937 yılında Köy Kanunu'nun uygulamasında dikkat edilmesi gereken hususları, İçişleri Bakanı Şükrü KAYA, şöyle değerlendirmiştir¹⁶¹: “Köylü zengin edilmedikçe, köylü müreffeh yaşamadıkça, köylünün istikbâli temin edilmedikçe, köylünün sıhhati korunmadıkça yapılacak bütün eserler su ve kum üzerinde kurulmuş binalar gibi temelsiz olur... Köylünün ocağı tütmezse fabrikalarımızın bacası çabuk söner. Bütün bu gayretlerimiz köylünün istihsal kabiliyetini artırmak ve refah seviyesini yükseltmeğe matuftur. Köylerimiz, köylülerimiz, Cumhuriyetin bahşetmek istidadında olduğu medeniyet nimetlerinden istifade etmelidir. Hem istifade ettirmek bizim esaslı borcumuzdur.”

Köy Kanunu'nun uygulanması hakkında bazı eleştiriler de yapılmıştır. Köylerin çok dağınık oluşunun, hizmetlerin götürülmesi açısından eksiklikler oluşturduğu, bunun için dağınık köylerin birleştirilmesi talep edilmiştir¹⁶². Köy ve Belediye idareleri ile Nahiye Müdürlüklerinin köy kalkınması konusunu takip etmekte yetersiz oldukları, bunun da hizmetin aksamasına ve köylerin gelişmesine engel olduğu eleştirilmiştir¹⁶³. Köy bütçelerine genel bütçeden ödenek verilmemesinin hizmetlerinin finansmanı noktasında sıkıntılar oluşturduğu¹⁶⁴; ziraî üretimin hâlâ ibtidâî araçlarla yapıldığı¹⁶⁵, bunun da yeterli ürün alınmamasına sebep olduğu iddia edilmiştir.

Bu eleştirilerden sonra köy kalkınması için neler yapılması hususu da dile getirilmiştir. Buna göre, her köylünün topraklandırılması, öküz ziraatından at ziraatine; kara sabandan pulluğa geçilmesi, köylünün üretiminden yüzde 1 alınarak köy tarım kooperatifi kurulması,

¹⁶⁰ Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Bey (Muğla);22.06.1932, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:9, s.245.

¹⁶¹ Dahiliye Vekili Şükrü KAYA(Muğla);25.05.1937, TBMM, *TBMM ZC (5. Dönem)*, Cilt:18, s.224.

¹⁶² Sırrı Bey (Kocaeli);28.05.1934, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:22, s.387.

¹⁶³ Galip Peker (Tokat);22.05.1939, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:2, s.162.

¹⁶⁴ Yahya Sezai Uzay (Balıkesir);23.05.1939, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:2, s.204.

¹⁶⁵ Selâhattin Batu (Çanakkale);29.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.377.

köy sağlık merkezleri kurulması, hayvan sağlığına önem verilerek hayvan sağlık memurlara ve veterinerlerin görevlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir¹⁶⁶.

Yapılan çalışmaların sonunda, ancak 4.000 köyde mükemmel sonuçlar alınarak Köy Kanunu uygulamasının başarılı olduğu iddia edilmiştir¹⁶⁷.

b-Doğu Kalkınması

Doğu Anadolu'ya yapılan yatırımlar konusu Cumhuriyet döneminde önem verilen konulardan biridir. Bu konuda müstakil çalışmalar yapılarak ayrıntıları ortaya konulmuştur¹⁶⁸. Diğer bir çalışmada, 1923-1929, 1930-1939, 1940-1946 yılları arasında ulaşım, imar ve diğer alanlardaki çalışmalar ayrıntılı bir şekilde verilmiştir¹⁶⁹.

1949 ve 1950 yılları bütçe görüşmelerinde konu, *Doğu Kalkınması* başlığı altında Türkiye Büyük Millet Meclisi gündemine de gelmiştir. 1949 yılı bütçesine Doğu Anadolu'daki 17 ildeki ihtiyaçların karşılanması için 10 milyon lira ödenek konulmuştur. Bunun 5 milyon lirası yol yapımına, 3 milyon lirası Millî Eğitim Bakanlığı'na, 2 milyon lirası da Sağlık Bakanlığı'na tahsis edilmiştir. 25 Şubat 1949 tarihli oturumda, Bütçe Komisyonu adına Urfa milletvekili Esat TEKELİ, köy kalkınmasına tahsis edilen bütçeyi sunmuş, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı Kemalî BEYAZIT ile Millî Eğitim Bakanı Tahsin BANGUOĞLU, bakanlıkları tarafından yapılacak işler hakkında açıklamalarda bulunmuşlardır. Buna göre Millî Eğitim Bakanlığı tarafından Ağrı ilinde beş dershaneli bir okul, iki öğretmen evi, Bingöl'de Genç merkezinde 5 dershaneli bir okul, bir öğretmen evi, Bitlis'te Tatvan merkezinde bir okul, bir öğretmen evi, Çoruh Hopa'da 10 dershaneli bir okul ve bir öğretemenevi yapılması plânlanmıştır¹⁷⁰. Bayındırlık Bakanı ise, 1949 yılında 5.260.000 lira ödenek ile 700 kilometrelik yol yapıldığını; 1950 yılında ise Nizip-Birecik-Urfa-Siverek, Diyarbakır-Silvan, Van-Hakkâri, Van-Ağrı, Rize-Erzurum, Çoruh-Erzurum, Urfa-Viranşehir-Mardin-Midyat-Cizre, Kiğı-Karakoçan, Kemaliye-Çatal, Of-Çaykara güzergâhlarında toplam 1100 kilometrelik yol çalışması yapılmasının plânlandığını söylemiştir. 1950 yılında Doğu illerinde ikisi sanat okulu olmak üzere 20 okul inşa edileceği ve Midyat, Eğil, Ardahan, Kulp, Bulanık, Yusufeli ilçelerinde yeniden sağlık merkezleri inşa edileceği, Van, Siirt devlet hastanelerinin ilk kısımlarının da yapılacağı ifade edilmiştir¹⁷¹.

1950 yılı bütçesinde Doğu Kalkınması için 13 milyon lira ödenek ayrılmıştır ama bölgenin ihtiyaçlarının bu miktar para ile karşılanamayacak kadar büyük olduğu ifade edilmiştir¹⁷².

6-Mesken Sıkıntısı ve Gecekondulaşma

Ankara, İstanbul, İzmir ve Adana gibi şehirlerde mesken sıkıntısı görülmektedir. Başkent olması itibarıyla bu sıkıntı en çok Ankara'da yaşanmaktadır. Ankara'nın nüfusunun 60 binden 85 bine çıkması, gecekondulaşmanın en çok burada yaşanmasına sebep olmuştur¹⁷³. Mesken sıkıntısı, en çok küçük memurları etkilemektedir¹⁷⁴ ve bunun için Ankara'da devlet eliyle

¹⁶⁶ İhsan Olgun (Yozgat);28.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.498-499.

¹⁶⁷ Akif Eyidoğan (Kars);28.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.513.

¹⁶⁸ Metin Kopar, *Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2009, 246 s.

¹⁶⁹ İsmet Türkmen; *Doğu Kalkınması 1923-1946*, Kömen Yayınları, Konya, 2013, s. 58-64.

¹⁷⁰ 25.02.1949, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:16, s.621-629.

¹⁷¹ Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan (İzmir);21.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.956-957.

¹⁷² General Vehbi Kocagüney (Erzurum);17.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.784.

¹⁷³ Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Bey (Muğla);28.05.1934, TBMM, *TBMM ZC (4. Dönem)*, Cilt:22, s.389.

¹⁷⁴ Berç Türker(Afyonkarahisar);23.05.1939, TBMM, *TBMM ZC (6. Dönem)*, Cilt:2, s.201.

memur evleri yapılması istenmiştir¹⁷⁵. 1946 yılı itibarıyla devlet ve millet eliyle yapılması gereken 300.000 konut ihtiyacı tespit edilmiştir¹⁷⁶. Bu ihtiyacın karşılanamaması, gecekondulaşmayı teşvik etmiştir. Gecekondu hareketlerinin olumsuz sonuçları da İçişleri Bakanı tarafından şu şekilde ifade edilmiştir¹⁷⁷: ” ... gecekondu, tasarruf hukukuna bir taarruz olduğu gibi memleket asayişine, memleketin polisine, kanununa da bir taarruzdur. Bu devam edemez... Fakat aynı zamanda mesken işi, hem iktisadî ve hem de içtimai bir konudur... Fakir vatandaşı da ev sahibi yapmak en büyük emelimizdir.” Ancak Cumhuriyet Halk Partisi devrinin sonuna kadar bu problem çözülememiştir¹⁷⁸.

İstanbul’da ise, 1939’dan 1946 sonuna kadar imar işleri için 22.275.016 lira harcandığı, İçişleri Bakanı tarafından açıklanmıştır¹⁷⁹.

7-Anıtkabir ve TBMM Binası İnşaatı

Anıtkabir'in inşaatı 9 Ekim 1944’de başlamıştır. Dokuz yıllık bir süre içinde 4 aşamalı olarak yapılmış, 1 Eylül 1953 tarihinde tamamlanmıştır¹⁸⁰. Konu zaman zaman Türkiye Büyük Millet Meclisi gündemine gelmiştir. 1944 yılında Anıtkabir inşaatı için bütçeye 1 milyon lira ödenek konulduğu¹⁸¹, 1946 yılında, bütçeye konulan 10 milyon liralık ödeneğin 7.690.039 lirasının harcandığı ifade edilmiştir¹⁸². Bunlara rağmen, Anıtkabir inşaatının gerektiği şekilde ilerleyemediği eleştirileri de yapılmıştır¹⁸³.

TBMM binasının yapımına 26 Ekim 1939’da başlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı’nın patlak vermesi binanın yapımı için finansal sıkıntılar yaşanmasına neden oldu ve inşaatına belli dönemlerde ara verilmiştir. 1957 yılından sonra inşaatı tekrar hız verilmiş ve bina Ocak 1961’de kullanılmaya başlanmıştır¹⁸⁴. 1946 yılı bütçe görüşmeleri sırasında, Türkiye Büyük Millet Meclisi binasının inşaatı hakkında bilgi verilmiş, şimdiye kadar 20.276.000 lira ödenek verildiği ifade edilmiştir¹⁸⁵.

8-Diğer Faaliyetler

Bayındırlık ve iskân işleri ile ilgili yukarıdakilerden başka bazı konular da gündeme gelmiştir. Batı Anadolu bölgesindeki göçebe Yörüklerin iskân edilmeleri gerektiği, İçişleri Bakanı tarafından dile getirilmiştir¹⁸⁶: “Memleketimizin garp taraflarında Türk ırkına mensup ve Türkçe konuşan 200 binden fazla nüfuslu göçebeler ve yörükler vardır. Bunlar göçebe halinde yazı yaylalarda ve kışı da kışlaklarda geçirmektedirler. Böyle müteferrik bir halde dağ başlarında bulunan bu kan kardeşlerimiz nimet-i maariften mahrumdurlar. Kendileri medeniyetle temas edememektedirler. Bundan başka vaziyet-i içtimaiyeleri neticesi olarak memleketin bazı yerlerinde mezruatı tahrip suretiyle memleketin zürraî asayişine ve zürraî emniyetine de hanel iras etmektedirler. Demek ki bunları yerleştirmekte memleket ve millet için çok faide hasıl olacaktır.”

¹⁷⁵ Maliye Bakanı Halit Nazmi Keşmir (Tokat);28.12.1947, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.549.

¹⁷⁶ Akif Eyidoğan (Kars);25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.489.

¹⁷⁷ İçişleri Bakanı Mehmet Emin Erişirgil (Zonguldak);24.02.1949, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:16, s.572.

¹⁷⁸ Ahmet Oğuz (Eskişehir);13.02.1950, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.498.

¹⁷⁹ İçişleri Bakanı Şükrü Sökmensüer (Gümüşhane);20.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.339.

¹⁸⁰ *T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Web Sayfası*.

¹⁸¹ Maliye Vekili Fuat Ağıralı (Elâzığ);22.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.130.

¹⁸² Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı (Sinop);25.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.509.

¹⁸³ Kemâl Zeytinoğlu (Eskişehir);27.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:8, s.628.

¹⁸⁴ *Forum Gerçek Web Sayfası*.

¹⁸⁵ Hasan Fehmi Ataç (Gümüşhane);18.12.1946, TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:3, s.46.

¹⁸⁶ Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Bey (Muğla);19.05.1930, TBMM, *TBMM ZC (3. Dönem)*, Cilt:19, s.138.

Gördes'te 1944 yılında yaşanan heyelan olayı ve sonuçları, ilgili milletvekilleri ve bakanlar tarafından dile getirilmiştir. İlk açıklamayı yapan İçişleri Bakanı, ilçede yaşanan heyelan hakkında bilgi vererek konunun takip edileceğini söylemiştir¹⁸⁷. Heyelanda 600'e yakın evin toprak altında ve minarelerin eğri vaziyette kaldığı; Gördes'te heyelan sıkıntısının devam ettiği, bunun için ilçenin yerinin değiştirilmesi talepleri de dile getirilmiştir¹⁸⁸.

Bunlardan başka bazı vilâyetlerin bayındırlık ihtiyaçları da Türkiye Büyük Millet Meclisine intikal etmiştir. Tunceli'nin yolları, Seyithan-Yukarı Rabat Darboğaz üzerindeki köprüler, Harçık ve Munzur nehirlerini dolanan yollar, Mutu ve diğer geçitler, Peri suyu geçidi, Pertek-Kalan köprüsü, Çemişkezek yolunun düzeltilmesi gibi ihtiyaçları dile getirilmiştir¹⁸⁹. Bursa vilâyetinde, Bozüyük-Bursa hattının yapılması, Mudanya iskelesinin bir an evvel yapılması, İznik gölü ayağının, Orhangazi deresinin ve Karacabey boğazının temizlenmesi ve Bursa'nın bir turistik haritasının yapılması talepleri görülmektedir¹⁹⁰. Gümüşhane ile Bayburt arasında Vavuk dağından çıkan Harşit deresinin ıslahı, Tirebolu-Giresun arasındaki Espiye bucağından Yağlıdere'yi takiben Alucra'ya giden yol ve Giresun limanının yapılması istenmiştir¹⁹¹.

Bayındırlık hizmetlerinin İkinci Dünya Savaşı dolayısıyla aksadığı için, harp yıllarındaki eksiklerin tamamlanması gerektiğine de dikkat çekilmiştir¹⁹².

Sonuç

1923-1950 yılları arasında bayındırlık alanında çok önemli çalışmalar yapılmıştır. Üstelik bu çalışmalar, 1947 yılından itibaren alınan Marshall yardımları dışında, hemen hemen dış yardım ve önemli miktarda borç almadan millî imkânlarla gerçekleştirilmiştir.

Bu dönemde Bayındırlık Bakanlığı ve vilâyetler tarafından toplam 43.000 kilometre karayolu yapılmıştır. Devlet imkânları ile 3644 kilometre demiryolu yapılarak mevcut ağ 7716 kilometreye çıkartılmıştır. Devlet ve özel sektör tarafından 52 gemi satın alınarak denizyolları hizmetine verilmiştir. 52 uçaklık bir havayolu filosu oluşturularak, Anadolu'da 17 yeni havaalanı yapılmıştır. Ereğli, Zonguldak, Trabzon, Samsun, Antalya, Mersin, Amasra, İnebolu limanlarının inşası için ilk çalışmalar başlatılmış, bunların bir kısmı tamamlanmış, bir kısmı da 1950 sonrasında işletmeye açılmıştır. Adana, Amasya, Aydın, Balıkesir, Bursa, Erzincan, Eskişehir, Hatay, Isparta, Kars, Kocaeli, Konya, Malatya, Manisa, Muğla, Samsun, Tokat vilâyetleri ve diğer bölgelerde gerçekleştirilen bataklık kurutma ve sulama faaliyetleri ile 1926 yılında 11 milyon hektar olan ekilebilen arazi miktarı 1950'de 15 milyon hektara yükseltilmiştir. Köy Kalkınması ve Doğu Kalkınması projeleri ile 4.000 köy refah hizmetlerinden istifade edebilir hale getirilmiştir.

Böylece sınırlı imkânlar içerisinde, vatandaşlara, belli ölçülerde medenî hizmetler ulaştırılmaya çalışılmıştır.

Kaynakça

¹⁸⁷ Dahiliye Vekili Hilmi Uran(Seyhan);23.05.1944, TBMM, *TBMM ZC (7. Dönem)*, Cilt:10, s.200.

¹⁸⁸ Faik Kurdoğlu (Manisa);28.05.1945,TBMM, *TBMM TD (7. Dönem)*, Cilt:17, s.436-437.

¹⁸⁹ Necmeddin Sahir Silan (Tunceli);20.02.1950,TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.896-900.

¹⁹⁰ Faik Yılmazipek (Bursa);20.02.1950,TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.905-906.

¹⁹¹ Dr. Galip Kenan Zaimoğlu (Giresun);21.02.1950,TBMM, *TBMM TD (8. Dönem)*, Cilt:24, s.929-930.

¹⁹² İhsan Yalçın (Elâzığ);25.12.1945,TBMM, *TBMM TD (7. Dönem)*, Cilt:20, s.382.

ALŞAN, Reşat; “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt:VI, Mart 1990, Sayı: 17, s.391-419.

Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, Akbank Kültür Yayını, İstanbul,1980.

EVSİLE, Mehmet; *Millî Mücadele Tarihi*, Etüd Yayınları, Samsun, 2012.

EVSİLE, Mehmet; *Millî Mücadele Sırasında Anadolu’da Günlük Hayat*, E Yazı Yayınları, Samsun, 2015.

EVSİLE, Mehmet; “Millî Mücadele Sırasında Ankara’da Günlük Hayat”, *Başkent Oluşunun 90. Yılında Ankara: 1923-2013, Sempozyum Bildiri Kitabı*, Ankara, 2014, s. 303-310.

Forum Gerçek Web Sayfası.

KOPAR, Metin; *Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde Doğu Anadolu’ya Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2009.

ÖZDEMİR, Nuray; “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Yol Vergisi”, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/1779/18795.pdf>.

Resmî Ceride, 7 Nisan 1924, Sayı:68.

SARI, Muhammed; “442 Sayılı Köy Kanunu Çerçevesinde Cumhuriyet Dönemi Köye Yönelik Çalışmalar”, *Tarih Okulu Dergisi (TOD)* Eylül 2014 Yıl 7, Sayı XIX, s. 509-534.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Web Sayfası.

T.C. Resmî Gazete, 12 Haziran 1929, Sayı: 1214.

TAŞLIGİL, Nuran; “Türkiye’nin Havaalanları” *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:31, İstanbul, 1996, s.259-281.

TEZEL, Yahya S; *Cumhuriyet Döneminin İktisadî Tarihi (1923-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayını, İstanbul, 2015.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Web sayfası.

TÜRKMEN, İsmet; *Doğu Kalkınması 1923-1946*, Kömen Yayınları, Konya, 2013.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (7.Dönem), Cilt:17, Ankara, 1945.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (7.Dönem), Cilt:20, Ankara, 1946.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (8.Dönem), Cilt:3, Ankara, 1947.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (8.Dönem), Cilt:8, Ankara, 1948.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (8.Dönem), Cilt:16, Ankara, 1949.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (8.Dönem), Cilt:24, Ankara, 1949.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (2.Dönem), Cilt:6, Ankara,1968.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (2.Dönem), Cilt:25, Ankara.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (2.Dönem), Cilt:31, Ankara.

- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (3.Dönem), Cilt:3, Ankara.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (3.Dönem), Cilt:19, Ankara.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (4.Dönem), Cilt:9, Ankara, 1932.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (4.Dönem), Cilt:15, Ankara, 1933.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (4.Dönem), Cilt:22, Ankara, 1934.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (5.Dönem), Cilt:11, Ankara, 1936.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (5.Dönem), Cilt:18, Ankara, 1937.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (5.Dönem), Cilt:25, Ankara, 1938.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (6.Dönem), Cilt:2, Ankara, 1939.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (6.Dönem), Cilt:3, Ankara, 1939.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (6.Dönem), Cilt:11, Ankara, 1940.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (6.Dönem), Cilt:12, Ankara, 1940.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (6.Dönem), Cilt:18, Ankara, 1941.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (6.Dönem), Cilt:25, Ankara, 1942.*
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (7.Dönem), Cilt:10, Ankara, 1944.*