

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

Yeryüzünde yaşayan her varlık çevresine, kendine has olan hakikatı ifade etmeğe ve bu hakikatleri ispat etmeğe, kabul ettirmeğe çalışır. En basit bir insanın dahi hayatı böyle bir gayeye yöneltmiştir. Esasında fizik varlığımızın tezahürü mânasını taşıyan bu faaliyetlerin değeri, içinde yaşadığımız topluma hizmetin derecesi ile ölçülmektedir.

Bir toplumu meydana getiren «madde» ise bu fertlerin manevî varlıklarındaki müşterek hakikatlerden doğar. «Biz, hukumuzu ve istiklâlimizi müdafaa için giriştiğimiz mücadelenin kutsiyetine kail ve hiç bir kuvvetin bu milleti yaşamak hakkından mahrum edemeyeceğine kanîiz.» (İhtilâf Devletlerine Protesto - 16 Mart 1930 Atatürk - Bülük Nutuk Cilt I.)

Aşağıda Cumhuriyet devrinin başlangıcında bayındırlık ve imar hareketlerinin içinde yaşamış ve bu faaliyetleri idare etmiş ve hiç bir karşılık gözetmeksizin ömrünü milletine hizmete ve onun yükselmesine hasreden bir kimsenin ağzından, o günlere ait intibaları bulacaksınız :

«Demiryolu İnşa Programı»

«Benim oraya tâyin edildiğim zamanlar, Nafia Vekâleti binası Karaoğlu Caddesinin Belediye binası rasthyan dönemesinde, kira ile tutulmuş dar bir apartmanda idi; bazı daireleri de ayrı ayrı binalarda idi. O vakitler mebus maaşları ayda beş-yüz lira, vekil maaşları da dörder yüzler lira idi. Vekillere her ay partiden ayrıca dörder yüz lira verildiği için bir vekilin eline ayda bin üçyüz lira geçiyordu. Ben ummadığım ve beklemediğim halde, bir teveccüh eseri olarak, Vekâlet sandalyasına getirilmiş olduğum için büyük bir hevesle işe sarıldım ve daha ziyade realist bir zihniyet taşıdıkları için de mühendisleri pek sevdim, hem onlarla, hem de nafia işleriyle hemen bağdaşabiliştim. İsmet Paşa, Kabin Reisi olarak senelerdenberi bir demiryolu inşa programı takip ediyordu; bunu da Nafia Vekâleti tat-

Yazan :
Hüsameddin GÜZ
(Yük. Müh.)



bik etmekte idi. Bu, İsmet Paşa hükümetlerinin ön planda gelen bir işi idi. Binaenaleyh, ben her şeyden evvel Hükümetin belibaşlı bir siyasetinin tatbiki vazifesini üzerime almış bulunuyordum. Fakat, bu çok daha evvel çizilmiş, talip bulundukça ihaleleri yapılmış bir inşa programı ve programın hakiki sahibi İsmet Paşa idi. Nitekim mülga Serbest Cumhuriyet Fırkası da İsmet Paşayı ve onun politikasını tenkid ederken her şeyden evvel onun demiryolu inşa programına hücum etmiş ve bununla millete, takatinin üstünde ağır mükellefiyet yüklüyor, demişti. Binaenaleyh Nafia Vekâletine gelip giden vekiller, Vekâlette vazifeleri devam ettiği müddetçe bu umumî programın herhangi bir parçasının tatbikini sağlıyorlar ve lüzum görülebilecek ufak, tefek tadilleri yaparlardı. Nitekim benim memuriyetim müddetince de Kütahya - Balıkesir hattının, Zonguldak hattının, Samsun - Sivas hattının, Ulukışla - Kayseri hattının, cenup hattı denilen Fevzipaşa - Diyarbakır hattının, Malatya - Sivas hattının ya inşaları ve ihaleleri yapılmış veyahüt da projeleri çizilmiş, güzergâhları tesbit edilmiş ve böylece umumî bir program seyrini takip etmiş, gitmişti.

Şu kadar ki, 1930 senesi, ekonomik bir krizin bütün dünyayı sardığı bir sene idi ve bu krizden memleketimizde teessür duymuş olduğu için demiryolu inşası programı muhtad seyrini yavaşlatmak zorunda kalmıştı. Mamafî İsmet Paşa'nın, memleketi biran önce demir ağlar içine alarak muvasalayı her tarafa götürmek hususundaki şiddetli azmi ve Maliye Vekili Abdülhalik Renda'nın, her işe tercihan bu işe para bulmak hususundaki himmeti sayesinde inşa taahhüdleri sarsıntıya uğratılmamış ve program yürümüş, gitmişti. Nitekim benden sonra da,

beni istihlâf eden arkadaşlar zamanında, yine aynı program kâh ağır, kâh seri bir tempo ile fakat hiç duraklamaksızın devam etmiş durmuştur.

Sivas - Erzurum hattı :

Benim Nafia Vekâletindeki memuriyetim esnasında inşası taahhüde bağlanan Sivas - Erzurum demiryolu hattının büyük bir hususiyeti vardı ki o da bu hattın inşasını, tamamiyle bir kısım müteahhit mühendislerimizin birleşerek üzerine almış ve hattı yerli sermaye ile başarmayı taahhüt etmiş olmaları idi. O vakte kadar ecnebi sermayedarlar ve müteahhisler yanında çalışmış ve küçük küçük parçalar müteahhitliği yaparak hem işi kavramış ve hem de sermaye edinmiş olan müteahhit mühendislerimiz, büyük bir cesaretle bu mühim taahhüde girmişler ve ehliyetle de işin içinden çıkmışlardı. Bu itibarla Sivas - Erzurum arası demiryolu hattı tam bir yerli emeği ve sermayesiyle bitirilmiş ilk büyük eser olmuştur. Hattın güzergâhı da uzun bir münakaşa konusu olmuştur. Mühendisler Zira istikametinden geçmeyi normal buluyorlardı. Fakat Genel Kurmay Başkanlığı ve bu makamı temsilen bilhassa merhum Mareşal Fevzi Çakmak, hattın daha cenuptan ve Divriği istikametinden geçmesini iltizam ediyordu.

Zaten öteden beri hatlarımızın güzergâhını tâyinde ekonomik düşüncelerle askerî mülâhazalar karşır dururdu. Son sözü daima askerler söylerdi. Ancak bu defa hattın cenuba alınarak Divriği istikametinden geçirilmesinin, aynı zamanda, çok daha pahalı olacağı söyleniyordu. Çünkü o taraflarda arazi çok arızalı idi. Bununla beraber, her mülâhazaya rağmen, hattın cenuptan geçirilmesi ve askerlerin iltizam ettikleri istikametinin takip edilmesi tekrarrür etmiş ve hat o şekilde ihale edilmişti.

Hiç unutmam, son kararı vermesi için bir gün güzergâh haritalarını ve bana verilen rakamlarla

lüzumlu malûmatı alarak merhum Fevzi Çakmak'a gitmiş ve iki ayrı güzergâhın muhtemel maliyetlerini inşa kolaylık ve zorluklarını kendilerine harita üzerinde anlatmışım. Merhum beni sükûnetle ve sabbıyla sonuna kadar dinlemekle beraber, hattın cenup istikametinden geçmesini iltizam ettiğini ifade etmişti. Anlaşıyordu ki, bu hususta kararlı idi ve fikrini değiştirmek kabîl değildi. Ben de kendisini dinledikten sonra, hattın cenuptan geçirileceğini söyledim ve ayrılmak üzere haritaları derleyip toplamağa başladım. Bu sırada Mareşal yanıma sokuldu ve kendisine has olan neşeli ve keyifli halile bana :

— Hiç tereddüt etme, bu hat cenuptan geçmekle göreceksin çok daha ekonomik olacaktır; ben Cihannümada okudum, o taraflarda demir madeni varmış, dedi.

Hakikaten hat, bugün muttasıl Karabük'e taşınan Divriği demir madeninin yanından geçmiş bulunuyordu.

Elâzığ İltisak Hattı :

Merhum Fevzi Çakmak'ın yine askerlik mülahazasıyla, bütün ısrarlara rağmen kabul etmediği bir güzergâh da, Fevzipaşa - Diyarbakır hattının Elâzığ'dan geçirilmesi isteği idi. Elâzığ halkı hattın, ufak bir kavis çizerek, kasabalarından geçmesini istiyor ve mütehassıslar bunda ne yüksek maliyet bakımından, ne de hattın uzaması bakımından bir mahzur görmüyorlardı. Fakat Genel Kurmay, hattın daha cenuptan ve Elâzığ'a uğramadan geçirilmesinde ısrar ediyordu. Ben, keyfiyeti İsmet Paşa'ya anlatmış ve Elâzığlıların ricalarını kendilerine iblâğ etmişim. İsmet Paşa da, halkın ricasını destekleyen Vekâlet noktai nazarını terviç ederek Genel Kurmay Başkanına terviçkâr ve iltizamkâr bir yazı yazdırdı. Fakat merhum Mareşal bu Başvekâlet yazısına verdiği cevapta, hattın yine cenuptan geçmesinde ısrar etmişti.

Ben iki makamın arasını açmış olmamak düşüncesiyle, artık işin üzerinde daha fazla durmayı uygun bulmadım ve Başvekili tekrar taciz etmek istemedim. Hat, Genel Kurmayın isteğine uygun olarak, Elâzığ kasabasının 24 km. cenubundan Diyarbakır istikametine doğru geçti

ve sonradan Yolçatı - Elâzığ hattı ile Elâzığ kasabası, umumî şebekeye bağlandı. Hattın Elâzığ'dan Muş ve Tatvan istikametine doğru temdidî de bu son iltisak hattını mânalandırmış oldu.

Ecnebi Müesseseler

Devletleştiriliyordu :

İsmet Paşa kabineleri umumî bir demiryolu inşası programı ile birlikte vaktile ecnebilere imtiyaz verilerek inşa ettirilmiş olan hatları da mukavelelerindeki müsaadeden faydalanarak, bir taraftan satın alıyor ve hatları millileştiriyordu. Adana - Mersin hattı; İzmir - Kasaba ve temdidî hattı, İzmir - Aydın hattı, Cenup hududu hattı, yerli bir şirket elinde olan Çarşamba - Samsun hattı, Haydarpaşa - Ankara hattı, Şark Demiryolları... hep bu cümledendi ve vaktile ecnebi şirketleri tarafından inşa edilerek işletilmekte iken, Hükûmetçe devletleştirilmiş müesseselerdi.

Bütün bunlar, vaktile memleketin en mamur ve nüfusu en kesif yerlerinde tesis ve inşa edilmiş hatlar oldukları için verimli müesseselerdi. Öte taraftan, en basit bir hat hizmetinden en mühim teknik işlere kadar vatandaşlar arasında demiryolu hizmetini hakkı ile başara-cak eleman da yetiştirilebildiğinden bu kısım âmme hizmeti, Hükûmet eline geçmekle, hiç aksamadan işletmekte idi. Esasen o seneler bütün halk uzun bir kapitülasyon devri açısından lozan Muahedesiyle kurulmuş olmanın, neşesi ve sarhoşluğu içinde idi ve her ecnebi imtiyazı, her ecnebi müessesesi gözüne batıyor, onların hepsini millileştirmek arzusu ile halk yanıp tutuşuyordu.

Tabii Hükûmet de bu ruh halinin tesiri ve telkini altında idi. Her ecnebi müessesesi satın alınıp devletleştirildikçe halk, iktisadî istiklâlinin bir parçasını daha yâdellerden koparıp almış gibi oluyor ve seviniyordu. İzmir Rıhtımının, İstanbul Rıhtımının, İstanbul Terkos Suyunun, Kadıköy Elmalı Suyunun, İstanbul Telefonunun, İstanbul Elektrik, Tramvay, Tünelinin, İzmir tramvaylarının satın alınarak millileştirilmiş olması da hep bu cümledendi. Bunların bir kısmı benim vekâletim zamanında, bir kısmı da bana halef olmuş olan arkadaşlar

zamanında satın alınmış müesseselerdir.

Bunları satın almak mı, yoksa mukavelelerinde halk ve memleket lehine tadiller yaparak yine imtiyaz sahipleri elinde bırakmak ve sıkı bir kontrol altında onlara işletirmek mi ve bu suretle dışardan gelmiş ecnebi sermayesinden faydalanıp durmak mı munasip olacağı tabii daima akla gelen ve münakaşa edilebilecek bir husustur. Bu, böyle olmakla beraber, meseleyi o günlerin ruh halini düşünerek ve millî hislerin coşarak her hesabı susturduğu o devri hatırlıyarak mütalâa etmek ve ona göre hüküm vermek icap eder. Elli bin liraya satın aldığımız bir demiryolunun da satın alınması şöyle olmuştı: Ecnebi müesseselerini birer birer satın alarak devletleştirdiğimiz devirde ve benim Nafia Vekillikim zamanında hiç bir arzu izhar etmediğimiz halde, imtiyazından vazgeçerek müessesesini olduğu gibi kendiliğinden bize bırakan bir ecnebi şirketi de görülmüştü. Bu, Mudanya - Bursa Demiryolu imtiyazına sahip olan Belçikalı bir şirketti. Bu 40 küsur km. uzunluğunda dar bir hat idi ve lokomotiflerle, vagonlarla, hangarlarla senelerden beri imtiyazla çalışan bir âmme müessesesi idi. Fakat Mudanya - Bursa gosesi üzerinde çalışan ve devamlı olarak artan motorlu vasıtalar bu hatta o kadar rekabet eder olmuşlardı ki, şirket hiç kâr sağlayamadıktan başka çalıştırdığı işçilerin ücretlerini bile tesviye edemez bir hale gelmiş bulunuyordu. Gün geçtikçe motorlu vasıtaların gelişmesi yüzünden ilerisi için bir ümit beslemeye de imkân görülmüyordu. Bu ıstırap içinde bir gün şirket Vekâlete müracaat ederek her şeyi olduğu gibi Hükûmete bedelsiz olarak bırakıp gideceğini ve çünkü her gün biraz daha artan bu zarara daha fazla tahammül edemeyeceğini bildirdi. Şirketin yerli işçilere birikmiş elli bin lira kadar borcu olduğunu tahkik ettik ve bir mürüvvet olarak bu elli bin liralık şirket borcunun tesviye edilebilmesini sağladık. Bu suretle de 40 küsur km. lik bir hattı, menkul ve gayrimenkul tekmlî malzemesi ile birlikte ve çalışır halde, elli bin liraya satın almış olduk.

Demiryolları İnşaat Dairesi :

Nafia Vekâletine tâyin edildiğinde Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü muhtar bir idare olarak Vekâlete bağlı idi ve müdüriyet, hem işletmeyi hem de inşaatı bünyesinde taşıyordu. Fakat galiba benden hemen bir müddet evvel müdüriyet, taşıdığı selâhiyeti kullanarak Vekâletin haberi olmaksızın Hükümeti malî bir müşkül karşısında bıraktığı için müdürlüğün mümasıl hareketlerini önlemiş olmak üzere, selefim Zekâî Bey tarafından Meclise bir kanun tasarısı sunulmuş bulunuyordu. Ve bu tasarıya göre, umum müdürlüğün muhtar bir müdürlük olmasına son veriliyor ve diğer herhangi bir müdürlük gibi o da Vekâlete bağlanıyordu. Ben Vekâlete gelince bunu öğrendim ve müdürlüğün bilhassa işletme kısmı için bunu - onun elini, ayaklarını bağlayacak derecede - mühim bir mahzur olarak gördüm ve İsmet Paşayı da ikna ederek, tasarımı geri aldım ve Meclise yeni bir tasarı sundum.

Bu son tasarı gereğince, Devlet Demiryolları gene muhtar bir umum müdürlük halinde **kahyor**, fakat inşaat kısmı onun bünyesinden ayrılarak doğrudan doğruya yeni bir umum müdürlük halinde Nafia Vekâletine bağlanıyordu. Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü de sadece bir işletme müessesesi oluyordu. Bu suretle Nafia Vekillîği, bir inşaat müessesesi olarak yol, köprü, baraj, tünel vesaire gibi demiryolu da inşa edecek veya ettirecek, bunların ikmal edilmiş olanlarını da işletme müesseselerine devredecekti. Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü de bu işletme müesseselerinden biri olacaktı. Tasarı bu suretle kanunlaştı ve Ulaştırma Bakanlığı teşekkül ederek muhtelif işletmeler o Bakanlık bünyesinde bir araya toplanıncaya kadar Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü muhtar bir işletme müessesesi olarak Nafia Vekâletine bağlı kaldı ve muhtariyetini kaybetmekten kurtuldu idi.

Vilâyet Yolları :

Makadam denilen alelâde şosaların, daha dayanıklı olmalarını teminen, üzerleri bizde de bir muhafaza tabakası ile örtülme usulüne girdiği günlerde idi. Ben, bir tecrü-

be mahiyetinde olmak üzere, Ankara'da Keçiören'e giden yol üzerinde ve Çankırı Kapısı denilen yerde şosanın üstünü yanyana elliser metrelilik muhtelif muhafaza tabakalarıyla kaplatmıştım. Bu muhafaza tabakaları içinde soğuk asfalt, sıcak asfalt, mozaik asfalt, beton gibi muhtelif muhafaza vasıtaları vardı. Her vasıta üzerinden geçecek arabalar tarafından aynı zamanda ve aynı surette çiğneneceği için bunların dayanıklılıkları hakkında biz de bir fikir edinecektik.

Öte taraftan, daha ziyade şosaların bir muhafaza tabakası ile örtülmesi konusuna mühendislerimizin de dikkatini çekmiş olmak için bütün Vilâyet başmühendislerine birer tamim yollamış ve hangi sistem yolların daha ekonomik ve daha dayanıklı ve muhitimize daha elverişli telâkki edileceğini sormuştum. Bu tamimle, aynı zamanda, mühendislerimizin değerini ve kabiliyetini de ölçmek fikrini takip etmiştim. Aldığım cevaplar çeşit çeşit oldu. İçlerinde kıymetli ve kıymetsiz fikirler ve mütalâalar vardı. Daha ziyade, her biri bir sistem yolu iltizam eder görünerek onu müdafaa yolunu tutmuş bulunuyordu.

Bunlar arasında bir vilâyet başmühendisi de alelâde makadam şosayı iltizam ederek muhafaza tabakasına taraftar olmuyor, bize halen en elverişli yolun makadam olduğunu iddia ediyordu. Sonra da makadam şosa denilen yol sisteminin hadizatında pek sağlam bir sistem iken bizde yapılan yolların dayanmamakta olduğunu bir sebebe bağlamış olmak için (Biz vilâyetlerde siparişe göre yol yaparız) diyor ve fikrini şöyle izah ediyordu: «Muayyen bir miktar tahsisata lüzum gösteren muayyen bir yol parçası için istediğimiz para çok görülür, verilmez, biz de yolu ucuzlatmak için onun meselâ hendeklerini projeden kaldırırız. Yine tahsisat az gelirse bu defa balast tabakasını ufaltırız, hattâ blokajı kaldırırız ve yol da kolu kanadı kırılmış olarak vilâyetin verebildiği para nisbetinde meydana gelir». Bu, pek tabii olarak yolları bir muhafaza tabakası ile örtmekten alıkoyacak bir mütalâa değildi. Fakat bunda vilâyetlerimizin dar bütçeleri hududu içinde yolların hangi şartlarla yapıldığını açıklayan bir hakikat payı vardı.

«Hilmi URAN - Hâtıralarım»
(Devamı gelecek sayıda)

UNESCO ÇALIŞMALARI HAKKINDA

İkinci Dünya Savaşından sonra Birleşmiş Milletlerin kurulması için ilk adım 25 Nisan 1945 de San Francisco'da atılmıştır.

Aynı yıl Türkiye Cumhuriyeti Birleşmiş Milletler anlaşmasını imzalamıştır.

İnsan Hakları Beyannamesinin gayelerinden biri de ekonomik, toplumsal ve kültürel alanlarda yardımlaşmalarla milletlerin gelişmesini hızlandırmaktır. UNESCO adı verilen teşkilât bu gayeyi gerçekleştirmek için kurulmuştur.

Üye milletler kendi bünyelerinde teşkil ettikleri «Millî Komite» lerle Birleşmiş Milletlerin faaliyetlerini yürütmektedirler. Ayrıca her Millî Komite türlü ihtisas konularına gerekli önemi verebilmek için talî özel komiteler teşkil etmektedir.

Memleketimizde de bir UNESCO Millî Komitesi ile bazı İhtisas Komitelerinin kurulmuş bulunduğunu bilmekteyiz.

Ancak bu teşkilâtın faaliyetlerinin mahiyet ve vüsat bakımından arzu edilen şekilde tamamlanmış ve açığa vurulmamış olduğu görülmektedir.

Halbuki ekonomik, toplumsal ve kültürel bakımlardan bir çok ihtiyaçları olan memleketimizin bu kurum vasıtasıyla memlekete birçok faydalar sağlayabileceğine şüphe yoktur.

Türkiye'de UNESCO faaliyetlerinin layikile açıklanmamasının da gelişme imkânlarını sınırlayacağı tabiidir.

Bu sebeple Türk Millî Komitesinin bu ana kadar gerek memleket içinde gerekse milletlerarası çalışmalarda aldığı başlıca neticelerle memleketimizde UNESCO vasıtasıyla gerçekleştirilmesi plânlanmış proje ve işler hakkında etraflı malûmat vermesinin zarurî olduğuna inanmaktayız.

Kendi çapımızda müzahir olmak üzere, UNESCO Türk Millî Komitesinin bu hususta teşebbüse geçeceğini ümit etmekteyiz.