

## Eskişehir mebusu İzzet Arukan'ın şose ve köprüler kanununun bazı maddelerinin tadili hakkındaki 1882 sayılı kanuna ek kanun teklifi ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (2/4)

### Maliye encümeni mazbatası

T. B. M. M.

Maliye encümeni

Esas No. 2/4

Karar No. 3

3. V. 1943

### Yüksek Reisliğe

Şose ve Köprüler kanununun bazı maddelerini tadil eden 1882 sayılı kanunda değişiklik yapılmasını isteyen Eskişehir mebusu İzzet Arukan'ın kanun teklif lâyihası, encümenimize de havale edilmele, Dahiliye vekâleti Mahallî idareler umum müdürü ile Nafia vekâleti Şose ve köprüler umum müdürünün huzuriyle müzakere edildi.

Dünyayı saran büyük harbin memleketimizde görülen tesirleri cümlesinden olarak amele yevmiyeleriyle yol inşa levazım ve edevatı bedellerinin bir kaç misli artmış olmasına mukabil vilâyetlere tahsil edilmekte olan yol vergisinin sabit kalmasının, yeni yollar yapmak şöyle dursun, mevcutların iyi halde muhafazalarını bile imkânsız kılaacak müşkül bir durum ihdas ettiği mucip sebebiyle yol vergisinin nakden tahsil edilen kısımına bir misil zam yapılması teklifin esasını teşkil etmektedir.

Encümenimiz lâyihası esas itibariyle kabul etmiş ve maddelerde aşağıda arz edilen değişiklikleri yapmıştır.

Maksadın yol vergisine bir misil zam yapılması olduğuna ve başka bir değişiklik yapmak bahis mevzuu olmadığına göre encümenimiz Dahiliye encümeninin birinci maddesini maksada uygun bulmuş ve fakat zammın diğer vergilerde yapılan zamlar gibi fevkalâde ahvalin devamı müddetine munhasır olmasını, bunu temin için de birinci maddeye «fevkalâde ahval devamı müddetince» tâbirinin ilâvesini kabul eylemiştir.

Yapılacak zamlardan elde edilecek vergi tutarının yalnız yol işlerine sarfedilmesi ve senesi içinde sarfedilemeyen paraların gelecek seneye devrolunabilmesi teklif sahibinin ikinci madde ile ileri sürdüğü iki esastır. Mahallî idarelerin kuruluşundaki prensiplere ve bu idarelerin ana mevzuatına dokunan bu iki esasın bir vergi zammı münasebetiyle kabul edilmesini Encümenimiz yerinde bulmamış ve bu sebeple teklif sahibinin ikinci maddesini kaldırmış ve fakat zam yapmaktan maksat yolların bakımını temin olduğuna göre, bu zamdan elde edilecek fazla gelirin tatbikatta bu maksada uygun olarak sarfedilmesini de temenni ve kayda şayan görmüştür.

Encümenimiz yukarıda da arz edildiği gibi zammın fevkalâde ahvalin devamı müddetine munhasır olmasını kabul ettiği eihetle Dahiliye encümeninin muvakat maddesinin kaldırılmasını ve bunun yerine teklif sahibinin üçüncü maddesinin ikinci madde olarak alınmasını muvafık görmüştür.

Mahdut maksatlı ve geçici bir küçük tedbir mahiyetini aşmayan elimizdeki lâyihaın müzakeresi esnasında bahsi zaruri olarak yol davamızın umumiyetine intikal etmiş ve bu mevzu da esaslı bir kanunun hazırlanmakta olduğu memnuniyetle öğrenilmiştir.

Bu kanunun birenevvel Büyük Meclise sevki hususunda diğer encümenlerin ve teklif sahibinin temennilerine encümenimiz de iştirak et-

mektedir.

Havalesi mucibince Bütçe encümenine tevdi buyurulmak üzere Yüksek Reisliğe takdim kılınır.

Maliye En. Rs.	M. M.	Kâtip
İstanbul	Aydın	Tokad
A. Bayındır	A. Menderes	

Alyon K.	Ankara	Bursa
İ. H. Baltacıoğlu	M. Aksoley	A. M. Erhan
Kastamonu	Kayseri	Malatya
H. Çelen	Ö. Taşoğlu	M. N. Zabcı
Muğla	Rize	Tekirdağ
F. O. Menteseoğlu	T. B. Baltı	E. Ataç

## MALİYE ENCÜMENİNİN DEĞİŞTİRİŞİ

*Şose ve köprüler kanununa ek kanun lâyihası*

**MADDE 1.** — 1525 sayılı Şose ve köprüler kanununun bazı maddelerinin tadili hakkındaki 1882 sayılı kanunun birinci maddesinde yazılı yol vergisinin nakden ödenen kısmına fevkalâde ahvalin devamı müddetince bir misil zam yapılmıştır.

**MADDE 2.** — Bu kanun 1 Haziran 1943 ta-

rihinden itibaren fevkalâde hallerin kaldırıldığı ilân edildiği mali seno nihayetino kadar mer'idir.

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

### Bütçe encümeni mazbatası

T. B. M. M.  
Bütçe encümeni  
Esas No. 2/1  
Karar No. 29

18 . V . 1943

### Yüksek Reisliğe

1525 sayılı Şose ve köprüler kanununun bazı maddelerinin tadili hakkındaki 1882 sayılı kanunda değişiklik yapılmasına dair Eskişehir mebusu İzzet Arukan tarafından teklif olunan kanun lâyihasının Encümenimizde de tetkiki Umumî Heyetçe takarrür etmiş ve lâyiha Nafia, dahiliye ve Maliye encümenlerinin mazbatalarıyla birlikte encümenimize tevdi edilmiş olmakla teklif sahibi İzzet Arukan'la Dahiliye ve Nafia vekilleri hazır oldukları halde müzakere edildi.

Teklif sahibinin mucip sebeplerinden ve Encümeninde verdiği izahattan fevkalâde hallerin tevhit ettiği hayat pahalılığı yüzünden malzeme, alât ve bedeni sai kıymetinin artması ve menlekette yapılan inşaat ve iş maliyetinin artması ve aynı para ile daha az iş vücutte getirilmesini mucip olduğu, bu halin devamı, geliri

sabit kalmış olan yol inşaatını ve bakımını sekte dar etmekte ve yollarımızın günden güne harap olmasını intaç eylemekte bulunduğunu diğer taraftan 1882 sayılı kanunda amele yevmiyesi 75 kuruş hesap edilerek nakdi mükellefiyet bu esasa göre tayin edilmiş olup halen amele yevmiyesi iki, üç liraya çıktığından bedenî mükellefiyetle nakdi mükellefiyet arasındaki muvazene bozulduğu cihetle mevcut yolların muhafaza ve tamir işlerini temin edebilmek üzere yol vergisinin artırılması ve âzami miktarın altı liradan on iki liraya çıkarılması maksadıyla kanun teklifinin hazırlanmış olduğu anlaşıldı.

Lâyihanın müzakeresi esnasında Encümenimiz yol vergisi mevzuunda aşağıdaki hususlar üzerinde ehemmiyetle durmak lüzumunu hissetmiştir.

1. Yol vergisinin mahiyeti; bilindiği gibi 1525 sayılı Şose ve köprüler kanununun 9 ncu maddesi hükmüne göre yol vergisi Türkiye'de sakin 18 yaşından 60 yaşna kadar olan erkeklerle tahmil edilmiş bedeni gelişme mükellefiyeti olup bizzat gelişmek istemiyenlerin bu mükellefiyeti para ile yerine getirmelerine cevaz verilmiştir. Bu mükellefiyetten yalnız:

- A) Mâlîliyeti sabit olan fakirler,
- B) Hayatta beş çocuğu olanlar,
- C) Bilimumun mekteplerde tahsilde bulunanlar,
- D) Silâh altındaki ordu ve jandarma erleri, muaf bulunmaktadır. Şose ve köprüler kanununun tadil eden 1882 sayılı kanunun birinci maddesi mucibince yol mükellefiyetinin nakdi kısmı dört lira olup vilâyet umumî meclislerinin kararıyla altı liraya kadar çıkarılabilmektedir.

Yol mükellefiyeti bugünkü şekliyle, modern Devletlerin hiç birinde izi dahi kalmamış olan orta çağ telâkkilerine müstenit en iptidai bir mükellefiyet manzarası göstermektedir. Mükellefiyeti para ile yerine getirmeye cevaz verilmekte vergi fikrine bir derece yaklaşmış ise de yine ilk çağların, mallarıyla hiç alakadar olmadan ferdin şahsını gözönünde tutan baş vergisinden ileri geçilememiştir. Bilindiği gibi vergi ferdin iktidarına dayanır. İktidarı meydana çıkarmak için bulunan en iyi ölçü ise irat veya sermayedir. Zengin, fakir ayırt etmeyen, malî iktidarını nazara almayan her fertten aynı miktarda para isteyen bu vergi, mükellefiyeti yalnız erkeklere tahmil ederek umumî nüfusun mühim bir ekseriyetini mükellefiyet harici bırakmakla beraber erkek nüfus için de 60 yaş mükellefiyetin sonu addetmekle, mevzu verginin bir kaç mislini ödemeğe muktedir bir çok servet ve irat sahibi vatandaşları mükellefiyet dışında bırakan pek nâkis ve iptidai şekilde bir baş vergisi vasıflarını muhafaza etmektedir.

Fertlerinin serveti arasında ehemmiyetli tafavütler bulunmayan iptidai cemiyetler için, baş vergisi, büyük bir mahzur teşkil etmeyebilir ise de cemiyet içinde servet dereceleri değişiklik göstermeye başladığı andan itibaren her ferdin Devlet masraflarına müsavi miktarda hisse vermesini isteyen başvergisinin bu kadar basit şekilde tatbikına imkân bulunamaz. Nitekim verginin tarihi tokâmüllü de bunu teyit etmektedir. İlk çağlarda her fertten müsavi hisse ta-

lep eden baş vergisi, cemiyetin tokâmüllü ile servet tevzi ve inkisamının değişmeye başladığı andan itibaren dereceli bir şekil almış, mükellefler, muhtelif sınıflara ayrılarak her birinden istenilen vergi miktarı da her sınıfın mefruz iktidarna göre, derecelendirilmiştir.

Dereceli şekli ile dahi bazı sömürgeler müstesna olmak üzere hemen hemen hiç bir Devlette, uzun zamandanberi izi kalmamış olan baş vergisinin memleketimizde, en iptidai bir şekilde yaşamakta devam etmesi mevzuunda ehemmiyetimiz ehemmiyetle tevakküt eylemiş ve bu mahiyette bulunan bir vergiye yeniden zam yapmanın mevcut adaletsizlikleri ve haksızlıkları bir kat daha şiddetlendireceği ve biranevvel bugünün malî ve içtimalî telâkkilerine uygun esaslara bağlanması zaruri bulunan bu iptidai verginin ömrünü uzatacağı neticesine varmıştır.

2. Verginin yol inşa ve tamirlerindeki rolü; bu esaslı mahzurlarına rağmen yol mükellefiyeti memleketimizin yol şebekesini inşa hususunda ehemmiyetli bir gelir kaynağı teşkil edip etmediği mevzuunu tetkik eden ehemmiyetimiz, bu mevzuda dahi, menfi kanaate varmıştır.

1286 senesinde şahsi mükellefiyet şeklinde tesis edilerek mükellefiyeti para ile ifa etmek şekli de bir kaç defa bedeni mükellefiyetle müze ve tekrar ilga edildikten ve muhtelif safhalar geçirdikten sonra bugünkü şeklini almış olan yol vergisi fakriben üç rubu asra yakın bir zamandanberi memleketimizde tatbik sahası bulunmuş olduğu halde, memleket yollarının inşası hususunda hiç bir zaman haizi ehemmiyet bir rol oynamamış ve bundan daima çok uzakta kalmıştır. Nafia vekâletince ikinciteşrin 1942 tarihinde nesrolunan Bayındırlık dergisindeki malûmata nazaran İmparatorluk devrinden Cumhuriyet devrine intikal eden yollar 18 395 kilometreden ibaret olup 4450 kilometresi toprak ve 13945 kilometresi harap şose halinde bulunan bu yollar Cumhuriyet devrinde 44256 kilometreye çıkarılmıştır. Bunlardan:

10 911	kilometresi	muhtazam şose
7 320	»	tamire muhtaç şose
13 170	»	köprülü ve köprüsüz tesviye
12 855	»	ham yol

dan ibaret bulunmaktadır. Yine mezkûr malûmattan Nafia mesai programlarına 40 - 45 bin kilometrelik yol şebekesi ithal edilmiş ve yol in-

saatının bir elden idaresini ve birinci sınıf yol temin, inşa ve ikmalleri birinci plâna alınmış olan 15 565 kilometrelik şoselerin on senede ve programa dahil mütebaki yolların da otuz sene içinde inşa ve ikmallerinin teminini derpis ile yeni bir Jâyiha hazırlanmakta olduğu anlaşılmıştır. Memleket müdafaası ve iktisadi kalkınmanın icabettirdiği ihtiyaç bu yollarla karşılanamayacağından ayrıca her vilâyetin köyleri birbirine bağlayacak olan köy yollarının inşasına da ehemmiyet verilmekte olduğu mezkûr malûmat cümlesinden bulunmaktadır.

Şu vaziyete göre İmparatorluk devriyle kıyaslanılabilecek ciddi bir mesai ile çalışılan Cumhuriyet devrinde yollarımızın inşası dâvasında bir senede yapılabilecek muntazam şose uzunluğunun ortalama bir hesapla 500 kilometreyi pek az

geçtiği ve bu miktar mesai ile memleketin muhtaç olduğu hakiki yol şebekesinin yüz senede dahi elde edilemeyeceği anlaşılmaktadır. Bu senede tahsil olunan yol vergisi miktarı gözden geçirildiği takdirde bu neticeyi tabii bulmak lâzımgelir.

Filhakika, Encümeninde hazır bulunan Nafia vekâleti Yollar dairesi reisi tarafından verilen malûmata göre 1941 senesinde tahsil olunan yol vergisi 11 milyondan bir az fazla olup bundan takriben 1 700 000 lirası Nafia hissesi olarak ayrıldıktan sonra vilâyetlere kalan 9 300 000 liradan da ancak yarısı yol işlerine tahsis olunabilmektedir.

Multelîf senelerdeki yol vergisi tahsilâtıyla vilâyetlerece yol işlerine tahsis olunan miktarlar aşağıda gösterilmiştir.

Senesi	Tahsil olunan vergi	Vilâyetlere kalan	Yol işlerine sarfolunan	Bedenen çalışanların yaptıkları işin para ile tutarı
1933	7 694 164	6 540 039	3 540 933	3 801 347
1934	8 181 188	6 954 009	4 855 182	3 810 755
1935	8 542 847	7 261 419	5 176 268	3 432 350
1936	9 706 021	8 250 117	4 615 292	3 083 290
1937	10 277 503	8 735 877	4 521 068	2 863 733
1938	10 815 000	9 192 750		
1939	9 311 000	7 914 350		
1940				
1941	11 268 000	9 577 800		

1943 mali yılı bütçesinin Nafia vekâleti kısmında yol işleri için mevcut tahsisat da takriben 5 700 000 liradır.

Bu varîdat ve bundan yol işlerine tahsis olunabilen para ile memleket yol şebekesinin hiç bir zaman inşasına imkân bulunamayacağı izahıtan varestedir. Bedenî mükellefiyetten alınan neticelere gelince, bunun da çok geri bir usul olmasına rağmen yol inşa ve tamir işlerinde mühim bir randıman hasil edemediği yukarıki rakamlardan anlaşılmaktadır. Mükellef amelinin iyi teşkilâtlandırılmaması, gerek iş yerlerine, gerekse işe sevkinde kâfi başarı elde edilememesi, mükelleflerin hoşnutsuzlukla çalışmalarından, emeklerinin asgarisi alınabilmesi, beklenen neticeyi istihsale mâni olduktan başka bunların toplanarak iş yerlerine sevkî için sarfolunan gayretler idare makinesini pek çok iş-

gal etmekte ve bu vatandaşların o müddet zarfında emeklerini başka sahalarda kullanmaları mümkün olmadıgından, memleket emejisi heder olmakta ve bu yüzden de iki başlı zarar husule gelmektedir.

Nakdî mükellefiyet itibariyle iyi bir tarh ve tevzi sistemine dayanmayan ve bu yüzden bir kısım mükellefler için çok az, diğer bir kısım için çok fazla vergi tarhını istilzam ederek ve bir çok iktidarlı vatandaşların da mükellefiyet dışında kalmaları mucip olarak, vermesi lâzımgelen hasılatı veremiyen bedenî mükellefiyet itibariyle de mühim bir randıman hâsil edemiyen yol vergisiyle memleket müdafaasının ve iktisadi kalkınmanın lüzumlu kıldığı geniş, muntazam ve bakımlı bir yol şebekesi inşası hedefine varılamayacağı hususunda tereddüde mahal yoktur. Binaenaleyh memleketin çok muhtaç olduğu yol

çebekesinin en kısa bir zamanda inşa ve ikması için hükümetçe demiryolu ve su işlerinde tutulan vermali siyasetin yol işlerinde de ele alınması zarurî bulunmaktadır.

3. Zammın inikâsı; yol mükellefiyetinin mühim bir kısmı nakden ifa edilmektedir. 1934 yılında mükellefiyetini bedenen ifa edenlerin sayısı 711 126 ve nakden ifa edenlerin sayısı 1 453 114 iken bu miktarlar 1941 yılında müktebilen 109 000 ve 1 270 000 e düşmüştür. Tahsil nispeti % 60 - 65 i geçmeyen yol vergisinin sıklet merkezi, tahsil kolaylığı noktasından bilhass memur ve müstahdemler üzerinde toplanmaktadır.

Encümenimiz, vergi hasılatının artırılması, düşünülürken, bunun oldukça geniş bir vatandaş zümresi üzerinde husule getireceği aksi tesirleri nazara alınmanın ve bir taraftan verginin zâtında mündemiç olan vaziyeti düzeltmek, diğer taraftan takibatı şiddetlendirmek suretiyle hasılatın çoğaltılması yoluna gidilmemesinin bugünkü hayat şartları içinde ihmalî kabil bir mevzu olarak telâkki edilemeyeceği kanaatinde- dir.

4. Fiiliyatta, zammın beklenen neticeyi vermeyeceği: 1525 sayılı Şose ve köprüler kanununun 20 nei maddesi, yol parasının, yol işlerinden başka hususlara sarfedilemeyeceği ve aynı kanunun 22 nei maddesi, bu vergi tahsilâtından yarısının Devletçe inşa edilecek yollar için umumî bütçeden verilen tahsisata inzıman etmek üzere Nafia vekâleti bütçesine tahsisat olarak konulacağı esasını vazetmiş iken 1882 sayılı kanunla Nafia hissesi % 15 e indirilerek yol vergisi tahsilâtının vilâyet hususi idarelerine kalan kısmı da, tamamen hususi idare varidatı şekline kalbedilmiş ve 1525 sayılı kanunun 20 nei maddesi kaldırılmıştır. Bu suretle yol vergisi tahsilâtı aralarında yol işleri de bulunan müteevvi, hususi idare hizmetlerinin bir karşılığı mahiyetini iktisap etmiştir.

Bu vaziyeti nazara alan teklif sahibi tarafından, zamdan hâsıl olacak varidatın vilâyet hususi idarelerince 1943 yılı bütçelerinde yol vergisinden diğer hizmetlere ayrılan paradan fazlasının tamamen yol işlerine sarfedilmesi hakkında kanun teklifine ilâve edilen madde de Dahiliye ve Maliye encümenlerince kabul edilmiştir.

Bu vaziyette, yapılacak zam, amele gündeliği

ve malzeme fiyatlarının artmış olması dolayısıyla inşa ve tamir maliyetleri tezayüt eden yol masraflarını karşılamaktan ziyade idareî hususiye varidatının artması neticesini hâsıl edecektir.

Fevklâde haller, Devlet masrafları derecesinde olmasa bile kendi ölçüsü içinde hususi idare hizmetlerinin istilzam ettiği masrafları çoğalttığı ve bu idarelerin gelir kaynaklarının verimini azalttığı muhakkak ve bu itibarla hususi idare gelirlerinin çoğaltılması için muktazi tedbirlere tevessül edilmesi zarureti aşikâr bulunmakla beraber, bu hedefe varmak için hiç bir elastikiyeti haiz olmayan, fertlerin servet ve gelirleri ile alâkalı bulunmayan yol vergisinin seçilmesi düşünülemeyeceği tabiidir.

1525 sayılı kanunun 25 nei maddesiyle, millî şoseler üzerinden geçecek nakil vasıtalarından ayrı bir kanunla tâyin edilecek şekil ve nispet dairesinde yol vergisi alacak tasrih edilmiş iken bugüne kadar üzerinde işlenmemiş olan bu mevzuun ele alınarak, yolların yapılmasından ve tamirinden en fazla istifade temin eden ve yolların bozulmasında da en büyük âmil olan nakil vasıtalarından, başka memleketlerdeki emsali gibi, yol vergisi almak imkânlarının araştırılması ve bulunması da encümenimizce mümkün görülmektedir.

5. Zammın 1943 mali yılı yol inşa ve tamir işlerine müessir olamayacağı: Yol vergisinin artırılması hakkındaki teklif kanuniyet iktisap etse dahi, zamdan elde edilecek varidat 1943 mali yılı yol inşa ve tamirlerine tahsis ve sarfolunamayacaktır. Filhakika vilâyet hususi idare bütçelerinin mühim bir ekseriyeti tanzini ve tasdik olunmuş, önümüzdeki mali yıl içinde yapılacak yol işlerine ait programlar da mevcut varidata göre hazırlanmıştır. Vazifelerini bitirerek dağılmış olan vilâyet umumî meclislerinin fevkalâde bir toplantıya dâvet edilerek 1943 mali yılı yol işlerine ayrılmış olan tahsisatını artırılması, munzam tahsisatın alâkalı mercilerce tasdikî epeyce bir zamana mütevakıf olup bu zaman zarfında inşaat mevsiminin hayli ilerlemiş olacağı ve zamdan hâsıl olan varidatın 1943 mali yılı yol inşa ve tamir işlerine müessir olamayacağı kuvvetle muhtemel bulunmaktadır.

Dahiliye ve Nafia vekilleri tarafından encümeninde verilen izahatta, yol vergisinin mahzuruları gözönüne alınarak tarh ve tahsil usullerinde

tamamen yeni ve müttekâmil esaslara istinat eden bir Şose ve köprüler kanunu lâiyhası hazırlanmış ve İcra Vekilleri Heyetine tevdi edilmiş olan lâiyhanın bu devre içinde Yüksek Meclise sunulacağı, ancak mezkûr lâiyhanın kanuniyet iktisabı uzunca bir zamana mütevakıf bulunduğundan, o vakte kadar vilâyet hususi idarelerinin yol işlerini mümkün mertebeye sıkıntısız olarak ifa edebilmelerine imkân verecek olan kanun teklifinin kabulü muvafık olacağı ve zamandan beklenen varıdatın da 8 - 9 milyon lira raddesinde olduğu ifade edilmiştir.

Yol vergisinin ıslah ve tensiki hususunda yeni ve müttekâmil esasları muhtevası bir kanun lâiyhasının Hükümetçe Yüksek Meclise arz edilmek üzere olduğunu nazarı dikkate alan eneümenimiz yukarıda mahzurları tebarüz ettirilen bu zammın tatbikından ve bugünün malî ve ıktisadî telâkkilerine uymayan eski hükümlerin daha şiddetli bir şekilde yaşamakta devam etmesine mahal vermektense hazırlanmış olan lâiyhanın biranevvel Yüksek Meclisin tetkikine arz edilmesini temenni etmenin daha muvafık ola-

cağı ve Eskişehir mebusu İzzet Arukan'ın teklifinin kanuniyet kesbetmesine mahal bulunmadığı hususuna ekseriyetle karar vermiştir.

Umumi Heyetin tasvibine arz edilmek üzere Yüksek Reisliğe sunulur.

Reis V.	M. M.	Kâtip
Kastamonu	Mağla	İstanbul
T. Coşkan	II. Kıtabcı	F. Öymen
Antalya	Aydın	Balıkesir
N. E. Sumer	Gl. R. Alpman	S. Örgöçven
Bitlis	Bursa	Edirne
B. Osma	Dr. S. Konuk	M. N. Gündüzalp
Giresun	Hatay	Isparta
A. Sayar	II. Selçuk	M. Karaağaç
İstanbul	İstanbul	İzmir
II. Kortel	H. Üllmen	M. Birşel
Kayseri	Konya	Kütahya
F. Bayşal	Dr. S. İrmak	II. Pekcan
Manisa	Samsun	Tokad
F. Kurdoğlu	M. A. Yörükler	H. N. Keşmir
Tarhzon		Zonguldak
M. S. Anamur		E. Erişirgil