

1963 bütçesinin Büyük Türk milletine hayırlı olmasını diler hepimizi, C. H. P. Grubu adına saygılarımla selâmlarım. (Alkışlar)

**BAŞKAN** — Y. T. P. Meclis Grubu adına Sayın Ata Bodur.

**Y. T. P. MECLİS GRUPU ADINA ATA BODUR** (Ordu) — Sayın Başkan, saygı değer arkadaşlarım; Yeni Türkiye Partisi Grubu adına Ulaştırma Bakanlığı bütçesi üzerindeki görüş ve kanaatlerimizi arz edeceğim.

Bayındırlık Bakanlığı, intiyazlı birer demiryolu şirketi olan Aydın, İzmir - kasaba ve temdidi, Şark ve Cenup demiryolları ile Devlet Demiryolları Devlet Havayolları ve PTT faaliyetlerini İmtiyaz Sözleşmeleri ve özel kanunlarla murakabe etmekte iken 27 Mayıs 1939 tarihinde 3613 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığı kurulmuştur.

Kendisine bağlı müesseselerin ifa edecekleri hizmetleri malûm ve muayyen olan Bakanlığın 27 Haziran 1945 te çıkarılan 4770 sayılı Kanunla hizmet hudutları genişletilmiş ve buna paralel olarak da görev ve sorumlulukları ağırlaştırılmıştır.

Halen bu hizmetler Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Devlet Demiryolları, PTT, Denizcilik Bankası T. A. O. ve bu ortaklığın kurduğu Deniz Nakliyatı T. A. O. ve Türk Havayolları A. O. Genel Müdürlükleri hizmetleridir.

Bakanlığın kendi bünyesindeki memur ve müstahdem kadrosu ve bütçesi hariç yukarıda saydığımız teşebbüslerin 105 bin personel kadrosu ve iki milyar 291 milyon cari ve yatırım bütçesi vardır.

Bir defa Bakanlık, kendisine bağlı bu hizmet teşebbüslerinin murakabe ve kontrol mesuliyetini taşımaktadır. Diğer taraftan yine Bakanlık kendisine bağlı bu müesseselerin kanunla mevdu hizmetleri gereği gibi yapmasının, rasyonel ve ciddi çalışmasının, mal ve can emniyetinin sağlanmasını, İktisadi Devlet Teşekkülleri ve anonim ortaklıklar olarak teşekkül etmiş bulunmalarına rağmen, âme hizmeti ifa etmelerinin, geniş vatandaş kütlelerine muhatabolmalarının, Türk Milletine karşı sorumlu bulunmaktadır.

Bakanlık, bu ağır vazifeyi ifa ederken, bugünkü kadro ve eleman bakımından durumu

nedir? Bu hizmetleri hangi malî imkânlarla yürütür? Bunun üzerinde durmak lâzımdır.

Bakanlığın kendisine bağlı müesseselerin faaliyetlerine paralel (PTT hariç) daireleri vardır. Ayrıca müşavirlik, hukuk ve teftiş heyeti servisleri ve kadroları mevcuttur.

Kadroların % 20 si yüksek, % 11 i lise, % 22 si orta, % 17 si ilk ve % 30 u okur - yazar tahsil seviyesindedir. Bütün faaliyet kolları tamamen teknik ve geniş hizmet müesseselerinin murakabe ve kontrol etmek vazife ve sorumluluğu üzerine yükletilmiş Bakanlık, çok küçük bir kadro ile ve hem de ehliyetli elemanları tatmin edici kifayette bulunmadığı için de, mevcut kadrolar, menşe ve teknik bilgi seviyesinin çok dünündaki elemanlarla çalışmak mecburiyetinde bırakılmıştır.

Bu sebeple Ulaştırma Bakanlığının süratle bir teşkilât kanunu tasarısı hazırlayarak Yüce Meclise sunmasını ve bu büyük müesseseleri murakabe ve mesuliyet deruhde eden Bakanlığın ehliyetli ve kifayetli elemanlarla bu vazifeyi ifa edebilmesinin normal şartlarını süratle tahakkuk ettirmesini temenni ederiz.

Bakanlığa bağlı ve bugün malî durumu itibariyle iyi durumda olmayan Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünden bahsetmek istiyorum.

Devlet Demiryolları müessesesinin bugün içinde bulunduğu güçlüklerle temas etmeden evvel bu müessesenin işletme faaliyetlerine mesnet teşkil eden kuruluş kanunlarıyla bunların etkilerine temas etmede fayda vardır.

Türkiye'de İstiklâl Mücadelesi ile başlayan millî demiryoleculuk hareketi süratle inkişaf etmiş ve 27 Mayıs 1924 te 506 sayılı Kanunla Demiryolları Umum Müdürlüğü kuurlmuştur. Bunu takiben demiryolları sonunda bulunan limanların da Demiryolları İşletmesine bağlanması için 1927 tarihinde 1042 sayılı Kanun yürürlüğe girmiştir.

1042 sayılı Kanunla ihali inşada ve atiyen inşa edilecek Devlet Demiryollarının ve bu demiryollarının müntehi oldukları Devlete ait limanları işletmek ve inşa etmek üzere Nafia Vekâletine bağlı ve şahsiyeti hükmüyle haiz Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi teşkil edilmiş idi. 1931 yılında 1818 sayılı Kanunla bu müşterek çalışma nizamı da kaldırılarak, in-