

Diyarbakır istasyonundan İrak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun I nci maddesinin tadiline dair kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/365)

T. C.

Başvekilat

Kararlar müdürlüğü

Sayı : 6/1645

12 - IV - 1940

Büyük Millet Meclisi Yüksek Reisliğine

Diyarbakır istasyonundan İran ve İrak hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadiline mütedair olan ve İcra Vekilleri Heyetince 6 - IV - 1940 tarihinde Yüksek Meclise arzı kararlaştırılan kanun lâyihası esbabı mucibesile birlikte sunulmuştur.

Başvekil

Dr. R. Sıydam

Mucib sebebler lâyihası

3262 numaralı kanunla Diyarbakırdan başlayarak İrak ve İran hududlarına müntehi olmak üzere 1937 senesinde inşasına başlanılan demiryolu inşaatının 159 neu kilometredeki Kurtalan istasyonuna kadar olan kısmı bitmek üzere olub bu istasyon, her iki hududa müntehi hatların yekdiğerinden ayrılacağı naktadan 12 kilometre evvel tesis edilmiş bir teşkilât istasyonudur.

Hattın inşaat faaliyeti süratle devam ederken bir taraftan da bu hatların geçeceği güzergâhların etüd haritalarının ihzarına ve bu güzergâhların zemine tatbiki ameliyelerine de devam edilerek mevzubahs Kurtalan istasyonundan itibaren İran hududuna gidecek hattın Van gölü kenarında Tuğ mevkiine kadar olan kısmının mezkûr etüd haritaları ve katği profilleri de elyevm ikmal edilmiş bulunmakta ve yüz yirmi kilometreden ibaret bulunan bu kısımda yapılacak işlerin mahiyet ve mikdarları ile masraflarının artık katiye yakın bir şekilde tesbiti imkânı hâsıl olarak yapılan tedkikat sonunda aşağıdaki neticelere varılmıştır :

1 — Bu kısımda (şimdiye kadar yapılmış olan hatlarımızda tesadüf edilmemiş) uzun bir tül üzerinde inşaat bakımından devamlı arızalar ve müşkülât mevcuttur. Şöyleki :

Kurtalan istasyonundan Van gölü kenarına kadar meemuu tflü yirmi bir kilometreye varan ve en büyük uzunluğu yedi yüz metre olan doksan beş aded tünel ve 40 - 50 metre irtifaında altı viyadük ve dört aded büyük köprü inşası zarurî bulunmaktadır. Bundan başka Bitlisten evvel Delikli taştan Van gölü kenarına kadar yirmi kilometrelik bir tül üzerinde daimî olarak çığlarla mücadele mecburiyetinden dolayı nakliyat sık sık inkitaa uğrayacak ve bu yüzden büyük masraflar ihtiyarına mecbur kalınacaktır.

2 — Yine bu kısmın, yirmi kilometresinde binde yirmi ve kırk kilometresinde binde yirmi beş olmak üzere çok sert ve devamlı meyiller kabul etmek mecburiyeti hâsıl olacak ve bu suretle hattın kabiliyeti nakliyesi çok azalacak ve trenlerin daima çift makine ile tahriki icab edeceğinden işletme masrafları da pek büyük olacaktır.

3 — Bu kısmın inşaat ve yol malzemesi masrafı takriben 40 milyona baliğ olacaktır.

Yukarıda izah olunan bu müşkülât ve mahzurlar yüzünden bu hattın, bu kısmının inşaat müddetinin de uzun süreceği ve Van gölüne kadar ancak 3 - 3,5 senede ikmal edileceği anlaşılmaktadır. Bu sebeble gerek inşaat müddet ve masraflarından ve gerekse işletme bakımından daha müsaid bir güzergâh mevcut olup olmadığı bir kerre daha tedkik edilmiş ve evvelce tesbit olunan istikametlerden başka Van gölüne gitmek için Elâzığ - Palo - Muş - Rahova - Tuğ - istikametini de tedkik eden mutahassis mühendislerin bu hususta o zaman verdikleri raporla mumaileyhimin şifahî izahatlarından sonra âtideki neticelere varılmıştır:

1) Elâzığ - Palo - Muş - Rahova - Tuğ istikametini takip eden güzergâhın tûlü takriben 330 kilometre olup bunun yüz kilometresi ârızalı ve geri kalan 230 kilometresi ise hemen tamamilen münbit ve mahsuldar ovalardan geçmekte olup ârıza hemen yok gibidir. 100 kilometrelik ârızalı kısım ise hiç bir zaman Bitlis vadesindeki ârızalar kadar çok ve müşkül değildir.

2) Bu ikinci istikamet üzerinde yalnız Elâzığdan Ovaya inmek için 15 kilometre tûl üzerinde ve Muş ovası nihayetinden Rahovaya çıkmak için 40 kilometrelik bir tûl üzerinde ancak binde 12 yi geçmeyen bir meyil mevcut olup geri kalan kısımda ise meyil mikdarı binde 10 u geçmemektedir. Bu sebeble bu hattın kabiliyeti nakliyesi Bitlisten geçen güzergâha nazaran üç dört misli fazla olacağı gibi askerî nakliyatda da tam bir askerî treni nakledebilecek kabiliyette ve sürat bakımından ise büyük süratler tatbik edilmeğe elverişli bulunmaktadır. Bu itibarla bu hattın işletme masrafları da diğerinden çok aşağı düşmektedir.

3) Bu yeni güzergâha göre inşa edilecek hattın Elâzığtan Van gölü kenarında bulunan Tuğ mevkiine kadar olan masarifi inşaiyesi takriben 45 milyon liradır. Diyarbakırdan itibaren 159 neu kilometrede bulunan Kurtalandan başlayarak Bitlis vadisini takiben Tuğa gidecek hattın inşaat masrafı ise bundan pek az farklı olarak 40 milyon liradır. Yalnız bu hattın daimî olarak bütçeye tahmil edeceği işletme masrafı nazarı dikkate alınır ise iki güzergâh arasında 5 milyon liralık inşaat masrafı farkının pek ehemmiyetsiz olduğu tebarüz etmekle beraber bu fark da işletme masrafları farklarıyla çok kısa bir zamanda telâfi edilebilir.

4) Elâzığdan Van gölüne gidecek hattın dört senede ikmali mümkün olup diğerinin 3 - 3,5 senelik inşaat müddetine nazaran bu cihetten de aralarında büyük bir fark mevcut değildir. Maamafih bu müddet farkının da azaltılması imkânları araştırılacaktır.

5) İran hududuna müntehi olacak demiryolu için Elâzığ - Palo - Muş - Tuğ istikametinin takibi halinde yukarıda arzedilen rüçhanlardan başka bu güzergâhın evvelki güzergâha nazaran daha mühim iki esash faikiyeti de vardır ki bunlardan birineisi yeni istikamet İran transit nakliyatını 87 kilometre kadar kısaltmış olmasıdır. Filhakika; her iki güzergâh için de Tuğ - İran hudud müşterek ise de Yolçatı - Elâzığ - Palo - Muş - Tuğ güzergâhı 350 kilometre olup Yolçatı - Diyarbakır - Kurdalan - Bitlis - Van - Tuğ güzergâhı 437 kilometre bulunduğundan aradaki fark 87 kilometredir.

Bu tûl farkından başka Diyarbakır ile Yolçatı arasında (Bitlis vadesindeki sert meyillere zamimeten) mühim bir tûl üzerinde binde 25 bir meyil vardır ki bu yüksek meyil nakil bakımından çok mühim bir mahzurdur.

İkinci faikiyet ise : Sivas - Erzurum hattının Tercan civarında bir noktadan başlayarak Van gölü sahiline birleştirecek olan mutasavver hattın Çapakçur veya Muşdan itibaren (bu cihet yapılacak tedkikat neticesi anlaşılacaktır) Van gölüne kadar olan kısmının Elâzığ - Palo - Muş hattı ile müşterek olmasıdır ki; bu cihet te İran hudud hattının bu yeni güzergâhı lehine çok mühim bir rüçhan teşkil etmektedir.

Bitlisi de demiryolundan mahrum bırakmamak için Rahova istasyonundan itibaren düz bir arazide takriben 14 kilometre tûlünde bir şube hattı ile bu maksadın cüzî bir masrafla teğmin olunabileceği anlaşılmaktadır.

Esasen bidayette İran hududuna gidecek hat için Bitlis güzergâhının intihabında atideki sebepler âmil olmuştur:

a) Bir defa zaten Diyarbakıra kadar ilerlemiş olan demiryollarımızın İran hudud hattı için Diyarbakır - Kurdalan - Bitlis - Van gölü güzergâhını takip etmesi halinde yapılacak hat inşaa-

tının tûlü Elâzığdan geçirilecek hatta nazaran 53 kilometre daha kısadır.

b) İrak hududuna doğru zaten inşa edilecek demiryolunun 170 kilometrelik kısmı İran hudud hattı ile müşterek bulunması da daha mühim bir rüçhaniyet teğmin edeceği mülâhaza edilmiş idi. Fakat son zamanda ele geçen harita ve katği profillerin tedkikinden sonra anlaşılmuştur ki, Irak hudud hattı ile müşterek olan kısmın nihayet 15 milyon liraya mal olacaktır ki 170 kilometre bir tûl üzerinde ihtiyar edilen bu masraf o kadar büyük değildir. Eğer bu müşterek kısım daha çok bir masrafla yapılmış olsa idi ve Kurtalandan Bitlise doğru ileriki kısımlarda bidayet tahminlerdeki masarifi 3 - 4 mislini tecavüz etmemiş olsa idi bu kadar masraf ihtiyar edildikten sonra artık her ne olursa olsun Bitlis vadisini takiben Van gölüne gitmek tercih olunabilirdi. Halbuki vaziyet tamamile aksi zuhur etmiştir.

Evvelâ: müşterek kısımda büyük bir masraf ihtiyar edilmemiştir.

Saniyen: Bitlis vadisini takiben yapılacak 120 kilometrelik kısım yukarıda da arzedildiği üzere mühim bir masraf istilzam etmektedir ve inşaat zamanında maruz kalmacak müşkülât da şimdiden kestirilemez. Buna mukabil ihtiyar olunacak daimî ve çok büyük işletme masraflarile gığdan dolayı sık sık vuku bulacak inkıtalar ve inşa olunacak hat tûlünün kısa olmasına rağmen her bakımdan Elâzığ güzergâhının tercihini icab ettirmiştir. Binaenaleyh İran hududuna gidecek hattın Elâzığdan başlayarak bu hattın İran hududuna giden kolunun yukarıda arz olunan esbaba binaen şimdilik terkile bunun yerine Elâzığdan başlayarak Palo - Muş - Tuğ istikametini takiben inşası ve ileride katği lüzum ve zaruret husulünde yine bütçe vaziyetinin müsadesine göre terkedilen kısmın bilâhare bir iltisak hattı olarak inşasının her zaman imkânı vardır.

Diyarbakırdan Kurtalan itasyonuna varacak demiryolunu Van gölü ile birleştirmek için de bu arada esasen mevcut olan şose bir senede esaslı bir surette ve geniş olarak ıslah ve tamir edilerek kesif nakliyat yapmağa amade bir hale getirmek imkânı hâsıl olabileceğini de tebarüz ettirmek lâzımdır.

Irak hududuna doğru gidecek olan demiryol inşaatına ise: Irak Hükûmeti bizim hattımızla birleşmek üzere Musuldan itibaren kendi hududları dahilinde inşaata başladığı zaman tesri edilmek üzere şimdilik bütçe vaziyetinin imkânları içinde Irak hududuna doğru inşaata yavaş yavaş devam edilecektir.

Yukarıda bertafsil arz ve izah olunan esbaba binaen Diyarbakırdan başlayarak Irak ve İran hududlarına doğru yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 numaralı kanunun birinci maddesini taadilen bir kanun lâyihası hazırlanmıştır. Bu hatların masarifi inşaiyesi hakkında yapılan son tedkikata göre şu vaziyet hâsıl olmaktadır.

Diyarbakırdan itibaren Irak ve İran hududlarına doğru yapılacak demiryolları için 3262 numaralı kanunla 50 milyon liralık bir tahsisat kabul edilmiş idi. Bu 50 milyon lira; bu hatların katği etüdlerinin ikmalinden sonra taayyün edecek daha esaslı vaziyete göre hakikî inşaat masraflarının anlaşılabilceği zaman çoğaltılmak mümkün olacağı mülâhaza edilerek mezkûr kanuna konulmuştu. Filhakika yapılacak olan bu iki demiryolu 785 kilometre uzunluğunda olduğuna ve mezkûr kanun hükmüne tevfikân Van gölü sahilinde demiryollarına muktazi tesisatın yapılacağına göre 50 milyon liralık bir tahsisatın bu işlere kâfi gelmiyeceği şüphesiz idi. Elyevm Diyarbakırdan itibaren 159 neu kilometreye kadar olan inşaat bitmek üzere olduğundan bu kısmın kaç mal olabileceği ve 159 neu kilometreden Irak hududuna kadar olan kısmın da katği etüd ve profilleri elde mevcut olduğundan bu kısmın da masarifi inşaiyesinin tayin edilebilmesi imkânı hâsıl olmuş bulunmaktadır. Bu vaziyete göre hatların hakikî masraflarının anlaşılmasına intizaren kanuna taahhüd salâhiyeti olarak muvakkaten konmuş olan bu 50 milyon liranın gerçi Elâzığ - Tuğ kısmının henüz harita ve profilleri yapılmamış ise de vagon ve lokomotif masrafları da dahil olduğu halde 117 milyon liraya balığ olacağı tahmin olunmaktadır.

Diyarbakır - Kurtalan kısmına sarfedilecek olan 15 milyon liradan bakriye kalacak 35 milyon lira ile şimdilik Elâzığdan itibaren inşaata devam edilerek etüd haritalarile profillerinin ikmalinden sonra ve inşaatın inkişaf etmiş bulunacak olan vaziyetine göre hakikate az çok yakın olarak tahakkuk edecek masrafa nazaran ileride bu 50 milyona zamimeten muktazi taahhüd salâhiyetinin ayrıca alınması icab edeceği maruzdur.

Nafia encümeni mazbatası

T. B. M. M.

Nafia encümeni

Esas No. 1/365

Karar No. 15

17 - IV - 1940

Yüksek Reisliğe

Diyarbakır istasyonundan İran ve Irak hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadiline mütedair olan ve İcra Vekilleri Heyetince 6 - IV - 1940 tarihinde Yüksek Meclise arzı kararlaştırıldığı Başvekâletin 12 - IV - 1940 tarih ve 1645 numaralı tezkeresile yüksek makamınıza sunulub Encümenimize havale buyurulan kanun lâyihası ve esbabı mucibesi encümenimizde okundu ve Nafia vekili huzurile müzakere edildi.

Kanun lâyihası Diyarbakırdan İraka ve İran hududlarına temdidi 3262 numaralı kanunla kabul edilen Irak ve İran hududları hatlarından İran hududu hattının; daha mamur ve mümbit araziden ve müteaddid kaza ve nüfuslu mntakadan geçmek ve bahusus transit bir hatta başlıca aranması lâzimgelen tül kısalığı (87 kilometre) kazanmak ve meyilleri hafifletmek ve hat kabiliyeti nakliyesini tezyid ederek işletme masrafını ve nakliye maliyet fiatını azaltmak gibi rüçhaniyet ve faydaları sebebile; evvelce takarrür eden Kurtalan - Bitlis, Tug hattı yerine Elâziğ, Palo, Muş, Tuğ hattının inşasıdır.

Her ne kadar evvelce takarrür eden istikamette 120 kilometre demiryol yerine yeni istikamette 210 kilometre fazlasile 330 kilometre tülünde demiryol inşası icab edecek ve masarifi inşaiye yalnız (5 000 000) beş milyon lira artacak ise de buna mukabil balâda arzedilen bir çok me-

nafi elde edileceği ve transit yolunun müstakbel vaziyetinin ıslah edilmiş olacağı anlaşılmaktadır.

3262 numaralı kanunun derpiş ettiği hatların ikmalinin 117 milyon liraya baliğ olacağı tahmin edildiği Hükümet esbabı mucibesinde bildirilmekte ise de halen mezkûr kanunla verilen tahsisattan Elâziğ, Muş, Tug istikametinde yeni yapılacak hatta da sarfına mezuniyet verilmesi ve 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadili talep edilmektedir.

Badelmüzakere Hükümetin teklif ettiği kanun lâyihası Encümenimizce de aynen ve müttefikan kabul edilmiş olmakla bermucibi havale Bütçe encümenine tevdi buyurulmak üzere Yüksek Reisliğe sunuldu.

Nafia encümeni reisi	M. M.	Kâtib
Erzincan	Eskişehir	Sivas
A. Samih İtter	İzzet Arukan	N. Demirağ
Afyon K.	Ankara	Ankara
M. Gönenç	A. Baytan	E. Demirel
Çoruh	Elâziğ	Eskişehir
A. R. Erem	F. Ziya Çiyiltepe	O. Işın
Gazianteb	İsparta	İzmir
Dr. A. Melek	H. Özdamar	S. Epikmen
Malatya	Niğde	Tunceli
M. Ş. Özpazarbaşı	H. Mengi	Sami Erkman
Urfa		Malatya
Ş. Uluğ		V. Çınay

Bütçe encümeni mazbatası

T. B. M. M.

Bütçe encümeni

Mazbata No. 68

Esas No. 1/365

30 - IV - 1940

Yüksek Reisliğe

Diyarbakır istasyonundan İran ve Irak hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin ta-

diline mütedair olmak üzere Nafia vekâletince hazırlanub Başvekâletin 12 - IV - 1940 tarih ve 6/1645 sayılı tezkeresile Büyük Meclise sunulan

kanun lâyihası Nafia encümeni mazbatasile birlikte Encümenimize tevdi buyurulmakla Nafia vekili General Ali Fuad Cebesoy ve Maliye vekili Fuad Ağralı hazır oldukları halde tedkik ve müzakere olundu.

Diyarbakır istasyonundan İran ve Irak hududlarına kadar yapılacak demiryollarının evvelce kararlaştırılmış olan güzergâhında Hükümet mucib sebebler lâyihasında tafsilen izah edildiği veçhile bir değişiklik yapılmasına lüzum görülmüş ve bunu teğmin etmek üzere de bu lâyiha'nın tanzim edildiği anlaşılmıştır.

Alınan izahlara ve yapılan tedkiklere göre güzergâhta yapılmak istenen değişiklik hattın aynı masrafla ve müşkülât bakımından daha kolay olarak münbit sahalardan geçerek iktisadî faydalar teğmin edeceği anlaşıldığından lâyiha esas itibarile kabule şayan görülmüştür.

Yapılan müzakere sırasında 3262 sayılı kanunla bu kanunun muvakkat maddesine aid 3580 sayılı kanunda mevcut bir hükmün işbu lâyiha ile birleştirilerek bir kanunda toplanması münasik olacağı düşünülmüşse de alâkalıların verdiği izahlara nazaran 3262 sayılı kanuna dayanarak akde-

dilmiş ve hükmü henüz devam etmekte bulunmuş olan mukavelenameler ve bunlara müsteniden yapılacak tediyeler mevcut olduğundan tatbikatta herhangi bir ihtilât ve müşkül doğmasına mahal kalmamak üzere bu birleştirmeden sarfınazar olunmuştur.

Birinci maddenin yazılışı üzerinde yapılan değişiklikle lâyiha aynen kabul edilmiştir.

Umumî Heyetin tasvibine arz edilmek üzere Yüksek Reisliğe sunulur.

Reis	R. V.	M. M.
Kırklareli	Kastamonu	Kocaeli
B. Denker	T. Coşkan	S. Yargı
Kâtib		
İstanbul	Bursa	Elâzığ
F. Öymen	N. Ayas	F. Altay
Giresun	İçel	İsparta
M. Akkaya	T. C. Beriker	R. Ünlü
Kayseri	Kayseri	Kütahya
S. Ürgüblü	S. Serim	A. Tiridoğlu
Malatya	Mardin	Muğla
M. Öker	R. Erten	H. Kitabçı
Seyhan	Trabzon	
D. Arıkoğlu	Sırrı Day	

HÜKÜMETİN TEKLİFİ

Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 numaralı kanunun birinci maddesinin tadiline dair kanun lâiyhası

MADDE 1 — 24 - VI - 1937 tarihli ve 3262 numaralı kanunun birinci maddesi aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir :

Muaddel birinci madde — Demiryollarının Diyarbakır istasyonundan itibaren Irak hududuna ve Elâzığ istasyonundan itibaren İran hududuna kadar temdidi ve bu hattın bir noktasından başlayarak Bitlise müntehi olmak üzere bir şube hattı inşası ve demiryolunun Van gölü sahilinde müntehi olduğu nokta ile Van arasında lüzüm görülecek yerlerde yanaşma iskeleleri vücade getirilmesi ve feribot yaptırılması için 50 milyon liranın sarfına ve bu işler için gelecek senelere sari teahhüdlere girişmeye Nafia vekili mezundur.

MADDE 2 — Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

MADDE 3 — Bu kanunun hükümlerini icraya Nafia ve Maliye vekilleri memurdur.

6 - IV - 1940

Bş. V.	Ad. V.	M. M. V.
Dr. R. Saydam	Fethi Okyar	S. Arıkan
Da. V.	Ha. V.	Ma. V.
Fayık Öztrak	Ş. Saracoğlu	F. Ağralı
Mf. V.	Na. V.	İk. V.
Yücel	A. F. Cebesoy	H. Çakır
S. İ. M. V.	G. İ. V.	Zr. V.
Dr. H. Alataş	R. Karadeniz	Muhlis Erkmen
Mü. V.		Ti. V.
A. Çetinkaya	N. Topcoğlu	

BÜTÇE ENCÜMENİNİN DEĞİŞTİRİŞİ

Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadiline dair kanun lâiyhası

MADDE 1 — 24 - VI - 1937 tarih ve 3262 sayılı kanunun birinci maddesi aşağıda yazılı şekilde değiştirilmiştir :

Diyarbakır istasyonundan başlayarak Irak hududuna ve Elâzığ istasyonundan itibaren İran hududuna kadar demiryollarının temdidi ve Elâzığ - İran hudud hattının bir noktasından başlayarak Bitlise müntehi olmak üzere bir şube hattı inşası ve demiryolunun Van gölü sahilinde nihayet bulduğu nokta ile Van arasında lüzüm görülecek yerlerde yanaşma iskeleleri vücade getirilmesi ve feribot yaptırılması için 50 milyon liranın sarfına ve bu işler hakkında gelecek yıllara geçici teahhüdlere girişmeğe Nafia vekili mezundur.

MADDE 2 — Aynen

MADDE 3 — Bu kanunun hükümlerini icraya Maliye ve Nafia vekilleri memurdur.