

T. B. M. M.

TUTANAK DERGİSİ

Yetmiş dördüncü Birleşim

21 . V . 1952 Çarşamba

İçindekiler

	Sayfa		Sayfa
1. — Geçen tutanak özeti	270 : 271	rısı ve Dışişleri ve Ticaret komisyonları raporları (1/249)	273 : 274, 282, 286, 291 : 294
2. — Havale edilen kâğıtlar	271	2. — Zonguldak Milletvekili Suat Başol'un, İhtiyarlık Sigortası Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesi hakkında kanun teklifi ile İhtiyarlık Sigortası Kanununun bazı maddelerinde değişiklik yapılması hakkında kanun tasarısı ve Çalışma, Adalet ve Ticaret komisyonları raporları (2/322, 1/240)	274 : 276
3. — Yoklama	272	3. — Uçucular için tazminat kanunu tasarısı ve Millî Savunma, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/318)	276 : 286, 286 : 290
4. — Başkanlık Divanının Kamutaya sunuşları	272		
1. — Karayolları Trafik Kanunu tasarısının geçici komisyonunda görüşülmesine dair İçişleri Komisyonu raporu ve tasarının görüşülmesi için geçici bir komisyon kurulması (1/242)	272 : 273		
5. — Görüşülen işler	273		
1. — Türkiye ile İspanya arasında imzalanan Ticaret ve Ödeme Anlaşmaları ile eklerinin onanması hakkında kanun tasarı			

1. — GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

Birinci Oturum

İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Başar'ın, Devlet tarafından veya onun yardımı ile yapılacak her türlü kalkınma işlerinin sermayeleştirilmesine, bu maksatla yapılacak işler için birkaç senelik müddetlere şâmil Devlet plânları yapılmasının düşünülüp düşünülmediğine ve kalkınma hareketlerinin bütçe sarfiyatı şekline çıkarılmasına dair olan sözlü soru önergesi, soru sahibinin,

İstanbul Milletvekili Andre Vahram Bayar'ın, Hastalık ve Analık Sigortası Kanununun 15 nci maddesinin değiştirilmesi hakkındaki kanun teklifi de teklif sahibinin istekleri üzerine, geri verildi.

Trabzon Milletvekili Mahmut Goloğlu'nun, kan gütme sebebiyle işlenen adam öldürme ve buna teşebbüs cürümleri failleri hısımları hakkında tatbik olunacak muameleye dair 3236 sayılı Kanunun bâzı maddelerinin değiştirilmesine ve bu kanuna bâzı maddeler eklenmesine dair olan kanun teklifinin sonuçlandırılmaması sebebi hakkında Adalet Komisyonu Başkanlığı tezkeresi okunarak, işbu teklifin Adalet, İçişleri, Bütçe ve Maliye komisyonlarından üçer kişi ayrılması suretiyle kurulacak Geçici komisyona havalesi kabul olundu.

Gümrük Kanununun 17 nci maddesinin 7 numaralı bendine 5651 sayılı Kanunla eklenen C fıkrasının değiştirilmesi hakkındaki kanun tasarısının Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu tasarısını görüşmek üzere kurulmuş olan geçici komisyonda müzakere edilmesine dair Gümrük ve Tekel Komisyonu Başkanlığı tezkeresi onandı.

Kastamonu İline bağlı Kargı İlcesinin Çorum İline bağlanması hakkındaki kanun tasarısının kabul veya reddi hususunda tetkikat yapılmak üzere mahalline gönderilmesine komisyone karar verilen heyete yolluk verilmesi için Kamutaydan müsaade istihsaline dair İçişleri komisyonu raporu reddedildi.

Çanakkale Milletvekili Emin Kalafat'ın, Erzincan Milletvekili Şemsettin Günaltay'ın İstanbul'da Cumhuriyet Halk Partisi Süleymaniye semt ocağında Devlet ve Hükümet idaresi hakkında yapmış olduğu ithamlar karşısında Hükümetin ne düşündüğüne dair sorusu, soru sahibi ikinci defa hazır bulunmadığından, düştü.

Kars Milletvekili Esat Oktay'ın, İçdir hasta-

nesi doktorluğuna bir operatörün tâyini için ne düşünüldüğüne dair sorusuna Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı;

İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Başar'ın, Almanya'da ve işgal altında bulunan yerlerde harb yüzünden zarar görmüş vatandaşlarımızın ve Almanya'ya sipariş edilen malları gelmediği halde yatırdıkları avansı geri alamamış olan tüccarlarımızın haklarının şimdiye kadar neden temin edilemediğine ve Alman dış borçları konferansından ne netice alındığına dair sorusu ile

Muğla Milletvekili Zeyyat Mandalinci'nin, kara sularımızdan bâzı bölgelerin serbestçe balıkçılık yapılmak üzere Yunanistan'a kiraya verileceği hakkındaki haberin sıhhat derecesine, bu hususta müzakereler mevcut ise safhalarına ve bu meyanda sünger mevzuunun da ele alınıp alınmadığına dair sorusuna da Dışişleri Bakanı cevap verdiler.

Kastamonu Milletvekili Şükrü Kerimzade'nin, iktisadi gelişmemiz için şimdiye kadar alınan karar ve tedbirlerle girilen teşebbüslerden elde edilen neticelere, dünyaca iktisadi bir krize doğru gidildiği hakkındaki emarelere dair Hükümetin görüş ve kanaati ile böyle bir ihtimal karşısında alınması düşünülen tedbirlerin ne olduğuna ve tediye muvazenemizin durumuna dair sorusu, soru sahibi;

İzmir Milletvekili Pertev Arat'ın, İzmir ve Manisa vilâyetleri dâhilinde son defa vâkı olan don âfetinden zarar gören bağların miktarına, Ziraat Bankası ile kredi kooperatiflerine borçlu olan müstahsillerin borçlarının tecili ve zarar gören bağların ihya ve imarı hususunda ne düşünüldüğüne dair sorusu da Tarım Bakanı hazır bulunmadıklarından, gelecek Birleşime bırakıldı ve

Birleşime ara verildi.

Yeter sayı vücut bulamadığından ikinci oturum açılmamıştır.

Kamutay, 21 Mayıs 1952 Çarşamba günü saat 15 te toplanacaktır.

Başkanvekili
Kayseri Milletvekili
Fikri Apaydan

Kâtip
Çorum Milletvekili
Sedat Baran

Kâtip

İsparta Milletvekili
Said Bilgiç

Sorular

Sözlü sorular

Kars Milletvekili Sırrı Atalay'ın, Kağızman İlcesi Çamuşlu Köyünün kaymakta olan arazisi hakkında ne gibi tedbirler alındığına dair İçişleri Bakanlığından sormuş olduğu yazılı sorusunun bugüne kadar cevaplandırılmaması sebebine, Kağızman'ın Köték Bucağı merkezi ile Çamuşlu ve Akdam köylerinin yetmiş beşer metre kaymaları karşısında alınmış ve alınacak tedbirlere dair sözlü soru önergesi, Başbakanlığa gönderilmiştir. (6/681)

Tokad Milletvekili Sıtkı Ataç'ın, Maki cinsinden her türlü ağaçlıklarla örtülü ormandan sayılmıyan yerlerden topraksız veya az topraklı vatandaşlara bugüne kadar kaç hektar saha tevzi edildiğine, bu işlemlerin hangi iller dâhilinde yapıldığına ve daha nerelerde ne

kadar maki sahası tevzi edileceğine dair sözlü soru önergesi, Tarım Bakanlığına gönderilmiştir. (6/682)

İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Başar'ın, İstanbul Limanındaki tıkanıklığı ıslah etmek üzere Hasköy ve Sarayburnu'ndaki sahanın eşya muhafazasına tahsisine karar verildiği halde bugüne kadar gecikmesi sebebine, Topخانه sahasının Salıpazarı'ndaki liman inşaatı için boşaltılmaya başlandığı hakkındaki haberin doğru olup olmadığına ve Salıpazarı'nda yeni liman tesisleri yapılması hakkında karar alınmazdan evvel İstanbul Belediyesi ve Ticaret Odası ile diğer alâkahların fikir ve mütalâalarının alınıp alınmadığına dair sözlü soru önergesi, Bayındırlık ve Ulaştırma bakanlıklarına gönderilmiştir. (6/683)

2. — HAVALE EDİLEN KÂĞITLAR

Tasarı

1. — 1950 Bütçe yılı Kesinhesap Kanunu tasarısı (1/397) (Sayıştay Komisyonuna)

Teklifler

2. — Burdur Milletvekili Mehmet Özbey'in, Millî Eğitim Bakanlığı Merkez Teşkilâtı ve Vazifeleri hakkındaki 2287 sayılı Kanunda değişiklik yapılmasına dair olan 4926 sayılı Kanunabağlı (1) sayılı cetvelin değiştirilmesi hakkında kanun teklifi (2/389) (Millî Eğitim ve Bütçe komisyonlarına)

3. — Gaziantep Milletvekili Süleyman Kuran'ın, Türkiye Mimarlar ve Mühendisler Oda-

ları Kanunu teklifi (2/390) (Bayındırlık ve Adalet komisyonlarına)

4. — Yozgad Milletvekili Yusuf Karshoğlu ve Tokad Milletvekili Ahmet Gürkan'ın, Edirne hududunda şehit edilen Arif Necip Kaskatı'nın dul eşi ile iki çocuğuna vatani hizmet tertibinden aylık bağlanması hakkında kanun teklifi (2/391) (Maliye ve Bütçe komisyonlarına)

Rapor

5. — İdareci Üyeler Kurulunun, Büyük Millet Meclisi 1952 yılı Bütçesinde değişiklik yapılması hakkında kanun teklifi ve Bütçe Komisyonu raporu (2/368) (Gündeme)

BİRİNCİ OTURUM

Açılma saati : 15,15

BAŞKAN — Başkanvekili Muhlis Tümay

KÂTIPLER : Muzaffer Önal (Tokad), İbrahim Kirazoğlu (Kayseri)

3. — YOKLAMA

BAŞKAN — Yoklama yapıyoruz.
(Yoklama yapıldı.)

BAŞKAN — Birleşimi açıyorum.

4. — BAŞKANLIK DİVANININ KAMUTAYA SUNUŞLARI

1. — *Karayolları Trafik Kanunu tasarısının Geçici Komisyonunda görüşülmesine dair İçişleri Komisyonu raporu ve tasarının görüşülmesi için geçici bir komisyon kurulması (1/242)*

Ankara, 15. V. 1952

Yüksek Başkanlığa

Hükümetçe hazırlanıp komisyonumuza havale edilen trafik kanunu tasarısını, memlekette motörlü nakil vasıtalarının gün geçtikçe çoğalması ve buna muvazi olarak taşıt kazalarının da artması sebepleri ile mevzuun arzettiği ehemmiyet ve müstaceliyete ve havale edilen komisyonlarda müzakeresinin uzun zamana mütevakıf bulunmasına binaen Bayındırlık Bakanlığının komisyonumuza vâkı teklifi uygun görülerek kanun tasarısının havale gereğince görüşülmesi icabeden İçişleri, Bayındırlık, Adalet ve Bütçe komisyonlarından ayrılacak üyelerden mürekkep geçici bir komisyonunda görüşülmesi hususunun Yüksek Başkanlığa arzına karar verildi.

İçişleri Komisyonu

Başkanı
Kırklareli
F. Üstün

Başkanvekili
Bursa
N. Yılmaz

Bu Rapor

Sözcüsü

İzmir

P. Arat

Balıkesir

S. Başkan

Çankırı

C. Boynuk

Amasya

K. Eren

Balıkesir

M. Tunçay

Çoruh

Z. Ural

Aydın

N. Geveci

Bursa

A. Erozan

Niğde

F. Ecer

Ordu

H. Şarlan

SENİHİ YÜRÜTEN (İstanbul) — Muhterem arkadaşlar, yurttta insan hayatını koruyacak olan Trafik Kanunu tasarısının bugün geçici bir komisyonunda görüşülmesi için İçişleri Komisyonundan Heyeti Umumiyenize bir tezkere gelmiş bulunmaktadır. 1951 yılında 6097 kaza neticesinde 7400 kişinin yaralanmış olması ve ayrıca kaza anında bir yılda 940 vatandaşın ölümü ile neticelenen bu gibi hâdiselerin mütemadiyen tevali etmekte olduğunu takdir buyurursunuz. 1952 senesinin 9 ayında bu nispet yüzde yüze yakın bir tahminle günde 5 vatandaşın hayatına malolmuş bulunmaktadır.

İçişleri Komisyonu tezkeresinde, geçici bir komisyon kurulması teklif edilmekle beraber, Ulaştırma Komisyonu buraya dâhil edilmemiştir. Ulaştırma Komisyonunun da buraya ithal edilmesi şartıyla geçici bir komisyon kurularak bu işin hemen oraya havalesini ve ivedilik kararıyla görüşülmesini rica ediyorum. (Dağru sesleri)

İlaveten şunu da belirtmek isterim: Meclisin tatiline bir ayımız belki bir aydan birkaç gün fazla kalmıştır. Tatil yaklaşmaktadır. Komisyon ivedilik kararı alır ve hemen faaliyete geçer de tasarı bir an evvel Meclise gelirse, vukuu melhuz birçok faciaların önüne geçilmiş olur,

BAŞKAN — Trafik Kanunu tasarısının okunan tezkerede, Bayındırlık, Adalet, İçişleri, Bütçe komisyonlarından ayrılacak üyelerden mürekkep geçici bir komisyonunda görüşülmesi teklif edilmektedir.

İZZET AKÇAL (Rize) — Söz istiyorum.

BAŞKAN — Buyurun.

İZZET AKÇAL (Rize) — Bu gibi komisyonların adedi gittikçe çoğalmaktadır. Halen iki karma komisyon hali faaliyettedir. (Geçici komisyon sesleri) Evet geçici komisyon. Bu geçici komisyonlara üye vermek suretiyle asıl komisyonlar çalışmayacak bir duruma gelmiş bulunmaktadırlar. Bu itibarla bu iş için de bir geçici komisyon teşkil edilerek asıl komisyonlardan üye verildiği takdirde ana komisyonların hiçbir suretle çalışmayacakları keyfiyetini Heyeti Umumiyeye arz etmeyi vazife telâkki ederim.

BAŞKAN — Bir lehte bir de aleyhte olmak üzere iki arkadaşımız konuşmuştur, şimdi reye arzedeceğim.

Okunan tezkerede: Bayındırlık, Adalet, İşçileri ve Bütçe komisyonlarından üye almak suretiyle bir geçici komisyon kurulması teklif edilmektedir. Arkadaşımız, Ulaştırma Komisyonundan da üye alınmasını teklif etmektedir. Bu suretle beş komisyon oluyor. Bu tarafik kanun tasarısını tetkik etmek üzere Bayındırlık, Adalet, İşçileri, Bütçe ve Ulaştırma komisyonlarından üçer üye alınarak bir geçici komisyon teşkilini kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir efendim.

Gündem üzerinde takrirler var, onları okutuyorum:

Yüksek Başkanlığa

Bu defaya mahsus olmak üzere kanunların sözlü sorulardan evvel görüşülmesini arz ve teklif ederiz.

Kastamonu

Rifat Taşkın

Elâzığ

Şevki Yazman

T B. M. Meclisi Yüksek Başkanlığına

Gündemde mevcut Askerî havacılara verilecek tazminat hakkındaki kanun ile diğer kanun tasarılarının bugüne mahsus olmak üzere sözlü sorulardan evvel müzakeresini arz eder ve teklifimizin reye konmasını dileriz.

Afyan K.

Ali İhsan Sâbis

Kastamonu

Sükrü Kerimzade

İstanbul

Sani Yaver

Afyon K.

Süleyman Kerman

Afyon K.

G. Yiğitbaşı

Afyon K.

Avni Tan

Erzurum

Emrullah Nutku

İstanbul

Senihi Yürüten

Afyon K.

Salih Torfilli

Erzurum

Enver Karan

İzmir

H. Özyörük

Erzurum

Fehmi Çobanoğlu

BAŞKAN — Efendim, her iki takrir de, kanun tasarısı ve tekliflerinin sözlü sorulara takdim edilmesine dairdir. Kabul edenler... Kabul Etmeyenler... Kabul edilmiştir. Kanun tasarıları ve teklifleri öne alınacaktır.

5. — GÖRÜŞÜLEN İŞLER

1. — *Türkiye ile İspanya arasındaki imzalanan Ticaret ve Ödeme Anlaşmaları ile eklerinin onanması hakkında kanun tasarısı ve Dışişleri ve Ticaret komisyonları raporları (1/249)* [1]

BAŞKAN — İkinci müzakeresidir. Maddelere geçiyoruz.

Türkiye ile İspanya arasında imzalanan Ticaret ve Ödeme Anlaşmalarıyla eklerinin onanması hakkında Kanun

MADDE 1. — Türkiye ile İspanya arasında 19 Haziran 1951 tarihinde Madrid'de imzalanan

[1] Birinci görüşülmesi 71 nci birleşim tutanağındadır.

Ticaret ve Ödeme anlaşmaları ile ekleri bir Protokol, yedi mektup ve bir deklârasyon kabul edilmiş ve onanmıştır.

BAŞKAN — Değiştirge yoktur. Maddeyi oyunza sunuyorum. Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN — Maddeyi oyunza sunuyorum. Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Bu kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN — Maddeyi oyunza sunuyorum. Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Tasarımın ikinci müzakeresi bitmiştir. Tümünü açık oya arz ediyorum. Kabul edenler beyaz, reddedenler kırmızı, çekinseler de yeşil oy vereceklerdir.

2. — Zonguldak Milletvekili Suat Başol'un, *İhtiyarlık Sigortası Kanununun bâzı maddelerinin değiştirilmesi hakkında kanun teklifi ile İhtiyarlık Sigortası Kanununun bâzı maddelerinde değişiklik yapılması hakkında kanun tasarısı ve Çalışma, Adalet ve Ticaret komisyonları raporları (2/322, 1/240) [1]*

BAŞKAN — İkinci müzakeresidir. Maddele-
re geçiyoruz.

İhtiyarlık Sigortası Kanununun bâzı maddelerinde değişiklik yapılması hakkında Kanun

MADDE 1. — 5417 sayılı Kanunun 2 nci maddesinin (a) fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

a) Kanunla kurulu emeklilik sandıklarıyla ilgilendirilenler yahut bir kanuna dayanılarak tekaüt veya mâlûliyet aylığı bağlanmış olanlar;

BAŞKAN — Tadil teklifi yoktur. Maddeyi oyunuzda arz ediyorum. Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 2. — 5417 sayılı Kanunun 10 ncu maddesinin (b) fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

b) Aylık alabilmek için 5 nci ve 14 ncu maddelerde yazılı şartları henüz yerine getirmemiş olmak;

BAŞKAN — Tadil teklifi yoktur. Maddeyi oyunuzda arz ediyorum. Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 3. — 5417 sayılı Kanunun 14 ncu maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

Madde 14. — İhtiyarlık aylığı alan veya 5 nci maddenin (b), (c) ve (d) fıkralarındaki şartları yerine getirmiş ve 50 yaşını doldurmuş bulunan sigortalının ölümü halinde, dul karısına, özel kanunlar gereğince her hangi bir yerden aylık veya ödenek almamak veyahut ihtiyarlık sigortasına tâbi bir işten kazancı bulun-

mamak şartıyla, kocasına ait aylığın % 40 na eşit bir aylık bağlanır.

Sigortalı, birinci fıkradaki şartları yerine getirdikten sonra ölecek olursa, çocuklarından her birine kendisine bağlanacak aylığın % 20 si nispetinde aylık ödenir. Bu ödemeler çocuğun 18 yaşını doldurmasına kadar devam eder.

Sigortalının çalışmayacak durumdaki mâlûl çocukları, yaşları ne olursa olsun, sigortalının 18 yaşından küçük çocukları gibi bu aylıktan faydalanırlar.

Sigortalının dul karısı ve kız çocukları evlenecek olurlarsa aylıkları kesilir.

Sigortalının eşine ve çocuklarına bağlanması gereken aylığın mecmuu, sigortalının ihtiyarlık aylığından düne bulunduğu takdirde artanı, eşit hisseler halinde ana ve babaya verilir. Ancak, bunların beherinin hissesi % 20 yi geçemez.

Hak sahibi olan kimselere bağlanacak aylıkların yıllık toplamı sigortalının ihtiyarlık aylığının yıllık tutarını geçemez. Bu haddin aşılması için gerekirse hak sahibi olan kimselerin aylıklarından, aralarındaki nispet gözetilerek, indirmeler yapılır.

BAŞKAN — Tadil teklifi yoktur, maddeyi oyunuzda arz ediyorum; kabul edenler.. Etmeyenler.. Kabul edilmiştir.

MADDE 4. — 5417 sayılı Kanunun 16 ncu maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

Madde 16. — Sigortalının ölümü halinde, cenaze masrafı karşılığı olarak ailesine 75 lira ödenir. 4772 sayılı Kanun gereğince cenaze masrafı verilen sigortalılar için bu maddeye tevfi kan ayrıca ödeme yapılmaz.

BAŞKAN — Tadil teklifi yoktur, maddeyi oyunuzda arz ediyorum; kabul edenler.. Etmeyenler.. Kabul edilmiştir.

MADDE 5. — 5417 sayılı Kanunun 17 ncu maddesine aşağıdaki fıkra eklenmiştir :

c) 5502 sayılı Hastalık ve Analık Sigortası Kanununun 9 ncu maddesi gereğince sağlık yardımı gören veya aynı Kanunun 18 ncu maddesi gereğince ödenek alan sigortalının iş görmediği süre;

BAŞKAN — Tadil teklifi yoktur, maddeyi oyunuzda arz ediyorum; kabul edenler.. Etmeyenler.. Kabul edilmiştir.

[1] Birinci görüşülmesi 71 nci birleşim tutanağındadır.

MADDE 6. — 5417 sayılı Kanununun 27 nci maddesinin 5 nci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

(c) bendi gereğince ödenecek primlerin tâyininde sigortalının işten ayrıldığı tarihe takaddüm eden son bir yıl içinde aldığı ortalama günlük ücret esas tutulur. Bu ücret üzerinden 24 nci maddedeki nispet dâhilinde tesbit oluncak primlerin tamamını yalnız sigortalı öder.

BAŞKAN — Tadil teklifi yoktur, maddeyi oyunza arz ediyorum; kabul edenler.. Etmeyenler.. Kabul edilmiştir.

MADDE 7. — 5417 sayılı Kanununun 31 nci maddesinin (d) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

d) Sigortalılara mesken inşası için ve bu meskenleri ipotek etmek suretiyle gayrimenkulün değerinin % 80 i karşılığı olarak;

BAŞKAN — Tadil teklifi yoktur. Maddeyi oyunza arz ediyorum. Kabul edenler... Etmeyenler..Kabul edilmiştir.

MADDE 8. — 5417 sayılı Kanununun geçici maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

Geçici madde — 1.

A) 1 Nisan 1950 tarihinde 35 yaşını geçmiş bulunanlardan 60 yaşını doldurduktan sonra 5 nci maddedeki şartları yerine getirmeyenler de aşağıdaki şartlar dâhilinde bu kanun hükümlerinden faydalandırılırlar :

a) 1 Nisan 1950 tarihinden önceki beş yıl içinde en az 1000 gün ve münavebeli işlerde çalışanların da 750 gün İş Kanununa tâbi iş yerlerinde çalıştıklarını ispat etmek;

b) 1 Nisan 1950 tarihinden İhtiyarlık Sigortası hakkından faydalanacağı tarihe kadar geçen her yıl için en az ortalama 200 günlük ve münavebeli işlerde 160 günlük ihtiyarlık sigortası primi ödemiş bulunmak ve 5 nci maddenin (d) fıkrasındaki şartı haiz olmak;

c) En az bir yıl sigortalı bulunmak ve bu bir yıl içinde 200 gün ve münavebeli işlerde 160 gün prim ödemiş olmak.

Bu madde gereğince kendine aylık bağlanmış bulunan sigortalı, ücretli bir işte çalışmaya devam ettiği takdirde bu aylık kesilir.

(a) bendinde yazılı eski hizmet süreleri, sigortalıların son beş yıl içinde çalıştıkları iş yerlerinden alacakları kanıtlı belgeleri bu kanunun

yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde İşçi Sigortaları Kurumuna tevdi edilmek suretiyle belgelenir.

1. IV. 1950 tarihinden bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihe kadar kuruma tevdi edilen çalışma belgeleri de kanuni süresi içinde verilmiş çalışma belgesi olarak kabul edilir.

İş verenler bu çalışma belgelerini düzenlemekten imtina ettikleri takdirde ilgili sigortalıların zarar ve ziyan talep etmek hakları mahfuzdur.

B) 1 Nisan 1950 tarihinde 35 yaşını geçmiş olanlardan 50 yaşını doldurduktan sonra hiçbir işte çalışmayacak duruma düştükleri usulen anlaşılanlar, 5 nci maddede yazılı şartları yerine getirmemiş olsalar dahi, bu maddenin (A) bendindeki şartlar dâhilinde bu kanun hükümlerinden faydalandırılırlar.

C) 1 Nisan 1950 tarihinde 35 yaşını geçmiş olanlardan 50 yaşını doldurduktan sonra ölen ve 5 nci maddede yazılı şartları yerine getirmemiş olmakla beraber bu maddenin (A) bendindeki şartları yerine getirmiş bulunan sigortalıların hak sahiplerine bu kanun hükümleri dairesinde aylık bağlanır.

D) 1 Nisan 1951 tarihinden sonra hiçbir işte çalışmayacak duruma girmiş bulunanlar ile bu tarihten sonra ölen sigortalıların hak sahipleri de (B) ve (C) fıkraları hükümlerinden faydalandırılırlar.

BAŞKAN — Değiştirge yoktur. Maddeyi kabul edenler.. Etmeyenler.. Kabul edilmiştir.

MADDE 9. — 5417 sayılı Kanuna aşağıdaki ikinci geçici madde eklenmiştir :

Geçici madde 2. — 5417 sayılı Kanununun 2 nci maddesinin (a) fıkrasının bu kanunla değiştirilmesi suretiyle İhtiyarlık Sigortasından istisna edilenlerin gerek kendilerinin, gerekse iş verenlerin ödemiş buldukları İhtiyarlık Sigortası primleri iş verenlere iade edilir.

İş verenler, İşçi Sigortaları Kurumunca iade edilen bu primlerin işçi veya hizmetlilerin ücretlerinden kesilmiş olan kısmını kendilerine derhal verirler.

Ancak, bunlardan, bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihe kadar İhtiyarlık Sigortasından tahsis yapılmış veya tahsis yapılması için Kuruma yazı ile müruaatta bulunmuş olanların, yahut da 5417 sayılı Kanun hükümlerine göre

tahsise hak kazanmış olup da Kuruma henüz müracaat etmemiş bulunanlardan bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 30 gün içinde müracaat edecek sigortalıların tahsisleri durdurulmaz ve bunların ödenmiş bulunan primleri geri verilmez.

BAŞKAN — Değiştirge yoktur. Maddeyi kabul edenler.. Etmeyenler.. Kabul edilmiştir.

MADDE 10. — Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN — Kabul edenler.. Etmeyenler.. Kabul edilmiştir.

MADDE 11. — Bu kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN — Kabul edenler.. Etmeyenler.. Kabul edilmiştir.

Tasarımın tümünü oyunza arz ediyorum. Kabul edenler.. Etmeyenler.. Tasarımın kanunluğu kabul edilmiştir.

3. — *Uçucular için tazminat kanunu tasarısı ve Millî Savunma, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/318)*

BAŞKAN — Geçen birleşimde birinci madde okunmuş ve söz alanlar tesbit edilmişti. Söz alanları sırasıyla okuyorum : Avni Yurdabayrak, Ali İhsan Sâbis, Besim Besin, Şevki Hâsreci.

Söz Avni Yurdabayrak'ındır. (Yok sesleri).

Ali İhsan Sâbis.

ALİ İHSAN SÂBİS (Afyon Karahisar) — Aziz arkadaşlarım, bu kanunun birinci maddesinde esaslî tadil lâzımdır. Bu kanundan maksat hava subaylarının maaşlarına % 50 zam yapmak değildir; Devlet her sınıftan subaya muayyen aylık ve harcirah vermektedir. Bunun haricinde mükâfatlar, primler, tazminatlar, yapılan işlere, matlup olan maharet ve gayrete, gösterilen liyakate ve fedakârlıklara uğranılacak zararlara göre ölçülür ve ayrı ödemeler yapılır.

Halbuki bu tasarının birinci maddesi bugünkü şekliyle askerî havacılara, üssubay ve astegmenden orgenerale kadar maaşlarının yarısı kadar zam yapılıyor. İkinci maddede uçmak diye bir kayıt konmuş ise de bunun pek zayıf ve sudan bir şey olduğu aşikârdır. Sırası gelince onu da arzedeceğim. Bizim bu kanun tasarısı ile istediğimiz, şey bir, taraftan memleket gençlerini

askerî havacılığa teşvik eylemek genç havacılarımızın her gün meleke ve maharetlerini artırmak ve diğer taraftan havada uçmak yüzünden vukubulacak yıpranmaları tazmin etmektir. Burada dikkat olunacak pek mühim noktalar vardır. İş biraz teknik olduğu için, mütehassıs olmayanların bir takım demogojik lâflara kapılmalarını temin maksadıyla evvelâ biraz izahat vermeme, ondan sonra tadil teklifimi açıkça arz eylemekliğime müsaadenizi dilerim. Bu hususta takririm de vardır. Rey Yüksek Meclisindir.

Muhterem arkadaşlarım askerî havacılığın memleket savunmasındaki ehemmiyeti hepimizin malûmudur. Elimizdeki uçaklar ne kadar mükemmel ve çok olursa olsun bunları kullanan insanların meleke ve maharetleri, zekâ ve cesaretleri, intikal süratleri ve enerjileri kâfi olmazsa uçakların mükemmeliyeti ve adette çokluğu fayda vermez. Askerî havacılıkta düşman kuvvetleriyle havada çarpışmak ve yerdeki düşman hedeflerini bombalamak kudreti esastır. Bir yerden kalkıp diğer bir mahalle gitmek ve emniyetle yere inmek askerî havacılık için asla kâfi değildir. Buna alelâde bir nakliyecilik denir. Bu tıpkı sivil havacılığın, havayollarının yaptıkları hizmetin aynı olur. Halbuki askerî hava kuvvetimiz bombardıman filoları av uçakları, tepkili uçaklar ve saire ile havada düşman uçaklarının bize saldırmalarına mâni olmaya çalışacaklar, düşman hatlarına ve gerilerine, ikmal yollarına bomba atacaklar. Düşman kuvvetlerine ve nakliye kollarına ateş edecekler. Bu çeşit havacılık insan vücudunda büyük kabiliyetler ister bu iş her nevi maddi ve sıhhi vasıfları haiz olmak şartıyla ancak 20 ile 30 yaş arasında görülebilir. Bu cihet Hükmümet gerekçesinin 4 ncu sayfasında aşikâr olarak belirtilmiştir. Bundan başka havadaki faaliyet insan vücudunu çabuk yıpratır. 3000 metreden yukarı çıkıldıkça hava tazyiki ve hararet derecesindeki mühim farklar hasebiyle kalb, eğer, dimağ, sinirler çok zarar görür beş sene havada uçuş yaptıktan sonra yavaş yavaş vücut ârızaları zuhur eder. Rapor almalar, tedaviler ve yağız meler başlar. Bir yandan cesur ve mahir havacılar yetiştirmek için genç unsurların havacılığa rağbetlerini teşvik etmek, diğer taraftan bunların vücut yıpranmalarına karşı tedbir almak lâzımdır. Bu kanun şimdî mer'î olan

3485 sayılı Kanunu kaldırarak onun yerine kam olacak. Bunun için tasarımı 3485 sayılı Kanundan daha mükemmel ve havacılarımızı daha çok teşvik edici ve onları daha iyi tatmin edici bir halde tanzim edip kabul etmeliğimiz lâzımdır.

Maatteessüf 3485 sayılı Kanundaki hata burada da tekrar ediliyor. Bu tasarının tanziminde gençlerden ziyade yaşlılar himaye edilmiştir. Nimetler, nalıncı keseri gibi hep yaşlıların kendilerine yontulmuştur. Hava kuvvetlerimizde iş görecekle elemanlar 20 - 30 yaş arasındaki, cesur ve liyakatli genç pilotlar, ateiler, bombacılarıdır. Bâzi müstesna kabiliyetlerin 35 yaşına kadar nâdir olarak işe yaradıkları görülebilir. Bunlar da ancak eğer çok mahir iseler, bombardıman filolarını kumandaları olabilirler. 35 den fazla yaşlılar, havadaki faal hizmetini terk ederek, hava kuvvetlerinin yerdeki sabit hizmetlerinde çalışırlar ve bu suretle hava kuvvetlerimize hizmet ederler. Ancak her nimet, külfete göre değişir. Havada her an bir ârıza yüzünden düşmeye ve belki de ölmeye mâruz olmak başkadır. Yerde, ayağı sağlam toprakta, havaçılık işlerinde çalışmak başkadır.

3485 sayılı Kanunun birinci maddesinde prim ile tazminat birbirine karıştırılmış idi. Şimdi bu tasarının birinci maddesinde de aynı hata yapılmıştır. gençlerimizi fiilen havada uçarak, meleke ve maharet kazandırmaya sevk ve teşvik etmek için verilecek para tazminat değil (uçuş primi) dir, mükâfattır. Hava personelimizin hava faaliyetinde iken vücut yıpranmalarına karşı verilecek para ise (Yıpranma tazminatı) dir. Bunları tamamen birbirinden ayırıp, kanunun birinci maddesinde sarıh olarak zikretmek lâzımdır.

3485 sayılı olup, henüz mer'î olan kanunun birinci maddesinde havacılarımıza verilecek para rütbelere göre, bir cetvel halinde zikrolunmuştur. Bu cetvele göre; iki sene hizmet esnasında bir pilotla - pek sakim bir usule tevfikân maasının % 30 u hesabile bir ayda 40 lira, beşinci hizmet senesinde ayda 67 lira, onuncu hizmet senesinde ayda 93 lira, 15 nci senesinde ayda 134 lira (ceman prim ve tazminat ikisi bir arada olarak) verilmektedir. Bugün havacılarımız bu parayı alıyorlar. Fakat rütbe ilerledikçe iş değişiyor. Meselâ; 20 sene hizmet etmiş bir yarbay ayda 160 lira alıyor. 30 sene hizmet etmiş,

en aşağı 50 yaşında ve havada hiçbir işe yaramaz bir hava subayı, belki bir general ayda 227 lira ve 35 sene hizmet etmiş, pek yaşlı, hattâ yerde bile merdiven çıkmakta soluyan bir hava subayına, veya generale ayda 272 lira veriliyor. Yeni kanun tasarısına böyle bir cetvel göze batmamak için dereolunmamıştır.

Rica ederim, aziz arkadaşlarım havada yaşının cesaretinin, aklının, sürati intikalinin en verimli maharetlerini gösterecek 25 nihayet 30 yaşındaki bir genç hava subayına ayda 67 veya 93 lira verilirken artık hava faaliyetinde hiçbir işe yaramıyacak hale gelmiş, meselâ 20 sene hizmetli bir albaya veya generale ayda 160 lira, 25 sene hizmet etmiş bir generale ayda 200 lira, 30 sene hizmet etmiş bir generale ayda 227 lira veriliyor. Bu çeşit görüş ile ve böyle bir kanun ile havaçılığa genç ve kabiliyetli vatan evlâtlarımız rağbet eder mi? Fiilen uçarlara ayda 67 lira verilirken, yaşlı bir generale meselâ neden 200 lira veriliyor?

Diyorlar ki; başka memleketlerde de böyle imiş, burası Türkiye'dir. Masraf ve para hesabında Türk kafası ve dimağı, Türk bütçesi hâkindir. Burada bir Amerikalı çavuş, ayda, yarbayımız kadar aylık alıyor. Bu vaziyet karşısında bizde bu Amerikalı çavuş nispetini mi göz önüne alarak kanun yapacağız.

İşte bu sebeplerle tasarının birinci maddesinde (uçuş primi) ile (Yıpranma tazminatını) birbirinden ayırmak lâzımdır. Diğer taraftan bu işlerle rütbenin ve maaş nispetinin hiçbir allâkası yoktur. Esasen herkes rütbesinin maaşını alıyor; harabını alıyor. Hattâ makam sahipleri generaller meselâ tümen komutanları, hava kuvvetleri komutanı makam maaşını yani görev ödeneğini de alıyor. Buna rağmen uçuş primlerinde yıpranma tazminatında nimeti yine nalıncı keseri gibi yüksek rütbelilere yontmak doğru değildir.

Esasen diğer sınıflara mensup subaylar (biz çalışmıyor muyuz, biz tehlikeye mâruz değil miyiz, biz düşman ateşine karşı göğüs geriyor ve hayatımızı tehlikeye koymuyor muyuz?) diyorlar ve havacıların bu imtiyazlarını iyi görmüyorlar. Fakat onların bu düşünceleri de doğru değildir. Meselâ bir piyade veya bir topçu subayı sulh zamanında hiçbir suretle düşman tehlikesine ve ateşine mâruz değildir, fakat sulh zamanında havada faaliyet gösteren,

talim yapan bir askerî uçak, her ne kadar düşman ateşine ve tehlikesine mâruz değilse de, her an yere düşüp parçalanmak tehlikesine her gün, her dakika mâruzdur.

Meselâ tankçılar da kısmen böyledir. Denizaltıcılar, dalğışlar da böyledir. Bu sebeple, rütbe ve maaş nispeti dikkate alınmaksızın, havada faaliyet gösterip maharet ve meleke kazanmaya ve bunları ilerletmeye çalışan bir havacımıza her uçuşu için saat başına maktu bir (uçuş primi) vermek lâzımdır. Bu prim uçmıyanlara asla verilmemelidir. Gerçi bu kanun tasarısının ikinci maddesinde hava parası almak için altı ayda en az 30 defa uçmak, yani takriben bir ayda beş defa uçmak kaydı konmuştur. Fakat bu kayıtlar kâfi ve müessir olmuyor. Nitekim 3485 sayılı Kanunun ikinci maddesinde de altı ayda 15 saat uçmak kaydı vardı. Şimdi bu miktar iki misline çıkarılıyor. Ama bu da kâfi ve müessir değildir. Maaş nispetinde para kaydı olunca mühasebe memuru bu parayı hemen vermez. Altı ayda 30 defa uçup uçmadığı ancak altı ay sonra tesbit edilecekse de bunda ihmal, teseyyüp, müsamaha, iltimas, himaye rol oynar. Daha çok uçanlarla ayda beş defa uçanlar da aynı muameleyi görmektedir. Halbuki her uçuş için saat başına maktu ve muayyen bir uçuş primi vermek daha doğrudur. Ve bizim bünyemize, çalışma ve yaşama tarzına, hâsılı bizim zihniyetimize daha uygundur. Esasen saat başına prim vermek kaidesi tasarımın sekizinci maddesinde muvakkat vazife ile uçuş esnasında tayyare içinde vazife alanlara her uçuş saati için yedi lira verilmesi kabul olunmuştur. Bu usulü hepsine teşmil etmek daha doğrudur ve daha haklıdır.

Bu sebepler ile bu tasarımın birinci maddesi şu suretle tādil olunmalıdır ve tasarımın başlığında da (tazminat) kelimesi yerine (prim ve tazminat) kelimesi ve baş tarafına da (Askerî) kelimesi konmalıdır.

Şimdi teklifime geliyorum :

Askerî hava sınıfı mensuplarına verilecek (prim ve tazminat) kanunu.

Madde 1. — Hava okullarını ve kurslarını bitirip diploma alan askerî uçuculara ve halen müstahdem sivil uçuş öğretmenlerine aşağıdaki esaslara göre (Uçuş primi) ve (yıpıranma tazminatı) verilir.

a) Pilotlara :

REFİK ŞEVKET İNCE (Manisa) — Heyeti umumiyesi üzerindeyiz, sözünüz maddeye mütaalliktir.

ALİ İHSAN SÂBİS (Afyon Karahisar) — Maddelere geçildi, siz farkında değilsiniz.

BAŞKAN — Devam ediniz efendim.

ALİ İHSAN SÂBİS (Devamla) — Teklife devam ediyorum.

1. Rütbesi ve hizmet senesi ne olursa olsun askerî pilotlara ve sivil uçuculara her uçuş saati için yirmi beş lira uçuş primi net olarak verilir. Yani hiçbir vergi kesilmez. Pilotların veya askerî uçaklarda müstahdem sivil uçucuların bir ayda en az iki ve âzami sekiz defa uçmaları lâzımdır. Bundan az uçanlara hiçbir prim verilmaz. Çok uçanlara da sekiz defadan fazlası için prim verilmaz. Bir saatten aşağı hava faaliyeti bir saat addolunur.

Aziz arkadaşlarım, burada topçu pilotları için de bir şey söylemek isterim. Bâzı arkadaşlarımız niçin topçu pilotlarıyla diğer pilotlar birbirinden ayrılıyor, diyorlar. Topçu pilotlarının mâruz buldukları tehlike ve yıpranma diğer pilotlara nazaran daha azdır. Bunlar çok yüksek irtifalara çıkmazlar. Çıktıkları irtifa azdır. Diğer uçaklar ve tepkili uçakların belki 10 bin metre irtifaa çıkmaları icabetmektedir. Beş bin metreden yukarısı her babayığitin harcı değildir. İnsanın sıhhatini harap eder.

2. Topçu pilotlarına saat başına 15 lira uçuş primi verilir. Yukardaki diğer kayıtlar aynen bunlar hakkında da caizdir.

b) Pilot olmıyan uçucular :

Uçak ekibine dâhil olup, uçuş görevlerine pilotla beraber katılmaya mecbur olanlara her uçuş saati için 15 lira uçuş primi verilir.

(a - 1) fıkrasında diğer kayıtlar aynen bunlar hakkında da caizdir.

C) Uçuş primleri ancak fiilen uçarak faaliyet ve maharet gösteren uçucular âzami 15 hizmet senesini dolduruncaya kadar verilir.

D) Havacılıkta faal hizmet yapmak vücut yıpranmasını mucip olduğundan bu suretle faal hava hizmetlerinde beş sene çalışmış olanlara altıncı senenin başından itibaren uçuş primlerinden başka ayrıca (yıpıranma tazminatı) verilir. Bu tazminat, rütbe farkı olmaksızın maktuan ve net olarak ayda 70 liradır. Beş sene hizmetten sonra yine havada uçuş faaliyetlerine

devam edenlere, onuncu hizmet ve faaliyet senesi tamam olduktan sonra bu (yıpranma tazminatı) ayda maktuan ve net 120 liraya iblâğ edilir.

Beş sene havada çalıştıktan sonra her hangi bir sebeple hava faaliyetine devam etmeyenlere sadece ayda maktuan ve net olarak 70 lira (yıpranma tazminatı) kaydı hayat şartıyla verilir. 10 sene hizmetten sonra her hangi bir sebeple hava faaliyetine devam etmeyenlere sadece ayda maktuan 120 lira (yıpranma tazminatı) kaydı hayat şartıyla verilir. 10 sene hizmetten sonra hava faaliyetine devam edenlere ayda 120 lira maktu yıpranma tazminatından başka, ayrıca uçuş faaliyeti için on beşinci hizmet ve hava faaliyet senesi sonuna kadar (uçuş primi) verilir.

BAŞKAN — 20 dakikanın bitmesine iki dakika kalmıştır efendim.

ALİ İHSAN SÂBİS (Devamla) — Ben de bitiriyorum efendim.

E) Hava okullarında ve kurslarında ve Hava Harb Okulunda pilot olarak uçuşa başlayan öğrencilere de uçuşa fiilen başladıkları tarihten itibaren (a-1) fıkrasındaki 25 lira yerine aynı şartlar ve kayıtlar ile her uçuş saati için 15 lira uçuş primi verilir. Okul ve kurs tamamlanma (a-1) fıkrası tatbik olunur.»

İşte aziz arkadaşlarım,

Kanun tasarısının birinci maddesi bu suretle tadil ve tanzim olunursa bu kanundan beklenen faide hâsıl olur. Bu maddenin arzettiğim şekilde yeniden tanzimi ve diğer maddelerinin de buna göre tashihi için kanun tasarısının Bütçe Komisyonuna iadesini teklif ederim. Bu hususta bir de yazılı teklif takdim ediyorum. Reye konmasını dilerim.

BAŞKAN — Besim Besin.

BESİM BESİN (Kütahya) — Muhterem arkadaşlar; ben, Sayın Ali İhsan Sâbis'in en son topçu pilotlarının aleyhinde söylediği sözlerin hilâfına olarak, topçu pilotlarını müdafaa için huzurunuzda gelmiş bulunuyorum.

Sayın arkadaşlar; malûmu âliniz, hava teşkilâtı içerisinde av uçakları, bombardıman uçakları, keşif uçakları diye sınıflar vardır. Fakat topçu pilotlarının idare ettiği topçu tarassut uçakları hava teşkilâtı içinde değildir. Bunlar doğrudan doğruya kara kuvvetlerinin topçu

alayları emrinde topçu ateşlerini düşman hatlarındaki mühim hedeflere tanzim etmeye memur uçaklardır. İşte bu kanun tasarısının içerisinde % 30 diye tefrik yapılan bu pilotlardan bahsedeceğim.

Arkadaşlar, tepkili bir uçakla bir bombardıman uçağı arasında nasıl büyük bir fark varsa, topçu tarassut uçaklarıyla bombardıman uçakları arasında da fark vardır; tepkili uçağın zahmeti daha büyüktür, tazminatının da daha büyük olması icabeder. Halbuki böyle bir fark Kanun tasarısında yoktur. Hava sınıfına bağlı olan bir uçak ile topçu sınıfına bağlı bir uçak pilotu arasında da fark yapılmaması lâzımgelir. Kara ordusunda bir piyade subayı ile bir levazım subayı arasında nasıl bir fark yoksa bunların da uçuşu olarak aralarında fark gözetilmemesi gerekir. Ben öyle zannediyorum ki, hava kuvvetleri kadrosu dışında kalan bu topçu pilotlarına kıymet verilmemiştir. Başka bir ehemmiyetli sebebi de Amerikan ordusunda pilotlar arasında bir tefrik olmamasıdır ve belki diğer milletlerde de böyle bir tefrik yoktur. Binaenaleyh, tasarıda topçu pilotlarına % 30 zammetmek suretiyle yapılan tasarruf, zannediyorum bir maliyeci zihniyetinden başka bir şey değildir.

Efendim, komisyonda tasarının müzakeresi sırasında topçu pilotlarının kullandıkları tayyarelerin bir bisiklet kadar basit ve bir oyuncak gibi bir şey olduğundan bahsedildi. Zannediyorum ki arkadaşlar, bunlar bu kadar basit aletler olmasa gerektir. Filhakika topçu tayyareleri sürat itibariyle diğer tayyarelere nazaran düşük sürattedir ve fazla irtifalara çıkmaz, manevra kabiliyetleri mahduttur ve akrobatik hareketler yapamazlar; fakat bunun muharebe-de gördüğü vazife çok mühimdir arkadaşlar.

Hepiniz takdir buyurursunuz ki, düşman hatları arasında bulunan bir makineli tüfek, düşmana taarruz etmekte olan piyademizi ateş altına aldığı zaman bu makineli tüfek ateşi bertaraf edilemezse piyadenin taarruz etmek imkânı yoktur.

Başımızı ağrıtmıyayım. Bunun mazisinden bahsetmiyeyim size. Fakat tasavvur buyurunuz düşman mevzilerinden bir kısmı zabıt ve işgal edilmiş iken mühim bir noktada tahkimat yapmış olan bir makineli tüfek baki kalmıştır. Bu kaldıkça bu muntakadan düşmanın mukabil ta-

aruz yapması ve cephemizin gerilerini işgal etmesi mümkündür. Bu makineli tüfek misalidir. Fakat bâzı mühim silâhlar bu suretle bertaraf edilmeyecek olursa daima taarruz geri kalabilir.

Bunun için büyük harbde, Birinci Cihan Harbinde piyadeye tefrik edilen toplarla iş görmeye çalıştılar, olmadı. Nihayet düşündüler, bu makineli tüfeği bertaraf etmek için tank icat edildi. Yani topları zırhla kaplayıp bu topları piyade ile götürmek suretiyle düşmanın bu gibi mühim silâhlarını ortadan kaldırma çarelerini düşündüler. Tank bu suretle 1916 nenesinde İngilizler tarafından icat edildi. Fakat bu tank taarruzları da bidayette tá 1918 senesi 8 Ağustosuna kadar hiçbir suretle muvaffak olamadı ve nihayet 1918 senesi 8 Ağustosunda - ki Almanlar bugünü karagün olarak tesmiye ederler - o günlerde başhyan tanklarının taarruzu yanında tayyarelerin de yardımı ile yapılan kara taarruzları ancak topçu tayyarelerinin istihdamı suretiyle mümkün oldu ve bu nihayet Almanların mağlubiyetini intaç etti. Yoksa daha evvel tanklarla yapılan taarruzlarda hiçbir suretle muvaffakiyet temin edemediler. Sayın poyrazoğlu arkadaşımız burada olsalardı kürsüye davetle Kore'de bu topçu tayyarelerinin ne kadar mühim rol oynadıkları hakkında izahat vermelerini rica edecektim. Fakat maalesef burada yoklar zannediyorum.

Arkadaşlar, bugün tankın vazifesi çok değişmiştir. Eskiden tanklar piyade ile beraber taarruz ederler veyahut piyade düşman hatlarına vâsil oldukça orada tanklar kendilerine mülâki olurlardı, bu tâbiye bugün değişmiştir. Tanklar yalnız süvari rolünde görülmekte olup cephenin açık cenahlarından veya zayıf kısımlardan cepheyi yarararak taarruz etmektedirler. İkinci şık da evvelâ diğer silâhlar ve vasıtalar cepheyi çökertecek, tanklar buradan girerek düşman gerilerinde icrayı faaliyet edeceklerdir, Dünkerk'te olduğu gibi. O halde düşman siperlerindeki makineli tüfenkleri, mühim silâhları bertaraf edecek vasıta nedir? Bugün için bu, topçu tayyarelerine mevdudur. Bu tayyareler evvelâ 300-400 metreye kadar alçalarak hedefleri tesbit edecekler; topçuya talimat vererek topçu ateşinin uzun gidenlerini kısaltmak, yanlara gidenleri sağa sola alarak ateşi hedefe oturtmakla mükellef olacak yani ateş tanzimi yapacaklardır.

Arkadaşlar, bu topeu tayyarelerinin kendilerini müdafaa edecek silâhları yoktur. Her hangi bir avcı tayyaresinin hücumuna mâruz kalırlarsa felâkete uğrarlar. Diğer tayyareler ve meselâ bombarduman tayyareleri böyle değildir. Çünkü hava sınıfına mensup ağır veya hafif bombardıman tayyareleri avcı tayyarelerinin himayesi altında üçlü, beşli, dokuzlu gruplar halinde topluca ve alayca bir filo şeklinde uçuğu halde yine av tayyarelerinin himayesindedirler. Ayrıca hem önde hem arkada, iki tane de makineli tüfenk olmak üzere her türlü tehlikeye karşı koyabilirler. Fakat topçu tayyarelerinde bu gibi koruyucu ve himaye edici hiçbir vasıta yoktur.

Hulâsa arkadaşlar, ben, hava subaylarımıza verilen tazminatın aleyhinde değilim, bilâkis bu tazminatı az bile görmekteyim. Ben şahsan tayyareye bindiğim zaman heyecan geçirmekteyim. Benim gibi herkes de aynı heyecanı geçirir sanırım. Bu itibarla tayyarecilik kolay bir iş değildir, her an tehlikeye mâruzdur.

İnsanın ayağı yerden kesildikten sonra heyecan duymamasına imkân yoktur. Fedakâr tayyarecilerimizin her suretle ikdar edilmelerini arzu ederim; yalnız, sınıflar arasında bir tefrik yapılması muvafıkı adalet ve hakkaniyet değildir. Ayrıca Kara Kuvvetleri Komutanının da mütalâasının alınmadığını zannediyorum. Çünkü kara kuvvetleri komutanı bizzat benden topçu tayyarecilerinin müdafaaalarını yapmamı rica etmişti. Demek ki, Kara Kuvvetlerinin emrinde bulunan topçu tayyarecileri, Hava Kuvvetleri Komutanı Sayın Orgeneral tarafından ihmal edilmiştir. Af buyursunlar, kendilerine hürmet ve muhabbetle bağlıyım, sırf topçu tayyarecilerinin mağdur edilmelerine vicdanım razı olmadığı için kanunun aleyhinde konuşmak mecburiyetindeyim. Binaenaleyh daha fazla başınızı ağrıtmamak için sözüme burada son vermek istiyorum.

Arkadaşlar, bir önerge hazırladım, bu önergeyi 60 - 70 kadar arkadaş imza etmiştir, bu önergeyi Yüksek Meclisin nazarı dikkate almasını rica ederim.

BAŞKAN — Millî Savunma Bakanı.

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI HULÛSÎ KÖYMEN (Bursa) — Muhterem arkadaşlarım, Sayın General Besim Besin, kürsüde topçu tayyare uçaklarıyla harb uçaklarındaki pilotlar ara-

sında bir fark gözetilmesinin aleyhinde olarak konuşmasını yaparken, topçu tayyare uçaklarının da harb uçaklarındaki aynı ehemmiyeti taşıdığını ve pilotlarının da aynı tehlikelere mâruz bulunduğunu izah etmek hususunda bir hayli konuştular. Ben bu konuşmalara şimdilik cevap vermek istemiyorum. Yalnız konuşmasının sonunda ilâveten dediler ki, topçu tayyareleri hakkında bu teklif yapılırken Kara Kuvvetleri Komutanının noktai nazarı alınmamıştır. Bunun, kendilerine nereden aksetmiş olursa olsun, hakikata tamamen muhalif olduğunu açıklamak için yüksek huzurunuzda çıkmış bulunuyorum. Bu kanun tasarısı Askerî Şûrada konuşulmuş ve Askerî Şûrada Kara Kuvvetleri Komutanı da hazır bulunmuştur.

Tasarıyı Askerî Şûra ittifakla tasvip etmiştir. Kara Kuvvetleri Komutanı da kendi imzasıyla bu karara muvafakatını bildirmiştir. Hakikat budur. Bir zühul vardır, bunu açıklamanın yerinde ve faydalı olacağı mülâhazasıyla söz almış bulunuyorum.

Mâruzatım bundan ibarettir.

BAŞKAN — Efendim, 3 arkadaş daha var, Bütçe Komisyonu şimdi konuşmak istiyor mu?

BÜTÇE KOMİSYONU ADINA YÜMNÜ ÜRESİN (Bilecik) — Müsaadenizle, konuşacağım efendim.

BAŞKAN — Buyurun.

BÜTÇE KOMİSYONU ADINA YÜMNÜ ÜRESİN (Bilecik) — Muhterem arkadaşlar, Bütçe Komisyonunuzda bu kanun tasarısının sözcüsü olarak çalışmış bir arkadaşımız sıfasiyle bu kanunun esas hedef ve maksatları hakkında teknik tafsilâta ve teferruata girmeksizin Yüksek Meclisi, müsaade buyurursanız, kısaca tenvir edeyim:

Halen mer'î olan 3485 sayılı Kanun mucibince bugün alınmakta olan tazminatın şekli şudur: Uçanlar da, tazminat alır, uçmayan yer elemanları da tazminat alır. Uçanlara ayda 30 lira tazminat verilir ve iki senede bir de 10 lira zammedilmek suretiyle bu miktar artırılır.

Bugünkü kanunun hedefi ise: Uçmayanlara tazminat vermemek, uçanlara verilen tazminatı da şu arzedeceğim kısımlara ayırmaktan ibarettir: Bugünkü kanun tasarısında derpiş olunan esaslara göre tazminat alacak olan uçucular üçe ayrılmaktadır:

Birisi pilotlardır ve maaş tutarının yüzde 50 sini alacaklardır.

İkinci, tayyarenin kadrosuna dâhil olan bombardımancı, telsize ve saire - gibi tayyare ekibidir. Bunlar aşağı - yukarı hava kuvvetleri pilotlarına yakın vazife görürler ve yüzde 30 alacaklardır.

Bir üçüncü kategori de her hangi muvakkat bir vazife ile tayyarede uçanlardır. Bunlara saat başına muayyen bir tazminat verilecektir. Yani bugünkü kanun tasarısının ihtiva ettiği esaslar uçuculara bu üç kategori esası dâhilinde tazminat verilmesinden ibarettir.

Şimdi müsaade buyurursanız mevzu bahis edilen bâzı noktai nazarlara cevap vermeye çalışacağım:

Sayın General Ali İhsan Sâbis arkadaşımız buyurdular ki, maaş tutarının esas olması yerine gündelik verilsin veya sabit bir rakam tazminat olarak verilsin. Şimdiye kadar cari ve mer'î olan usul bu idi. Her yerde bunun zararı görülmüş olduğundan, geçen celsede de arzettiğim gibi, maaş tutarının esas olarak kabul edilmesinde zaruret ve fayda vardır. Para ayarlanmasından, paranın iştira kabiliyetinin değişmesinden mütevellit geçici hareketlerden tazminatı korumak ve tesis maksadını muhafaza etmek için maaş tutarının esas olarak alınmasında fayda görülmektedir.

Bu kanun tasarısında bilhassa nazarı dikkati celbeden ve arkadaşlarımızın da üzerinde hassasiyetle durduğu görülen bir nokta da şudur: Hava kuvvetleri pilotlarına neden % 50 veriliyor da topçu pilotlarına % 30 veriliyor? Kara ordusunun eski bir âzası sıfasiyle gönülüm çok isterdi ki, topçu pilotlarına da, hava pilotlarına verildiği gibi % 50 hiç değilse % 40 tazminat verilebilsin. Fakat vazife almış, hak ve adaletin yerine getirilmesi için çalışsan bir arkadaşımız sıfasiyle arzedeğim ki, hava kuvvetleri pilotlarına verilen % 50 zammın topçu pilotlarına teşmil edilmesinde adalet ve isabet bulamadım. Sebeplerini şimdi arzedeceğim:

Arkadaşların, bir defa şunu arzedeğim ki, hizmetin ve vazifenin gereği gibi mukayesesi yapılamamaktadır. Her hizmet kendine göre mukaddestir ve her vazifenin kendine göre kıymeti ve hususiyetleri vardır. Bunun üzerinde durmuyoruz; ancak bu kanun tasarısı

nm esası, bilhassa yıpranmaya karşı tazminat verilmesidir. İkinci esas da; hava kuvvetlerinde hava pilotluğuna karşı gittikçe azalan rağbeti tahrik ve takviye etmektir ve kanun tasarısının ikinci ana maksadı budur. Yıpranma esas olduğuna göre hava kuvvetleri pilotlarındaki yıpranma ile topçu pilotunun yıpranması arasında büyük farklar vardır. Topçu pilotu; tayyarecilerin yıpranmasına müessir olan en mühim faktörlerin yüksek sürat, âni irtifa değişiklikleri, oksijensizlik ve uzun müddet havada kalış gibi sebepler ve mülâhazalar olduğunu tesbit etmektedir. Yüksek sürat mefhumunu ve doktrinini ele alırsak görürüz ki, bir topçu pilotunun râkip olduğu tayyarenin âzami sürati 150, 250 âzami 260 Km. arasındadır. Fakat 260 kilometrelik bir âzami sürat dahi topçu tayyarelerinde asla kullanılmamaktadır. Topçu tayyarelerinin çalışma süratleri âzami 150 - 200 kilometre arasındadır. Halbuki hava kuvvetleri pilotlarının çalıştıkları tayyarelerin asgari sürati 400 âzami sürati 1000 Km. dir. 400 ile 1000 kilometre süratindeki bir tayyarede uçmaktaki yıpranma ile 150 - 200 Km. süratli bir tayyaredeki ve uçaktaki yıpranma arasında, takdir buyurursunuz ki, büyük farklar vardır.

Şunu da ifade edeyim : Hava kuvvetlerinde 400 Km. den aşağı süratler uçuş kayıt defterlerine geçirilmez ve bunlar kendi sınıf ve vazifelerinin normal uçuşlarından sayılmaz. Topçu pilotlarının âzami süratleri olan 200 Km. lik sürat, hava kuvvetlerinde ancak iniş süratidir. Tayyarelerin takatleri üzerinde de her hangi bir mukayese yapmaya ve mütalâa serdetmeye imkân yoktur. Topçu tayyareleri 135 beygir kuvvetindeki motörleri taşırken hava kuvvetlerinde 6000 beygir kuvvetindeki motörlerle çalışan tayyarelerle uçuş yapılıır. Görülüyor ki hava kuvvetleri pilotları top pilotlarına nazaran büyük farklar göstermektedir.

Yüksek irtifalardaki çalışmalar beden üzerinde çok makûs tesirler ifa etmektedir ve 3 bin metreden yukarı irtifada mutlaka oksijen cihazı kullanılmaktadır. Oksijen cihazının havada iken her hangi bir ârıza yapması, pilotun ölümüne, yüksek sürat ve âni irtifa değişiklikleri de felç ve kör olmasına sebep olabilir. Halbuki topçu tayyarelerinde böyle bir vaziyet ve tehlike yoktur.

Bir de kısaca topçu tayyarelerinin vazifelerini arz edeyim : Hepiniz bilirsiniz, eskiden balonlar vardı, bunlar yükseklere çıkar, gözetleme vazifesini yapar ve inerdi. İşte bugünkü topçu tayyareleri tekâmül ettirilmiş bir balondan farklı değildir ve eskiden balonların yaptığı vazifeyi yapmaktadırlar.

Tehlikeden de bahsedildi. Tehlike her iki taraf için de vardır. Tehlikeyi esas olarak ele almadığımız ve hava şehitlerine verilen tazminatta da böyle bir fark mütalâa edilmediği için bu husus üzerinde durmaya, zannediyorum, mahal yoktur. Fakat bâza zihinleri karıştıran bir mülâhaza da var; deniyor ki, alçak irtifada tehlike daha çok mevcuttur. Htâkikat böyle değildir ve şudur arkadaşlar :

Filhakika alçak irtifada tehlike daha çoktur, ama kim için? Hava kuvvetleri emrindeki yüksek süratli ve ağır tayyareler için bu tehlike mevcuttur ve çoktur. Fakat esasen yapılışı alçak irtifalarda uçmaya müsait olan her hangi bir hatayı tashih etmek kabiliyetine malik olan topçu tayyareleri için böyle bâriz ve hususi bir tehlike mevzuubahis değildir. Topçu tayyareleri 50 metreye kadar irtifada bile hataları tashih edebilecek şekilde yapılmıştır. Bu itibarla tehlike bunlar için mevzuubahis değildir ve demin de arzettiğim gibi mevzu, esasen tehlike de değildir, bilhassa yıpranmadır.

Dakikada 3 bin kadem irtifaa çıkış ve dakikada 7 bin kadem iniş, insanların bedeni üzerinde çok ağır tesirler yapar. Hava kuvvetleri tayyarelerinde mevzuubahs olan ve pike denilen bir dalış, sonra, bir dakikada 3 bin kadem irtifaa çıkış, insanların vücudu üzerinde tahripkâr yıpranmalar, kuvvetli tesirler yapar.

Mevzuun esası yıpranma olduğuna göre hava kuvvetleri pilotlarının yıpranması ile topçu pilotlarının yıpranması arasında esaslı farklar olduğunu kabul etmek lâzımdır.

BAŞKAN — Ağır oyunu kullanmayanlar varsa lütfen oylarını istimal etsinler.

BÜTÇE KOMİSYONU ADINA YÜMNÜ ÜRESİN (Devamla) — Tayyarecilerin yetişmesi ve yetiştirilmesi mevzuları da esaslı surette farklıdır ve hava kuvvetlerine daha fazla tazminat verilmesi mevzuunda çok lehindedir. Hava kuvvetlerinin pilotları evvelâ 40 haftalık bir başlangıç uçuşu devresi geçirirler. Bu devre

bittikten sonra 60. - 65 haftalık bir temel uçuş devresine girerler. Ondan sonra da 105 haftalık tekâmül uçuş devresine başlarlar. Halbuki; topçu pilotları en az üç, en çok altı aylık bir kurstan sonra vazife görebilirler.

Ben topçu arakdaşlarımı da dinledim ve onlarla da, arizü amik konuştum. Onlar dediler ki; (biz de Hava Okulunda veya ilk temel uçuşunda yetiştikten sonra, Topçu Atış Okulunda bir tekâmül devresi geçiriyoruz.) Evet ama; derhal ifade olunabilir ki, bu devre plotaj bakımından bir tekâmül temin etmez, topçu gözetleme subaylığı vazifesi bakımından bir tekâmül ifade eder. Bu itibarla birbirine asla tekâmül etmez. Müddetler arasında yetiştirilme şekil ve şartları arasında bu azîm farka mukabil ve ilâveten yetiştirme esnasında hava kuvvetleri pilotlarının sıhhi muayenedeki zayıatları da mühimdir. Evvelâ; sıhhi muayenede hava pilotu olabilmek için en az % 70 muayene zayıatı verilmektedir. Yani 100 kişi hava pilotluğuna talip olsa bunun 70 tanesi ileride yüksek takatli tayyarelerde çalışmaya sıhhi imkân bulamayacaklarından dolayı elimine edilirler ve ancak % 30 u kalır. Topçu pilotu olmak için sıhhi muayenenin şartları bu kadar ağır değildir ve diğer taraftan topçu pilotlarının bu kadar ağır sıhhi muayeneden geçirilmesine de lüzum yoktur. Çünkü arzettiğim gibi, nihayet 1000 - 1500 metre irtifada ve mahdut sahada, kullanılması, basit, az takatli tayyarelerle vazife göreceklerdir. Halbuki; hava kuvvetleri pilotları, hemen daima düşman cephesi üzerinde, her türlü düşman kuvvetlerine karşı çalışarak kendi kuvvetlerimizi korumak ve onlarla muharebe etmekle mükelleftirler. Çeşitli tehlikelerle daima karşı karşıya bulunup, en ağır şartlar altında vazife görmektedirler. Arzettiğim gibi topçu pilotlarının kullandıkları tayyareler muharebeye müsait değildir. Ancak kendi cephemiz üzerinde, kısa irtifalarda uçuş yaparlar. Hava pilotları ise her türlü muharebeye, düşmeye mâruz ve düşürmeye memur olarak çalışmak mecburiyetindedirler.

BAŞKAN — Oylama muamelesi bitmiştir.

YÜMNÜ ÜRESİN (Devamla) — Bütün bu arzettiklerim, yıpranma farkı derecesi üzerinde zannedirim ki açık bir misal teşkil eder. Sıhhi muayenelerdeki zayıata ilâveten hava kuvvetleri okullardaki ilmî ve amelî çalışma-

larda % 20-30 zayıat verir, % 10 - 20 de temel uçuş devresinde zayıat verir, bir kısım da tekâmül uçuş devresinde zayıat verir. Hem sıhhi muayenelerde, hem de bu devredeki çalışmalarından sonra hava kuvvetlerinin elinde hakikaten çok müstesna şeraiti haiz olanlar kalır. Bu yetiştirilme ve tefrik edilme şekli dahi hava kuvvetleri pilotlarının mâruz kaldıkları ağır şartları ifade ve işaret etmeye kâfidir zannediyorum.

Hava kuvvetlerindeki pilotlar ve tayyareler meydanlara bağlıdır. Meydanlardan uçar, meydanlara inerler. Bunu da hava kuvvetleri pilotları aleyhinde bir faktör olarak mütalâa etmek lâzımdır. Çünkü topçu tayyareleri, topçu pilotları her hangi bir ârıza ve her hangi bir zaruret karşısında her hangi bir arazi parçasına inmek imkânına fennen mâliktirler. Bu itibarla hava kuvvetleri pilotlarının ve tayyarelerinin meydanlara bağlı oluşu, topçu tayyareleri ve pilotlarının meydanlara bağlı olmayışı hava kuvvetlerinin şartları aleyhine ilâve edilecek bir faktördür.

Havada kalış bakımından da arada geniş farklar vardır. Topçu pilotunun vazifesini yapma bakımından havada kalacağı müddet 40 - 50 dakika, âzami bir saattir. Fakat hava kuvvetleri harb pilotları 2 - 3 hattâ 6 saate kadar havada kalmak mecburiyetindedirler, bu onların vazifelerinin icabı kadar, hava kuvvetleri pilotlarına ağır bir vazife ve yük tahmil eden bu devamlı ve yorucu uçuş mevzuu topçu pilotları için bir uçuş zevki halindedir.

Yüksek takatteki harb tayyarelerinin yalnız kuvvetli ihtizazı bile pilotların ve içindekilerin âsası üzerinde makûs tesirler yapmaya müsaittir. Hava kuvvetleri pilotları, demin arkadaşımın da izah ettiği gibi, çeşitli vazifeler yapmakla mükelleftirler. Akrobasi yapar, takip yapar, muharebe yapar, her türlü meteorolojik şartlar içinde çalışır. Sisli havada, fırtınada, karda uçmak ve çalışmak mecburiyetindedir. Çünkü vazifesi bunu âmirdir. Fakat topçu tayyaresi, fena ve sisli havada çalışmaz. Esasen tayyaresinin vasfı ve şekli de buna müsait değildir, ona göre yapılmamıştır. Vazifesi de bu değildir. Hava kuvvetleri pilotlarının her türlü ağır hava şartları içinde de vazife görmeye ve uçmaya mecbur oluşları yıpranma

mevzuunda hava kuvvetleri lehine ilâve edilecek en kuvvetli bir unsurdur.

Gegende mevzuubahis edildi, ben de dinledim, dediler ki; Kore'de bizim bir topçu tayyare pilotumuz düşman arazisi üzerinde uçmuş ve çalışmak imkânını bulmuştur.

Arkadaşlar; bunlar istisnai hallerdir. Eğer düşman hava üstünlüğü yoksa her hangi bir topçu tayyaresi ve pilotu düşman arazisinde ve düşman kuvvetleri üzerinde de vazife görebilir. Fakat bu, esas ve asıl değildir. Esas ve asıl olan, üstün hava kuvvetleri karşısında ve bizim üstünlüğü temin eden hava kuvvetlerimizin himayesinde, topçu tayyaresinin vazife görmesidir. Bu şartlar haricinde ve hava üstünlüğü temin edilmeden düşman arazisi üzerinde uçan bir topçu tayyaresinin vazifesini yapması bir esas teşkil etmez.

Mâruzatımı bitirirken şunu tekrar etmeme müsaade buyurun: Bütçe Komisyonunda rapor-tör olarak çalıştığım sırada yaptığım tetkiklerden elde ettiğim ilmî ve fennî kanaat beni şu hükme götürdü: Topçu tayyarelerinde çalışan personelin yıpranması ile hava kuvvetlerinde çalışan personelin yıpranma haddi aynı değildir yıpranma bakımından gayrikabili mukayese farklar ve çok ağır şartlar vardır. Bu itibarla birinci maddedeki hava kuvvetleri pilotlarına maaşlarının % 50 sinin, topçu pilotlarına da % 30 unun verilmesinde mahzû adalet vardır kanaatindeyim.

Bir noktayı daha arz etmeme müsaade buyurunuz: Mâruzatımın başında da ifade ettim, bu kanun tasarısına göre tazminat alacaklar üç kısımdır: Birisi, pilotlar maaşlarının % 50 sini alırlar, diğeri tayyarenin mürettebatına dâhil olan ekiplerdir ki, bunlara da maaşlarının % 30 nu alacaklar. Tasavvur buyurunuz ki hava kuvvetlerine bu arzettiğim şerait altında çalışan hava kuvvetleri ekibine dâhil olan bombardımancı, nişancı, telsizei, makineli tüfenk kullananlar gibi ekipler de % 30 tazminat alacaklardır. Hava kuvvetleri tayyarelerinde çalışan bu ekipler % 30 alırken topçu tayyarelerinde çalışanların da % 30 almaları isabetli olmaz. Demin de arzettiğim gibi tehlike ve zayıatı da müsavi kabul etmiş bulunuyoruz. Ondan dolayıdır ki şehitlere aynı miktar tazminatı kabul ettik. Halbuki tehlike arasında da büyük farklar vardır. İstatistikler topçu tayyaresi zayıa-

tının hava kuvvetlerindeki zayıata nazaran dörtte bir olduğunu göstermektedir. Müsavi kabul ettiğimiz tehlike hakikatta, bâzı istatistiklere göre dörtte bir olduğu merkezindedir.

Bir noktayı daha izah etmeye ihtiyaç vardır zannediyorum, sayın General Besim Besin arkadaşım buyurdular ki; (Amerika'da bu fark gösterilmemiştir. Amerika'da topçu pilotlara aynı nispet dâhilinde tazminat verilmektedir.) Amerika'daki hava kuvvetleri teşkilâtı bambaşkadır. Oradaki topçu pilotları hava kuvvetleri gereçvesi içinde hava kuvvetleri vasfını, ve şeraitini haiz olan ve bütün kursları ikmal edenlerden seçilmiş ve topçu pilot olarak oraya gönderilmiş olduğu içindir ki kendi sınıflarından olanlara verilen tazminatı zaten almaktadırlar. Aralarında bu fark vardır.

İngiliz ordusunda ise bu fark bizim nispetimizden, tahminimizden çok daha bâriz ve üstündür. Onlar günde topçu pilotuna 2 şilin vermekte ve buna mukabil hava kuvvetleri pilotlarına 9 şilin vermektedirler. Bu itibarla diğer eenebi devletlerdeki nispetler de bizim nispetlere uymamakta ise de aynı esası takip etmektedirler.

Sözümü bitirirken; hava kuvvetleri mevzuunda şunu da ifade etmeme müsaade buyurun. Hava kuvvetlerinde bugün mevcut bombardıman tayyaresi; av tayyaresi, keşif tayyaresi diye isimlenen, sınıflanan tayyareler çok kısa zamanda, aşağı yukarı, tepkili tayyare sistemine intikal edeceklerdir. Bu itibarla hava kuvvetleri pilotlarının mâruz kalmakta bulunduğu şerait gittikçe hafiflemeyecek, bilâkis güçleşecek ve ağırlaşacaktır. Bu itibarla; birinci maddedeki nispetlerin muhafazaasını yüksek tensiplerinize arz ederim, takdir yüksek heyetinizindir.

MUFİT ERKUYUMCU (Balıkesir) — Muhterem arkadaşlar, Sayın Sözcü Generali gayet dikkatle dinledim ve verdiği teknik izahattan hakikaten memnun oldum. Ancak bütün bu izahat ve teknik malûmat beni tatmin etmemiştir, itiraf etmek lâzımdır. Sebebi şu; bu kanunun başlığı (Uçuculara verilecek tazminat) olduğuna göre topçu pilotu da uçmaktadır, düşman hatları üzerinde en tehlikeli bir şekilde çalışmaktadır. Şu halde topçu pilotlarını esas pilotlardan tefrik etmek uygun değildir, teklif edilen şekil, ordu pilotları arasında bir ikilik tevhit eder. Bendenize, para, uçuş tazminatı

olarak verileceğine göre bütün uçuculara aynı nispet dâhilinde verilmesi hakka ve adalete daha uygun olacaktır. Kanunun maksadı da budur. Bu bakımdan bendeniz ikinci maddedeki % 50 tazminat nispetinin topçu pilotlarına teşmillini rica ediyorum ve bunun için de bir önerge takdim ediyorum, kabulünü rica ederim.

FEHMI ÇOBANOĞLU (Erzurum) — Arkadaşlar, tayyare ile uçuş tehlikesi, diğer mürettebat için olsun, topçu pilotları için olsun aynıdır. Eskiden tayyare çıkmadan evvel, bir kaide vardı; denizde muharebe etmek karada muharebe etmekten on misli sevaptır derlerdi. Şimdi tayyare çıktıktan sonra bu kıstası genişletirsek, havada muharebe etmek denizde muharebe etmekten yirmi misli sevaptır diyebiliriz. Onun için hepsine % 50 vermeyi teklif ediyorum. (Doğru sesleri).

AZİZ URAS (Mardin) — Sayın arkadaşlar, General Yümnî Üresin arkadaşımız, topçu pilotları ile hava pilotları arasındaki fark yıpranmadır, dedi. Daha doğrusu, esas teşkil eden tansiyon farkı bakımından, yüksek irtifadan pike inme ve bunların vücut üzerinde yaptığı tahribatı ölçerek, topçu pilotlarını nispeten daha az yıpranır bir şekilde gösterdiler. Bu kazıye tamamen aksine olarak iddia edilebilir arkadaşlar. Yüksek irtifada pike inmelerin vücut üzerindeki tesirleri kısa bir müddet sonra, yani bir buçuk ay sonra muvazene haline gelir. Yani arkadaşlar, pilot fazla müteessir olmaz. «Vibration» dediğimiz ihtizaz ve sarsılma, mütemadi teyakkuz ve dikkattir ki asıl asabı yıpranmaya sebep olur. Yıpranmaya yegâne sebep budur arkadaşlar. Ötekisinde teessüs etmiştir. Yüksek irtifada «vibration» varsa da çok azdır.

Arkadaşlar, yukarda hava şartları az mütehavvildir. Binaenaleyh «vibration» azdır. Alçakta «vibration» bilâkis çok olur.

Şimdi, bu faktörleri bunların lehine çevirince geriye ne kalıyor? Bunlar, ordunun tarruz ve müdafaasında ötekiler gibi midir? Evet. Yıpranma neticesi nihayet fenaya münceer olunca, bu fenaya mâruz mu? Evet! Binaenaleyh fark gözetilmesi adaletsizliktir, arkadaşlar. (Bravo sesleri).

BAŞKAN — Ali İhsan Sâbis.

ALİ İHSAN SÂBİS (Afyon Karahisar) — Aziz arkadaşlarım, demin Bütçe Komisyonu

sözcüsü arkadaşımızın verdiği izahat arasında maktu para veriyorduk, bunu zararlı gördük, bu defa maşa gevirdik, dediler. Bunda zannediyorum ki, bir zühul vardır. Başlangıçta maktu para veriliyordu, fakat 3485 sayılı Kanun nesredildikten sonra maş ve hizmet nispetinde para verilmesi kabul edilmiştir ve bu kanuna göre hava subayları tazminat alıyorlar. 3485 sayılı Kanunda 1 ve 2 numaralı zam cetvelleri vardır, bu cetveller diyor ki; pilot olanlar için birinci hizmet senesinde ayda (40) lira verilecektir. Üçüncü hizmet senesinde 53 liraya çıkar bu para. Beşinci hizmet senesinde ayda 57 lira hesap edilmiş, altıncı hizmet senesinde 67 lira, nihayet dokuzuncu senesinde, yani bir pilot âzami hizmet senesini dolduracağı bir zamanda, 29 yaşında, 93 lira gibi bir para alacak.

Sonra, yine cetvel yürüyor, yürüyor, 35 nci senesinde yani yirmi yaşında pilotluğa başladığına göre 55 yaşında bir hava subayı 272 lira almaktadır. Havada uçuş yaptığından dolayı fiilen pilot olan ve her türlü muharebeye girişerek bize iş gören, sırasıyla 60, 80, 93 lira gibi az bir para alacak, diğer taraftan yaşlı bir subay meselâ general 200, 230, 244, 272 lira alıyor. Bu da gösteriyor ki tazminatla prim birbirine karışmıştır. Binaenaleyh şimdi mer'i olan kanun mucibince hizmet senesine ve aylığına göre para veriliyor, maktu bir para değil, bu para şimdi, yeni kanunla maşın % 50 sine çıkarılıyor, bu zam % 50 ye çıkarılınca durum ne olacak, bir mukayeseye imkân vermek için sizlere bu hususta da bir fikir vermeyi faydalı görürüm.

Bakınız, nasıl oluyor: Asli maş 30 lira olan bir pilot bugünkü kanuna göre ayda 40 lira alıyor, halbuki teklif edilen tasarı kabul edilirse 112 lira alacaktır.

Beş sene hizmetten sonra aylığı 35 lira olan bir pilot bugünkü kanuna göre ayda 67 lira almaktadır, kanun tasarısı % 50 ye göre kabul edilirse 125 lira alacaktır. Fakat bu 125 lira hem pirim, hem de tazminattır, hepsi beraberdir.

Sonra yürüyelim. Onuncu sene de, ki pilot 30 yaşına gelmiştir, o zamana kadar hizmet görecektir vaziyettedir, ondan sonrası boş, bu adamın maş aslisi 50 liradır, bugünkü kanuna göre 93 lira alıyor; teklif kabul edilirse bu miktar 175 liraya çıkacaktır. Şimdi 30 yaşında bir kuv-

vetli pilot ayda, bugünkü tasarı kabul edilirse aylığının % 50 sine göre 175 lira alacaktır.

İleriye doğru yürüelim: 20 sene hizmetten sonra takriben yarbaydır, yarbayın maaşı aslis 90 liradır. Bugün 161 lira tazminat veriliyor. Kanunu kabul ederseniz 312,5 lira verilecektir. 312,5 lira nerede, 10 neu hizmet senesinde, 175 lira nerede? Arada büyük bir fark vardır.

Sonra bir kadirşinashk göstermişler, yahut diyelim ki, insaf göstermişler, yarbaydan sonra diğer büyük rütbelilere de yarbay kadar verilir denilmiş.

Miktara bakın. 312,5 lira konmuş. 30 sene hizmette bulunan elbette bir general olacak, 50 yaşında olacak bu zat, 227 lira alıyor, yani kanuna göre 312,5 lira alacak.

Şimdi 30 yaşından sonra kudretli pilot yoktur. Kanunda deniyor ki; 6 ayda 30 defa uçmak. Bu kayıt 3485 sayılı Kanunda da vardı. Orada 6 ayda 15 defa uçmak mecburiyeti vardı. Demin buyurdular ki, evvelece uçmayanlara da veriyorduk, şimdi ancak uçanlara veriyoruz. Bunda bir zühul olsa gerektir. Çünkü evvelece de böyle bir kayıt vardı. 6 ayda 15 defa uçmuş olacaktır, deniyordu. Yani kanunda ise bu, iki misline çıkarılmış, yani 6 ayda 30 defa uçmak mecburiyeti konmuştur. Bu ne demektir. Takriben ayda 5 defa uçmak. Şimdi gözümüzün önüne getirelim; Sayın Or. Gl. Muzaffer Gökşenin buradadır, kendisi 50 - 55 yaşındadır. Bu arkadaş muktedirdir, idare kabiliyeti çok üstündür. Fakat 20 - 25 yaşındaki bir pilot gibi havada uçarak düşman tayyaresiyle canbazlık yapamaz. Çünkü yaşı müsait değildir. Tazminata gelinece iş değişir. Tazminatı olacaktır. Almalıdır. Benim teklifime göre, tazminat kaydı hayat şartıyla verilecektir. O hava subayı nereye giderse gitsin ölüncüye kadar tazminatını alacaktır. O zaman hava sınıfı bugünkü yükünden de kartulacaktır. Senelere yıprandıktan sonra ilerde yarbay, albay hattâ general olacaktır. Fakat bunlar hava hizmetlerinde bilfiil kullanılamazlar. Bunları bâzı yer hizmetlerinde kullanabiliriz. Nerede kullanırsak kullanalım, onlar tazminatlarını alacaklardır. Bilfiil havada yaptıkları hizmetlerden dolayı kiminin kalbi, kiminin sınırları bozulmuştur ve tazminata bu suretle hak kazanmıştır. Nerede olursa olsun tazminatını almalıdır. Ama prim başkadır. Prim alamıyacaktır. Prime müstahak

olmak sadece havada uçmakla değil, bilfiil tayyaresini düşmanın tayyarelerine karşı savaşa sokmakla ve buna hazırlanmakla mümkün olacaktır. Havada çarpışacak, alt-üst olacaktır. Bomba atacaktır. Böyle 50 yaşına gelmiş bir General bugünkü tepkili uçaklarla 10 bin metreye çıkıp da tayyare idare edemez. Bu, kabil değildir. Binaenaleyh altı ayda 30 defa uçanlara vereceğiz demek, göz boyamacılık olur. Bu aşıkârdır. Primle tazminatı ayırmak lâzımdır. Kanun teklifim zapta aynen geçmiştir, bu tasarının birinci maddesinin Bütçe Komisyonuna iadesini tekrar teklif ediyorum. Teklifim veçhile komisyonda benim teklifimle Hükümetin teklifi tetkik edilsin, karşılaştırılsın, ondan sonra karar verilsin. Bunun için birinci maddenin Bütçe Komisyonuna iadesini istiyorum.

BAŞKAN — Efendim, açık oyun neticesini arz ediyorum. Türkiye ile İspanya arasında imzalanan Ticaret ve Ödeme anlaşmalarıyle ekleminin onanması hakkındaki kanun tasarısının oylamasına (255) arkadaş iştirak etmiştir. (255) kabul, red ve çekinse yoktur. Tasarının kanunluk muamelesi tamamlanmıştır.

Yümnü Üresin!

BÜTÇE KOMİSYONU ADINA YÜMNÜ ÜRESİN (Bilecik) — Efendim, bir noktayı tavih için tekrar huzuruza çıktım. Sayın general buyurdular ki, bir zühul vardır, uçmayanlar da tazminat alacaklardır. Hayır arkadaşlar, bugün mer'i olan 3485 sayılı Kanunla hava kuvvetleri sınıfında yer bölümüne ayrılan bâzı makinist ve saire gibi elemanlara maktu olarak 30 lira uçuş tazminatı verilmektedir. Fakat huzuruza sevkedilmiş olan bu kanun tasarısı ile bu gibi uçmayanlara her hangi bir uçuş tazminatı verilmemektedir. Bugün mer'i olan 3485 sayılı Kanunla uçuculara maktu olarak otuz lira tazminat verilmekte ve iki senede bir de onar lira artırılmaktadır. Bu kanun tasarısı ile böyle bir sabit miktar değil maaş esas tutulmaktadır. Bu iki noktayı tavih etmek istedim.

ŞEVKİ HASIRCI (Aydın) — Müsaade eder seniz bir sual soracağım. Buyuruyorsunuz ki, eski kanun gereğince yer hizmetleri görenler otuz lira tazminat alıyorlardı. Eski kanunda altı ayda 15 saat uçmak zarureti vardı. Suiistimal mi ediliyordu?

BÜTÇE KOMİSYONU ADINA YÜMNÜ ÜRESİN (Devamla) — Uçucular evvelece her

altı ayda 15 saat uçmak kaydıyla bu tazminatı alırlardı. Bugünkü tasarıda maaş nispetindeki tazminatı alabilmek için her altı ayda otuz saat uçuş şart koşulmuştur. Bu uçuş yapılmadıkça uçuş tazminatı alamazlar. Muvakkat bir sebeple uçuştan ayrılanlar için ayrıca maddelerde kayıtlar vardır.

BAŞKAN — Besim Besin.

BESİM BESİN (Kütahya) — Sayın arkadaşlar; evvelâ Kara Kuvvetleri Komutanının bana ricada bulunduğu hakkındaki iddiamda sebat etmek isterim. Kendileri şurada koridorda bana tesadüf ettiler ve kara kuvvetleri pilotlarını müdafaa edin Allah Aşkına dediler. Bu, bir.

İkincisi; benim tezimi müdafaa eden arkadaşlara çok teşekkür ederim.

Üçüncüsü, Bütçe Komisyonu sözcüsü arkadaşımızın burada söyledikleri sözler tamamıyla beni tasvipten ibarettir. Ben hiçbir zaman hava kuvvetlerine mensup tayyarelerin süratinin, irtifanın topçu tayyarelerine nazaran çok olduğunu inkâr etmedim, bunu berveği peşin zikrettim. Nihayet dedim ki, tayyareciler arasında tefrik yapmak caiz değildir.

Şimdi insaf buyurun arkadaşlar, kanuna bakın topçu pilotlarına % 30 zam veriliyor, tayyare ile harita alan subaylara da % 30 zam veriliyor. Tayyare ile uçuş yapan kumandan ve saireye de % 30 hattâ daha fazla zam yapılmaktadır. Deminki mâruzatımda da arzettim, topçu pilotları pilottur, tayyarenin uçuşundan mesuldür. Muharebe zamanında büyük tehlikelere mâruzdur. 300 metre irtifadan uçarken düşmanın makineli ve top ateşine mâruzdur. Sürati yoktur, kendisinden çok süratli avcı uçaklarının tarruzuna nasıl karşı koyacaktır? Makineli tüfeği dahi yoktur, manevra kabiliyeti azdır. Demin Bütçe Komisyonu sözcüsünün arzettiği gibi havada muharebe edemez ancak yere düşmekle vazifesini ikmal eder. Av tayyarelerine ne ile mukabele edecektir, ondan nasıl kaçacaktır?

Sonra havacılığa, hava subaylığına rağbeti arttırmaktır, teşviktir, buyurdular. Evet, ben de bunu inkâr etmiyorum ve etmedim. Hattâ dedim ki, tepkili uçak pilotlarına % 100 veya daha fazla zam yapalım, arada bir fark olması lâzım geliyorsa... Tepkili tayyare ile tarassut

tayyaresi arasında çok fark vardır. Tepkili tayyare 1000 kilometre sürata, bombardıman, tarassut tayyareleri ise 300 - 400 kilometre sürata sahiptir. Aralarında üçte iki fark vardır. Niçin bunlar arasındaki bu fark gözetilmemiştir? Çünkü topçu pilotları hava kuvvetleri kadrosuna dâhil değildir, üvey evlât muamelesi görmüştür.

Sonra oksijen kullanıldığından bahsettiler. Sorarım Hava Kuvvetleri Komutanına, kendileri kaç defa bu oksijen cihazını kullanmışlardır? Bunlar kırk yılda bir kullanılan şeylerdir. Demin arzettiğim gibi belki lâzım olacak, tepkili uçaklarda lâzım olacak.

Sonra kara tarassut pilotlarının vaziyetlerini bir balona benzettiler, bu kadar da mübalağalı konuşmıyalım arkadaşlar. Bir balon cephe gerilerinde yükselir, uzaklara bakar. Düşmanda bir ileri hareket veya bir gerileme var mı diye bakar. Düşman gerilerinde tank toplulukları ve başka topluluklar var mı diye bakar biz de askeriz arkadaşlar, biz de bu vazifeyi gördük arkadaşlar.

Bu tayyareler düşmanın mühim hedeflerini tespit edecekler, oralarda saatlerce duracaklar, ve ateşi istenilen hedeflere tevcih ettirdikten sonra ayrılacaklardır, ateşi düşman hedeflerine teksif ettireceklerdir. Ve hattâ bazı ahvalde düşman hatları içinde ve gerilerinde her hangi bir toululuk, tecemmü olup olmadığını haber verecek oraları ateş altına alıracaktır, köprüleri, geçitleri ateş altına alıracaklardır. Bu tayyarelerde ne silâh ne de müdafaa vasıtası yoktur.

Sonra arkadaşlar, Amerikan ordusunda böyle bir tefrik yoktur. Bütçe Komisyonu Sözcüsü arkadaşımız Amerikan ordusunda teşkilât başkadır, dediler. Halbuki biz şimdi, kendimizi Amerikan ordusuna uydurmaya çalışıyoruz. Aldığımız tedbirler o yoldadır. İstikbalde tayyarelerin ne şekil alacağını bilmiyoruz. Binaenaleyh Amerika ordusunda teşkilât başka demek, topçu tayyarelerinin kıymetini azaltmak demek değildir. Bilâkis beni takviye etmektir, arkadaşlarım.

Sonra, hava subaylarının, demin söylemeyi unuttum, fakat Bütçe Komisyonu Sözcüsü arkadaşımız da söylemediler. Halbuki hatırlatmaları lâzımgelirdi. Hava subayları her rütbede bir sene evvel terfi ederler, Böyle bir im-

tiyazları vardır. Fakat topçu pilotlarında böyle bir imtiyaz yoktur. Eğer bir hava subayının teğmenlikten, generalliğe kadar her rütbede bir sene evvel terfi edeceğini kabul ederek maaşlarını hesap ederseniz 50 - 60 bin lira fark yapar.

Binaenaleyh, kara kuvvetlerinde böyle bir fark yoktur. Hiç olmazsa % 50 zammın % 30 a düşürmesinler. Sonra, bunların miktarları çok azdır.

Kara kuvvetleri pilotlarının miktarları 100 kişinin içindedir. Bunlara % 30 u tasarı kabul etmiş, istediğim % 20 nin ilâvesidir. Vasati olarak bir subay 200 lira maaş alsa onlar kabul ediyorlar; 60 lira ben kabul ediyorum; 100 lira. Demek ki bir subay için nihayet 40 lira bir fark. Bu 40 lira fark 100 subayda ne eder; nihayet bir senede bütçeye tahmil edeceği yük; 80 - 100 bin lira içindedir, âzami.

En son sözüm arkadaşlar; tayyarelerin, hava kuvvetleri emrindeki tayyarelerin hepsi tepkili değildir, tepkili de olamaz. İstikbalde bunların hepsi tepkili uçak olacaktır buyurdular; olamaz. Bombardıman vazifesini görebilmek için bin kilometre sürat bu bombardıman işine mânidir. Her hangi bir köprüünün veya buna benzer bir hedefin tahribi için bin kilometreden atış yapan bir tayyare isabetli bir atış yapamaz; buna imkân yoktur. Keza keşif de hiçbir zaman bin kilometreden isabetli olamaz. Çünkü keşif yapabilmek için dürbün kullanmak ve isabetli, etraflı bir tarassut yapmak lâzımgelir. Tepkili uçak bu itibarla bin kilometre süratle hiçbir vakit keşif yapamaz.

Sonra, yine hava kuvvetlerimizin, farzı muhal olarak hepsi, tepkili uçak olsa, bizim kara kuvvetlerimize bağlı, kara kuvvetleri pilotlarımızın tayyarelerinin istikbalde ne şekil alacağı malûm değildir. Binaenaleyh bu işi haklı bir surette halledebilmek için tavrımın kabul edilmesini Yüksek Heyetinizden rica ve istirhamda bulunuyorum.

BAŞKAN — Millî Savunma Bakanı.

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI HULÛSİ KÖYMEN (Bursa) — Efendim, sözüme başlar-ken bir noktayı işaret ederek geçmek istiyorum. Sayın General Besim Besin, Kara Kuvvetleri Komutanının bizzat kendisine böyle bir müdafaa lüzumunu işaret ettiğinden bahsettiler. Ben, bu,

gayrîvâkıdır demiyeceğim, bilmiyorum, ama eğer vâkı ise, Kara Kuvvetleri Komutanı kendisinin imzası ile muhtevası tasdik ve teslim edilen bir tezin hilâfını iddia etmek veyahut bunu müdafaa etmek için bir vekâlet vermek salâhiyetinde olan bir arkadaş değildir.

Bunu geçtikten sonra, şimdi, bu topçu pilotları ile Hava Kuvvetlerine mensup olan pilotlar arasında, tazminat bakımından, bir fark gözetilmesinin yerinde olup olmayacağı meselesine temas etmek istiyorum.

Yüksek Heyetinizden bâzı arkadaşlar, eidden mürüvvetkâr davranıyorlar ve diyorlar ki, birisine verdiğimiz diğerinden imsak etmek için hiçbir sebep olamaz. Bizce gayet mühim sebep vardır, arkadaşlar. Çünkü biz bu tazminat kanununu huzuruza getirirken, tek bir hedefe bağlı kalarak, kanunun bütün esaslarını ve prensiplerini ona göre tesbit etmiş bulunuyoruz. O hedef de, Hava Kuvvetlerine rağbeti teşvik etmek ve bu suretle havacılık personelimizin meveudunu, şimdiye kadar gösterdiği betaetten kurtarıp daha seri bir tekâmülle yüksek bir miktara isal etmek idi. Eğer bu gaye ve hedefe sadık kalmak yerinde bir hareket ise, ki, bunda şüphe yok, topçu pilotları ile hava kuvvetleri pilotları arasındaki farkı da mutlak şekilde muhafaza etmek lâzımdır. Çünkü aksi takdirde yarın hava kuvvetlerine mensup olan bir pilotun yetiştirilmesi için gerek nakden, gerekse bindiği tayyare ve talim ve terbiyesi için sarfedilen malzeme itibariyle, bir pilot için en az yüz bin lira masraf edilmiş ve o kadar pahalıya mal olmuş bir havacı subayımız, bu tezin kabulü karşısında; efendim ben topçu pilotu olmak arzusunda-ym, binaenaleyh havacılıktan çekiliyorum, diye oraya rağbeti artıracak bir mevkie sürükliyecek olursak, kanunun vaz'ında gözetmiş olduğumuz gaye büsbütün fevt olur. Eğer hava pilotu ile, âzami 200 metre irtifada uçan topçu pilotu arasında hiçbir fark yoksa, hizmetin ehemmiyeti itibariyle, uçuşun fizyolojik tesirleri itibariyle ve diğer uçuş şartları itibariyle aralarında hiçbir fark yoksa, bugün gayet basit bir görüşle sabit olan bir hakikata istinaâden her kes diyebilir ki; topçu pilotluğu elbette ki; muharip hava pilotluğundan daha ehven olduğundan, ben orada hizmeti tercih ediyorum, kendi hayatımı daha esaslî teminata bağlyacak bir tarafa yöneliyorum, böyle diyebilir ve bu bir haklıdır.

Ama düşünelim ki, 120 beygir kuvvetinde bir makinenin idaresi ile 16 bin beygir kuvvetinde demin sayın arkadaşım zühul ettiler, 600 beygir kuvvetinde dediler, âzami 16 bin, asgari 2 bin beygir kuvvetinde bir makinenin idaresi arasında elbetteki fark aşikârdır. Topçu tayyaresiyle düşman arazisi üzerinde uçmak asla vârit olmıyan ve kendisine verilen vazife itibariyle yalnız müdafaa edilecek topraklar üzerinde uçmak vazifesi verilen ve her hangi bir tayyarenin ufukta görünmesi halinde derhal geri dönmek ve en yakın bir yere, bir toprağa inmek imkânına bol bol sahip olan bir pilotun mâruz kaldığı hayat tehlikesiyle, düşman arazisi üzerinde uçan ve karşısına çıkacak düşman tayyaresiyle boğuşacak olan ve her türlü meteorolojik şartlar altında bu vazifeyi seve seve kabul edecek olan kimse arasında fark gözetmemek, zannediyorum ki, hakikata gözlerimizi yummak kadar bir bedahet olur, gayrimünasip bir hareket olur. Binaenaleyh, havacılık, uçuş maddi mânevi bir fedakârlıkla elde edilen bir netice olmadığına göre, bilhassa, harb uçuculuğunu kastediyorum, bir subayın, havacı pilot olarak yetişmesi için ancak % 75 bir zayıyat vermek suretiyle elde kalan % 25 miktarındaki elemannın istediğimiz şartları haiz olarak yetişmiş olduğunu, bugün gördüğümüze nazaran, bu gibi şartlardan tamamen uzak ve her türlü kolaylığa sahip ve hattâ kadroları, bugünkü kadroları, topçu pilot kadrosunu kastediyorum, mevcut olan personel kadrosunu dahi taşıyacak olan bir pilot zümresini aynı kıymet ve ehemmiyette mütalâa etmekte hata vardır. Biz dar olan havacılık personel kadrosunu bugünkü ihtiyaçlarımız karşısında genişletmek ihtiyacı ile bir fonksiyon yaratmak, yani bu mesleki cazibeli bir hale getirmek emeli ile bu kanunu yüksek huzurunuzda sunmuş bulunuyoruz. Eğer bunun bu kıymetini istihdaf edici, her iki pilot arasında müsavi tazminat kaydı kabul edilecek olursa, kanun bütün kıymetini kaybetmiş olacaktır. Bu noktaya bilhassa nazarı dikkatinizi çekmek maksadıyla söz almış bulunuyorum. Takdir yüksek heyetinizindir.

BAŞKAN — Komisyon Sözcüsü.

BÜTÇE KOMİSYONU SÖZCÜSÜ YÜMNÜ ÜRESİN (Bilecik) — Mâruzatımı kısaca arz edeyim. Mesele, Sayın arkadaşımız Gİ, Besim'in

buyurduğu gibi miktar üzerinde değildir. Topçu pilotlarının miktarı şu kadar azdır, bunun Devlet maliyesine tahmil edeceği külfet şudur meselesi değildir. Hakikaten mesele miktar ve tahmil ettiği külfet noktasından basittir. Fakat evvelce uzun boylu arzettiğim gibi, mesele ve esas yıpranmadır. Ve en çok yıpranan hava kuvvetleri mensuplarıdır. Hava kuvvetleri pilotlarının yıpranmasını topçu pilotlarının yıpranması ile asla mukayese etmediğimize ve edemeyeceğimize göre nispetin de farklı olması lâzımgeldiği noktasıdır. Müdafaa ettiğimiz tez de budur. Demin arzettiğim gibi, bunların yetiştirme ve yetiştirilme müddetleri arasında da büyük farklar vardır. Bir topçu pilot altı ayda mükemmelen yetişir. Ama bir hava kuvvetleri pilotu asgari 2,5 - 3 senede yetişmektedir. Bu yetiştirme farkı dahi aralarındaki teknik ve yıpranma farklarının ne olduğunu açıkça göstermektedir.

Sonra bir topçu pilotu kendi tayyaresinden başkasında uçamaz. Halbuki hava kuvvetleri pilotları her nevi tayyareyi kolaylıkla kullanmakta ve altı aylık ilk devreleri zarfında topçu pilotlarının kullandıkları uçakları mükemmelen sevk ve idare edebilmektedirler. Topçu pilotları hava kuvvetleri kurslarının birinci ve ikinci devrelerinde muvaffak olamıyanlarından ayrılmaktadır. Halen de bu suretle topçu pilotluğunda istimal olunmaktadır. Bu bakımdan da bunların yekdiğeriyle müsavi olduğunu iddia etmek doğru olmaz.

Arkadaşlar, topçu pilotları bir topçu bataryası, tabura veya alayının gözetleme subaylarıdır. Ve bu gözetleme subayı kendi vazifesini iyi yapmak için kendisine verilmiş olan bir tayyarede uçmaktadır.

Topçu pilotluğunu bitiren veya bu vazifeden alınan pilot yine kıta komutanlığına (BT. ve TB.) avdet eder. Nitekim piyadede de böyledir. Onun da havanı, tanksavarı, muhaberesi vardır, tıpkı onlar gibidir, ayrı bir sınıf değildir; topçu pilotu da gözetleme vazifesini yapan bir subaydır. Ayrı bir sınıfa mensup değildir, vazifesi de bu kadar basittir. Gerçi tehlike üzerinde durmuyoruz ve tehlike aynıdır, diyoruz. Ama bence tehlike de tamamen aynı değildir.

Oksijenin çok müstesna ahvalde kullanıldığını söylediler. 3000 metrenin üstüne çıkan her

tayyareci kaide olarak bunu kullanacaktır, kullanmaya mecburdur. Eğer kullanmıyorlarsa ihtiyatsızlık ediyorlar demektir.

Arzım, hulâsaten bundan ibarettir.

BAŞKAN — Hâdi Hüsman, buyurun.

HÂDİ HÜSMAN (İstanbul) — Bir sual soracağım.

Birinci maddenin A fıkrasının 2 nei bendinde; (topçu pilotlarına aylıkları tutarının % 30 u nispetinde aylık tazminat verilir) deniyor. Halbuki A fıkrasının birinci bendinde (erden yarabaya kadar) deniyor, yarbayla tahdit edilmiştir. Yarbaydan yukarısına bir şey verilmez. Kezalik pilot olmıyan uçucular için de B fıkrasında (yarabaya kadar) denmiştir. İkinci bentte, (topçu pilotlarına aylıkları tutarının % 30 u nispetinde) denmiş, ve birinci bentteki tahdit yapılmamıştır. Burada, tahdit yapmak istememişler mi, yoksa başka bir maksat mı vardır? Bunu tayzih etsinler. Eğer noksansa onu tamamlamak lâzımdır.

BÜTÇE KOMİSYONU ADINA YÜMNÜ ÜRESİN (Devamla) — Efendim, kanun tasarısının hedefi, topçu pilotlarına yüzbaşı rütbesine kadar % 30 verilmesini âmirdir. Eğer birinci maddede değil de, sonuncu maddede bu ifade edilmiş ise, belki redaksiyona ihtiyaç vardır. Bu fıkra birinci maddeye alınabilir.

Kanun tasarısının hedefi, topçu yüzbaşısına kadar tazminat verilmesini âmirdir. Çünkü, demin arzettiğim gibi vazifesi, ancak gözetleme subayına terettüp eden bir vazifeden başka bir şey değildir.

Bu itibarla mahdut bir vazifenin, mahdut

rütbeye inhisar etmesi lâzımgelir. Bu itibarla (topçu pilotlarından yüzbaşıya kadar verilmesi lâzımdır) kaydının o maddeye ilâvesi belki muvafıktır.

HÂDİ HÜSMAN (İstanbul) — Efendim, bir sual.

BAŞKAN — Buyurun.

Nispeti tâyin eden madde birinci maddedir.

REFET AKSOY (Ordu) — Efendim, maddelerin müzakeresinde konuşulması lâzım bunların.

BAŞKAN — Devam buyurun Hâdi Bey sualinize.

HÂDİ HÜSMAN (İstanbul) — Birinci madde nispeti tâyin ediyor, burada topçu pilotları için kayıt yok. Ancak ayrıldığı zaman yarısını alacaktır, tazminatın. Orada yüzbaşı kaydı vardır, hasta olmadığı zaman faaliyette bulunduğu zaman hangi maası alacaktır? Âzamisi nedir? Tasrih edilmemiştir.

BÜTÇE KOMİSYONU SÖZCÜSÜ YÜMNÜ ÜRESİN (Devamla) — O madde birinci madde ile belki daha fazla münasebattardır, arzu ediliyorsa birinci maddeye ilâve edelim. Yani kanunun hedefi budur.

BAŞKAN — Efendim, birinci madde üzerinde söz alan muhterem arkadaşların konuşmaları bitmiştir. Müzakereye devam etmek için kâfi derecede çoğunluğun olmadığı anlaşılıyor.

Bu itibarla 23 Mayıs Cuma günü saat 15 te toplanılmak üzere bugünkü birleşimi kapatıyorum.

Kapanma saati : 17,15

Türkiye ile İspanya arasında imzalanan Ticaret ve Ödeme Anlaşmasıyla eklerinin onanması hakkındaki Kanuna verilen oyların sonucu

(Kanun kabul edilmiştir.)

Üye sayısı : 487
Oy verenler : 255
Kabul edenler : 255
Reddedenler : 0
Çekinseler : 0
Oya katılmıyanlar : 226
Açık Milletvekillikleri : 6

[Kabul edenler]

AFYON KARAHİSAR

Abdullah Güler
Süleyman Kerman
Kemal Özçoban
Ali İhsan Sâbis
Avni Tan
Salih Torfilli
Gazi Yiğitbaşı

AĞRI

Kasım Küfrevi
Halis Öztürk

AMASYA

Kemal Eren
Hâmit Koray
İsmet Olgaç
Cevdet Topcu

ANKARA

Salâhaddin Âdil
Ömer Bilen
Dağistan Binerbay
Hamdi Bulgurlu
Ramiz Eren
Muhlis Ete
Osman Talât İltekin
Hâmid Şevket İnce
Talât Vasfi Öz
Fuad Seyhun

ANTALYA

Nazifi Şerif Nabel
Burhanettin Onat
Akif Sarıoğlu
Ahmet Tekelioğlu
Ahmet Tokuş

AYDIN

Şevki Hasırcı
Etem Menderes

Cevat Ülkü

BALIKESİR

Vacid Asena
Salâhattin Başkan
Muzaffer Emiroğlu
Müfit Erkuyumeu
Enver Güreli
Ali Fahri İşeri
Ahmet Kocabıyıközü
Muharrem Tunçay
Sıtkı Yırcalı

BİLECİK

İsmail Aşkın
Keşaf Mehmet Kurkut
Talât Oran
Yümnü Üresin

BİNGÖL

Feridun Fikri Düşünsel
Mustafa Nuri Okcuoğlu

BİTLİS

Nusrettin Barut
Salâhattin İnan

BOLU

Fahri Belen
Mithat Dayıoğlu
Mahmut Güçbilmez
İhsan Gülez
Kâmil Kozak

BURDUR

Mehmet Erkazancı
Mehmet Özbey

BURSA

Halil Ayan
Raif Aybar
Agâh Erozan
Hulûsi Köymen

Halûk Şaman
Kenan Yılmaz
Needet Yılmaz

ÇANAKKALE

Kenan Akmanlar
Bedi Enüstün
Nihat İyriboz
Emin Kalafat
Ömer Mart

ÇANKIRI

Kenan Çığman
Celâl Otman

ÇORUH

Mecit Bumin
Mesud Güney
Ali Rıza Sağlar

ÇORUM

Sedat Baran
Ahmet Başıbüyük
Şevki Gürses
Baha Koldaş
Hüseyin Ortakcioğlu
Saip Özer

DENİZLİ

Fikret Başaran
Ali Çobanoğlu
Eyüp Şahin
Refet Tavashoğlu

DIYARBAKIR

Nâzım Önen

EDİRNE

Arif Altınalmaz
Cemal Köprülü
Hasan Osma

ELÂZİĞ

Mehmet Şevki Yazman

ERZİNCAN

Ziya Soylu

ERZURUM

Said Başak
Rıfık Salim Burçak
Fehmi Çobanoğlu
Memiş Yazıcı

ESKİŞEHİR

Ali Fuad Cebesoy
Hasan Polatkan
Abidin Potuoğlu

GAZİANTEP

Galip Kınoğlu
Süleyman Kuranel
Cevdet San
Salâhattin Ünlü

GİRESUN

Tahsin İnanç
Adnan Tüfekcioğlu

GÜMÜŞANE

Vasfi Mahir Kocatürk
Halis Tokdemir
Ahmet Kemal Varınca

HATAY

Celâl Sait Siren

İÇEL

Halil Atalay
Salih İnankur
Refik Koraltan
Aziz Köksal
Şahap Tol

İSPARTA

İrfan Aksu
Kemal Demiralay
Tahsin Tola

İSTANBUL

Enver Adakan
Salamon Adato
İhsan Altinel
Andre Vahram Bayar
Fuad Hulûsi Demirelli
Bedri Nedim Göknil
Hâdi Hüsmân
Ahilya Moshos
Seyfi Oran
Fahrettin Saymer
Fûruzan Tekil
Nazlı Tlabar
Celâl Türkgeldi
Sani Yaver
Senihi Yürüten

İZMİR

Halide Edib Adıvar
Mehmet Aldemir
Pertev Arat
Behzat Bilgin
Halil Özyörük
Abidin Tekön
Cemal Tunca
Zühtü Hilmi Velibese

KARS

Sırrı Atalay
Mehmet Bahadır
Esat Oktay
Hüsamettin Tuğaç

KASTAMONU

Galib Deniz
Sait Kantarel
Fahri Keçecioğlu
Şükrü Kerimzade
Ahmet Keskin
Rifat Taşkın
Ziya Termen
Hayri Tosunoğlu
Hamdi Türe

KAYSERİ

Fikri Ayapdın
İsmail Berkok
Kâmil Gündes

Ali Rıza Kılıçkale
İbrahim Kirazoğlu
KIRKLARELİ

Mahmut Erbil
Faik Üstün
KIRŞEHİR
Osman Bölükbaşı
KOCAELİ

Ekrem Alican
Salih Kalemcioglu
Yeredoğ Kişioğlu
Lâtfi Tokoğlu
Hüsnü Türkan
Mehmet Yılmaz
KONYA

Saffet Gürol
Himmet Ölçmen
Murad Ali Ülgen
KÜTAHYA

Mecdet Alkin
Besim Besin
Hakkı Gedik
Asım Gündüz
Süleyman Süruri Na-
suhöglü

İhsan Şerif Özgen
MALATYA

Esat Doğan
Mehmet Sadık Eti
Nuri Ocakcioğlu
Abdülkadir Özbay
Lâtfi Sayman

MANİSA

Samet Ağaoğlu
Şemi Ergin
Faruk İlker
Refik Şevket İnce
F. Lâtfi Karaoşmanoğlu
Nafiz Körez
Muhlis Tümay

MARAS

Abdullah Aytemiz
Nedim Ökmen
Remzi Öksüz
Mazhar Özsoy

MARDİN

Abdülkadir Kalav
Aziz Uras

MUĞLA

Yavuz Başer
MUŞ

Hamdi Dayı
NİĞDE

Hâdi Arıbaş
Asım Doğanay
Ferit Ecer
Fahri Köşkeroglu
Halil Nuri Yurdakul

ORDU

Refet Aksoy
Hüsnü Aykol
Zeki Mesut Sezer

RİZE

İzzet Akçal
Kemal Balta
Osman Kavrakoglu
Zeki Rıza Sporel

SAMSUN

Naci Berkman
İsmail Işın
Firuz Kesim
Hasan Fehmi Ustaoglu

SEYHAN

Zeki Akçalı
Remzi Oğuz Arık
Arif Nihat Asya
Tevfik Coşkun
Reşad Güçlü
Salim Serçe
Sinan Tekelioğlu
SİRD

Baki Erden
Mehmet Daim Süalp
Şefik Türkoğan

SİNOB

Ali Şükrü Şavlı
Muhit Tümerkan
SİVAS
Nâzım Ağacıkoglu
Ercüment Damalı

Şevki Ecevit
Nurettin Ertürk
Rifat Öçten
Sedat Zeki Örs
Bahattin Taner
Hüseyin Yüksel
TEKİRDAĞ

Zeki Erataman
TOKAD

Ahmet Gürkan
Halûk Ökeren
Muzaffer Önal

TRABZON

Salih Esad Alperen
Faik Ahmed Barutçü
Saffet Baştımar
Hamdi Orhon
Mustafa Reşit Tarakçı-
oğlu

TUNCELİ

Hıdır Aydın
URFA

Needet Açınal
Feridun Ayalp
Feridun Ergin
Hasan Oral
Celâl Üncel

VAN

İzzet Akın
Ferid Melen
Kâzım Özalp

YOZGAD

Faik Erbaş
Yusuf Karşioğlu
Fuat Nizamoğlu

ZONGULDAK

Fehmi Açıksöz
Yunus Muammer Ala-
kant
Hüseyin Balık
Suat Başol
Abdürrahman Boyacı-
giller
Rifat Sivişoğlu

[Oya katılmıyanlar]

AFYON KARAHİSAR

Bekir Oynaganlı
Ahmed Veziroğlu (İ.)

AĞRI

Celâl Yardımcı

ANKARA

Sadri Maksudi Arsal
Muhlis Bayramoğlu
Salâhattin Bonli
Osman Şevki Çiçekdağ
Mümtaz Faik Fenik
Abdullah Gedikoğlu
Seyfi Kurtbek (Bakan)
Cevdet Soydan

ANTALYA

Fatin Dalaman

İbrahim Subaşı

AYDIN

Namık Gedik (İ.)

Nail Geveci

A. Baki Ökdem

Lâtfi Ülkümen

BALIKESİR

Esat Budakoğlu

Müeteba İştin

Arif Kalıpsızoğlu

Yahya Pelvan

BOLU

Zuhuri Danışman

Vahit Yöntem

BURDUR

Fohti Çelikbaş

BURSA

Selim Ragıp Emeg

Selim Herkmen

Sadettin Karacabey

Mithat San

Ali Canip Yöntem (İ.)

ÇANAKKALE

Süreyya Endik

İhsan Karasioğlu

Nusret Kirişcioğlu

ÇANKIRI

Kâzım Arar

Kemal Atakurt

Celâl Boynuk

ÇORUM

Abbas Gigin

Zihni Ural

ÇORUM

Hasan Ali Vural

Hakkı Yemenciler

DENİZLİ

Baha Akşit

Mustafa Gülcigil

Fikret Karabudak

DİYARBAKIR

Yusuf Kâmil Aktuğ (İ.)

Ferit Alpiskender

Yusuf Azizoğlu

M. Remzi Bucak

Mustafa Ekinci

Kâmil Tayy

EDİRNE

Mehmet Enginün (İ.)

Rükneddin Nasuhioğlu

(Bakan)

ELAZIĞ

Abdullah Demirtaş (İ.)

Suphi Ergene

Ömer Faruk Sancağ

Hâmit Ali Yöney

ERZİNCAN

Cemal Gönenç

Şemseddin Günaltay

Nahid Pekcan

Sabit Sağiroğlu (İ.)

ERZURUM

Bahadır Dülger

Sabri Erduman

Enver Karan

Emrullah Nutku

Rıza Topçuoğlu

Mustafa Zeren

ESKİŞEHİR

Muhtar Başkurt

Ekrem Bayzal

Kemal Zeyetinoğlu

(Bakan)

GAZİANTEP

Ekrem Cenani (İ.)

Samih İnal

Ali Ocak

GİRESUN

Hamdi Bozbağ

Ali Naci Duyduk

Hayrettin Erkmen

Doğan Köymen

Arif Hikmet Pamuk-

oğlu

Mazhar Şener

GÜMÜŞNE

Cevdet Baybura

Kemal Yörükoğlu

Halit ZARBUN

HAKKÂRI

Selim Seven (İ.)

HATAY

Abdullah Cilli

Abdürrahman Melek

Tayfur Sökmen

Hasan Reşit Tankut

Cavit Yurtman

İÇEL

Hüseyin Fırat

Celâl Ramazanoğlu

İSPARTA

Said Bilgiç

Reşit Turgut

İSTANBUL

Ahmet Hamdi Başar

Celâl Bayar (Cumhur-
başkanı)

Nihad Reşad Belger (İ.)

Mithat Benker (İ.)

Faruk Nafiz Çamlıbel

Salih Fuad Kegeci

Fuad Köprülü (Bakan)

Adnan Menderes (Baş-
bakan)

Mükerrem Sarol

Mithat Sözer

Ahmet Topcu

Hüsnü Yaman (İ.)

İZMİR

Cihad Baban

Avni Başman

Muhiddin Erener

Sadık Giz

Tarık Gürerk

Necdet İncekara

Osman Kapani

Vasfi Menteg

Ekrem Hayri Üstündağ
(Bakan)

KARS

Fevzi Aktas

Lâtif Aküzüm

Abbas Çetin

Veyis Koçulu (İ.)

Tezer Taşkıran (İ.)

Hüseyin Cahit Yalçın

KASTAMONU

Muzaffer Âli Mühto (İ.)

KAYSERİ

Emin Develioğlu

Mehmet Özdemir

Yusuf Ziya Turgut

Suad Hayri Ürgüblü

KIRKLARELİ

Şefik Bakay

Fikret Filiz (İ.)

Sıtkı Pekkip

KIRŞEHİR

Halil Sezai Erkut

Elvan Kaman

Rifat Özdeğ

KOCAELİ

Ethem Vassaf Akan

Ziya Atıf

Hamdi Başak

Mümtaz Kavalcioğlu

Saim Önhon

KONYA

Abdürrahman Fahri A-
ğaoğlu

Rifat Alabay

Kemal Ataman

Hidayet Aydın

Remzi Birand

Sıtkı Salim Burçak

Abdi Çilingir

Ziyad Ebuzziya

Ali Rıza Ercan

Tarık Kozbek

Muammer Obuz

Umran Nazif Yiğiter

KÜTAHYA

Yusuf Aynal

Ahmet İhsan Gürsoy

Ahmet Kavuncu

Remzi Koçak
MALATYA
 Hüseyin Doğan (İ.)
 Hikmet Fırat
 İsmet İnönü
 Mehmet Kartal
 Mehmet Kulu (İ.)
MANİSA
 Adnan Karaoğlu
 Muzaffer Kurbanoğlu
 Sudi Mihcioglu
 Hamdullah Suphi Tanrıöver
 Kâzım Taşkent
MARAS
 Ahmet Bözdağ
 Salâhattin Hüdayioğlu
 Ahmet Kadoğlu
MARDİN
 Abdürrahman Bayar
 Mehmet Kâmil Boran
 Rıza Erten
 Cevdet Öztürk
 Kemal Türkoğlu
MUĞLA
 Cemal Hünel

Zeyyat Mandalinci
 Nadir Nadi
 Nuri Özsan (Bakan)
 Nâtik Poyrazoğlu
MUŞ
 Ferit Kihçlar
NİĞDE
 Necip Bilge
 Süreyya Dellaloğlu
 Hüseyin Ülkü
ORDU
 Feyzi Boztepe
 Naşit Fırat
 Yusuf Ziya Ortaç
 Hamdi Şarlan
 Atıf Topaloğlu (İ.)
RİZE
 Mehmet Fahri Mete
 Ahmet Morgil
SAMSUN
 Haşim Alişan
 Tevfik İleri (Bakan)
 Muhittin Özkefeli
 Ferid Tüzel
 Şükrü Uluçay
 Hâdi Uzer

SEYHAN
 Sedat Bari
 Yusuf Ziya Elker
 Mahmut Kibaroğlu
 Cezmi Türk
SİİRD
 Cemil Yardım
SİNOB
 Muhtar Acar
 Nuri Sertoğlu
 Server Somuncuoğlu
 (İ.)
SİVAS
 İbrahim Duygun
 Halil İmre
 Reşat Şemsettin Siner
TEKİRDAĞ
 İsmail Hakkı Akyüz
 Hüseyin Bingül
 Şevket Moean
 Yusuf Ziya Tuntas
TOKAD
 Sitki Ataç
 Zihni Betil
 Fevzi Çubuk (İ.)
 Hamdi Koyutürk
 Mustafa Özdemir

Nuri Turgut Topoçlu (İ.)
TRABZON
 Naci Altuğ
 Cemal Reşit Eyüboğlu (İ.)
 Mahmut Goloğlu
 Süleyman Fehmi Kalaycıoğlu
 Hasan Saka
 Cahid Zamangil (İ.)
TUNCELİ
 Hasan Remzi Kulu
URFA
 Ömer Cevheri
 Reşit Kemal Timuroğlu
YOZGAD
 Niyazi Ünal Alıcılı
 Avni Doğan
 Hâşim Tatlıoğlu
 Hasan Üçöz
ZONGULDAK
 Ali Rıza İncealemdar oğlu
 Esat Kerimol (İ.)
 Cemal Kipeak (İ.)
 Avni Yurdabayrak

[Açık Milletvekillikleri]

Denizli	1
Konya	2
Malatya	1
Sivas	1
Trabzon	1

6