

Yakın Tarihimizde Bayındırlık ve İmâr Hareketinin Başlangıcı ve İç Siyasetimizin Geçirdiği Merhalelere Bir Bakış

(GEÇEN SAYIDAN DEVAM)

Malatya'nın silindir makinası :

Nafia Vekili bulunduğum sıralarda bir gün Diyarbakır istikametine doğru inşa halinde bulunan cenup demiryolu hattını görmeye gitmiş ve yolun üzerinde olduğu için bir gece de Malatya'da kalmıştım. Vardığımda, Malatya kasabası içindeki belediye yolları üzerinde göze çarpan bir faaliyet vardı ve buharlı bir yol silindiri çarşı içinde, etrafına bir seyirci kalabalığı toplanmış olarak, şosa üzerinde muttasıl ileri geri gidip gelmekte idi. Ben bu faaliyeti daha ziyade benim orayı ziyaretim vesilesiyle hazırlanmış kabul ettim ve geçtim. Fakat Belediyeyi ziyaretimde, silindir makinası vesilesiyle bana anlatılan bir hikâyeye dikkatimi çekti. Meğer buharlı yol silindir makinası Malatya'ya ancak demiryolu hattının oraya varışından sonra gitmiş imiş ve çünkü vilayette silindir makinası geçmesine elverişli bir şose yokmuş ve yollar o vakte kadar hep büyükçe yuvarlak taşlarla silindirlenirmiş.

Kömürhan köprüsü :

Evliya Çelebi merhum, pek maruf seyahatnamesinde, Dördüncü Sultan Murad'ın 1638 tarihindeki Bağdat seferinden bahsederken, ordunun Fırat nehrini o vakit pek güçlükte geçtiğini ve bunu gören Sultan Murad'ın, müteakip seferlere hizmet olsun diye, Fırat nehri üzerinde bir köprü inşa edilmesini emretmesi üzerine, mühendislerin hemen nehrde ve geçtiği arazi üzerinde keşifler yaparak köprüyü Kömürhan mevkiinde kurma kararına vardıklarını söyler. Sonra da Kömürhan denilen yeri tarif ve tavsif ederek (Burası, nehrin en dar mahallidir. Burada Fırat nehri iki yüksek kaya arasından büyük bir gürültü ile akar, gider) der.

Evliya Çelebi'nin fikrinde bu sarp ve ne de olsa geniş olan mahalle köprü tutturmak müşkül ise de fennin elinden hiçbir şey kurtulmaz. Nitekim mühendisler Sultan Murad'ın emrini yerine getirmek için hattı oraya lüzumlu malzemeyi bile toplamaya başlamışlardı. Fakat ne çare ki Sultan Murad o sıralarda ölüvererek - yine Evliya Çelebinin tabirini kullanalım - (kendisi daha evvel ecel köprüsünden geçtiği için) Kömürhan mevkiinde Fırat nehri üzerine köprü inşası işi de geri kalmıştır.

Fırat nehri üzerine bir köprü inşası için Dördüncü Sultan Murad

Derleyen :
Hüsameddin GÜZ
Yük. Müh.



zamanında mühendislerin arayıp da en münasip yer diye o vakit buldukları Kömürhan mevki, o tarihten hemen üçyüz sene sonra, Cumhuriyet Hükümeti tarafından Fırat nehri üzerine kurulmuş olan tek gözlü büyük betonarme köprüünün inşa edildiği mevkidir. Kömürhan mevki hakikaten Fırat nehrinin o taraflarında en dar yeridir ve nehir burada, yüksek bir yarma içinden büyük bir ihtisamla ve kulakları dolduran devamlı bir uğultu ile akar gider. Nehir burada yüksek iki kaya arasından akıp geçtiği için iki sahil de köprü ayaklarını tutturmağa elverişlidir. İnşaati bînce İsmet Paşa köprüsü diye adlandırdığımız Kömürhan köprüsü, Malatya ile Elazığ şosesi üzerindedir. Ve 108 metre açıklığında zarif bir betonarme köprüdür. Köprüyü bir İsveç firması yapmıştır. Köprüünün projeleri ve ihalesi, merhum Recep Peker zamanında yapılmış olup benim Nafia Vekilliği zamanında bitmiş ve teslim edilmiştir. Kemerinin açıklığı itibarile, İsmet Paşa köprüsü, Asya'nın ve hattâ dünyanın sayılı tek gözlü büyük köprülerinden biridir. Bu köprü Cumhuriyet Hükümetine o vakit 322.400 liraya mal olmuş ve Cumhuriyet ülkesinin şarkını garbına bağlayan ilk kara yolu köprüsü olmuştu.

İstanbul limanı üzerindeki tasarılar :

İstanbul'un imar planı içinde İstanbul limanının da nerede yapılması daha doğru olacağı mevzuu üzerinde, resmî ve hususî kanallardan, ötedenberi çok ıstıgal edilmiştir. Meselâ Tophane rıhtımının Boğaza doğru temdiği, Haliç'te bir liman meydana getirilmesi, nihayet daha cazip olarak, İstanbul limanının Yenikapı'da tesis ile bütün buna müteferri tesislerin de bununla ayarlanması fikri bu cümledendir. Bunun gibi İstanbul'un Anadolu yakasında da, hattâ serbest bir liman karakterinde bir liman inşası fikri zaman zaman yaşamış, üzerlerinde durulacak projeler, etüdler yapılmıştır. Boğazda Paşalimanı, Kalamış Koyu, Tuzla Koyu bu hususta akla gelen yerler olmuştu, yüksek mühendis mektebi profesörlerinden liman mütehassısı Dümâyo Efendi böyle bir limanın Haydarpaşa Koyunda tesis edileceğini söyler ve bu fikri müda-

faa ederdi, Fevzipaşa - Diyarbakır hattı ile Zonguldak hattını inşa etmiş olan İsveç firması ise kendisine yaptırılmış olan bir etüd sonunda bu limanın Haydarpaşa ile Kız Kulesi arasındaki sahada yapılarak, Haydarpaşa'dan Kız Kulesi yakınlarına kadar uzatılacak bir menderle bu sahilin muhafaza altına alınabileceğini ve o sahilde meydana getirilecek ve antrepoların Anadolu hattına kolaylıkla bağlanabileceğini ve Gümrük Muhafaza Teşkilâtının bu sahayı yine kolaylıkla kontrol altında tutabileceğini müdafaa etmiştir. Malî imkânların sağlanmamış olması hasebile hakikat sahasına intikal edememiş olan bütün bu projeler, aranırsa, Nafia Vekâleti arşivlerinde bulunabilir sanırım.

Avrupa'nın Asya'ya bağlanma-sı Fikri :

İstanbul limanı mevzuu dışında bir de İstanbul Boğazında Avrupa'nın Asya'ya bağlanması fikri üzerinde o vakitler çalışılmış ve Kâğıthane tarafından dolastırılarak Boğaz kıyılarına getirilecek olan Rumeli Hisarı ile Anadolu Hisarı arasında yapılacak ya bir köprü, ya da bir tünel vasıtasıyla Anadolu demiryolu hattına bağlanabileceği söylenmişti; ve bundan daha ileri bir fikir olarak da, Avrupa'dan gelecek trenlerin, Sirkeci'den Haydarpaşa'ya feribot denilen hususî tertibatlı vapurlarla geçirilmesi tasarlanmıştır. Bu son feribot tasavvuru hakkında yine İsveç firmasına hazırlanan nihai mahiyetteki projeler, Nafia Vekâleti arşivlerinde bulunmak gerektir. Hatırında kaldığına göre, içine bir treni bütün vagonlarıyla olduğu gibi alarak Sirkeci'den Haydarpaşa'ya geçirecek olan feribotlar, Haydarpaşa Gar binasının Kadıköy cephesi yakınındaki şimdiki Buğday İşkesine yanaşacaktı ve oraya senenin her mevsiminde tehlikesizce yanaşabilmeleri için de şimdiki Kadıköy Dalgakıranını 400 metre daha uzatacaktı. Yine hatırında kaldığına göre, feribotların süratlerinin az veya çok olması, maliyet bedelleri üzerinde çok büyük farklar hasıl ediyordu. Meselâ saatte iki mil fazla süratle giden bir vapurun maliyeti, kendinden iki mil süratle giden bir vapurun maliyetine nazaran, yüz bin Türk Lirası fazla idi de, mütalâası sorulan Genel Kurmay Başkanlığı, mutlaka sürati fazla olan vapurlarda ısrar etmiş durmuştu. Halbuki saatte iki millik fazla bir süratin Sirkeci ile Haydarpaşa arasındaki kısa bir mesafede yapacağı sürat tasarrufu, az bir şeyden ibaretti ve

bunu Genelkurmay anlamak istemiyordu. Mamafih yine malî imkân sağlanamaması yüzünden bu feribot tesisleri de o vakit hakikat olamamıştı.

Yüksek Mühendis Mektebi :

Benim Nafia Vekili bulunduğum sıralarda henüz tedris müesseseleri Maarif Vekâleti emrinde birleştirilmiş değildi ve ziraat mektepleri Ziraat Vekâletine bağlı oldukları gibi, şimdiki Teknik Üniversite ismini taşıyan müessese de, o vakit Yüksek Mühendis Mektebi adı altında Nafia Vekâletine bağlı idi. Mektebe lise mezunları arasından müsabaka ile talebe alınır ve altı senelik tedrisat yapılır. Mektep Tedris Heyeti, liselerin iyi randıman vermediklerini ileri sürerek, Mühendis Mektebinde altı sene ders görülmesi esasında ısrar ederler dururlardı. Bir müddet evvel, Gümüşsuyu Kışlası harap bir hâlde olarak mektebe tahsis edilmiş bulunuyordu. Mektep sıkışık durumda bu harap kışlada bulunur, her sene bütçesine konulabilen tahsisatla kışlanın mahdut yerleri tamir edilir, mektep de her sene bütçesine konulabilen tahsisatla kışlanın mahdut yerleri tamir edilir, mektep de her sene biraz daha rahata kavuşurdu. Mektebe o senelerde az talebe alınır, mektepten de az eleman yetişirdi. Mektep şimdiki olduğu gibi fakültelere ayrılmış değildi. Fakat tedris seneleri içinde yapılan bir tasnifle yol, su, demiryolu ve elektrik mühendis ve mimarı yetiştirirdi. Mektebin hususî bir bütçesi ve hattâ muhtariyeti vardı. Mektep bir rektörle idare edilirdi. Muhtariyet benden sonra bir aralık kaldırılmış ve mektep üniversite haline getirilince tekrar iade edilmişti.

Fakat münasebet gelmişken bir kanaat olarak şuracıkta hemen belirtmek isterim ki, üniversitelerimizin, - üzerinde çok konuşulan - muhtariyeti dün olduğu gibi bugün de tam manâsıyla bir muhtariyet olabilmek için her şeyden evvel bunun Meclis ekseriyetinin ister zihniyette olması ve üniversitelerin de malî istiklâle sahip bulunmaları icap eder. Üniversitelerimizi hiç bir gelire sahip olmaksızın, en küçük masraflarını bile hükümet bütçesinden ve hükümetin lûtfu ve atıfı ile yapar durumda kaldıkça, ne üniversite muhtariyetinden bahsedilebilir, ne de orada profesör ve doçent olarak çalışan ilim adamlarının birer şahsiyet sahibi olmaları beklebilir.

Cellât bataklığı :

Vekâletten ayrılmazdan evvel her türlü etüd ve projelerini hazırlatarak müteahhidine ihalesine muvaffak olduğum ve fakat mukavelesinin imzasını da benî istihlaf eden

arkadaşıma bıraktığım çok faydalı ve hayırlı bir işten de burada birkaç satıra bahsetmek isterim. Bu Küçük Menderes nehri üzerinde yapılacak ıslahatla ve oralarda mevcut göl ve bataklıkların kurutulması ile İzmir'in hemen burnu dibindeki bir sağlık faciasına son verme teşebbüsüdür.

Bu sahada irili ufaklı bir çok göller vardı ve Cellât, Akgöl, Nohuthasan, Gümüş, Kaplancık, Akarca, Çavuşlar, Karagöl, Belevi, Güm-büldek, Cıvaşır, Çakalboğazı, Gebe-kilise, Alman, Çanak gölleri bunların başlıcaları idi. Bu göller Menderes nehrinin tuğyanı ile genişler, onun sularının çekilmesiyle daralarak bataklık haline gelirler ve havayı ifsat ederlerdi. Meselâ en mühimlerinden biri olan Cellât gölü İzmir - Aydın tren güzergâhında idi. Ve orada bu isimde bir de istasyon vardı. Gölün taşkın zamanlarında tren, raylar üzerine kadar çıkan suları yarararak ilerlerdi. Bütün bu saha bir malarya ocağı idi. Ova köyleri zamanla yamaçlara çekilmişler ve bu suretle ölümden korunma çareleri arar olmuşlardı. Sahanın büyük bir kısmı hiç ekilemiyor, ekilebilen kısımdan da ehemmiyetli hasılat beklenemiyordu. İşin garibi bütün buraları vaktiyle geniş bir medeniyet merkezi halinde büyük mikyasta nüfus beslemiş refah ve saadet yaşatmış topraklardı. Sahanın kurutma ameliyesi benden sonra başlamış ve tabii benden sonra bitmişti. Fakat öğrendiğime göre ameliye muvaffak olmuştu. Göller ve bataklıklar kurutulmuş, Küçük Menderes ya-tağı ıslah ve lüzumlu mehmuzlarla tahkim edilerek taşkınlıkları önlenmişti. Binlerce hektarlık münbit toprak kazanılmış, bir çok köy halkı da kendilerini tehdit eden ölümden kurtarılmıştı. Bir de düşünülmüştü ki bu geniş kurutma ameliyesinin sonunda meydana çıkacak araziye yer yer tesahip edenler olacak ve bu Hükümetin karşısına, ellerinde tapu senetleriyle çıkarak vaktile o toprakların kendilerine aidiyetini iddia edeceklerdir. İşte kurutma ameliyesi için çıkarılan kanunda bu gibi iddialara karşı bir tedbir olmak üzere, arazinin eski kıymeti ile kurutma sonunda kazandığı kıymet arasındaki farkın bir kısmını, imar masrafı olarak, hükümetin alabileceği kaydı konulmuştu. Mevzuatımız için bu bir yenilikti. Sonradan tatbik edildi mi bilmem. Fakat İdare Hukukunda cevaz verilen ve medenî memleketlerde tatbik edilegelen bir hükümdü.

Nafia Vekâleti binası nasıl yapılmıştı ?

Nafia Vekâletinden ayrılmazdan önce ihalesini yaptığım işlerden biri de Vekâlet binası idi. Büyük Millet Meclisi binasını, milletlere-

rası bir müsabakada, Avusturyalı Profesör Holzmeister kazanmıştı ve Meclis binası önünde bir devlet mahallesii halinde vekâlet binaları inşası tekkarrür ederek bunların projeleri de yine aynı profesöre yapılmıştı.

Maliye Vekâleti, bu sahada yerler tâyin ederek inşası kararlaştırılan Nafia ve Maarif Vekilliklerine beşyüz bin liralık tahsisat ayrılmıştı. O vakit Maarif Vekili bulunan Regit Galip merhum, kendi projesinde bazı tadiller yapılmasını lüzumlu görenek ayrılan tahsisata elli bin lira daha ilâvesini istemiş ve bunu vekiller heyetinden ısrarla talep etmişti. Fakat Maliye Vekili Abdülhalik Renda bu fazla isteği bir türlü kabul etmediği için Maarif Vekilliği binası, karşılıklı iki sert inat arasında kalmıştı. Bu vekâlet binasının bugün dahi inşa edilememiş olmasına bu tartışma ilk başlangıç olmuştur. Ben zaten ihale bedeli olan beş yüz bin lirayı kabul ettiğim için Nafia Vekâleti binasının inşasına zamanında başlamış ve fakat bina tabii benim vekâletten ayrılışından sonra bitirilerlek vekâlet daireleri Karaoğlu'daki apartmandan oraya taşınmıştı.

Yalnız garip bir tesadüf eseri olarak, Nafia Vekâleti binası da inşaatına başlandıktan sonra ben henüz vekâletten ayrılmazdan evvel elli bin liralık yeni bir tahsisata lüzum göstermişim. Bu, büyük kapı ile merdiven arasındaki sahanlık tabanının beton yapılmasını içindi. Çünkü şartnamede burası toprak doldurularak ve tokmaklanarak üstüne mermer döşeneceği şeklinde gösterilmiş idi. Müteahhit, zamanla burasının yer yer çöküntü yapabileceğini ileri sürmüş ve oraya betonarme taban yapılmasını tavsiye etmişti. Keşif yapıldı, elli bin liraya çıkacağı anlaşıldı. O sırada da Abdülhalik Renda gözlerini tedavi ettirmek üzere Viyana'da bulunuyor, ben de ona vekâlet ediyordum. Binaenaleyh, Nafia Vekili olarak bu elli bin liralık ilâvenin esas tahsisata katılmasını bir tezkere ile Maliye'den rica etmiş ve Maliye Vekâleti Vekili olarak da, Nafianın bu isteğine muvafakat ederek elli bin liralık keşif ilâvesini kabul etmişim.

Ankara'nın sıı dâvası :

Burada bütün Nafia Vekilligim devaminca yapılmış olan tekmiil işlerin hattâ bir hülâsasını dahi yapmak niyetinde değildim. Çünkü İsmet Paşa hükümetlerinin başlıca icra karakteri olan demiryolu inşası siyaseti gibi, diğer nafia işleri de nafia-da çalışan her vekilin memuriyetine müsadif olan miktarınca ve çizilen bir programın çerçevesi içinde akıp gitmiştir ve ben de tali' sevkile bu vekillerden bir müddet için bir ol-

muşumdur. Fakat nasıl daha evvel birkaç nafia işi üzerinde birer hâ-tıramı yazmak vesilesiyle o işlerden kısaca bahsetmiş isem Ankara şehrinin gelişmesi ve bugünkü hale gelmesiyle sıkı bir ilgi taşıyan ve bilinmesi faydalı olacak bir iki mevzuu da burada ele almak isterim. Bunlar Kosunlar yeraltı barajı ile Çubuk Barajıdır.

Bu her iki baraj da bugün Ankara su şebekesini geniş miyasta tağdiye etmektedir. Bir defa Ankara'nın su davası, onun otuz bin nüfuslu geri bir Orta Anadolu kasabası halinden süratle çıkarak nüfusunun ilk hamlede derhal 72 bine yükselmesiyle başlamış ve bu dava şehrin inkişaf seyrini takip ederek her şene biraz daha ehemmiyet kazanmıştır.

Çünkü Milli Mücadele iptidalarında Ankara su tesisatı olarak vakıf Abidinpaşa'nın 1840 tarihinde Elmadagından künk borularla getirtmiş olduğu kifayetsiz bir şebeke ve bu şebekeye bağlı mahalle geçmeleri vardı. Her Ankara evinde de su sarfiyatı, dipetine musluk geçirilmiş gaz tenekeleri janesile yapıldı. Fakat Büyük Millet Meclisinin Ankara'da çalışmaya başlamasını müteakip bir taraftan şehrin nüfusu artmış, bir taraftan da Avrupa tesisatı ile şehirde yeni yeni binalar yapılmaya başlanmıştı. Ankara'da derhal bir su davası karışında bulunmuştu. Kosunlar yeraltı barajı bu davanın halî tedbirlerinden biri olarak atılmış bir adımdı. Ve Ankara'da bereketli bir yeraltı su hazinesi bulunduğu kanaatine dayanıyordu. Hakikaten gerek Kaya Vadisinde, gerek Kosunlar vadisinde yeraltı su hazneleri vardır. Ve buralarda bugün de yer yer kazılan kuyulardan alınan sular umumî şebekeye verilmekte ve Ankara'nın su ihtiyacına cevap vermeye çalışılmaktadır.

Kosunlar yeraltı barajı :

Kosunlar Barajı hakikatte bir yeraltı kapraj müessesesidir. Ve ilk projesi, lüzumlu etüdlerden sonra 1925 senesinde bir ecnebi mühendise yaptırılmıştır. Bu, satıhtan 13 metre kadar aşağıda bulunan sağlam bir kaya zemine istinad eden ve yanlarını da yine bir yarmaya dayayarak oradan geçen, yeraltı sularını durdurun ve teşkil ettiği baraj ardında o suya gölleyen bir duvardır. Duvar ardında göllenen su, terfi tulumba-sile toprak sathına çıkarılarak oradan borularla umumî şebekeye verilmış bulunmaktadır.

1925 senesinde ele alınan baraj işi, o vakit belediyenin malî takatî müsait olmadığı için, bitirilememiş ve benim Nafia Vekilliğim zamanında çıkan bir kanunla Ankara'nın su davasının intacı Nafia Vekâleti Müs-

tesarının Reisliğinde teşekkül edecek bir komisyona vazife olarak verilmisti. Ve bu baraj işi de diğer bütün su tesisleri işi ile birlikte bu komisyon tarafından deruhte edilmişti. Nafia Müstesarının Reisliğinde iş gören komisyonda Sıhhiye, Dahiliye ve Maliye Vekâletleri de temsil ediliyordu. O tarihte Maliye Vekili olan Abdülhalik Renda, kıymetleri pek düşmüş olan istikrazî dahilî tahvillerini piyasadan ucuz bedellerle peyderpey toplatarak arada tehassül eden fiat farkını, bir kanunu mahsusla, Ankara'nın içme suyu işlerine tahsisini kabul etmiş fakat hazinece yapılacak bu yardımın Ankara Belediyesiince değil, Nafianın nezaret ve murakabesi altında teşekkül edecek böyle vekâletlerarası bir komisyonca sarfedilmesini şart koşmuştu.

Kosunlar yeraltı barajının bida-yette verimi saniyede 100 litre olabileceği düşünülmüş idi ise de maa-teessüf baraj bu miktari verememiş ve öğrendiğime göre bugün buradan alınabilen miktar ancak saniyede 10-20litre imiş ve Kaya Vadisi kuyularından daha fazla faydalanılmakta imiş.

Çubuk Barajı :

Çubuk Barajı Atatürk'ün Gazi Orman Çiftliği imarını ele almasını müteakip doğrudan doğruya sulama tesisi olmak üzere bu maksat için inşasına girilmiş bir teşebbüstü. Hattâ bir taraftan barajın inşasına devam edilirken bir taraftan da Orman Çiftliğinde lüzumlu su kanalları ve tevzi merkezleri tesis ediliyordu. Ben, bu barajı da Vekâlete geldiğimde projeleri yapılmış ve hattâ müteahhidine ihale edilmiş olarak buldum. Fakat benim vekillikim zamanında baraj işi, Vekâleti çok ısgal eden bir mevzu oldu ve yine de bitirilemedi idi. Baraj Çubuk Deresi üzerinde ve iki yüksek kayanın husule getirdiği bir boğaz içinde kurulmuştur. Barajın bulunduğu yer, Ankara şehrine 10 km. mesafededir ve baraja giden yol güzergâhı bağlık, bahçelik bir vadi olup Ankara'nın sevimli yerlerinden biridir.

Baraj müteahhide, on metre derinliğinde kaya tabakası buluna-cağı esasına göre ihale edilmişti. Halbuki işe başlanıldığında zemin ancak 20 metrede bulunabilmişti. Fazla olarak temel in orta yerinde de Kaulin tabakasına rastlanmış ve bu sahada temel daha hayli derinleştirilmişti. Sonra baraj bir taş ve kârgir baraj olarak müteahhidine ihale edilmişti. Fakat işe başlanarak civardaki taş ocaklarında arama yapıldığında yakın mesafede baraja yetecek kadar sağlam taş bulunamamış ve uzaklardan getirilecek taşlarla yapılacak barajın maliyeti ise betonla yapılacak baraja nazaran

daha pahalı olacağı hesap edilmiş ve nihayet barajın, beton olarak inşası kararlaştırılmıştı. Fakat bütün bunlar, barajın hem maliyetini yükseltmiş, hem de inşaatın ilerlemesini geciktirmişti. Çünkü temel hafriyatı biterek inşaat başlanmak için, vaziyeti yerinde tetkik etsin de bir rapor versin diye Almanya'dan bir fen heyeti getirilmiş olduğu gibi, civardaki taş ocaklarından alınan taş nümuneleri de, laboratuvar raporu alınmak üzere, İngiltere'ye kadar gönderilmişti. Durmadan bütün bu maliyeti yükselten sebepler dolayısıyla barajın iktisadî olamayacağı fikri hâkim olmaya başlamış ve hattâ mukavelenin feshi dahi tavsiye edilmişti. Bidayette barajın 20 milyon, vasatî 15 milyon ve asgarî 20 milyon metremikap su toplayacağı hesap edilmiş ve 5500 hektar bir sahanın sulanabileceği bildirilmişti. Halbuki sonraları tahsisat darlığı dolayısıyla, barajın irtifaından da kesilme cihetine gidildiği için baraj artık bütünü iktisadî olmaktan çıkmış bulunuyor, bununla beraber inşasına devam olunması iltizam ediliyor-du.

Ben Vekâletten ayrıldıktan sonra Ankara'nın su davası imdadına yetmiş ve bu defa artık sulama hedefi ikinci plâna bırakılarak baraj Ankara'nın su ihtiyacına cevap vermisi olmak için inşa edilmeye başlanmıştır. Çünkü Ankara'nın imar planını tanzim etmiş olan mimar Yansen bile Ankara'nın müstakbel gelişmesi, nihayet 160 bin nüfus üzerinde duracağına göre hesap yürütmüş olduğu halde, Ankara şehri muttasıl inkişaf ederek, bulunabilen membalarla artık Ankara'nın su ihtiyacını gidermek kabil olmaz bir hale gelmiş veya Kızılirmak'tan, ya Sakarya'dan veyahât da Çubuk Barajından su almak gibi akla gelen üç hal seklinden en ucuzu ve en uygunu Çubuk Barajı diye kabul edilmiş ve Çubuk Barajı inşası işi o tarihten itibaren Nafia'dan alınarak Ankara İçme Suyu Komisyonuna devredilmiştir. Bugün Çubuk Barajının ardındaki göl 166 hektar vüsâ-tindedir ve uzunluğu 6-6.5 km. kadardır. Barajdan bugün şehir ihtiyacına sarfedilmek üzere 12 milyon metre mikap su alınmakta ve 1500 hektar vüsâtinde bir arazi parçası da sulanabilmekte imiş. Barajın eski dere tabanı rakımı 80 ve yolluştü kısmı rakımı da 1004 olduğu için, baraj irtifa 24 metre imiş. Baraj, bugün şehre verdiği sudan senevi 120 bin lira ve sulamadan da 20 bin lira vâridat sağlamakta imiş.

Çubuk Barajı ilkin sadece bir sulama vasıtası olarak düşünülmüş iken sonradan bir filtre tesisatında temizlenen suları Ankara su ihtiyacına cevap vererek sulama hedefi ikinci plâna bırakılmıştır ve baraj

tasarlandığından çok daha pahalıya mal olmuştur. Bununla beraber baraj, Ankara için faydalı bir tesis olmuştur. Etrafında yarattığı canlı ve yeşillik de aynı zamanda Ankara'ya şirin, bir eğlenti yeri kazandırmıştır.

Nafia Vekillikinden çekilmiştim:

Nafia Vekili bulunduğum seneler, dünya buhranının yaşandığı ve bu buhranın bizde sarsıntılar ve masraflardan kısıntılar hususla getirdiği devreye rastlar. Buna rağmen nafia işleri bu buhrandan korkulduğu kadar teessür duymamıştı. Bunun esaslı sebebi, Başvekil İsmet Paşanın, demiryolu inşaatı başta olmak üzere, bütün nafia işlerine hususî bir alâka göstermesi ve Abdülhalik Renda'nın Maliye Vekili olarak bu alâkayı samiminden desteklemesidir. Nitekim dışardan sermaye bulunamıyan ve senelik bütçelerin de takatı dışında kalan bazı inşaat, o senelerde Hükümetin, uzun vâdeli bonolarıyla ve istikraz tahvilleri yardımı ile ihale edilmiş ve bu sayede işler durdurulmamıştır. Vekiller Heyetinde bazı vekil arkadaşlar, beş on bin liralık tahsisat için Maliyenin mukavemetine uğrarlarken bir nafia işi için milyon değerinde tahsisatı ben kolayca Vekiller Heyetinden geçirirdim. Hattâ bazı arkadaşlar benimle lâfize ederler, ('Oğlum, senin vekâletin Başvekilin vekâletidir, sen istediğin tahsisatı geçirirsin) derlerdi.

Benim Nafia Vekillikim Atatürk merhumun Cumhurbaşkanlığında ve İnönü'nün Başvekilliğinde bulunduğum ilk ve son kabine azalığımdır. O vakitler nispeten gençtim ve idare hayatı için değilse bile, Meclis ve politika hayatı için tecrübesizdim. Çünkü ben Büyük Millet Meclisinin birinci ve ikinci devrelerine mebus olarak iştirak etmiş degildim. Bununla beraber, Nafia Vekilligi muhittinde pek samimi bir kucak bulmuş, ben de bütün mesai arkadaşlarımı aynı samimiyetle kucaklamıştım. Şuracıkta bilvesile ve bilhassa belirt-

mek isterim ki Vekillikim müddetince ne Atatürk merhumdan, ne de İnönü'den vazifeme ufak bir müdahale görmedim. Bunun gibi, sıfatım dışında, ne Atatürk merhumun, ne de İnönü'nün hususiyetine girmedim.

Nafia Müzesi :

Nafia Vekillikinden istifa ederek çekildiğimde orada iken başaramadığım için esef duyduğum işlerden birisi de Nafia Müzesi idi. Ben bu müzeyi çok esaslı ve şumullü olarak düşünüyordum. Çünkü benim Nafia Vekili bulunduğum sıralarda şimdiki Ulaştırma Bakanlığına bağlı olan tekmiil münakale servisleri de Nafia Vekillikine bağlı idi. Binaenaleyh düşündüğüm müze, meselâ yol, köprü, kanal, baraj, su tesisleri gibi çeşitli nafia işleri dışında münakale vasıtalarını ve bunların bilhassa bizdeki tekâmül seyrini de gösterecek ve hepsi için en basit ve iptidai şekilden en mütakâmiline kadar nümuneler verecekti. Ben bazı büyük köprülerimizin minyatürlerine bir taraftan başlatmıştım. Hattâ Devlet Demiryolları için Krup Fabrikası ile aktedilecek malzeme mukavelelerine, alınacak malzemenin her çeşit birer minyatürünün de verilmesi şartını ilâve ettirmeye başlamıştım. Meselâ bu mukaveleler gereğince her lokomotifin yük ve yolcu vagonlarının tesliminde bunların birer minyatürü Nafia Müzesi için verilecekti ve kağından en mütakâmil binek ve taşıt vasıtalarına kadar müzede birer nümune bulunacaktı.

Hiç şüphesiz, ben bunun çekirdeğini kurduktan sonra, beni takiben gelecek olanlar da belki çok daha iyi düşüncelerle müzeyi çok daha faydalı bir hale getireceklerdi. Fakat maateessüf ben bu konuda esaslı ve fiilî bir adım atamaksızın Vekâletten ayrılmış bulundum ve bu tasav-

vur da canlanmaksızın ve takip görmeksizin söndü, gitti. Bir daha düşünen de galiba olmadı.

Linyit dâvamız :

Nafia Vekillikinde bulunduğum sırada, üzerinde ehemmiyetle durduğum meselelerden biri de linyit kömürlerimizin kullanılması yaymak işi olmuştur. Yurdumuzda yer yer linyit damarları vardır ve bunlar arasında kalorisi nisbeten yüksek olanlar da mevcuttur. Fakat o tarihlerde linyite hiç rağbet edilmiyordu.

Devlet Demiryolları İdaresi elinde de, Amasya taraflarında Çeltik Linyitleri vardı. İdare bunu işletiyor, ve yüzde muayyen bir nisbette Samsun-Sivas hattında çalışan lokomotiflerde kullanılıyordu. Fakat makinistler bunu isteksiz olarak kullanırlardı. Bir gün fırsat bularak bu maden işletme sahasını ve orada açılan galerileri gezmiş ve pek enteresan bulmuştum. Sonra da bunun hem diğer hatlarda da mümkün olduğu kadar kullanılmasını temin ettirmiş, hem de istasyonlarda ve garlarda teshin için linyit yakılmasını tamimenden, Bulgaristan'dan linyit yakmaya mahsus olarak imal edilmiş bulunan sobalardan nümune getirmiştim. Çünkü hamamlarında, fırınlarında ve lokomotiflerinde kâmilenden linyit yakmakta olan Bulgaristan'ın mesken teshininde de linyit kullandığını, fakat linyitin duman yapmak ve fazlacüruf bırakmak gibi mahzurlarını önlemek üzere, orada bunun hususî sobaları bulunduğunu işittim.

Maksadım daha ziyade, zaten odunu az olduğu gibi kömürü de uzak olan civar vilâyet halkını da bu vesile ile linyite alıştırmak ve onlara nisbeten ucuz ve yeni bir teshin vasıtası tanıtmaktı.»

Hilmi URAN - Hatıralarım 1959

TÜRKİYE MÜHENDİSLİK HABERLERİ

İNŞAAT VE MÜHENDİSLİK MEVZUUNDA
TEKNİK MAKALE, HABER VE İŞ İLANLARI
İLE SİZLERİ TATMİN EDEBİLECEK VE
İHTİYAÇLARINIZA CEVAP VEREBİLECEK
M E C M U A D İ R

Atatürk Bulvarı Ökmen Apt. No. 86/10 Ankara - Yenışehir Tel: 12 13 69