

T. B. M. M.

TUTANAK DERGİSİ

Altmış birinci birleşim

24 . V . 1945 Perşembe

İçindekiler

	Sayfa		Sayfa
1. — Geçen tutanak özeti	324	nu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu	
2. — Havale edilen kâğıtlar	324	(1/388)	324
3. — Görüşülen işler	324	A — Bayındırlık Bakanlığı bütçesi	324:358
1. — 1945 yılı yedi aylık Bütçe Kanu-			

1. — GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

1945 yılı yedi aylık Bütçe kanunu tasarısının görüşülmesine devam edilerek;
İçişleri Bakanlığı;
Emniyet Genel Müdürlüğü;
Jandarma Genel Komutanlığı;
Dışişleri Bakanlığı;
Maliye Bakanlığı;
Devlet Borçları ve;

Millî Eğitim Bakanlığı bütçeleri kabul olundu.

Perşembe günü toplanılmak üzere Birleşime son verildi.

Baskanvekili	Kâtip	Kâtip
Aydın	Erzincan	Malatya
Dr. M. Germen	B. K. Çağlar	N. Baydar

2. — HAVALE EDİLEN KÂĞITLAR

Raporlar

1. — Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü 1945 yılı yedi aylık Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/392) (Gündeme);

2. — Orman Genel Müdürlüğü 1945 yılı yedi aylık Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/395) (Gündeme).

BİRİNCİ OTURUM

Açılma saati : 14

BAŞKAN — Ş. Günaltay

KÂTIPLER : N. Baydar (Malatya), K. Turan (İsparta)

BAŞKAN — Oturum açılmıştır.

3. — GÖRÜŞÜLEN İŞLER

1. — 1945 yılı yedi aylık Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/388)

A — Bayındırlık Bakanlığı bütçesi

BAŞKAN — Bütçenin görüşülmesine devam ediyoruz.

Bayındırlık bütçesi hakkında söz istiyen var mı?

Söz Dr. Kemali Bayazit'indir.

Dr. K. BAYİZİT (Maraş) — Sayın arkadaşlarım, Cumhuriyet Hükümetlerinin yurdun bayındırlık konusuna verdiği önemli ve bunun neticesi olan güzel eserleri her zaman ve her yerde görmekte ve sevinmekteyiz. İmparatorluk devrinde asrınların ihmaliyle mamurluğunu kaybeden güzel Anadolumuz Cumhuriyet devrinde bilgin, fedakâr ve kudretli Türk mühendisleri eliyle; şosesi, demiryolu, köprüleri ve güzel yapılarıyla mamurlaşmak yolundadır. Harbin en karanlık günlerinde ve maddi imkânlarımızın en az olduğu devirlerde bile Hükümetimizin bu konuya verdiği ehemmiyet ve çalışmalarını devam ettirmesini şükranla bu kürsüden arzetmeyi bir vazife bilirim. Bu kudret ve çalışmanın yeni

bir eserini elimizdeki yedi aylık bütçede görmek bahtiyarlığına ermem benim için ayrıca büyük bir zevk olmuştur. Bu eser güneyimizin iki Türk şehri olan Maraş ve Gazianteb'i şube hatlarıyla ana demiryoluna bağlamak teşebbüsüdür. Vakit çok geçirilmeden Bayındırlık Bakanlığımızın bu işe el koyması ve bu işi tahakkuk ettirmek yolundaki çalışmasını şahsım ve hemşerilerim adına bu kürsüden minnettarlıkla arz ederim.

Arkadaşlar, Maraş'ın, Gazianteb'in demiryoluna bağlanmamaları yüzünden senelerden beri çektikleri maddi ve mânevi ıstırapı yakinen bilenler benim bu teşekkürümün ve bu yoldaki mütalâatımın ne kadar yerinde olduğunu takdir buyururlar.

Bunu tebarüz ettirdikten sonra derhal şunu da kaydedeyim ki, Maraş'la Gazianteb'e yapılacak şube hatları bu iki vilâyetin münakale güçlüklerini ortadan kaldıracak tedbirlerdir. Bu iki güney vilâyetini ticari ve iktisadi bakımdan canlandırılacak esaslı gayeyi, Bayındırlık Bakanlığının ileri projelerinde görmekle sevinmekteyiz. Bu da Orta Anadoluyu görmeğe başlıyacak olan Kayseri - Maraş demiryoludur:

Güzel ve geniş bir programla bu işe el koy-

muş olan Bayındırlık Bakanlığının bu büyük eseri de yakında tahakkuk ettirmesini candan dilemekteyim. Bunu arzederken ufak bir nokta-ya tekrar temas edeceğim. O da Kayseri'den Maraş'a gelen büyük demiryolunun İskenderun'a ayrılacak şubesinin iltisak noktasının Maraş'ta bulunmak dileğidir. Sözlerime son verirken Bayındırlık Bakanlığına bütün işlerinde başarılar dilerim.

A. EGE (Denizli) — Muhterem arkadaşlarım, su ve sulama işlerimiz üzerinde düşüncelerimi söylemek için yüksek huzurunuza geliyorum. Su ve sulama denince ilk hatıra gelen ziraatimiz için atılmış büyük bir hamle, büyük bir adım olmaktadır ve ziraatte suyun ve sulamanın ehemmiyetini çok açık olarak Yüksek Meclis takdir ettiğindedir ki bu işe büyük fedakârlıklar yapmış, bu iş 1937 senesinde, büyük hamlelerle ele alınarak icraata geçilmiştir. Suyun ve sulamanın ziraatteki ehemmiyetinden bahsedecek değilim. Bunu Cumhuriyet Hükümeti takdir etmemiş olsaydı, bu büyük fedakârlığı bu iş için yapmaz ve bu icraata başlamazdı. Suyu verdiğimiz kıymet, buna tahsis ettiğimiz paraları, gözden geçirirsek, görüyoruz ki 1937 yılında başlayan bu iş için 9 sene zarfında 31 milyon lira bir, 50 milyon lira bir, 40 milyon lira da bir ki ceman 121 milyon lira kadar bir para vermişizdir.

Bu ödenek diyebilirim ki hemen bu yıllar zarfında ziraatimizin kalkınması için Tarım Bakanlığına verilen ödeneğin hemen hemen üstündedir. Bununla şunu, ortaya atmışızdır ki, su ve sulama, ziraatin kalkınmasında en kuvvetli âmillerden biridir. Nasıl ki satış ve kredi işleri ziraatin istihsalinde, ziraatin verimli ve kıymetli olmasında muvaffakiyetin yarısı ise, su ve sulama işleri de ziraatin kalkınmasında önde gelen âmillerin ki, iyi vasait, iyi tohum, kredi, amelî bilgi ve saire gibi bunlar arasında ön safta olan işlerimizden birisidir.

Arkadaşlarım; ziraat bakımından hasın ve sert bir iklimin üzerindeyiz. Kuraklık memleketimizde hemen umumidir. Yurdun her köşesinde suya ihtiyacımız vardır. Bunu kısaca bir kaç misalle arz etmek isterim. Yurdumuzun senevi yağmur vasatimiz şudur: Rize'de 2 500, Antalya'da 1 500, sahil vilâyetlerimizde 500 - 700, Orta Anadolu'da 250 - 400 milimetredir. Bunların içinden Rize'yi çıkarırsak diğer vilâyetlerimizin hemen hepsi suya ve sulamaya muhtaçtır. Çünkü yağan bu yağmur da miktaren az olduğu gibi mevsim itibarıyla da ittatsızdır. Eğer yağmur müsavi mevsimlerde bilhassa ziraatin istediği zamanlar yağsaydı sahil vilâyetlerimizde düşen yağmur bizi bir dereceye kadar tatmin ederdi. Halbuki bu böyle değildir.

Yağmurlarımız tuğyan halinde yağar. Taşkınlar yapar ve sonra en istediğimiz zamanlarda uzun müddet yağmaz. Kuraklıkla bizi kar-

sı karşıya bırakır. Kuraklıktan geldiğimiz sıkıntıları iki nâdise ne arkadaşlarıma anlatmakla iktıza edeceğim. 3 sene evvelki kuraklığımız; arkadaşlar mansul miktarı birden resmi istatistiklerimize nazaran yarı yarıya inmiştir. yani Türkiye istihsalı küçük ve yazıklar vasati olarak 10 milyon tonu bulduğu halde iki üç sene evvel geçirdiğimiz kuraklıktan bu birden 5 milyona düşmüştür. 5 milyon hububat ne demektir. Vasati 20 şer kuruştan hesap etmek tam bir milyon lira eder. İkinci misal: Konya istihsalimizin merkezi ve mihrakıdır. Bilhassa buğday ve hububat bakımından Türkiye buğday istihsalâtının onda birini verir. Normal senelerde 4 milyon ton istihsalımız olduğu vakit bunun 400 000 bin tonunu Konya vilâyeti verir. Halbuki arkadaşlarımız çok iyi hatırlarlar ki, 1928 senesinde kuraklıktan büyük ızdırap çeken Konya vilâyetinin ekmeğini diğer vilâyetler vermiştir.

Bu açık ve çıplak hakikatler meydana geldiği içindir ki, Hükümet su işlerini kuvvetle ele almış, hiçbir fedakârlıktan çekinmiyerek buna başlamıştır.

Su işlerimizi icraat sahasında üç gruba ayırabiliriz; yani Bayındırlık Bakanlığı üç yünden su işleri üzerinde çalışıyor:

1. Tuğyanı önlemek;
2. Bataklıkları kurutmak;
3. Yerüstü ve yeraltı akar sularımızdan istifade ederek topraklarımızı sulamak.

Bu husustaki icraatı şöyle bir gözden geçirelim: Tuğyanı önlemek için alınan tedbirler; setler yapmak, su yataklarını temizlemek ve âni yağmurlarla zuhur eden taşkınları önlemektir. Bunun büyük çalışmalarını Manisada görüyoruz. Gediz havzasında Bakır çayı da dâhil olmak üzere Bayındırlık Bakanlığı bu hususta büyük hamleler yapmış ve sulama işleri ile bu tuğyan işlerini birlikte ele alarak buhususta çalışmaya başlamıştır. Hakikaten, arkadaşlar, Manisa ovasının üç, dört senedir geçirdiği tuğyan felâketlerini hepimiz biliyoruz ve oraya sarfedilmekte olan su masrafları orada bir sene vücuda gelen tuğyanın yaptığı zararları kat kat geçmektedir.

İkinci iş bataklıklar meselesi. Bataklıkları kurutmak için de faaliyete geçilmiştir. Bataklık mevzuunda da iki misâl gösterebilirim. Biri Samsun'un sağında ve solunda Yeşilirmak ve Kızılırmak'ın vücuda getirdiği Çarşamba ve Bafra bataklıkları..

Arkadaşlar; bu iki bataklık milyonlarca dönümü işgal eden bir sahadır. Bunlar kurutulursa arazisi dar olan Karadeniz sahilimiz geniş, mûmbit ve Karadenizin ihtiyacını karşılayacak iki büyük zahire membaı elde edilmiş olacaktır. Biliyorsunuz bugün Karadeniz vilâyetlerimizin yiyeceği Samsun - Sivas hattı ile Orta Anadolu'dan, taşımakta, vapurla da Kocaeli'den getirmektediriz. Halbuki yanında olan bu iki bataklık işlah

edildiği takdirde iki hazine olarak Karadeniz sahasında bütün verimini verecektir.

Sulama işlerine geçiyorum: Sulama sahasındaki faaliyetler kurutma ve tugyan sahalarından daha çok geniştir. Bakanlık bu işi Bursa'nın Nilüfer nehrinden elealmış bütün sahillerimizdeki suları birer birer gözden geçirerek hattâ cenuba kadar gelmiştir. Burada Nilüfer sulama sahası, manyas sulama sahası, Susurluk sulaması, daha aşağıda Bergama'nın Bakır çayını da içine alan ve Alaşehirden başlayan Gediz sulaması, Büyük Menderes, Küçük Menderes sulaması daha aşağıda Antalya'nın Dimsuyu sulaması nihayet Çukurova'nın büyük bir sahasını sulayacak olan Seyhan, Ceyhan ve Berdan sulamalarını görüyoruz. Ve ondan sonra da Hatay'da Amik ovası ve Ası nehirleri sulamasını görüyoruz. Bundan başka Vekâlet Orta Anadolu'da da; Eskişehir'de Sakarya, Porsuk suları üzerinde, Kayseri'de Erzincan'da, Malatya'da ve diğer sularımız üzerinde sulama işlerine geçmiştir. Bu sulama adedi 23 sulama şebekesinden müteşekkildir. Ve hepsine başlanmıştır. Ve bir kaçını inşa ve tesisatı bitirilerek, Adana'da olduğu gibi, su verilmeğe de başlanmıştır.

Muhterem arkadaşlar, benim asıl üzerinde durduğum saha, ziraat bakımından inşaat ve tesisatı bittikten sonra sulama sahasına geçen su işlerimizin en verimli olması için üzerinde durmak icabeden noktaları arz etmektedir. (Bravo sesleri).

Arkadaşlar, su, sulu ziraat ileri bir ziraattir. Binaenaleyh, tekniğe dayanarak bu işi yapmak lâzımdır. Bu işe başlayabilmek için elealmak lâzımgelen şartları birer birer arz edeyim. Evvelâ toprağa verilecek olan suyun miktarını bilmek lâzımdır. Bu toprak nevine göre değişir.

Adana ovasını alarak bu misali izaha çalışacağım. Adana ovası, arkadaşlarımız bilirler ki, Mersin'den başlar Kozan ve Ceyhanda nihayet bulur. Tarsus, Çukurova, Kozan ovası, Ceyhan ovası gibi 4 - 5 ovayı içine alan 50 - 60 kilometre uzunluğunda vasatı 30 - 40 kilometre genişliğinde muazzam bir ovadır. Bu ovanın teşekkülâtı itibariyle her tarafı aynı değildir. Binaenaleyh verilecek suyun toprak bakımından her yere aynı şekilde veremeyiz. Saniyen ovaya su gelince ovadaki ziraat neveleri, hattâ p neveleri dahi değişecektir. Çünkü sulu ziraat bize bazı nebatların daha yeni nevelerini yetiştirmek imkânını verecektir. Onun için tarlaya, toprağa su verirken, toprağın nevi o neve nazaran verilecek suyun miktarı, kaç defa verileceği, ne vakit verileceği, hangi nebatların ne şekilde bu üç şarta karşı hazırlanabileceği. Ondan sonra su giren sahaya daha yeni yeni hangi nebatları ithal edebileceğimizi munavebe ile hangi mahsul-leri koyabileceğimizi, nasıl hazırlayabileceğimizi nasıl randıman alabileceğiz, gübre meselelerini nasıl temin edeceğiz? Bütün ziraat bakımından

bu teknik işleri evvelden hazırlamak lâzımdır ve bunları da hazırlıyacak tecrübe sulama istasyonlarıdır. İşte bendeniz de bu nokta üzerinde durmak istiyorum. Tecrübe istasyonları, sulamaya başlarken elimize alacağımız ve onlarla birlikte kuracağımız müesseselerdir. Bugüne kadar kuramadık. Fakat bundan sonra kaybedilecek hiç bir dakikamız yoktur. Sulama işleri için tahsisat veren kanununda da buna temas edilmiştir. Sulama yerlerinde sulama tecrübe istasyonlarının kurulmasını ve orada suyun nasıl kullanılacağı üzerinde durulmasını ehemmiyetle kaydetmiştir. Onun için Sayın Bayındırlık Bakanından bu istasyonlarla sulama sahamızı biran evvel kurmasını rica ederim. Aksi takdirde arkadaşlar, bu istasyonlar kurulmazsa ve lâalâttayın bir sulama başlarsa evvelâ suyumuzu israf edeceğiz; bu bir. İkincisi; topraklarımızı akamete doğru sürüklemiş olacağız ki bu çok mühimdir. Su, topraktaki bütün gıdaları halleder. Halledilen grıda maddeleri ise nebata kuvvet verir. Bunun içindir ki ilk senelerde, gümrâh, bol bir mahsul alınır. Fakat aldığımız yeşil gübrelerle, hayvanî gübrelerle, kimyevî gübrelerle geri vermezsek, bize, sinesindeki grıda maddelerini veren o toprak nihayet bir gün zayıflar, fakirleşir, bize istediğimizi vermez bir hale gelir.

Üçüncüsü, yine misal olarak Adana sulama sahasını alıyorum, arkadaşlarımız, sulu ziraatla birlikte hastalıklarda yürür. Bu hastalıklar ikiye ayrılır. Biri geçenlerde kabul ettiğimiz sıtma kanunu ile önlemeğe çalışmak istediğimiz hastalıktır, sıtmadır. Eğer su iyi idare edilmezse, düzgün olmazsa yapacağı bataklıklar sıtmada bir âmil olacaktır.

İkincisi; asıl ziraat bakımından sulu yerlerde, sulanan yerlerde hastalık, kuru ziraattan çok daha fazladır. Çünkü tufeylât rutubetli yerlerde süratle çoğalır. Ve inkişaf eder. Diğer hastalıklar da böyledir. Bunun en tabii misali senelerdenberi Adanayı düşündüren ve henüz tamamen önlenemeyen penbe kurt ve yeşil kurt hastalıklarıdır, bunlar her sene Adanada pamuk sahamızda büyük zararlar vermektedir. Sulama ile bu çoğalacaktır. Halbuki istasyon yapılırsa sulamaya girecek tarlalara pamuğun nasıl ekileceği, ne kadar aralık verileceği, nasıl çapalanacağı vesaireyi çiftçiye öğretilirse bu hastalıktan kendimizi kurtarmış oluruz.

İkinci ricam; sulama işlerimizde demin arzetmiş gibi, 20 küsur yerde birden başlamışızdır. Ve kudretimiz dâhilinde mümkün olan tahsisatı bunlar için vermişizdir ve 9 senedir üzerinde çalışmaktayız. Buna rağmen arkadaşlar henüz işin başlangıcındayız. Böyle olması da çok tabiidir. Biz sulama işimizi önümüzdeki daha 9 sene zarfında bitirebilirsek çok büyük bir muvaffakiyet olacaktır. Çünkü bu muazzam bir iştir.

R. KORALTAN (İçel) — Hızlı gitmeğe de ihtiyaç vardır.

A. EGE (Devamlı) — Onun için ricam şudur; elimizdeki maddi takat, yani tahsisat, mütahassslarımız ve vesaitimizle bu işe başlamışız, fakat birçok yerde birden başlamışız. Onun için elimize aldığımız herhangi bir parçayı az bir zamanda birden ikmal edemiyoruz ve bundan zararlar görüyoruz. misal yine Manisa sulama sahasıdır. Manisa sulama sahası 5 - 6 sene evvel ele alınmıştır. Tuğyanın önüne geçilecekti.

Marmara gölünde Gediz nehri toplanacaktır. Kurak zamanda bu sular Alaşehir, Turgutlu, Salınlı, Manisa ve Menemen ovalarını sulayacaktır. Proje çok güzeldir, fakat süratle bitirilmesi lâzımdır. Bunu vaktinde yapamadığımız için tuğyanın zararları oraya sarfettiklerimizden çok fazladır.

İkinci misal: Denizli'de başlayan Işıklı Barajıdır. Arkadaşlar, bu da çok yerinde ve isabetle başlanmış bir baraj bu münasebetle ve müsaa-demizle arzetmek isterimki, sahil vilâyetimiz birçoğu hububat ekmez ve hububat ziraati yapmaz. Meselâ Manisa, İzmir'i Aydın'ı buna misal gösterebiliriz. Bu vilâyetlerin istihsal ettikleri hububat kendilerinin ancak üç dört aylık ihtiyaçlarına yeter. Mütebakisini Orta Anadolu'dan ve diğer menatıktan alırlar. Manisa, Afyon ve Kütanya'dan, İzmir'in Aydın'ın ve hattâ Manisa'nın bir kısmı Denizli'den temin ederler.

Çünkü bu sahil vilâyetlerimiz bile ihraç mahsulleri yetiştiren vilâyetlerimizdir. Bunlar küçük ve değeri sahalarını hububat ziraatine hasrederler. İhraç maddelerimiz olan ve muayyen sahada hububata göre beş on misli fazla mahsul alınması ve dışarı ihraç edilerek döviz ve altın halinde memleketimize giren tütün, incir, üzüm, zeytin ve pamuk gibi mahsullerimizi yetiştirirler. Onun için Bayındırlık Bakanlığının Işıklı barajında başladığı hamle yerindedir. Çünkü bu baraj Çivri'den başlayarak tâ Sarayköyüne kadar inen suyu ile Balkan ve Çal ovalarını ve Çivri'li sulayacaktır. Milyonlarla dönüm tutan bu sahada şimdi ekilen yer 150 bin dönümü geçmektedir. Sebebi de susuzluktur. Bu güzel teşebbüs başlanmıştır. Barajın yarısı da yapılmıştır. Fakat birçok yerlerde birden işe başladığımız için müteahhitlere ihale edilen bu işlerde müteahhit başka bir iş almaya muayyen ve mahdüt olan vesaitini toplayıp diğer işe gittiğinden orada çok isabetli olan bu baraj inşaatı bir seneden beri durmuştur. Acıpayam bataklığı da aynı vaziyettedir. Bakanlık bütün projeleri ve plânları yaptırmış, bataklığı kurutmaya geçecek iken tahsisat azlığı yüzünden bu hamleyi yapamamıştır. Eğer bunu yapsaydı geniş bir ziraat sahasını memleket kazanacaktı ve bunun etrafında sızmadan kıvranan köylü bu azaptan kurtulacaktı. Ayrıca bu

bataklığı yapan sular iskada kullanılarak sululu ziraat o güzel ovaya girecekti. Şüphesiz bunları yapacağımızı biliyoruz. Benim ikinci ricam şudur: mademki tahsisatımız, elemanımız muayyendir. Birçok yerlerde su işlerine başlayıp her birinden azar azar yapmaktansa mesaimizi en mühim olan 3 - 4 noktaya toplayıp evvelâ bunları bitirip sonra öbürlerini yapmanın daha isabetli olacağı kanaatindeyim.

Üçüncü ricam eleman meselesidir. Arkadaşlar, gerek kuracağımız sulama tecrübe istasyonları ve gerek su, inşaat ve tesisat işlerinde elemanımız mahduttur. Bu işlerimiz güngüçte büyüyecektir. Bu gün bu işin başında bulunan arkadaşlarımızın nasıl feragatla çalıştığını biliyorum. Çadır altında bunları neticelendirmek için nasıl uğraştıklarına vâkıfım. Onları bu kürsüden hürmetle selâmlarım. Fakat mesele bu kadar değildir arkadaşlar. Arzettiğim gibi bu sulama işlerimiz daha çok büyüyecektir. Bunlar için yüksek teknik üniversiteye konulan şube de kâfi değildir. Oradan çıkan genç arkadaşlarımız birden, pek çok tecrübe ve ihtisas isteyen bu işte yorulacaklardır. Onun için Bakanlıktan üçüncü ricam şudur:

Su işlerinde çalışan genç mühendislerimizden her sene bir grupun, bize iklim, ziraat tekniği bakımından çok benzeyen Amerika'ya gönderilip su işlerinde yetiştirilmesidir. Buna çok ihtiyacımız vardır. İnşaat, tesisata ne kadar para döküyorsak bunlardan tam verim alabilmek için çok miktarda yetişmiş mütehasss arkadaşlara ihtiyaç vardır. Bunun, sulama istasyonları cephesindeki mütehasssırları Tarım bakanlığı, su tesisatındaki işleri su mütehasssırlarını bayındırlık bakanlığının ayrı göndermesi çok isabetli olacaktır. Amerika'yı gösterdim, arkadaşlar, belki hatırmıza gelir, yanımızda sulama işleri ile uğraşan bir de mısır vardır. Fakat Mısır ile Amerika bir değildir. Bize benzeyen Amerika ziraat sulamalarıdır. Çünkü Mısır'da sulama çok küçük parçalara ayrılmıştır. ve yüksek nüfus dar bir sahaya sıkışmıştır. Bizde böyle nüfus kesafeti yoktur. Bizim sulanan sahalarımız geniştir. Biz makinalı sulama ziraatine gideceğiz. ve gitmek için de Amerika'nın gittiği yoldan gitmek ve o işler üzerinde arkadaşlarımızı yetiştirmek olacaktır. Hiçbir zaman Amerikayı kendimize tam örnek alalım demiyorum. Çünkü biz hepimizin bildiği gibi bize benzeriz. Bizim de hususiyetlerimiz vardır. Fakat teknik bakımından sulama işlerinde Amerika'dan alacağımız birçok örnekler mevcuttur.

4 ncü ricam, artezian işleri: Arzettiğim gibi üç iş üzerinde çalışılmaktadır. Artezianler de köy sularını bulmak için bize lâzımdır. Öyle köylerimiz vardır ki, akar suyu olmadığı gibi sulama sahasına girecek yerlerde değildir. Artezian cihazına başvurup bunların suyunu da temin etmek lâzımdır. Buna misal olarak da ya-

hımızda büyük fedakârlıklarla yapılan Sincan-köyünü gösterebilirim. Burada arteziyenle araziye sulamaktan başka çaremiz yoktur. Buna benzer köylerimizde de su ve sulama işlerini arteziyenlerle temin etmek mecburiyetindedir.

5 neî ricam, su ve sulama işleri malûmu âliniz doğrudan doğruya Tarım ve Bayındırlık Bakanlıklarına ait bir iştir. İki Bakanlığın Tarım ve Bayındırlık Bakanlarının bu işte çok sıkı işbirliği yapması en samimî dileğimizdir. Çünkü biri suyu bulur, inşaatını yapar, tarlaya kadar getirir. Tarla başından itibaren suyu nasıl kullanacağını, ne kadar kullanacağını, ne kadar vereceği, Tarım Bakanlığının teknik vazifeleri içine girer, ki, tecrübe istasyonlarının gayesi budur. Onun içindir ki, bu iki Bakanlığın sıkı işbirliğini candan temenni ederim.

Netice; arkadaşlarım, bütün düşüncelerimi ve ricalarımı şu suretle toplayabilirim.

1. — Sulama tecrübe istasyonlarının biran evvel sulama sahalarında kurulması.

2. — Su işlerimiz çok geniş olduğundan elimizdeki eleman ve tahsisat buna kâfi gelmediğinden mümkün mertebe, bunları en mühim sahalara teksif ederek oralar bitirildikten sonra öteki hamlelere geçilmesi;

3. — Bu işler için büyük salâhiyetli ve tecrübeli, kuvvetli daha çok mütehassıslara ihtiyacımız olduğundan genç ziraat ve su mühendislerimizi Amerika'ya göndererek müstakbel su işlerimiz için adam yetiştirilmesi;

4. — Arteziyen işlerinin su işlerine ilâve edilmesi;

5. — Bayındırlık ve Tarım Bakanlıklarının bu su ve sulama işlerinde sıkı bir işbirliği yapması.

Mâruzatım bundan ibarettir. Bu Bakanlıklara, bütün kalbimle başarılar dilerim. (Alkışlar, bravo sesleri).

H. ÇORUK (Kastamonu) — Muhterem arkadaşlar; bendeniz vilâyet yolları hakkında bir kaç kelime arz etmek istiyorum.

Malûmu âlileri, vilâyet yolları vilâyetler tarafından idare edilmektedir. Bu vilâyet yollarını Bayındırlık Bakanlığı iki sınıfa ayırır.

Birisi; diğer vilâyetlerle alâkadar olan yollar, birinci sınıf yol denir. İlecelerle irtibatı olan yollar da ikinci sınıf yollar sayılır.

Son zamanlarda Bayındırlık Bakanlığı birinci sınıf yolları kendisi bir proje yapmak suretiyle vilâyetlere tebliğ ediyor, bu yolların tamir ve termimi yapılmadıkça ikinci sınıf yollara tahsisat ayrılmaması hakkında bir emirde bulunuyor. Projeyi bu suretle yapıyor. Halbuki ikinci sınıf yol diye ayırdığı kaza yolları, birinci sınıf diye ayırdığı yollar ise bazı kazalardan geçmekle beraber diğer kazalardan geçmemektedir. Bendeniz buna misal olarak kendi vilâyetime ait olan bir kısmı ele alacağım. Bizim vi-

lâyete ait olan birinci sınıf yollar Safranbolu, Araç, Kastamonu, Taşköprü, Boyabat, Sinob'a doğru gidiyor. Bu yol üzerinde filhakika bizim üç kazamız vardır.

Yine birinci sınıf yollar diye ayırdığı yollardan birisi de İncobolu, Kastamonu, Çankırı'ya giden Ilgaz'ın 45 neî kilometresinde nihayet bulan yoldur. Şunu da arz edeyim ki, bizim vilâyetin 600 kilometrelik şosesi vardır. Halbuki bu, umumî yol içinde 300 kilometrelik bir şose vardır. Şimdi bu mesele bu proje kabul olduğunda takdirde arz edeyim; Kastamonu - Tosya şosesi hariç kalıyor. Kastamonu - Daday şosesi vardır, hariç kalıyor ki 35 kilometrelidir. Kastamonu, Tosya 70 kilometrelidir. Kastamonu - Devrekâni vardır. 35 kilometre, Daday'dan Cide'ye 135 kilometrelik yoldur. Bunların tamiiri Köy Kanunu mucibince köylüler tarafından yapılacak. 1926 tarihinde İçişleri Bakanlığının o zamanki bir tamimi köy yollarının şoselere indirilmesi hakkında emirleri muhtevi idi. Çevresi dar olan yerlerin köylüleri mümkün olduğu kadar bu emri yerine getirdi. Fakat Orta Anadolu'da bu yapılamadı. Şimdi bu kazaların böyle yani umumî yollara ait olmayan kazaların yolları yapılmıyacak olursa bu vilâyetlere tahsisat ayrılmadığı takdirde bu yollar harap olacak, berbat olacaktır. Halbuki vilâyetlerin meclisi umumileri vardır. Bunların teşkilinden maksat mahallî ihtiyaçları yakından görsünler ve bu işleri yapsınlar diyerdir. Esasen bu Devlet yollarının yapılması hakkında senelerdenberi burada görüşülür. Fakat nedense bir kanun tasarısı gelipte burada bu yolların ne şekilde yapılacağı ve tahsisatlarının nereden alınacağı bir müzakere mevzuu olamadı. Bayındırlık Bakanlığı bu tasarımı getirsin ve bu Devlet yollarının yapılması hakkındaki kararı alsın. Yoksa bu yapılmaya kadar da vilâyetlerin umumî yollar dâhilinde olmayan kazaları hariç bırakmak doğru değildir. Acaba yanlış mı biliyoruz? Bunun hakkında sayın Bakan burada lütfen izahat versin.

İkinci bir ricam var : Allah memleketimizi âfattan muhafaza buyursun. (Âmin sesleri). 1,5 sene evvel Şimali Anadolu'da bir deprem oldu. Binlerce adam öldü ve evler yıkıldı. Bu meydana bizim vilâyet dâhilinde bulunan Kargı kazası ile Tosya kazası bundan çok müteessir oldu. Çok adam öldü. Tosya'nın belediye hüdudu dâhilinde olan nüfusu 10 000 kişidir. Üç bin hanesi vardır. Bu evlerden bini yıkıldı, 550 adam öldü. Mektebi yıkıldı, hastanesi yıkıldı, herşeyi yıkıldı. Tabii o zaman heyecanla yardım yapılacağı, şu bu yapılacağı söylenildi. Mümkün olan yardım yapıldı. Ezcümle Kargı kazasında Hükümet bir bina yapmış, su işine de yardım etmiştir. Fakat Tosya'da bu yardım çok az yapılmıştır. Evvelce ahali tarafından ve vilâyet bütçesinden yapılan yardımla gayet mo-

den bir hastane yapılmış, fakat nedense inşaat hatası mı yoksa depremin şiddeti mi yerle bir oldu. Hastanede bulunanlardan bir kısmı da öldü.

Halk bunca felâketi görmesine rağmen binden fazla yıkılan evi kendi emeği ile ve kara borsadan çivi bularak yaptı, Hükümet te yardım etti amma yaptığı yardım miktarı, çivi miktarı lâşey mesabesinde idi. Yani arzettiğim gibi karaborsadan çivi bularak kereste tedarik ederek, Hükümet te kereste verdi, bu suretle 700 tane evi yaptı. İki tane de ilmektepe yaptı, kendi kesesiyle, kendi yardımı ile, Çocuklarını okutmak için. On bin nüfuslu olan bu yerde ancak arzettiğim şekilde iki mektep yapılabildi. Halbuki buranın tahsil çağında olan 1900 küsur, iki bine yakın çocuğu vardır. Bunların ancak bin tanesi mektepte okuyabiliyor, bir de ufak bir mektep vardır.

Şimdi Hükümetten ricamız, malûmu âliniz Kızılay vasıtasıyla bir iane toplandı. Bu toplanan para Kızılay vasıtasıyla ve Hükümetin de yardımı ile lâzımgelen idarei hususiyeler, belediyelere yardım olarak verilir. Binaenaleyh bu idarei hususiyelere böyle bir yardım yapılarak bir defa bir hastane yapılmalıdır. Arkadaşlar on bin nüfuslu bir memleket; kendi parasıyla, kendi teşebbüs ve mesaisiyle altı sene evvel yaptığı hastahaneyi kaybettiğinden dolayı çok müteessirdirler. Binaenaleyh bunun yapılmasını canü gönülden istiyorlar.

Tosya hakikaten güzel, münbit bir yerdir. Fakat her dört yanı Ilgaz dağlarıyla kapanmıştır. Kışın oradan harice gidilemez, üç dört ay kapalı kalır.

İki üç ay hastalar orada kalabilir. Hastahane olmazsa ne yaparlar. Orada hastahane ihtiyacı vardır bu ihtiyacı düşünerek halk yapmıştır. Bu hastahanenin artık Devlet yardımı ile Kızılay tarafından ikmal edilmesi behemehal lâzımdır.

Sonra ilk tahsil çağında bulunan çocukların böyle aylak kalması da katiyen arzu edilmez bir şey değildir. Fakat bunu kim yapacak? Vilâyet yapsın dersek, vilâyetin bütçesi mahmuldür, yapacak vaziyette değildir. Ben de bu mektebin Hükümetin yardımıyla yapılmasını rica ediyorum.

Sonra bir de belediye meselesi vardır. Esasen bu kanunda Hükümet binalarıyla belediye binalarına yardım meselesi vardır. Belediyenin bütçesi, deprem münasebetiyle her şey yıkıldı, varidatı falan kalmadı. Belediye binasına da yardım lâzımdır. Zannedirim 25 000 lira kadar bir para vadedilmiş. Yapılan plân da 140 000 liralık bir proje vardır. Bu projeyi, Tosyalıların, yani belediyenin vermesine imkân yoktur.

Belki proje değişir de 70 - 80 bin liraya kadar inerse ve Hükümet yardımı da olursa bu bina da yapılır. Şimdiye kadar on bin nüfuslu olan bir şehrin belediyesi han köşesinde bulunmaktadır. Bu hakikaten çirkin bir vaziyettir.

Efendim denecek ki, Tosyalılar çok felâket gördü, bir çok evleri yıkıldı, köyleri yıkıldı. Köyleri tamamen kendileri yaptılar. Verilen onar yirmişer kilo ya çividir ya değildir. Hükümet filhakika bu kazaya 30 000 lira yardım etti. Köylere de taksim olundu bu. Bu taksim olunan paradan en fakirlere şehirde verilen (100) lira köylerde verilen (50) liradır. Şu zamanda bu paranın ne kıymeti olur, pek azdır. Ben demiyorum ki, çok fazla, bir milyon iki milyon lira yardım yapılsın, fakat hiç olmazsa bir mektep binası için bir hastahane binası için lâzım olan paraya biraz Hükümetin yardımını rica ediyorum. Çünkü Nafıa Bakanlığı bu işle doğrudan doğruya ilgilidir ve bu vazife kendilerine verilmiştir, Kızılaya verilmiştir.

Bayındırlık Bakanlığı tertip eder, tanzim eder ve parasını, sarfiyatını da Kızılay yapar. Bu suretle daha kolaylık olsun ve iş formalitelerle uzamasın diye. Binaenaleyh gerek Kızılayın ve gerekse Bayındırlık Bakanlığının bu işi önemle ele almasını ve mâruzatımı da nazarı dikkate alarak aynızamanda vilâyet yolları hakkındaki arzettiğim meselelere dair lütfen bizi burada tenvir edebilecek malumatı da diriğ buyurmasınlar.

S. YURDKORU (Afyonkarahisar) — Şurada büyük bir park var; Ankara Gençlik parkı... Bilmem bu yakınlarda o parka giden arkadaşlar oldu mu? Geçenlerde biz üç arkadaş Gençlik parkına gittik.

Müşahademiz ve edindiğimiz kanaat şudur:

Park tamamen bakımsız bir vaziyettedir. Halbuki bu park henüz tesis halindedir. Yani bu parkı tamamlamak için yapılan işler bitmiştir.

Biz oraya on beş gün evvel gitmiştik. Yani, bir parkın ağaçlanması, ağaç dikilecek yerlerin hazırlanması vesaire bakımından yapılacak işler için mevsim gelmiş ve hatta geçmekte bulunuyordu.

Belki de malî-sene sonu olmak dolayısıyla tahsisat bitmiş olabilirdi ve binaenaleyh tesis faaliyetine maddî imkân bulunmazdı.

Fakat geçen seneler içinde dikilmiş ağaçların bakımı, park içindeki yolların daimî bir amele kadrosu tarafından yürümeğe elverişli bir halde muhafazası, devam etmek lâzım idi.

Halbuki park içindeki daimî bakıma delâlet eder, esaslı hiçbir emmare ve faaliyet görülüyordu.

Bu park kimin malıdır? Buraya hangi otorite bakar? Bayındırlık Bakanlığı bütçesiyle anlıyoruz ki parkın sahibi bu Bakanlıktır. Bu sene Bayındırlık Bakanlığı bütçesinde bu parkın inşaat ve tesisatının ikmalî için geçen senenin yedi aylık tahsisatına nazarın elli lira noksanıyla 43 700 lira konmuştur.

Beldeler içinde parklar tesis etmek vazifesi

belediyelerindir. Gerçi başşehirimiz Ankara'nın kuruluşunda, yollarının, kanalizasyonunun yapılmasında tabii olarak Devlet vazifelenmiş ve bu işi yapmıştır. Bu meydana böyle bir parkın yapılmasını da Devlet üzerine alabilirdi. Nitekim almıştır. Aneak bu park ana hatlarıyla meydana gelmiştir. Bir taraftan tesis devam ederken, bir taraftan da bakım hizmetleri yapılmak lâzımgelir ki, bu vazife bir Bakanlığın işi değildir.

Bana öyle geliyor ki, artık bu parkın Ankara Belediyesine devredilmesi lâzımdır. Tesisin devam edecek kısmı için Bayındırlık Bakanlığı mütaakıp senelerde bütçesine koyacağı tahsisatı Ankara Belediyesine yardım olarak ve bu işe sarfedilmek kaydı ile verirse belediye zaten mevcut parklar teşkilâtı ile bu parkın tesis işini program dâhilinde devam ettirebileceği gibi, şehir yollarındaki ağaçların ve diğer bahçelerin bakımını meyanında bu parkın bakımını da daha dikkatli ve muvaffakiyetli bir şekilde yapabilir. Bir taraftan da belediye zâbitası parkın korunma hizmetini yaparak bugün olduğu gibi, parkı sahipti ve disiplinsiz bir gezinti yeri olmaktan kurtarır.

Ankara Gençlik Parkının, hattâ bu sene arzettiğim şartlar ve imkânlarla Ankara Belediyesine devredilmesini Bayındırlık Bakanlığımın rica ederim. Bayındırlık bütçesi konuşulurken, çok ehemmiyetli telâkki ettiğim bir mevzu üzerinde de kısaca durmak istiyorum:

Bayındırlık Bakanlığımızın en mühim bir görevi yol işidir, yol politikasıdır. Memleketimizde şimdiye kadar bu çalışma alanında yapılmış olan işler küçümsenemez. Fakat memleketin yol ihtiyacına tam bir karşılık verdiğimiz de kabul etmek güçtür.

İstiyoruz ki, Hükümet ve Bayındırlık Bakanlığı yol dâvasını esaslı surette halletmek üzere bir «Devlet yolları Kanunu projesi» hazırlatıyormuş. Çalışmaları arasında bu mevzuun bulunup bulunmadığını, sayın Bakandan sorarken, böyle bir kanun tasarısının biran evvel Meclise getirilmesini de temenni edeceğim. Bu münasebetle, bir «Devlet yolları Kanunu» projesi içine, bhusus bizim memleketimizin hususiyetleri de gözönünde tutularak alınması icabeden mühim bir konuya da temas etmek istiyorum.

İki gün evvel Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü bütçesi görüşülürken Suut Kemal Yetkin arkadaşımız (turizm) mevzuuna temas etti ve sözlerine şöyle başladı: harp yılları içinde ve hemen harp sonrasında turizmi ele almak belki müşküldür. Fakat harp sonrası için bu mevzu etrafında bir takım hazırlıklar yapılmalıdır.

Arkadaşımın bu mütalâasını hen başka şekilde ifade edeceğim. Turizm, harp içinde de harp sonrasında da üzerinde çalışılmak önemini taşıyan çok ciddi bir mevzudur.

Bilmem hatırlar mısınız arkadaşlar; iki sene kadar evvel gazetelerde ehemmiyetsiz gibi görü-

nen küçük bir haber çıkmıştır. Bu haberde İngiltere'de alâkalı dairelerin harp sonrası için turizm plânları hazırlamakta oldukları zikrediliyordu. İki sene evvel, harbin en kızışmış bir devrinde, ölüm dirim kavgasına girmiş olan İngiltere'nin bir taraftan da turizm işiyle meşgul olmasının elbette bir mânası vardır.

Yine Yugoslavya'ya dair gazetelerde şöyle bir havadis görmüştük. Şimdi hatırimda değil, bilmem hangi Yugoslav şehrindeki tarihi değeri taşıyan bir kaplıca hava bombardımanları neticesinde tahrip edilmiş. Fakat, harbin henüz devam etmesine ve yeniden bir tahribe uğraması ihtimali mevcut olmasına rağmen Yugoslav makamları derhal ve süratle bu kaplıcayı tamire başlamışlar.

Size İtalya harbine dair de enteresan küçük haberleri hatırlatayım.

Müttefikler Siennaya bir bayram havası içinde girdiler.

Londra. 4. A. A. — Reuter ajansının Sienna'daki Fransız kuvvetleri nezdinde bulunan hususi muhabiri bildiriyor:

Tokona bölgesindeki Gotik tarzı binalarla dolu Sienna şehrine Fransız kuvvetleriyle birlikte giriş ortaçağı hatırlatan bir hâdise teşkil etmiştir.

Şehir halkı 13'ncü asırdanberi meshur olan Polbio bayramının kutlanmasını müttefiklerin şehre gireceği güne rastlaması için geri bırakılmıştı. Bütün şehir baştanbaşa ortaçağ esnaf cemiyetleri bayrakları, italyan ve komünist bayraklarıyla donatılmıştı.

Başlarında bir Fransız genarali olduğu halde bir alay bütün şehri dolamıştır.

Gerek Almanlar, gerek Müttefikler Sienna şehri bombardıman etmemişlerdir. Alman kiralıları şehri pazar günü geceyarısından biraz sonra boşaltmışlardır.

Alman kuvvetleriyle Fransız Şimal Afrika kuvvetleri şehrin civarında çarpışmışlar, fakat şehrin civarında ve şehirde sokak muharebesi olmuştur.

Yine gazetelerde okuduğumuza göre Roma ve Floransa'da da aynı sebeplerle iki taraf sokak muharebeleri yapmadılar. Bütün bunlardan anlaşılıyor ki turizm çalışmaları harp yılları içinde de harp yapan milletler tarafından geri bırakılmadığı gibi, turistik değeri taşıyan belgeler, hattâ harp âfetine kendilerini maşun bulundurma imtiyazını taşıyorlar.

Şimdi size bizim memleketimizin, küçük Asyanın yer yer turizm bakımından arzettiği emsalsiz değerlerden bahsedecek değilim. Fakat şu ciheti sarîh olarak belirtmek istiyorum ki, elimizdeki bedii, tarihi, sıhhi ve tabii emsalsiz kaynakları istismar etmek üzere, geç kaldığımız hazırlıkları yapmağa başlarsak, bütün memleket ve millet çesitli ve çok geniş faydalar kazanacaktır.

Muhterem arkadaşlarım; turizm mevzuun-

daki çalışmaların başında yol işi gelir.

Yol davası, bir memleketin ana davaları içinde aynı zamanda iktisat davası, bayındırlık davası, sosval. kültürel ve millî propaganda davaları olarak da yer alır.

Bu, bir taraftan da turizm maksadına ve gayelerine uygun şekilde halledilmek istendiği takdirde getireceği faydalar bir çok misli büyür, artar.

İste ben bunun için. Hükümetimizin ele aldığı memnuniyetle öğrendiğim (Devlet yolları kanunu) içinde, turistik yollar maksat ve gayelerinin de memzu olarak bulundurulmasını yüksek huzurunuzda temenni etmek istiyorum. Bu temennimi söylece şekillendirebilirim;

Baskanlar Kurulunca, turistik bölge olarak ilân edilecek muntikalardan geçecek Devlet yollarının turistik yol olarak yapılması esas, bu kanunda derpiş edilirse, yapılacak yolların bu kısımları, biraz daha fazla masraf edilerek iç ve dış turizme elverişli hale getirilmiş olur ki, yapılacak fazla masrafa mukabil, bu yolların doğrudan veya vasıta ile memleketeye getirecekleri kazanç hatta fazlası ile, bütün Devlet yolları masraflarını günün birinde karşılayabilir.

Size, bunun küçük bir misalini vereyim.

Yugoslavya; Amerika, Fransa, Almanya, İngiltere, İtalya gibi büyük Avrupa Devletlerinin, İsviçre, Çekoslavakya gibi daha küçük misallerin örneklerini alarak memleket dahilindeki yolları motorlu asrı vasıtalarla intibak ettirmeği düşünmüş ve bir (yol fonları kanunu) meydana getirmiştir.

Bu kanunu bir amaca da yol gibi çok masraflı bir yükü yalnız bir neslin sırtına yüklememek, buna gelecek nesillerin yardımını da sağlamaktır. Yugoslav Devlet yol fonları ve umumî yol fonları diye iki istikametten yol işini ele alan bu kanunlar yol kanunları müesseselerine şahsiyeti hükmiye tanıyarak bunların içeriden ve dışarıdan istikraz yapabilmeleri imkânını da sağlamıştır.

Şahsiyeti hükmiye sahibi olan bu müesseselerin varidatı üç esasta toplanıyor :

1. — Arzettiğim istikrazlar;
2. — Cari varidat;
3. — Devlet bütçesinden lüzumuna göre verilen tahsisat.

Cari varidat denilen kısım hakkında da kısaca izahat vereyim: Bu varidat, esas itibarıyla ve bütün memleketlerde kabul edilmiş olduğu gibi, yollardan doğrudan doğruya ve vasıta ile istifade edenlerden; yani, insanlardan, nakil vasıtalarından, mülkten ve emtiadan alınmaktadır.

Yugoslavya Devlet Yolları Kanununun bu suretle bir araya topladığı cari varidat 22 cinstir. Bunların başlıcaları; arabaların tescil harçları, seyahat biletlerinden ve otomobillerden toplanan olarak alınan rüsum, motörlü nakil vasıta-

ları, gümrük resmi, benzin, yağ ve petrol gümrük ve orturuva resimlerinden alınan hisseler, yardımlar, emtia tahmil ve tahliyesinden alınan resim, asrı yollar üzerinde bulunan mükelleflerden alınan resim, köprüler müruriye resmi, bedeni hizmet mükellefiyeti bedelleri ve saire.

Bütün bu 22 kalemlik varidat manzumesinin senede getirdiği, 120 milyon Dinardır. Buna mukabil Yugoslavya'nın vasatı olarak yalnız dış turizmden yani hariçten gelen seyyahlardan kazandığı, senede 400 milyon Dinarı geçmektedir. Sağa yukarı bir senede yollara sarfedilenin dört misli.

Demek oluyor ki bir memlekette turistik cazibeler mevcut oldukça, o memleketin yolları asrı vasıtalarla uygun şekilde yapıldığı takdirde, yolların masraflarını dışardan yabancıardan temin etmek mümkün olacağı gibi hattâ fazla ve çok fazla kârlar elde edilebilir.

Halbuki bizim memleketimiz, değil Yugoslavya'dan, fakat birinci sınıf turizm memleketi sayılan Fransa, İsviçre, İtalya, İngiltere gibi memleketlerden çok daha çeşitli ve emsalsiz turistik cazibeleri, fakat hammadde halinde, sine-sinde taşımaktadır. Sözümlü bitirirken yüksek huzurunuzda bir kaç rakam da takdim edeceğim.

Fransa'nın dış turizmden senevi geliri 12 000 000 000 frank idi. İtalya'nın senede 3.5 - 4 milyar liret, Avusturya'nın 270 000 000 milyon şiling, komşumuz Yunanistan'ın iki milyar drahmiye yakın bir meblâğ..

Necite olarak; sayın Bayındırlık Bakanımızdan, Devlet Yolları Kanununu biran evvel Meclise getirmelerini ve bu kanunu getirirken bünyesinde turistik yollar mefhumunu da bulundurarak getirmelerini ve bu kanunun gerekli malî imkânlarla teşhizi hususunu da ayrıca kıymetli Maliye Bakanımızdan rica ederim.

N. OSTEN (Giresun) — Muhterem arkadaşlarım, yakında bitmiş olan ikinci dünya harbinin bize öğrettiği hakikatlerden biri de şudur: Yol ve liman, milletlerin harp gücünde bellibaşlı bir rol oynamış ve modern bir ordunun silâh ve teçhizatı derecesine yükselmiştir. Barış yıllarında yol ve limanın önemi, harp yıllarından daha az değildir. Nitekim, ekonomik hayatın inkişafında ve hayatın ucuzlamasındaki rolleri izahat varestedir. Bu mülâhazalarladır ki, bütçe konuşmaları dolayısıyla bendeniz de sayın Bayındırlık Bakanımızdan bazı temennilerde bulunacağım.

1. — Demiryolları: Demiryolları bakımından Cumhuriyet Hükümetlerine şükran borcumuzu arz etmeyi vazife bilirim. Ancak harp dolayısıyla ray noksanlığı vardır. Yapılmakta olan demiryollarının yalnız toprak düzelmesiyle iktifa edilmektedir. Rayların ne zaman tedarik edileceği henüz bilinmediğine göre, zamanla bu dolma ve yarmaların bozulması ikinci bir masraflı icabettirecektir. Elâzığ - Tatvan yolu buna mi-

saldır. Bu kaygı ile bendeniz rayların biran evvel teminini sayın Bayındırlık Bakanından temenni ederim.

2. — Sulama işleri : Memleketimizde bir âfet halinde sıtma salgını vardır. Sıtma salgınının bir âmili de sulama işlerimizin bakımsızlığıdır. Fihakika, bir âfet halinde kendini gösteren bu sıtma işinde Sağlık Bakanlığına olduğu kadar Bayındırlık Bakanlığına da bir takım vazifeler tertzüp etmektedir. Sulama işlerinin bu yünden düzene konmasını ve bataklıkların kurutulmasının ön plâna alınmasını, Bayındırlık Bakanından temenni ederim.

3. — Yollar meselesi : Memleketimizde bir yol dâvası vardır. Yol dâvası hususi idare meselesi olmaktan çıkmıştır. Bugünkü anlayışla ve bu-künkü hayatın akışını karşılamak maksadiyle yeni bir hamleyle ihtiyaç vardır. Bir bakımdan yol, Devletin hâkimiyeti meselesidir. En ufak kazalara hâkimiyeti, adaleti, sıhhati ve millî eğitimi götürmek için yol lâzımdır. Çünkü gitmek isteyen memur pek azdır.

Türkiyedeki yol meselesini, rakam üzerinde kısaca tetkik edelim:

Türkiye'nin yüz ölçüsü, 767 000 kûsur kare kilometredir. Bunun şose yol uzunluğu 26 - 30 bin kilometre arasında gösterilmektedir. Mutasavver yol uzunluğu ile birlikte 45 000 kilometreyi bulmaktadır.

Bu, bizim ihtiyacımızı karşılayabilecek midir? Belki pek asgari bir şekilde karşılayacaktır. Fakat gözlerimizi, hudutlarımızın dışına çevirirsek bilfarz Fransa'ya bakarsak; Fransa'nın 529 bin kûsur kare kilometre yüz ölçüsü ve 563 881 kilometre uzunluğunda şosesi, olduğunu görürüz.

İngiltereye bakarsak, yüz ölçüsü 150 000 kûsur kare kilometredir. Halbuki yol uzunluğu 250 000 kilometreyi bulmaktadır.

Bizim yol uzunluğumuz, mutasavver olanlar ile birlikte 45 - 50 bin kilometre olduğu gözönünde tutulur ve bu 250 000 kilometre ile mukayese edilirse, yol bakımından ne kadar fakır olduğumuz anlaşılır.

Bir idarei hususiye meselesi olmaktan çıkan yollarımızın, bir Hükümet meselesi olarak toptan ele alınmasını temenni ederim. Bunun için ne yapmak lâzımdır? Bunu mütehassıslar bilir. Kanaatince ileri memleketlerde ne yapılmışsa; ne yapılmakta ise; bunlar tetkik edilsin ve bünyemize uygun, tatbik kabiliyeti olan bir usul ihdas edilsin. Ve bir çare bulunsun.

4. — limanlar meselesi: 3004 sayılı bir kanun vardır. Bunun adı (İskelelerin ne suretle idare olunacağına dair) kanundur. Gerçi bu Ulaştırma Bakanlığını ilgilendirir. Fakat limanların inşası bakımından Bayındırlık Bakanlığını alâkadar ettiği oihetle, buna da temas etmekten kendimi alamadım. Bu kanunun beşinci maddesine nazaran, iskele varidatının % 30 u

belediyeler, % 70 de Denizyolları idaresine verilmektedir. Denizyolları idaresi tarafından alınmakta olan bu % 70 ler bazı limanlardaki iskelelerin inşasını sağlayacak bir yekûna balığ almıştır. Benim yakından bildiğim bu kabîl limanlardan Giresun limanı vardır.

Arkadaşlar, bir Karadenizli Ata sözü vardır; Derki: Karadenizde üç liman vardır, Temmuz, Ağustos ve Sinob! Fihakika, Karadenizde hava birden patlamakta ve limanda bulunan çaparlar (yelken ve motörlü tekneler) karaya sürüklenmekte ve bu yüzden Giresun'da her yıl birkaç yuva sönmektedir. Bu sözlerimle Giresun'un ihtiyacı olan ve milyonlara balığ olacak bulunan bir mendirek inşasını talep edecek değilim. Yalnız mevcut iskelenin 20 - 30 metre kadar uzatılması suretiyle temini mümkün olan bir dalğakıran istiyeceğim. Bu pekâlâ mümkündür. Denizyolları idaresinin yıllardanberi almakta olduğu meblâğ, bu yirmi metre uzatılmasını istediğim rıhtım inşa masrafını karşılayabilir. Sonu gelmeyen bu deniz felâketleri yüzünden vâkı müracaatımız üzerine, limanı incelemek üzere, Denizyollarından bir mühendis gelmiş ve limanı tetkik etmiştir. Bayındırlık Bakanlığınca etüt ve projesi de yapılmıştır. Hâlen de proje halinde Bayındırlık Bakanlığında Liman Fen heyetindedir. Fakat bir türlü yapılamamaktadır. Arzettiğim bu kanun koyduğu hükümlerle, Giresun'dan başka diğer limanların da bu gibi ufak ihtiyaçlarının karşılanacağına şüphem yoktur. Kısaca: Türkiyede genel olarak bir yol derdi vardır. Bu, ıstırap, idarei hususiye varidatiyle halledilecek bir yol derdi vardır. Bu ıstırap, idarei hususiye varidatiyle halledilecek bir halde değildir. Bugünkü icaplar, bu millî ihtiyacımızın bir Devlet ve Hükümet meselesi olarak halledilmesini âmir bulunmaktadır. Benim Sayın Saracoğlu Hükümetinden istiyeceğim, bu liman ve yol meselesinin büyük çapta bir Hükümet işi olarak ele alınmasını temenni etmekten ibarettir. Mâruzatım bukadardır.

M. TANNER (Kayseri) — Sayın arkadaşlarımız; Bayındırlık Bakanlığının meşgul olduğu çeşitli bayındırlık işlerinden her birisinin ayrı bir önemi vardır. Bu itibarla temas etmek istediğim elektrik işlerini en mühimmi olarak vasıflandırmıyor, fakat en mühimlerinden biri olarak telâkki etmeme müsaadelerinizi rica ediyorum ve yine yüksek müsaadelerinizle burada belirtmek istiyorum ki, Bakanlığın bu sahada övünülebilir fiili büyük bir başarı elde edebildiğini iddia etmek için henüz vakit biraz erkendir, kanaatindayım. Maamafih yapılanlar için de teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Yurdumuzun enerjiye olan şiddetli ihtiyacını ve bu ihtiyacın karşılanması için alınan veva alınması düşünülen tedbirleri düşünür ve sâde bugünkü değil, şimdiye kadar geçirdiğimiz yılların çekilen sıkıntıların da gözönüne getirirsek

filiyat sahasında göğsümüzü kabartabilecek önemli bir başarı elde edilemediği hakkındaki iddiama hak verilir sanırım. Diğer birçok sahalarda büyük hamleler yaptık, on sene evvelki Türkiye'ye göre bugünkü Türkiye çok farklıdır. Birçok ilim ve umran sahalarmda müspet ve büyük hamleler yapmıştır. Son on, on beş sene içinde birçok fabrikalar kurulmuş, fert ve cemiyet itibarıyla kalkınmamızda büyük adımlar atılmıştır. Fakat tasdik etmemiz lâzımdır ki, elektrik sahasında atılan adımlar diğerleriyle kıyaslanacak bir ölçüde değildir. Bir iki elektrik şirketinin satın alınarak millî varlıklarımız aarsına katılması şüphesiz çok büyük iftihar ve şükranlarla karşıladığımız işler olmakla beraber terakki yolunda atmamız lâzımgelen adamları sayarken bundan çok daha fazla başarılar zikretmeği gönül çok arzu ederdi.

Sayın arkadaşlarım; müsaade buyurursanız memleketimizin enerji ihtiyacını kısaca gözden geçirelim. Bu ihtiyaç kendisini başlıca ışık ve çevirici kuvvet sahasında belirtir. Memleketimizin ışıktan faydalanan yerleri arasında vilâyet merkezlerinden yüzde doksanını, ilçe merkezlerinden yüzde yirmi sekizini, bucak merkezlerinden de yüzde 1,8 ni sayabiliriz. Mevcut takriben 40 000 köyümüz maalesef bu nimetten tamamen mahrumdur.

Saydığım bu yerlerin diyebilirim ki - birkaç büyük şehir müstesna - hemen yüzde 80 nin şebekeleri ve santralleri o kadar bozuk ve fena işler bir haldedirler ki bunları ihtiyaca yeter bir tesis olarak kabul etmek fennen doğru hareket olmaz. Meselâ yurdumuzun beşinci derecede büyük bir şehri sayılan Eskişehir'de, 70 - 80 bin nüfuslu koca bir şehirde, elektrik tesisatı vardır demek için fen kaidelerinin mevcudiyetini inkâr etmek lâzımdır. Bu şehirde elektrik tesisatının var olduğu fennen yok olmakla müsavi kalmıyor. Yok olması lâzımgelen bu var tesisat aynı zamanda şehir ve şehir sakinleri için bir tehlike de teşkil ediyor. İşte bu ve buna benzer daha birçok şehirlerimizi hesaptan çıkaracak olursak biraz evvel arzettiğim nispetlerin çok daha düşkün bulunacağı anlaşılır. Hülâsa edecek olursak köyler hariç olmak üzere 1403 şehir, kasaba ve nahiye merkezinin ancak 186 sı yani yüzde 13 ü iyi veya kötü, fakat ekseriyetle kötü, bir şekilde ışılandırılmaktadır.

Sayın arkadaşlarım, bu rakamlar bizi, ileri hamleler atmak isteyen memleketimizi tatmin etmekten çok uzaktır. Bu saydığım 186 yerdeki elektrik santrallerinden çevirici kuvvet veremeyen müktevir olanların sayısı ancak bir kaç geçmez sanırım. Bu santrallerden takriben 170 ni 500 beygirden aşağı ve ekseriyeti hattâ 100 beygirden de aşağı küçük santraller, 12 adedini 500 ile 2000 arasında bizim telâkkilerimize göre orta büyüklükte ve 4 adedini de 2000 den yukarı, yine bizim telâkkilerimize göre büyükçe

santraller terkip etmektedir. Rakamlarla Yüksek Meclisi işgal etmek istemiyorum. Bunlar bize gösteriyor ki enerji çeşitlerinin en büyük nimeti bulunan elektrik işlerinde henüz çok geri bulunmaktayız ve muhakkak surette bu sahadâ ilerlememiz lâzımdır. Diğer ileri memleketlerde elektrik enerjisi hattâ çamaşır ve bulaşık yıkamaya varıncaya kadar ev işlerine kadar girdiği halde bizde henüz elle çevrilen dokuma tezgâhları bulunmakta ve hattâ birçok yerlerde ışık olarak hâlâ yağ ve petrol ve hattâ belki de çira kullanılmaktadır. Medeniyetin birçok feyizli nurlarından faydalandırılan aziz yurdumuzun bu nurdan da faydalanması hususunda Bayındırlık Bakanlığına düşen vazife çok büyüktür ve Cumhuriyet Bayındırlığının da başaracağına şüphem yoktur.

Sayın arkadaşlarım, Bayındırlık Bakanlığının 2819 sayılı kanun gereğince 1935 yılında teşkil olunan ve 1939 yılı Haziranından itibaren bünyesine katılan Elektrik İşleri Etüt İdaresi marifetiyle elektrik işleriyle sıkı bir surette ilgili bulunmaktadır. Memlekette mevcut su kuvvetleri ve sair enerji kaynaklarının etüdü, şehir ve kasabalara, fabrikalara ve saireye lâzım olan elektrik enerjisinin en ekonomik bir surette temini çarelerinin araştırılması, müstakbel sanayi programlarındaki elektrik kısımlarının hazırlanması, elektrik istihsal ve tevzi kurumlarının muntazam istatistiklerini tutmak, elektrik santrallerinin maliyetlerini tetkik etmek, bunların rasyonel çalışıp çalışmadıklarını kontrol etmek ve verimlerini arttırmak, elektrik enerjisi üzerine mevzu vergiler ve elektrik tarifeleri hakkında etütler yapmak ve saire, bu idarenin başlıca vazifeleri meyanında bulunmaktadır. Bu ödevlerin nasıl görüldüğünü kısaca tetkik etmeye müsaadenizi rica ederim.

Evvelâ su kuvvetleri üzerindeki etüt işlerine gelelim :

Bu sahada uzun senelerdenberi çalışmakta olan Etüt İdaresi yurdun muhtelif yerlerinde ihtiyaca göre açılan su rasat istasyonları kurmak ve devamlı rasatlar yapmak suretiyle memleketin su kadastrosunu tanzim yolunda mühim adımlar atmış ve başarı ile çalışarak bugün yüksek huzurunuzla arz etmek mevkiinde bulunduğum enerji kaynaklarını meydana çıkarmıştır. Bundan evvel etüdün ehemmiyeti üzerinde bir iki misal arz etmek isterim. Etüdün, bilhassa su kuvvetleri gibi, çok mühim masraflar ihtiyar edilen ve memleketin sınaî ve iktisadî hayatının çok sıkı bir surette bağlı bulunduğu tesisler üzerindeki önemi herkesçe müselleme ise de bunun bir iki misalle açıklanması herhalde faydasız değildir sanırım. Hatırımında kaldığına göre Konya şehrinin elektrik ihtiyacı için evvelce bir hidro elektrik santrali tesis olunmuş ve fakat bir iki sene sonra suyun azalması yüzünden

şehir tenviratı ciddi bir muhatara ile karşılaşmış ve nihayet dizel motörleri tesisi zarureti hâsıl olmuştur.

Bundan daha bir iki ay evvel gazetelerde Diyarbakır'ın elektrik meselesi diye bir yazı gördüğüm zaman buna benzer ikinci bir misalle karşılaştığımı anlamakta gecikmedim ve bu yazıyı okuyunca öğrendim ki, evvelâ 800 kilovat tahmin olunan su kuvveti bir iki sene sonra yarı yarıya düşmüş ve nihayet geçen sonbaharda 120 veya 100 kilovata kadar inerek şehir ihtiyacını teminden âciz bir vaziyete gelmiştir. Bu iki misal bize gösteriyor ki, o zamanın rayici ile yüzbinlerce liraya mal olan ve bu iki şehrimizi medeniyetin bu müstesna nuruna ulaştırdığı sevinci ile tantanalarla küşat resmi yapılan bu santraller, hiçbir ciddi etüde tâbi tutulmaksızın inşa olunmuşlardır. Gerek bu ve gerekse diğer mevzular üzerinde bu çeşit fena misallere memleketimizde oldukça geniş bir ölçü üzerinde rastlamamak maalesef mümkün değildir.

Bu misallerle etüdün ne kadar önemli olduğunu kısaca belirttikten sonra tekrar mevzua avdet ediyorum: Elektrik Etüd İdaresinin 1944 senesi sonuna kadar yaptığı etüdler neticesinde Sakarya'nın muhtelif kademeleri üzerinde 160 000 kilovatluk gücü de dâhil olmak üzere memleketimizin muhtelif bölgelerinde barajlı olarak 300 000, barajsız olarak 144 000 ve Keban mevkiinde de bir tek santralde 400 000 ki topyekûn 844 000 kilovat yani 1.000 000 beygir kuvvetinden ziyade güç elde edilebileceği anlaşılmıştır.

Muhterem arkadaşlar, bu su kuvvetlerinin üretim kabiliyeti senede 3 milyar kilovat saat gibi muazzam bir enerji seviyesini bulur ki, bu enerji bugün nehirlerin ve derelerin taşıdığı sularla birlikte boşboşura akıp gitmektedir. Heder olan ve yürek acısıyla karşılanmaması mümkün olmayan bu enerji hakkında bir fikir vermek için şunu arz edeyim ki, bu miktar bugün bütün memleketimizde, Devlet sanayi müesseselerinin, hususi teşkillerin ve saire de dâhil olduğu halde topyekûn istihsal ettikleri enerji miktarının hemen 8 mislidir. İşte arkadaşlar, memleketimizin kalkınması için bu kadar muhtaç olduğumuz elektrik enerjisi böylece akıp gitmektedir. Bu rakamlar bugüne kadar tesbit olunanlardır. Memleketimiz su kuvveti cihetinden çok zengindir. Etüdler devam etmektedir. Daha da birçok enerji kaynaklarının bulunduğu ve meydana çıkarılacağına şüphe yoktur. Etüd İdaresine bu çalışmasından dolayı yüksek huzurunuzda burada teşekkür etmek isterim. Kanunun kendisine yüklediği bu ödevi idare başarı ile yapmıştır ve yapmaktadır. Fakat Bakanlık cephesinden şunu da ilâve etmek isterim ki, şimdiye kadar yapılan etüdlere en zaruri görüleni olsun, Bakanlık fiiliyat sahasına ulaştırmak için bugüne kadar bir teşebbüste bulunmamıştır. Bakanlıktan aktif vaziyete biran evvel geçmesini beklemek hakkımızdır ve bunu

başarmak ta onun vazifesidir. Yurdumuzun birkaç bölgesinin elektrik ihtiyacı çok şiddetlidir. Bu meyanda Ankara ve Kırıkkaleyi, İstanbul ve havalisini, İzmir, Adana ve Bursa bölgelerini ön plânda zikredebiliriz. Bütün bu havalinin çok uzun seneler için, ihtiyacı karşılayabilecek enerji kaynakları yanbaşlarında bulunmaktadır. Ekonomik, endüstriyel ve sosyal hayatımızda sağlamak zorunda olduğumuz kalkınmamız için Yüksek Meilis kendisinden istenen milyonları daima seve seve vermiştir, yeterki karşımıza müspet rakamlar ve delilleri irtiva eden programlar ve projelerle gelsin.

Yurdumuzun elektrik kudretine ne kadar muhtaç olduğunu ve bu sahada ne kadar geri kaldığımızı şu rakamlarla belirtmek isterim. İleri memleketlerden meselâ Norveç'te senede nüfus başına düşen enerji istihlâki 3417 kilovat saati tutmaktadır. Bu rakam 1938 istatistiklerine göre, Birleşik Amerika'da 1.130, Almanya'da 808, Büyük Britanya'da 552, Balkan memleketlerinden Romanya'da 63, Bulgaristan'da 42, Yunanistan'da 39 ve memleketimizde ise ancak 25 kilovat saati bulunmaktadır. Rakamların belâgatı karşısında fazla bir şey ilâve etmek istemiyorum. Çünkü hakikat bütün açıklığı ve acılığı ile meydandadır. Bu konuda hulâsatan afzetmek isterim ki şimdiye kadar etüt sahasında faydalı malûmat toplanmıştır. Nerede ne yapılması mümkün olduğunu biliyoruz. Artık elektrik sıkıntısı çeken bölgelerimizde faaliyet sahasına geçmek zamanı gelmiştir ve harp sonrası hamlelerimizin başında su kuvvetlerinden istifade konusu gelmeli ve Bayındırlık Bakanlığı şimdiden ve ciddi bir surette işi ele almalıdır.

Su kuvvetlerinden istifade konusu üzerinde çok mühim bir noktaya daha işaret etmek isterim. Bugün yurdumuzda işliyen - Devlet sanayii de dâhil - elektrik santrallerinin takriben % 88 i kömürle, % 7 si akaryakıt ve sair ihtirak maddeleriyle ve ancak % 5 i su ile çalışmaktadırlar. Ne kadar mebzul bulunursa bulunsun nihayet namütenahi telâkki edemeyeceğimiz ve ileride bilhassa kimya sanayiine ve diğer önemli memleket ihtiyaçlarına tahsis zaruretinde bulunduğumuz kömür servetimizden bu kadar israf edilmesini biran evvel önlememiz kesin bir zaruret teşkil etmektedir, kanaatındayım. Bunun için kömür servetimizi yutan dev kazanların bir an evvel su türbinlerine yerlerini terk etmelerini sağlamak başlıca vazifelerimizden birini teşkil etmektedir. Gelecek nesillerimiz bir tarafta su kuvvetlerimiz boşuna akıp gitmekte iken kömür servetlerimizi israf etmiş olmamızı affetmeyecek ve edemeyeceklerdir.

Sayın arkadaşlarım; bu konunun ehemmiyeti üzerinde fazla durarak başımızı ağrıtmak istemiyorum. Bunlar her keşce bilinen hakikatler olmakla beraber tabiatın müstesna nimetlerini israf etmemiz karşısında duyduğum teessürü belirt-

meden geçemedim. Şimdi yukarıda saydığım diğer ödevlerin tetkikine geçiyorum: Bu ödevlerden bilhassa elektrik istihsal ve tevzi müesseselerinin denetlenmesi, tarifeler ve elektrik enerjisinden alınmakta olan vergilerden bahsetmek istiyorum. 3611 sayılı Bayındırlık teşkiât kanunu gereğince de Bayındırlık Bakanlığı bu işlerle ödevlendirilmiş bulunmaktadır. Bilindiği gibi elektrik istihsal ve tevzi müesseseleri Cumhuriyet idaresinin feyizli başarılarından olarak yabancı sermayedar gurupların elinden kurtarılmış ve millî bünyemize katılarak mahallî belediyelere devrolunmuştur. Fakat arkadaşlar, şunu itiraf etmek lâzımdır ki teşkilâtı ne kadar mükemmel ve zihniyeti ne kadar ileri olursa olsun, hiçbir belediye bu işlerde muvaffak olamamaktadır. Ve muvaffak olmalarına da ihtimal göremiyorum. Menfaatı onların olsun, fakat idaresi belediyelerde kalmamalıdır. Umumî hayat ve sanayile çok sıkı bir irtibatı olan bu işletmelerin değil terakki ve inkişaf yolunda adımlar atmak, hattâ mevcut tesislerini bile iyi bir halde muhafaza edebildiklerini bilmem Bayındırlık Bakanlığı iddia edebilecek bir durumda mıdır? Her şahsın ferden ve bütün sanayiın müştereken en sıkı bir surette ilgili olduğu ve hattâ mukadderatını bağladığı bu işletmelerin dar bir zaviyeden görülerek işletilmesine ve idaresine imkân yoktur. Bu yüzden husule gelecek zararlar yalnız ferde değil, cemiyete ve bütün memleketi şâmilidir. Bazı belediyelerin baktığı gibi bu teşkilâtlere belediyelere bağlı herhangi diğer bir servis gibi bakmak son derecede hatalıdır. Bunların belediyelere gelir temin etmeğe mahsus kaynakları gibi telâkkisi de aynı derecede hatalıdır. İhtisas ve tecrübe istiyen teknik işletmeler idari zihniyetlerle yürütülemez. Bunlara haiz oldukları hususiyetler hiçbir zaman gözden uzak tutulmuyarak işletme zihniyetinin bütün geniş ihtasıyla mahiyetleri verilmelidir. Bu işletmelerin idareleri bütün hususiyetlerini de gözeten umumî hükümlere bağlanmalı ve en iyi idare şekli incelenerek sağlanmalıdır. Bu suretle kurulacak umumî bir idare sistemine belediyelerin de girmesine ve onlara tesisleri ve iştirakleri nispetinde bir gelir teminine hiçbir suretle mâni yoktur. Benim düşüncem bu idarelerin belediyelerden ayrı olarak teknik ve ekonomik mahiyetleriyle mütenasip ve memleketin genel menfaatine uygun bir idareye kavuşmalarıdır. Esasen muhterem arkadaşların, büyük bölge santralleri kurulup şehirler ve kasabalar birbirine bağlandığı zaman bunların arasında bozuk idareli, bakımı himmete muhtaç bir teşkil bırakılmama imkân yoktur. Çünkü şebekeler şehirleri birbirine bağladığı zaman onların mukadderatını da birbirine bağlıyor demektir. Sağlam bir vücutta kangren olmuş bir parmak nasıl o vücudu tehlikeye sokarsa bozuk düzenli bir şehir şebekesi de aynı vaziyettir ve kesilip atıl-

ması lâzımdır. Bayındırlık bakanlığından ricam bu önemli konuları lâzımgelen sürat ve dikkatle biranevvel inceleyip memleketin selâmeti için en iyi görülecek idare şeklinin uygulanması için teşebbüslerde bulunmasıdır.

Sayın arkadaşlar; tarife işlerine de kısaca temas etmek istiyorum. Muhtelif şehirlerimizde tatbik olunan elektrik tarifeleri çok yüksek bulunmaktadır. Beş seneyi aşan bir zamandanberi dünyayı kasıp kavuran harp felâketinin fiyatlar üzerinde oynadığı tahripkâr rol burada da kendini göstermiş ve elektrik tarifeleri dünyanın hiçbir yerinde eşine tesadüf edileceğini zannetmediğim bir seviyeye varmıştır. Bazı şehirlerimizde tarifenin kilovat saat başına elli kuruşa kadar çıktığını söylersem bu hususta bir fikir vermiş olurum. Harp tesirlerini bir dereceye kadar mazur görmek mümkün olabilir. Fakat ben kabahati sadece bunda görmüyorum. Santraller kurulurken ciddi bir etüde tâbi tutulmuş ranta bilite hesaplarının yapılmamış ve icâbeden yâkıcı maddenin cinsi ve evsafının tâyini hususunda tekikler yapılmamış olmasında da büyük bir hisse görüyorum. Bayındırlık Bakanlığında tarifelerin hele sanayide uygulanan tarifelerin en müsait bir hadde indirilmesi hususunda nefer düşündüğünü öğrenmek çok faydalı olacaktır.

Endüstriyel kalkınmamızda çok önemli bir yer tutan tarifelerin yüksekliğinde mühim bir âmil olan vergilerden de bahsetmek istiyorum. Ve bu konu Bayındırlık Bakanlığının vazifeleri arasında bulunduğu içindir ki, burada bahis mevzuu ediyorum. Fikrimce Bayındırlık Bakanlığı bu konu ile fazlaca alâkadar olmak fırsat veya imkânını bulamamıştır. Aksi takdirde onun müdahalesiyle vergiler bu kadar yüksek bir seviyeye çıkmazdı. Sanki elektrik enerjisi kendisinden vergi alınması tabii olan bir gelir kaynağı imiş gibi yalnız maliye değil, belediye ve hususi idareler bile birbirini takiben elektrik enerjisine vergiler yüklemişlerdir. Maliye, istihlak adı altında vergi alır, belediyeler aynı veyahut diğer bir ad altında vergi alır. Hususi idareler asker ailelerine yardım diye vergi alır. Ve nihayet bazı yerlerde tekrar belediyeler akar yaktır oktrova karşılığı diye vergi alır. Sonra bu vergilerin bazıları fevkalâde haller dolayısıyla bir misli arttırılır. Velhasıl bugün bu isimler altında alınmakta olan vergi miktarı bazı yerlerde kilovat saat başına 6,5 kuruşa varmaktadır. Bu nokta diğer bazı memleketlerde asıl cereyan bedeli olarak alınmakta olan paranın hemen iki mislidir. Maliye Bakanı bütçesine para bulmak için, mütevazi bir gelir de olsa elektrik enerjisine vergi yükleyebilir. Fakat bunu önlemekte Bayındırlık Bakanlığının vazifesidir zannedirim. Bu hususta şimdiye kadar bir teşebbüste bulunmuş mudur? Tenvir buyurlarsa müteşekkiri kalırım.

Muhterem arkadaşların; bu vergi daha hafif

bir şekilde sanayide kullanılan enerjiden de alınmaktadır. Fakat daha hafif bir şekilde diyorsam bu ancak kemmi olduğumdandır. Yoksa nispet itibarıyla çok ağırdır. Çünkü sanayi çok elektrik harcar, tarifesi daha aşağıdır. Bu itibarla kilovat saat başına alınan verginin nispeti bazı hallerde cereyan belininin % 50 sine yaklaşmakta ve hattâ aşmaktadır.

Devlet bütçesine ancak üç dört milyon lira getiren ve fakat sanayideki ve hayat pahalılığındaki akisleri bunun çok üstünde olan bu verginin kaldırılması için Bayındırlık Bakanlığımın sermereli gayretler göstermesini rica ediyorum.

Sayın arkadaşlarım, elektrik enerjisi, makineleri çeviren, lâmbalarımızı, yakarı bir vasıttır. Bundan vergi almak nasıl doğru görülebilir bilemiyorum.

İki fabrika tasavvur edelim. Bunlardan biri elektro motörlerle, diğeri de faraza dizel motörleriyle işlesin. Aynı iş yapan bu iki fabrikadan elektrikle işleyen vergiye tâbidir, diğeri ise değildir. Arkadaşlar, bu, elektrikle yani en modern ve en mükâmil çevirici vasıtla ile işleyen sanayi için bir engel sayılmaz mıdır? Biz ileriye doğru mu, yoksa geriye doğru mu gideceğiz? İleriye doğru gideceksek - ki gayemiz muhakkak budur - demode vasıtaları bırakarak moderne, elektrige doğru yürümeli, bunun için de kullanılmasını ucuzlatmalı ve kolaylaştırmalıyız. Size bu hususta olmuş bir misali arzedeceğim :

Senelerce başında bulunduğum bir işletmeden cereyan alarak elektro motörle makinelerini çeviren ve bu işletme ölçüsüne göre çok mühim sarfiyat yapmakta olan önemli bir sanayi müessesesi çevirici kuvvet üzerine dahi uygulanan bu vergilerin kendisine tatbik olunan cereyan tarifesinin % 1 i, % 5 şî değil % 50 si gibi tahammül edilmez bir hadde çıkarılması üzerine elektrik motörünün derhal bir kenara atarak yerine dizel motörü kurmuş ve bu tâdilât için yaptığı bütün masraflı bu vergileri ödemek mecburiyetinden kurtulmak suretiyle yaptığı tasarruflarla iki sene içinde tamamen amorti etmiştir. Bundan daha canlı bir misal getirmeğe bilmem lüzum var mı?

Elektrik istihlâki üzerinden alınmakta olan vergilerin bu geriletici tesirlerini belki Maliye teşkilâtî görmeye, hissetmeyebilir. Fakat bu işletmelerin çalışmalarını, düzenlerini denetleyen, onların çeşitli istatistiklerini tutan, hulâsa devamlı kontrolü altında bulunduran Bayındırlık Bakanlığımın bu tesirleri görmemesi, hissetmemesi mümkün müdür?

Elektrik enerjisinden alınan bu çeşitli vergiler şüphesiz maliyet fiyatlarına tesir etmektedir. Fabrikaların imalâtı kazanç, buhran, muvazene ve saire gibi birçok vergilere tâbi olduğundan maliyet fiyatına giren bu vergilerden

de tekrar kazanç ve saire vergileri almıyor, yani bu suretle mükerrer vergi tahsil ediliyor demektir ki buna cevaz var mıdır? Takdirini Yüksek Heyetinize arz ediyorum.

Arkadaşlar, bu vergilerin kaldırılması sanayimizin inkişafı, evlerimizde bol ve ucuz elektrik yakabilmemiz için şarttır ve emin olunur bu vergiler kalkınca Maliye zarar etmeyecek, aksine kâr edecektir. Çünkü elektriğin her sahada kullanılması ve genişlemesiyle iş sahaları ve imalât çeşit ve miktarları artacak, bunlardan alınacak fazla kazanç, muamele ve saire vergileriyle bu küçük - tâbir caizse - zarar telâfi edilmiş olacaktır.

Sayın arkadaşlar; çalışan bir vücutta kol ne ise sanayide de elektrik odur. Nasıl bir kolun yaptığı işten dolayı temin ettiği kazançtan Devlet kendi hissesine bir vergi ayırıyor ve fakat o kola sahip olduğu için bir vergi almıyorsak, elektrikte de onun çevirici kuvvetiyle meydana gelen imalâttan hisse ayırmalı ve fakat kendisini hiçbir vergiye tabi tutmamalıyız. Akan su da çevirici bir kuvvettir. İhtial eden bir madde, hatta yakılan çeltik kabukları bile çevirici bir kuvvettir. Bunlardan yalnız elektrik kuvvetinin vergiye tabi tutulması acaba bunun kolay ve sıhhatle denetlenmesinin mümkün olmasından mıdır? Elektrik kuvveti bu vasıflarından ve daha sayılması uzun diğer mezziyetlerinden dolayı - tâbirimi af buyurunuz - kelepçelenmeye lâyık değildir. Bilâkis diğerlerine göre teşvik ve himaye görmelidir.

Elektrik cereyanı üzerine konmuş olan bu çeşitli vergilerin kaldırılmasına teşebbüs sırası gelmiştir. Bayındırlık Bakanlığımın bu hususta ne düşündüğünü ve ne gibi teşebbüsler yapmak tasavvurunda olduğunu öğrenmek cidden faydalı olacaktır.

Sayın arkadaşlarım; maruzatımı şu şekilde hulâsa etmek istiyorum:

1 — Elektrik Etüd İdaresinin metodlu ve bilgili çalışmaları neticesinde öğrenmiş bulunuyoruz ki, memleketimizde bol su kuvveti vardır. Senede milyarlarca kilovat saatlik enerji istihsaline müsait, şimdiye kadar bulunan rakamlara göre, milyonu aşan kilovatlık güç sularımızla beraber beyhude yere akıp gitmektedir. Bunlardan en lüzumlu ve en mübrem görüleni yetkili bir heyet tarafından seçilerek hemen faaliyete geçilmelidir.

2 — Elektrik işleri etüd idaresi sadece etüd vaziyetinde kalmamalı, bir taraftan kıymetli malûmat toplamağa devam etmekle beraber diğer taraftan da yapıcı ve işletici vaziyete getirilmeli ve bunun için de icabeden teşebbüslere hemen geçilmelidir.

3 — Boşa akan milyonlarca kilovat saatlik enerjinin hepsinden istifade imkânı olmadığını takdir ederim. Fakat bunlardan azami istifade

temini için enerji bölgeleriyle programları hazırlanmakta olduğunu heber aldığımız sanayi mntakaları tam bir ahenkle tesbit edilmelidir.

4 — Elektrik üretim ve dağıtım işlerinde tam bir düzen kurulmalıdır. Vatandaş veya cemiyet, fert veya sanayi emîn ve düzenli bir enerji kaynağından faydalandığını bilmeli ve huzur ve emniyetle işine sarılmış bulunmalıdır.

5. — Elektrik istihlâkından alınmakta olan vergiler süratle tarihe maletilmelidir. Elektrik enerjisini vergilerde bir gelir kaynağı gibi sanmak hatalı bir düşüncedir. Biz vergilerimizin artmasını elektriğin fazla miktarda harcama ve bu suretle imalâtın ve refahın artmasında ve bu sahadaki kazancın temin edeceği kaynaklarda aramalıyız.

6. — Bol ve ucuz ve emîn kaynaklara dayanan enerji istiyoruz. Yurdumuz bol ve ucuz enerjiye kavuştuğu gün her sahadaki kalkınma hareketlerimizde yarı yol alınmış olacaktır.

Bayındırlık Bakanlığımızdan bir sūalim daha var. Memleketin enerji kadastro su gibi çok önemli bir mevzuu ele almış olan etūd idaresinin kadrosunda bilhassa teknik elemanlar arasında büyük boşluklar görülmektedir. Bu kadro boşluklarına rağmen etūd işlerinin o kadar aksamamış olması orada çalışan arkadaşlarımızın takdire şayan gayretleriyle kabil olmuştur. Mamafih tam kadro ile çalışarak daima biraz daha verimli işler başarmalarını temenni etmek mümkün değildir.

Bu itibarla bakanlığın bu boşluklar ve sebepleri hakkında ve buna çare olmak üzere ne gibi tedbirler düşünüldüğünü bilmek faydalı olacaktır.

Bayındırlık Bakanlığımıza diğer imar hareketlerinde olduğu gibi elektrik dağıtım ve üretim işlerinde de candan başarılar dileyerek sözlerime son veririm.

F. F. DÜŞÜNSEL (Bingöl) — Benden evvel konuşan kıymetli arkadaşım Muhittin Taner'in temas ettivi elektrik fiyatlarının yüksekliki konusuna müsaadenizle bendeniz de temas edeceğim. Arkadaşım büyük bir vukuf ile, fakat biraz hızlı ve acele okudukları için, mevzuu pek de kâfi derecede ittila hâsıl edemedim. Kapabildiğim ve alabildiğim kısımlara göre çok esaslı bir şekilde tetkikat yapmışlar ve bu elektrik fiyatlarının yüksek oluşu noktasını adamakıllı bir esbabı istinat ettirerek tenzilinın kabil olduğunu gösterdiler. Onun için gerek havagazı ve gerek elektrik işleri sanayimizde maliyet fiyatlarının yükselmesine müessir oluyor. Arkadaşım, esaslı olarak bu şekilde Bayındırlık Bakanlığının bu konu üzerinde durmasını ve bu elektrik ve havagazı fiyatlarının indirilmesi için önemli incelemeler ve araştırmalar yapılmasını temenni etmişlerdir. Hakikaten bu iş, kanunla mı olur, kararla mı olur? Bu, yapılmalıdır. Bu işler yapılırsa, gerek istihsal bakımından ve ge-

rek istihlâk bakımından gayet yüksek bir bedelle yapılmakta bulunan bu işlerin artık indirilmesi zamanı gelmiştir ve esaslı şekilde bunu ele almak lâzımdır. Arkadaşımız; bunun mümkün olabileceğini kendine mahsus ilmi mütalâalarla ifade etmiş bulunuyorlar. Bendeniz de konunun esaslı şekilde ele alınıp işlenmesini ve gerekli neticeye bağlanmasını bilhassa rica ederim.

Bu konuda elektrik kilovat mevzuuna temas ederken, Sayın Bakanın elektrik santralleri vücuda getirilmesi hakkındaki teşebbüsünün, bugün için hangi durumda bulunduğu dair de bizi aydınlatmalarını bilhassa rica ederim. Sonra yapılması düşünülen Catalağı elektrik santrali konusunda bu muhitten olan arkadaşlar da, Gerede ve Çerkeş çaylarının birleşmesinden hâsıl olan Melan çayında bir baraj yapılırsa, kömür kullanılmasına lüzum olmadan elektrik istihsalı için müsait bir hale gelir kanaati vardır. Bu hususta da izahat rica edeceğim.

Sonra İstanbul'un su şebekesi, malfumu âlileri, İstanbul geçen sene su sıkıntısı çekti, hat patladı, bir teneke suya bir iki lira vermek gibi duruma düşüldü. Bu konuda bir takım tedbirlerin alındığını gazetelerde gördük, fakat acaba bu hususta esaslı bir tedbir alınmış mıdır? Bu gibi halleri önleme için ne çare düşünüyoruz? Bunu izah buyurmalarını rica ediyorum.

Su konusuna dokunmuşken, Ankara'nın su sıkıntısına da temas etmemek elden gelmiyor. Bu günlerde bile ilânlar başlandı. Gazetelerde görüyoruz, su sarfiyatının azaltılması hakkında. Buna da bir çare yok mudur? Bu kış bunun hakkında bir tedbir alınmışlar mıdır? Lûtfen izah buyursunlar.

Sonra, bazı Devlet dairelerinin suyu israf ettiklerini gazeteler de görüyoruz. Hatta bazı Devlet devairinin, bilhassa İstanbul Su İdaresinin su borcu 400 bin lirayı bulunduğu dair gazetelerde fikra gördüm. Hakikaten Devlet dairelerinin su israfatına nihayet vermek ve bu su için adamakıllı bir çare bulmak zarureti meydandadır. Bu bapta Bayındırlık Bakanlığınca ne gibi tedbirler alındığını ve ne gibi tebligat yapıldığını öğrenmek istiyorum.

Ankara'nın kanalizasyon meselesi ne oldu? Arkadaşlar, Yenişehirin vaziyetini görüyorsunuz. Ana eaddelerde otübüs beklediğimiz noktalarda kokudan durmak kabil olamıyor. Ankara'nın ve bilhassa Yenişehir muhitinin istikbalıyla alakadar bir durumdur. Bu çok zayıf ve acı bir noktadır. Bu ne olacaktır? Bir gün bu mevaddın birikip birikip bir infilâk yapmasından da korkulabilir. (Gülüşmeler).

Sonra, Ankara'nın içinden geçen bir dere var. Bunun hali yürekler acısındır. Hakikaten Yenişehirin kenarından geçen bu derenin vaziyeti ve pis hali insanı hüznlendirmektedir. Buradan Yenişehir sağ taraftan gidilemeyecek kadar teaf-

fün vardır. Bilhassa sıtma mücadelesine girişildiği vakit Bakanlıkların civarında olan yerin temizlenmesinde zaruret vardır.

Sonra demin sayın arkadaşlarımızdan bir zat Gençlik parkından bahsetti. Oradaki durgun surlarda üreyen sivrisineklerin, şimdiden oradan geçenleri iğnelemekte olduğu görülmektedir. Bu sivrisinek derdine, sürfelerin üremesine karşı ne tedbirler alıyorlar? Demek ki, bu, doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanlığının vazifeleri dahilinde olan bir husus oluyor. Sıhhati umumiyeği yakından alâkadar etmektedir. İzahat versinler.

Bundan sonra intihap dairemin muhiti olan yerlerin ihtiyaçlarına geçeceğim.

Van hattı meselesi: Arkadaşlar, geçen sene de bilmünasebe arzettim. Bu hat için milyonlar lira dökülmüştür. Henüz bundan bir netice alınmadı. Aynı zamanda bazı yerlerde dökülen paralar bu geç kalma yüzünden âdeti tehlikeye düşmüştür. Bu Van hattına, ümitle baslandı ve biran evvel bitirilecek dendiğini ben de biliyorum. Fakat ray bulunamadı, bir takım mâniler çıktı, şu oldu, bu oldu. Ancak bugün görülüyor ki Kırkkale'de bu sahada çalışmakta olan mütehasıslar pekâlâ ray yapılabilceğini beyan ediyorlar. Bu is ne olacaktır? Buna bir çare bulunmayacak mıdır? Bu hattın âtisi nedir? Vaziyeti nedir? Lâtîfen izah etsinler.

Sonra iki tane köprüden bahsederek mâruzatıma nihayet vereceğim:

Bu köprüler Çemişkezek ile Muş köprüleridir. Evvelâ Çemişkezek köprüsünü arzedeğim: Malûmu âliniz eski Dersim yeni Tunceli kıtasıyla Elâzığ muhitinin iki yolu vardır. Biri pertekten geçen yol onun üzerinde gayet güzel bir köprü yapılmıştır. Fakat Tunceli kıtasını Elâzığ muhitine bağlamak için bu köprü yetişmez. Bendenizin tetkikat ve kanaatim şudur ki, behemchal Çemişkezek'in doğrudan doğruya bir köprü ile bağlanması, her hususta, Tunceli muhitinin emniyeti bakımından da büyük bir zarurettir. Çemişkezek köprüsü yalnız bir muhit köprüsü olarak mütalâa edilmemelidir. Bu köprüünün birçok bakımlardan ehemmiyeti vardır.

Muşta da bir köprü vardır, bunu Sinan mı yapmış, kim yapmış? Geçen sene gittiğimde gördüm, Murat suyu üzerinde fevkalâde güzel bir köprüdür. Bunun bir emsali de zannederim Erzurum civarında Hasankale'de imiş. Bu fevkalâde bir köprüdür, fakat gördüm, iki tane ayağı gitmektedir. O vakit te arzettiğim, bu köprü ile meşgul olup ecdadımızın şerefli yadigarlarından olan bu eseri kurtarmak gerektir.

Bir de son olarak; Bingölden Elâzığ'a giden yol hakikaten çok harap bir halledir. Bu, iki vilâyeti birbirine bağlayan bir yoldur. Dördüncü genel müfettişlik te bununla ilgilidir. Binaenaleyh Elâzığ - Bingöl yolunun, hiç değilse, arabaların gidip gelebileceği bir şekilde ıslahında fayda vardır.

BAŞKAN — Söz İbrahim Turandır.

İ. TURAN (Kırşehir) — Sayın arkadaşlar, seçim bölgem olan Kırşehir'in iki mühim ihtiyacı belirtmek için huzuruza çıkmış bulunuyorum.

1. — Kırşehir halkı ile Koçhisar halkı alım satım işlerinde birbirine bağlıdır. Fakat bu iki memleket arasından geçen Kızılırmak halkın alım satım işlerine mâni olduğu ve yılda bir kaç kişinin ölümüne sebebiyet verdiği halkın şikâyetlerinden anlaşılmıştır.

Kızılırmak tehlikesinden halkın hayatını korumak, alım satım işlerini kolaylaştırmak için Kurucağlı mevkiinde Kızılırmak üzerine bir köprü yapılması muvafık görülerek Bayındırlık Bakanlığımızca projesi yapılan bu köprü 7 - 8 senedenberi hâlâ yapılmamıştır. Halkın 4 gözle beklediği bu köprü ne vakit yapılacaktır.

İkincisi; Millî Şef'imiz, Kırşehir'e şeref verdikleri zaman bir dekovil hattının yapılmasını işaret buyurmuşlardı. Kırşehir halkı bu medeni vasıtaya ne vakit kavuşacaktır? Bu cihetin de tazihini sayın Bayındırlık Bakanımızdan rica ederim.

Dr. C. KAZANCIOĞLU (Çorum) — Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu işlerine verdiği önem ve eldedilen başarılar göğüslerimizi cidden kabartacak vaziyettedir. Yurdun demiryollarla örülmesi işi bütçe imkânları içinde, hatâ bunun üstüne çıkılarak hamleli, programlı ve devamlı surette ilerlemekte olmasından halkça toptan bir memnunluk içindeyiz. Bu iş, bizim yapıcılık kudretimizin de mihengi oldu; hem milletin kendine olan güvenini arttırdı, hem dış âlemi bu kudretimize inandırdı. Henüz bu sahada yapılacak çok işlerimiz var; fakat inanıyoruz ki bunlar da başarılı olacaktır.

Fakat arkadaşlarımız, ticari, ekonomik ve sosyal bakımlardan yurdun türlü bölgelerini birbirine yaklaştırma, kaynaştırma ve hayat seviyemizi yükseltme ihtiyacı bahsinde demiryollarından daha az önemli olmayan şose işlerimizin, ilgi ve himmet bekleyen bir halde durup durduğunu görüyoruz ve üzülüyoruz. Hiçbir ilimiz yoktur ki, bu ihtiyaçla mustarip olmasın. Bu sözlerimle bu bahiste hiçbir şey yapılmamıştır iddiasında değilim. Genel bütçeden ayrılmış ödenekle yapılmış şoseslerimiz vardır. Her valinin kendi takdirine kalmış bir programla illerce yapılmış az çok şeyler de vardır. Fakat kabul edelim ki, önümüzde duran uzun yolun hemen hemen başlangıcından ileriye gidememiştir. Köyden köye değil, köyden kente değil, kentten kente de değil de bir il merkezinden diğer bir il merkezine rahatça yolcu ve eşya nakliyatı yapılamayan bölgelerimiz duruken daha ileri bir iddiaya kendimizi kaptıramayız.

Son beş senenin, yurdun imarı yönünden hamlelerimizi gevşeten hal ve şartlarından sıy-

rılır sıyrılmaz elbetteki olanca kuvvetlerimizi toplayarak bu işe de koyulacağız. Fakat işte bu noktada, temenniden kendimi alamadığım bir cihet var : Yol yapma işlerimizi biran evvel programlaştıralım.

Şimdiye kadar şoseler bahsinde yapılan işler, malen olsun, bedenen olsun sarfedilen takatlarla mütenasip değildir. Bu nispetsizliği daha çok iller mesaisinde görüyoruz. Benim çok bildiğim bir il içinde görülen lüzum üzerine başlanmış, bir iki sene sonra da yine görülen lüzum üzerine terkedilmiş türlü istikamette yollar var. O yollar, müntehalarına götürülemedi faydalı olurdu. Yoksa bugünkü halleriyle tamamen faydasız ve tam mânâsıyla terkedilmiş haldedirler.

Şu da var: mahallince lüzumu üzerinde ve her zaman herkesin ittifak halinde bulunduğu bir yola ya başlanacağı zaman veya başlandıktan sonra ve bir hayli emek te sarfından bir müddet sonra merkezin şu ve bu mülâhaza ile bir müdahalesi yüzünden çalışma olduğu yerde bırakılmak mecburiyeti hâsıl oluyor. Artık şu yolumuz yapılacaktır diye sevinen halkın ümitleri kırılıyor. Çok mühim bir ihtiyacı karşılayacak olan bir istikamette seve seve çalışırken oradan alınır oraca ikinci ve üçüncü derece önemde veya hiç önemsiz yeni bir istikamete tevcih edilen halk artık oraya da gitmiyor da parasını veriyor. Usulen böyle olması lâzım iken böyle de olmuyor. Pek az para veriyor, bir çoğu vermiyor, mükellefiyetler bakayada kalıyor. Tahsil de edilemiyor, nihayet zamanı gelince alacak defterinden tayyedilip gidiyor. İşte olan biten budur. Bunların misallerini vermekten vazgeçiyorum.

Vilâyetlerin umumî meclislerince hazırlanan yol programlarının böylece alt üst olduğunu, çalışmanın eğrindan çıktığını görür ve üzülürdüm. Halbuki Ankara'ya geldikten sonra teesürle vâkıf oldum ki, merkezin de bir programı yoktur. Yol programı denince ben bütün yurda şâmil bir program anlarım. Evet, merkezin de böyle bir programı yoktur.

Hatırlarsınız arkadaşlarım; geçen sene iller bayındırlık müdürlerinin iştirakiyle bir kongre yapıldı. Bir oturumunda ben de bulundum. «Yollarımızı nasıl yapmalıyız, bu işte nasıl bir teknik hâkim olmalıdır» konusu üzerinde genç mühendis arkadaşlarımızın ileri sürdükleri vâkıfane fikirler cidden göksümü kabarttı. Atmaboğazlarımın demiryol geçiren Türk mühendisleri şose mi yapamaz?

Aziz Cumhurbaşkanımızın bu yıl Kamutay açış nutuklarında işaret buyurdıkları makineli çalışma sisteminin tatbikatı üzerinde durdular bunu maddileştirmeye çalıştılar. Görev âşığı, görev ehli arkadaşların mütalâaları elbette ki çok faydalı oldu. Çok sevindim. Sayın Bakanı tebrik ederim.

Fakat arkadaşlar; orada benim kafamın yatmadığı bir cihet dikkatime çarptı, arzedeğim:

Orada hangi yolları vilâyet, hangi yolları iller yapmalıdır? Konusu üzerinde de görüşmeler yapıldı. Haritada istikametler çizildi. Anladım ki, bu işleri biz, hâlâ tesbit etmemişiz. Vaktin darlığından bu tesbit işi orada da bitirilemedi. Konu gelecek yıl toplantısına bırakıldı.

Arkadaşlarım; müsaadelerinize ve ilgililerin aklarına güvenerek bir kanaatımı açıklamaktan kendimi alamıyacağım.

Hangi yolların Bakanlık ve hangi yolların iller tarafından yapılacağını tesbiti işinde yalnız Bayındırlık müdürlerinin, yalnız Bayındırlık Bakanlığı dairesinin, hattâ toptan ifade ile Bayındırlık ailesinin görüş ve kanaatları hâkim olursa, korkarım, hataya düşeriz.

Yol bir gaye değil bir vasıttır. Milletçe kalkınma ve millî refah vasıtasıdır. Bu işte ticari, iktisadi, içtimai, hatta sıhhi ve idari icaplar hâkimdir. Savunma işleri de kuvvetli yer tutar. Kabul edelim ki, Bayındırlık Bakanlığını ilgilendiren daha çok işin tekniğidir.

Şuhalde, yol programının tesbiti işinde ne gibi bir yol ihtiyar etmeliyiz? Âcizane kanaatım şudur, isabetsizse arkadaşlarım samimiye-time başlasınlar. Kanaatım, işe, arzettiğim icapları mütalâa edebilecek uzmanlardan bir geziçi ekip teşkil edilerek yurdu kısa zaman içinde tetkikten geçirmekle başlamak merkezindedir. Geziçi ekip diyorum, bu bilhassa önemlidir. Bu icaplar mahallinde ve bitarafane bir müşahedeye tâbi tutulmazda, illerin yazılı mütalâalarıyla, merkezin endirekt görüşleriyle yetinilirse işe şışirmeler ve söğündürmeler hâkim olur. Herşeyde esas olan çok faydalıdan az faydalıya doğru gitme prensipinden uzak kalınarak daha çok önemli olan daha az önemli olana takaddüm etmiş olur.

Böyle bir incelemeden sonra yapılacak yollarımız:

1. Bölgeler arası;
2. İller arası;
3. Kentler arası olmak üzere sınıflara ayrılır. Birinci ve ikinci sınıftan olanlar genel bütçeye almır. Çok faydalılardan başlanıp az faydalıya doğru gitmek üzere bütçe takatına ve yıllar ölçüsüne vurulur. Kentler arası yollar ise aynı esaslara tâbi tutulmak suretiyle vilâyetlere terkedilir. Böylece merkez ve iller arasında bu senin bu benim diye taksim yapıldıktan sonra yurdumuza ve ihtiyaçlarımıza en uygun olan teknikle - ki bu münhasıran Bayındırlık ailesinin hukukuna ve takdirine giren bir konudur. - İşe başlanır, işte bu bir programdır. Artık hiçbir kuvvet, hiçbir mazeret ve mütalâa ile tadil edilemez. Uygulanmadan ilgililer sorumlu olur ve sıkı sıkıya yürütülür.

Bu konu bu hazırlıkları, Sayın Bakanımızın üzerinde önemle durduğuna emin olduğum yeni

Yol Kanununun meclise gelişi ve çıkışı da dâhil olmak üzere müzakeresini yaptığımız bütçenin taallük ettiği 7 aylık intikal devresinde sezme mümkünür. 1946 yılı bütçesinin bu büyük dâvada çabuk ve ileri hamlelere kaynak olmasını candan ve gönülden dilerim, hepinizin dileğine katılarak.

S. ALTUĞ (Erzurum) — Muhterem arkadaşlar, ben seçim çevremi ilgilendiren bir konuya temas edeceğim. Sıtma afeti 2000 rakımlı yaylada bile tahribat yapmaya başlamıştır. Erzurum şehri ve ovasının sıhhatini tehdit eden aynı zamanda münbit araziye de içine alarak her gün sınırlarını biraz genişlendiren bir kara su bataklığı vardır. Erzurum için hayatî ehemmiyette bir dâvadır. Ötedenberi mahallî kongrelerde hattâ kurultayda mevzuubahis edilen bir konudur. Temenni mahiyetinde olmakla beraber burada tekrar ederek Hükümetin yüksek dikkatini çekmek istiyorum. Zaman, zaman yaptığımız teşebbüsler kurutulması yolunda ki temenniler vekâlete de intikâl etmiş, fakat aldığımız cavapta eleman kifayetsizliğinden inceleme bile yapılamıyacağı bize bildirilmiştir. Maalesef bugüne kadar bir etüd bile yapılamadı. Ben buna kani değilim çünkü Erzurum'un yanı başında Fırat'ı kurutan teşkilâtın memur edilecek iki arkadaş pekalâ bu işte bir etüd yapabilir. Bu sıtma yuvası baki kaldıkça hakikaten, bugün rengi solmuş olan yayla göçüklerinin sıhhati daha çok bozulacaktır. Büyük bir bölgenin sıhhati namına bu sene hiç olmazsa bu muntakada bir etüd yapılmasını sayın Bayındırlık Bakanımızdan rica ederim.

R. KAPLAN (Maraş) — Aziz arkadaşlar, Bayındırlık Bakanlığının bütçesi konuşulurken yurdun, dünya harbinin sulha geçiş günlerinde en önemli işlerini hazırlama bakımından Bakanlıklardan dileklerde bulunmak en yerinde vazifelerimizdir. Arkadaşlar, bu vazifelerimizin başında liman işleri gelir. Anadolu ticaret işi limanlar işini düşünmekle başlıyor. İmparatorluğun bize miras bıraktığı işlerin başında, gerek Akdeniz ve gerek Karadeniz Limanları işimiz vardır. Arkadaşlar, gözünüzü Karadenize çevirin, asırlarca devam eden imparatorluk tek liman yapmamıştır. Akdenize çevirin, orada da tek liman bulamazsınız.

Bugünkü ticaret düşünüşünü gözönüne getirecek olsak dahi bu iki denizde limanlar olmazsa Anadolu'da bulunan ve Anadolu'da büyüyen şehirlerin ticaret ve nakliye işleri ne olacaktır?

Arkadaşlar; sözüme başlarken imparatorluğun böyle başlıca en çok ihmal ettiği işlerden olan limanlar işinden başladım. Bu maruzatımla hepiniz zannederim bana hak vereceksiniz ve üzerinde durmanın yerinde olduğuna benimle beraber evet diyeceğinize kaniim. Arkadaşlar;

Cumhuriyet devri nasıl ki demiryollarına el koymuş, Anadolu'daki yol işlerine el koymuşsa, liman işlerimize de el koydu. Bir iki senede plân ve projeleri hazırladı. Karadeniz Ereğlisi limanını yapmak üzere eksiltmeye çıkardı. Zannederim bu ayın 28 inde ihalesi olduğunu işitiyoruz. Fakat arkadaşlar, Karadeniz Ereğlisi ve limanı değil, bugün vekâletten, kendisine daha fazla tahsisat vermediğimiz için, bugün şuna da başlayın demek değildir, maruzatımdan maksat, bugün harpten sulha doğru geçerken başaracağımız büyük işleri hazırlamak dileğinde bulunmaktır. Bu işleri arkadaşlar, imparatorluğun bıraktığı gibi bırakamayız. Bu harp içinde bilhassa çektiklerimizi gözönüne getirmenizi rica edeceğim. Arkadaşlar, Anadolu'da bugün ticaret kalmadı, tüccar da kalmamak üzeredir. Takas işlerini kliring işlerini iyi idare etmemekliğimiz yüzünden ticaret muayyen ellerde ve tek bir limanda toplanmıştır. Bunun için Akdenizde ve gerekse Karadenizde limanlar yapmak işi, Devletimizin çok yerinde olarak ele aldığı işlerdendir. Nasıl ki Karadeniz Ereğlisinde işe başlamıştır, diğer limanların da bir an evvel yapılması işi, bütçelerimizde en önemli işlerimizden başında gelecektir.

Arkadaşlar, yurdun genişliği, milletin ekseriyetinin oturduğu saha bu iki denizin mallelerinden Orta Anadolu yaylasına gitmektedir. Fakat yayla bu iki denizin limanlarına bağlı olmazsa, gerek Orta Anadolu yaylasında oturanlar; gerekse her iki deniz mallelerinde oturanlar, ticaret işlerinde limansızlık yüzünden darlık çekmektedirler, müşkilât çekmektedirler. Yurdun it-halat ve ihracat işleri hiçbir vakit bu yüzden ana yurdun sakinleri eline geçemeyecektir. Onun için bilhassa Bayındırlık Bakanlığının Ereğli limanına başlamak üzere olmasından dolayı teşekkür ederken o bakanı hepimiz kutlularız. Diğer limanların projesini de hazırlanmasını rica ederiz. Arkadaşım, Bütçe Komisyonu Reisi gözümün içine bakıp duruyor, şimendifer Kastamonu'nun yanı başından geçerken bir tünelcikle bir kol Kastamonu'ya veremedik. Kastamonu'dan İnebolu'ya.. O aziz İnebolu ki, Millî Mücadelede bizde büyük bir hatırası vardır. (Doğru sesleri) Küçük bir şey, onu da hazırlamışlar, yalnız müteahhid bulamamışlar. İnşallah onu da yapacaklardır.

Arkadaşlar, Anadolu'yu imar etmek işi Cumhuriyetin esaslı işlerinden biri olarak ne kadar önemle ele alındığını, bugünkü Millî Şefimiz Başvekîl iken Sivasta Ankara - Sivas hattının açılış töreni günü orada söylediği nutukta belirttiği gibi, «Arkadaşlar, bu yurdda oturan insanlar, bugünkü insanlar göklerde uçarak gidecekleri yerlere giderken hiç olmazsa bir şimendiferle olsun şehirleri kasabalara bağlamak, köylerin birbirine kolayca gidip gelmeyi temin etme işini ele almak kadar bu Devletin yapacağı işlerin başında gelen

iş var mıdır? » demişti. Hakikaten arkadaşlar, Demiryolu işi bu suretle yapıldı. Fakat bu ana hatlara bağlanacak kısımlar var. Bu ana hatlara bağlanacak kısımlar, hem ana hatları besliyecek, hem de büyük şehirlerin civarındaki istihsal bölgelerini mahsulleriyle besliyecektir. Arkadaşlar, geçen sene yine aynı bütçenin müzakeresinde arzettim. Ankara Hükümet merkezi Ankara kültür merkezi, Ankara iktisat merkezi olarak temayüz etmelidir.

Kültür merkezi olarak inkişaf ediyor arkadaşlar, Devlet merkezi olarak inkişafına devam ediyor. Fakat arkadaşlar iktisat merkezi olması, iktisatta da diğer şehirlerde oturanları mürakabe edebilmesi için bu merkezin arkadaşlar Akdenize, Karadenize muhtelif hatlarla biran evvel bağlanması zarureti vardır. Bayındırlık Bakanlığından istediğimiz, Bu hatların proje ve kanunlarını biran evvel Yüksek Meclise getirmesidir. Geçen sene de rica etmişim; Ankara - Konya, Manavgat - Antalya ve Kayseri - Maraş - Antep hatlarının biran evvel yapılmasını isterim arkadaşlar. Arkadaşlar Anadolu'nun ortasında kurulduğu gündenberi tarihi adıyla tanınan ve tarihi mevkii hiçbir vakit kaybetmiyen Kayseri'nin her halde cenup muntakasına bağlanması lâzımdır. Çünkü Cenuba giden ordular ve büyük kervanlar asırlarca bu yoldan geçmişlerdir. Onun için Kayseri - Maraş - Antep - Irak hattının biran evvel yapılması lâzımdır.

Arkadaşlar; bilirsiniz cenubun asırlarca mühim iki beldesi olan Maraş ve Antep, İmparatorluğun, kendisini bilmediği son iki asırda, - son iki asır İmparatorluğun kendisini bilmediği devirdir - o devrede kendisinin elinde, kendisinin kahramanca cenupta bekçisi olan bu iki şehri, Haleb'i vilâyet merkezi yapmak bahasına, feda etmiştir arkadaşlar. Ziyaret eden arkadaşlarımız, Maraş'ı görmüşlerdir. Muazzam kapalı çarşılar, her esnafa ait ayrı ayrı sanat bedestelleri, bunların hepsi İmparatorluğun o kendisini bilmediği son iki asır içinde yaptığı mânasız hareket, Haleb'i vilâyet merkezi yapmak pahasına, harap olmuştur.

Fakat, arkadaşlar nasıl ki, milli mücadelede, düşman istilâsına uğrayınca, kendisini, hem dâhide, bağrında beslediği düşmanlardan, hem de hariçten gelen düşmanlardan nasıl kurtarmışsa Maraş ve Ayıntab, bugün de arkadaşlar, Cumhuriyetin kendilerine uzattığı el ile eski iktisadi durumlarını, sanayideki durumlarını ele almak için hızla yola çıkmışlardır. Bayındırlık Bakanlığımızın geçen sene Meclisi Âlinin lütfettiği kanunla bu iki şehrimizi ana şimendifer hattına bağlayacak yolun bu sene istikşafını ve etüdünü ikmal etmesi, orada sanayi ve ticaret üzerindeki ümitleri yeniden canlandırdır. Yine Meclisin pek yakında vereceği tahsisatla inşaata başlanması bu iki şehiri tamamen diriltecektir arkadaşlar.

Arkadaşlar sizin Cenupta gözünüz olan ve kendilerine ne kadar güvenmişsiniz güvenmekte nakli olacağımız bu iki şehir sizin geçen sene göstermiş olduğunuz yüksek alâkadan dolayı minnet ve şükran hislerini - arkadaşımız Kemali burada ifa buyurdu - ifade etmeği bize büyük bir vazife olarak verdiler. Bu büyük vazifeyi sizin yüksek huzurunuzda ifa ederken Bayındırlık Bakanlığımıza bu hat üzerinde gösterdiği alâkadan dolayı sizin Huzurunuzda teşekkürü bir vazife biliriz arkadaşlar.

Arkadaşlar; ikinci temas edeceğim nokta : Ankara - Konya, Konya - Manavgat - Antalya hattıdır. Orta Anadolu'nun asırlarca iktisadiyatı üzerinde çalışan ana bir yoldur. Eski devirlerin bütün gerek Avrupa ve gerek Afrika ile Asya'nın ticaretini nakleden yoldur. Ankara çarşısını büyütecek yoldur. Manavgat nehri cahile doğru 12,13 kilometre kadar geniş girişyle bize Akdenizde tamamen bütün vapurları, hattâ harp gemilerimiz de melce olacak güzel bir iman verecek durumdadır. Bu nehrin, Elektrik Etüd idaresinin de üzerinde çalıştığı, büyük bir şütü vardır. O şüt ki buradan oraya kadar yapacağımız şimendiferi elektrikle hareket ettirecek durumdadır. Millî Şefimizir geçen günkü nutkunda ifade buyurduğu sanayileşme işimizde mühim bir âmil olacak olan büyük alüminyum madeni bu yolun üzerindedir. Manavgatla Konya arasında, Aksekidedir. Yalnız bu maden dahi bu şimendifer ve limanın yapılmasını bize emretmektedir. Bugün görüyorsunuz, Dünya tayyareye doğru gidiyor. Tayyare içinde ise alüminyumun kıymet ve kudretini hepimiz takdir buyurursunuz. Madenin cevheri çok yerindedir. miktarı da çok geniştir.

Yine arkadaşlar; Kayseri'den Maraş'a giderken Barutdağı denilen bir dağ en iyi bir demir sahasını teşkil eder. Yanbaşında kömür de vardır. Onun için ayrıca Ekonomi Bakanımızdan rica ederim, orada bir etüd yaparlarsa yurdumuz için bir maden sahasını daha etüd cetveline almış olacaklardır.

Arkadaşlar, bu bütçe üzerinde arkadaşlarımızın mütalâaları epiyce uzadığı için ben de sizlerin sabrınızı tükettim biraz. Fakat ben fazla uzatmayacağım. Elimde kitap yoktur, korkmayın, kısa kısa geçeceğim. Yalnız son olarak Bayındırlık Bakanlığımızdan Burdur - Antalya hattının biran evvel yapılması işi üzerinde ricada bulunacağım. Eğer kendi fabrikalarımızdan ray temin edemiyeceklerse, Amerika'dan filân hiç olmazsa ray temin etmeğe gayret etsinler. Çünkü, arkadaşlar, buraya Denizyollarının vapurları işlemediği için bilhassa bu harp içinde hiç çalışmayan vilâyetlerimizden olmuştur. Bunlar en geniş istihsal yapan vilâyetlerimizden olduğu halde nakil vasıtasızlığı yüzünden birşey sata-madılar. Evvelce Kamyonla ufak tefek nakliyat yapılabiliyordu. Fakat kamyon ve lastik bulun-

İlaoığı için Şimdi bu nakliyat da yapılamıyor. Hiçolmazsa ya Bayındırlık Bakanlığı veyahut Ulaştırma Bakanlığı kamyon olarak bu hattı işletsin. Müstahsıl de eşyasını nakletmek imkânını bulsun dedik. Buna da imkân bulunamadı. Onun için ricam, bu hattı biranevvel ikmal ederek bu vilâyetleri bu müşkül durumdan kurtarmaktır. Sözlerim bu kadardır. Heyeti Umumiyenize hürmetlerimi arz ederim.

BAŞKAN — Söz Gl. Eyup Durukan'ındır.

Gl. E. DURUKAN (Hatay) — Arkadaşlar, Bayındırlık Bakanlığımızın bütçesinin müzakeresinden faydalanarak ben de dairesi intihabiyemin bazı ihtiyaçları hakkında sayın Bayındırlık Bakanmdan bazı dileklerde bulunacağım :

Bunlardan birincisi; Iskenderun - İslâhiye yoludur. Iskenderun, Kırıkhan'a kadar gaýet güzel bir asfalt Őose ile bağlanmıştış. Fakat Kırıkhan'dan Hasa'ya ve Hasa'dan İslâhiye'ye kadar da senenin birçok mevsimlerinde aşlamıyacak kadar bozuk bir yol vardır. Gerçi Bayındırlık Bakanlığımız bu yolun ehemmiyetini takdir buyurmuşlar ve geçen sene Kırıkhan'dan başlayıp Hasaya doğru gitmek üzere Nafia taburlarını iře başlatmışlardır.

Fakat bu iş bir intizam dâhilinde yapılamamıştış, eski mevcut yol da sökülmüş. Bu sene Ocak ayında gittiğimiz vakit Kırıkhan'dan Hasaya hemen gitmek imkânını bulamıyacak vaziyette kaldık. Otomobil ve kamyonlardan istifade ederek ancak gidebildik. Yani buradaki eski hayrat da bozulmuştur. Bu sene yine bu işe başlanmıştış, nafia taburları gönderilmiş ve çalışıyorlar. Fakat hiç ümit etmiyorum ki, bu mühim yol bunlarla ikmal edilebilsin. Halbuki bu yol İslahiye'ye kadar yapılabilirse Cenup illerimizi bugün Cumhuriyet Hükümetimizin büyük eserlerinden biri olan ve en asrî bir iskele ile de ziynetlenmiş bulunan Iskenderun limanımıza bağlanmış olacaktır. Bu yolun ekonomik bakımdan ehemmiyeti mahsusası olduğu gibi strateji bakımından da hususi bir ehemmiyeti vardır. Hassaten harp sonrası motörlü vasıtalarla nakliyat imkânı temin edilmeye başlanınca bu yol demir yolundan daha faydalı bir şekilde memleketin umumî ekonomisine hizmet edecek mahiyettedir. Bu itibarla Bayındırlık Bakanlığımızın bu yola gösterdikleri alâkanın daha Őiddetlendirilmesini ve bu yolun biranevvel ikmal edilmesi imkânının teminini diliyorum.

İkincisi, Amik gölü etrafındaki bataklıkların kurutulması meselesidir.

Bunun üzerinde de yürünmekte ise de bataklığın kurutulması için Asi nehrinin su seviyesini düşürmek için nehir mecrasında başlıyan hafriyat bir senedenberi görülmüyor. Buradaki faaliyette hemen durmuş gibidir. Halbuki bu gölün su seviyesi düşünülürse, hektarlarca arazi kazanılacak bu suretle memleketin iktisadiyatına hizmet

edilmiş olacağı gibi bu gölün etrafındaki bataklıklar sıhhati umumiyeyi tethiş eden bir sırtma yuvası mahiyetinde olduğundan bu da önlenmiş olacaktır. Buralaki bu ameliyenin bu sene devam etmemiş olması sebebini sayın Bakanımızdan öğrenmek istiyorum. Bununla beraber burada alâkalarını teksif etmesini de aynı zamanda diliyorum.

Üçüncüsü, Erzin bucağı ile Dörtöyl ilçesinin içme suyu iyi bir vaziyette değildir. Halk kendi aralarında para toplamışlar ve iyi bir içme suyu getirmek teşebbüs ve niyetindedirler. Fakat kendilerine teknik yardımlar yapılması lâzımgeliyor. Kendileri fennî bilgilerle başarmak kabiliyetinde değillerdir. Bu hususta da Bayındırlık Bakanlığımızın Sular Genel Müdürlüğü alâka göstermişler ve buraya bir mühendis göndermişlerse de bu da böylece kalmıştış. Buna da dana kuvvetli bir alâka göstermeleri çok yerinde olur.

Gerek bu su işi ve gerekse Amik gölünün kurutulması işinin Adana'daki su mühendisliği bürosunun bir çok işlerle meşgul olmasından bunları vaktiyle başarılp düzenliemediği yolunda da bazı duygularımız vardır. Bunun da ne dereceye kadar doğru olduğunu bilemiyorum, aydınlatılmamızı diliyorum.

Hatay vilâyetimizin Bayındırlık Bakanlığından istiyebilecekleri daha bir çok ihtiyaçları vardır fakat en başta gelenleri bunlardır ve bu ihtiyaçları Bayındırlık Bakanlığımızın başarmakta olduğu büyük işler yanında çok küçük işlerden ibarettir. Kendilerinin büyük başarıları yanında bu küçük işlerin de başarılmasını kendilerinden temenni ederek sözlerime nihayet veriyorum.

Dr. O. Ő. ULUDAĞ (Konya) — Arkadaşlarım, sabırlarımızı suistimal etmiyeyim, kısa söyleyeceğim, bilhassa okumıyacağım.

Abidin Ege arkadaşım sulama işlerinden bahsederken onu ziraat bakımından inceledi ve memnuniyetsizlik gösterdi, ben de asıl meslekim olan hekimlik bakımından sulama işlerinin iyi bir netice vermediğini, memnunluk vermediğini söyleyeceğim. Menderes yatağının islah olunması için milyonlar sarfolundu. Bu suyun Nafia bakımından ne fayda temin ettiğini bilmem, fakat orada mevcut olan sırtma mücadele teşkilâtı lağvolunmadı bilâkis mevcut yatak düzelikten sonra etrafta yeni yeni ufak bataklıklar teşekkül ettiği için sırtma mücadele teşkilâtı arttırıldı.

Ceyhan barajı yapıldı, milyonlar sarfedildi, aynı akırbette olduğunu gören arkadaşlar söylüyor. Bu sene orada sırtma tehlikesi fazlalaşmıştır. Sonra Mihaliç üzerinde toprak setler vardır. Su artınca setler yoktur ve bataklıklar yapar. Şunu demek istiyorum ki, Ziraat Bakanlığınca faydalı olmadığı, salâhiyetli ve kıymetli arkadaşımız Abidin Ege tarafından söylendi. Bu işleri sağlık bakımından da iyi netice-

ler vemmiyor. Anlıyoruz ki bu iş yalnız Bayındırlık Bakanlığının işi değildir. Memleketin umumî işleri arasındadır. Binaenaleyh üç Bakanlığın işi üzerinde birlikte harekete geçmesi lâzımdır. Bizim, senelerdenberi diğer bir derdimiz daha var : Çumra ovasının sulanması, bu bir milyon altın liraya malolan bir masrafla başarıldı. Sonra bakımsızlık yüzünden doldu, köprüleri yıkıldı, hülâsa tanınmaz hale geldi. Bugün orada ziraatçiler sulama idaresinin vaziyetinden dolayı şikâyetçi oldukları gibi yeni yeni mahzurlar ve bilhassa sıtmanın gittikçe artması bizim gözümüzü çok yıldırdı. Sulama Kanunu mucibince Çumra ovasını sulama, teşkilâtında bir grupun orada oturması lâzımdı. Galiba canları sıkılmış, gitmişler, Konya'ya taşınmışlar. Çumra'da bulunan memurların orada bulunmaları sırasında bile düzgün gitmeyen işler onların uzaklaşmasından sonra büsbütün müteessir olmuştur. Gözden irak olan gönülden de irak olur diye bir atalar sözümüz vardır. Çumra ovası da bundan payını aldı. Nihayet Bayındırlık Bakanlığı bunu bir mütaahhide ihale etti. Güzel, fakat çok dürüst ve çalışkan olan bu mütaahhidin ömrü vefa etmedi, geçen sene öldü. Ö öldükten sonra bu işi başka bir mütaahhide havale etmek varken bu yapılmadı. Çumra ovası bugün Devletin başına büyük rahneler akmak vaziyetindedir. Geçen yıl Konya yolu hakkında bir çok arkadaş daha söz almıştı. Konya - Ankara yolu hakkında sekiz arkadaşım o kadar hararetle sözler söyleyerek ve esabî mucibeler zikrederek müdafaa etmişlerdir ki, bunun üzerine Bayındırlık Bakanı yüksek huzurunuzda gelerek vaitlerde bulunmuş, bu yolun birinci sınıfa alındığını, plân ve projelerinin yapıldığını beyan etmişlerdi. Bunlar zabıt ceridelerinde aynen vardır. Şimdi kendisiyle hususî konuştuğum zaman, henüz daha böyle bir tasavvurumuz yoktur dediler. Rica ederim arkadaşlar, bu iş yalnız Konya meselesi değildir. Aynı zamanda Ankara meselesidir de ve Türkiye'nin en mühim meselelerindendir. Şimali Cenuba indirmek için en kısa bir yoldur. Gerçi sağında ve solunda hatlar vardır amma onlar o kadar çapraşık yollardan geçmiştir ki iktisadi bakımdan ve diğer bakımlardan bu yolun açılması lâzımdır. Bunun ehemmiyeti haritaya bakılınca da derhal anlaşılır.

Kürsüden inmezden evvel Düşünsel arkadaşımın mütalâalarına ufak bir cevap vermek istiyorum. Yahut onun fikirlerine iştirak etmek istiyorum. Ben Ankara, İstanbul içme sularının Bayındırlık Bakanlığına ait olduğunu bilmiyordum, fakat o kendisi işaret ettikten sonra ufak bir mütalâamı söylemek lâzımgeliyor.

İstanbul'da su meselesi hâlâ bir mesele olarak devam etmektedir. Hâlâ akademik bir şekildedir, arteziyen yapacağız, işte bilmem şuraya ne yapacağız, denip gitmektedir. Fakat bu dâvanın

tahakkuku ne şekilde olacaktır? Dâvanın ruhunu biliyorum. Herkesin bildiği şey mevcut olan su medeniyeti, asırlarca devam eden su medeniyeti İstanbul'dan kalkmıştır. Nasıl yapacaklar bilmiyorum, senelerce evvel İçbakanına sordüğüm bir suale şöyle cevap verilmişti : Çalışıyoruz, nüfus başına günde İstanbul'da bilmem şu kadar litre, yüz küsur litre su vereceğiz, denmişti. Seneler geçti, 7 - 8 sene geçti, hâlâ bir şey yok. Bugün İstanbul'da Terkos suyu nüfus başına günde 70 litreyi bile bulmuyor.

Ankara sularına gelince : Ankara susuzluktan kırıldığı bir zamanda Bayındırlık Bakaniyile beraber, Hasan Fehmi Beyle beraber Barajla gitmiştik, Ankara susuzluktan kırılırken Barajın üzerinden su taşıyordu. Bize merak oldu, Bakana rica ettik, orada alâkadar adamı çağırdı, sordu. Evet dedi, burada su vardır, fakat şehirde mevcut süzgeç tertibatı noksandır. Onun için biz icabederse vermiş olduğumuz suyun üç, beş misli fazlasını verebiliriz. Bunun için siz geçici genişletin dedi. Ayrıca ilâve etti, Baraj suyundan, Barajın süzölmüş suyundan adam başına 26 litre su düşüyor.

Ben Ankara gibi şehirlerde nüfus başına 120 litre suyu kabul etmem, 140 litre olmalıdır. 26 litre nerede, 126 litre nerede, 140 litre nerede, arada ölçü yoktur. Amma etraftan süzülmeden gelen sular da varmış. Ben süzölmüş, filtre edilmiş sulardan bahsediyorum, medeni sular istiyorum.

K. BERKER (Urfa) — Sayın arkadaşlar, önce seçim bölgem olan Urfa'yı ilgilendiren bir konu hakkında, sonra da genel inşaat işlerine ait olup Hazinesinin küllî zararını mucip olan bir kaç mesele hakkında bilgilerimi ve düşüncelerimi arz etmek için söz almış bulunuyorum.

Diyarbakır - Siverek, Siverek - Urfa yollarının tamir edilmesi hakkında mükerreren ricalarda bulunmuştum. Fakat bazı mâni sebepler dolayısıyla bu ricalarımızın isaf olunamadığına muttali oldum. Fakat bu vaziyetin bulunduğu halde bırakılması seçim bölgem olan Urfa vilâyetini çok müşkül bir duruma sokmaktadır. Siverekliiler Diyarbakır'a bir heyet göndererek kazalarının Diyarbakır vilâyetine bağlanmasını istiyorlar. Siverek kazası 20 000 nüfuslu bir kazadır ve zirai ve iktisadi ehemmiyeti de Urfa için pek büyüktür. Siverek kazasının Urfa'dan ayrılarak, Diyarbakır'a bağlanması, Urfayı sağ kolundan mahrum etmek demektir. Sonra Urfa vilâyetine bağlı bir de Birecik kazası vardır. Bu kaza Fırat nehri üzerinde kurulmuş çok şirin bir yerdir. Belki iktisadi ve ticarî bakımdan Ayıntap'la münasebeti çoktur. Fakat kazanın Urfa ile olan münasebeti de geniş ve derindir. Yolsuzluk yüzünden ve diğer sebeplerden belki haklı olarak Birecikliler, kazalarının Ayıntap'a bağlanması için ısrar etmektedirler, fakat bu istekleri yolsuzluk yüzünden tervih

edilecek olursa o vakit Urfa sol ayağını da kaybetmiş olacaktır ki; o vakit Urfa vilâyeti, Haran, Hilvan, Sürüç ve Yaylak gibi ikinci ve hatta üçüncü derecedeki kazalara inhisar edecektir.

Denilebilir ki bu gibi yolların vilâyet kaynağıyla yaptırılması icabeder; fakat Urfa'nın özel kaynaklarıyla bu işleri yapamadığı emsaliyle sabit olmuştur. Bunun bir misalini arz edeyim. Urfayı Akçakale'ye bağlayan şose 53 Km. uzunluğundadır. Bu kadar küçük bir şoseyi ikmal için 25 sene gibi uzun bir devre lâzım olmuştur. Fakat yol daha bitmeden, yapılmış olan kısım tamamen bozulmuştur. Binaenaleyh, yalnız vilâyet kaynakları ile bu yolları yaptırmanın imkânı yoktur. Onun için birinci derecede Sivereğ'i Urfa'ya bağlayan şose, ikinci derecede Sivereğ'i, Diyarbakır'a bağlayan şose; her halde Bayındırlık Bakanlığımızın himmet ve yardımı ile başarılabilir bir iştir.

Yol dâvamızın, çok özlü ve önemli, millî dâvalardan biri olduğunda kimsenin şüphesi yoktur. Eksiltme sureti ile ihale olunan yolların özel ve genel şartnamelere uygun olarak yapılmamış oldukları halde katî kabul muamelesinin iera edildiğini ve inşaatın ayıplı olduğunun sonradan anlaşılması üzerine ilgili Devlet daireleriyle müteahhitler arasında bir çok ihtilafların baş gösterdiğini ve bu ihtilafların dâva safhasına intikal ederek senelerce tarafları ve mahkemeleri işgal ettiğini yakinen biliyorum. Bu durum, yol dâvamızın gelişmesini ve gerçekleşmesini geçiktiriyor ve bu yüzden memleketin iktisadi, zirai, askerî, yüksek menfaatları müteessir oluyor. Yapılan bir işin ayıplı olup olmamasını tâyin fen ve sanata tevakkuf eden bir şeydir. İstihkak raporlarının tanziminden evvel yapılan işler şüphesiz yol mühendisleri tarafından keşif ve muayene ediliyor. Şu halde nasıl oluyor da şartnameye uymayan inşaatın kabul muamelesi yapılıyor. Bunu öğrenmek hakikaten çok meraklı bir şeydir. Bu mevzuda ayıpların müteahhit tarafından gizlenmiş olması hatıra gelebilir. Fakat asıl mesele bu gibi ayıpları araştırıp bulmaktır. Görünen ayıpları bulmak bir başarı sayılamaz.

Bu sebeple Devlet yollarının kat'î kabul muamelesi yapılmazdan evvel esaslı tetkikat icrasını sağlayacak tetbirlerin alınması lâzımdır. İkinci nokta: İhale işlerinde muvakkat teminat parasını veren ve fakat mukavele tanzimine yanaşmayan müteahhitlere karşı 2490 sayılı arttırma ve eksiltme kanununda mevcut olan müeyyide, Yargıtay içtihadına göre, muvakkat teminat parasını irat kaydetmekten ibarettir. 2490 numaralı kanundan evvel meriyette olan zannedersen 661 numaralı kanunda bu hususa dair bir hüküm mevcuttur; fakat mahkeme içtihatları bu hükmü demin arzettiğim şekilde bulunduğu için bir yorumlamaya ihtiyaç hasıl olmuş ve ancak bu yo-

rumlama neticesinde bu gibi müteahhitlere tatbik edilen müeyyide dana ağır olabilmektedir. Fakat 2490 sayılı Arttırma ve Eksiltme Kanunu tanzim edilirken bu yorumlamalar da nazarı itibara alınmamış, belki bu kanuna Yargıtay içtihadını teyit edecek şekilde bir hüküm konmuştur. Nitekim tatbikat ta böyle olmaktadır. Müteahhitler eksiltmeye iştirak edip muvakkat teminat akçasını yatırdıktan sonra herhangi bir sebeple üzerine aldıkları taahhüt işini yapamıyacaklarına kanaat getirince, daha büyük zarara uğramamak için muvakkat teminat akçasını gözen çıkararak işin içinden sıyrılmayı tercih etmektedirler. Fakat bu yüzden bakanlıklar ve dolayısıyla Devlet bütün zararlara uğramakta ve inşaat işleri senelerce uzamaktadır. Muvakkat teminat akçenin irat kaydı görülen zararları önlemeye yetmediği ve yetmeyeceği için müeyyidelerin şiddetlendirilmesi için kanunî bir teşebbüsle bulunulması büyük faydaları mucip olacaktır. Bu noktaya sayın Bayındırlık Bakanlığımızın dikkat nazarna çekerim. Yoldan başka diğer inşaat muvakkat kabul muamelesini müteahhit yapının tesellum ve işgal edimesi de gözüne alınması icabeden çok önemli bir meseledir. Hangi bir ihtiyaç sebebiyle kat'î kabul muamelesi yapılmadan evvel yapıların işgal edilmekte olduğuna bazan tesadüf edilmektedir. Bu yüzden müteahhitler Bayındırlık Bakanlığı arasında bir çok anlaşmazlıklar hasıl olmaktadır. Bu da inşaat işlerinin geçiktirilmesini intaç etmektedir.

Geçenlerde malî yılımızın değiştirilmesini icabettiren sebeplerden birisinin de bu inşaat işleri olduğu belirtilmiştir.

Gerçekten incelemelerin esaslı bir surette yapılmaması, taahhütlerinden sıyrılmak isteyen müteahhitlerin yalnız muvakkat tazminat akçalarını feda ederek işin içinden sıyrılabilmeleri, henüz katî kabul muamelesi yapılmamış olan inşaatın işgal edilmesi gibi sebeplerden dolayı inşaat zamanında yapılmıyor ve bu iş için alınan tahsisatın sarfına bile imkân bulunmuyor. İşte arzetmiş olduğum vakırlar teker, teker inşaat işinin gelişmesine ve gerçekleşmesine mâni olan şeylerdir. Bu hususlara Sayın Bayındırlık Bakanlığımızın nazarı dikkatini celbeder ve gereken tedbirlerin alınmasını kendilerinden rica ederim.

BAŞKAN — İhsan Yalçın.

İ. YALÇIN (Elâzığ) — Muhterem arkadaşlar, Bayındırlık Bakanlığı bütçesi gözden geçirildiği zaman insan bazı taraflarında bir bolluk hissediyor, bazı taraflarında da çok sıkıntılı bir vaziyet görüyor.

Meselâ yol için ayrılan tahsisat 3 599 000 lira; sürekli ormanlar için ayrılan tahsisat ise 800 000 lira; buna mukabil yapı ve imar işleri kısmında Maliye Bakanlığı inşaatı için ayrılan para 3 402 000 lira. Buna ait olan listeyi tetkik etmeye vakit ve fırsat bulamadım. Fakat

bazı esaslarını öğrendim. Bunlardan bir kısmı Hükümet konakları için ayrılmıştır. Fakat bir milyonu geçen bir kısmı da İstanbul'da Maliye Bakanlığının bazı dairelerinin inşası için ayrılmıştır. Şimdi arkadaşlar, bir memleketin yolu için 3 599 000 lira gibi az bir para ayırıp dururken bunun üstünde daha mühim telâkki etmediğim bu paranın, yani Maliye Bakanlığının İstanbul'da yapacağı bir milyon liradan fazla inşaat tahsisatının da gönül isterdi ki, memleketin yol işlerine tahsis edilsin.

Yol işi açıldığından sırası gelmişken bu hususta da bazı düşüncelerimi arzedeceğim. Geçen sene bütçenin müzakeresinde Bayındırlık Bakanı arkadaşımızdan Şose ve Köprüler Kanununun yeni baştan gözden geçirilmesi hakkında bir şey düşünüp düşünmediklerini ve böyle bir tasarı varsa Meclise ne zaman geleceği hakkında tenvirde bulunmalarını rica etmiştim. İşin tetkik edilmekte olduğunu ve neticenin henüz alınmadığını bildirdiler. Yine bu sene tekrar ediyorum ve rica ediyorum. Diyorum ki, arkadaşlar, memlekette şose denilen yol hemen yok gibidir. Sonra bugünkü mevzuatımıza göre vilâyetler ellerinde bulunan yolları yeniden yapmak şöyle dursun, tâmir etmeleri dahi mümkün değildir. Usullerimiz bugünün ihtiyacına cevap vermiyor. Meşelâ yollar hakikaten Bayındırlık Bakanlığı tarafından mı yapılmalıdır, vilâyetlere mi terkedilmelidir?

Bunun hakkında prensip kararımız yoktur. Bedeni, nakdi mükellefiyet işleri için bir prensip koyalım, yol için aldığımız parayı şimdiki gibi nüfus başına mı tahsil edeceğiz yoksa servete göre mi alacağız? Bunun hakkında da henüz bir kararımız yoktur. Sonra, yol parasının bir kısmı Bayındırlık Bakanlığına terkedelim, bir kısmı da vilâyetler tarafından tahsil edilip onarma işlerine sarfedilsin. Buna da bir karar ve prensip lâzım yani bunun hakkında da kesin bir kararımız yoktur. Bu kararsızlık içinde mevcut yollar günden güne bozulmakta ve yenilerinin yapılmasına da imkân bulunmamaktadır. Bu bakımdan biran evvel yollar hakkında katî bir karar vermemiz lâzım hazırlanmakta olan projenin biranevvel Meclise getirilmesini bilhassa Bayındırlık Bakanından rica etmekteyim.

İkinci ricam arkadaşlar; Demiryolu işleridir. Evvelâ etüdüleri yapılmış bir şimal Anadolu hattınızdır. Bunun Filyos - Zonguldak üzerinde İsmetpaşa İstasyonundan Adapazarına kadar olan bu hat hakkındaki kanun, Meclise sevkedilmek üzere iken bildiğimiz büyük harp çıktı, ve iş de o zaman kaldı, o gündenberi de durmaktadır. Fakat demiryollarımız doğruya doğru ilerliyor, birçok yerlerde yeni inşaat kabul ettik, yapıyoruz. Bu yüzdü bizim iktisat merkezlerimizden en büyük olan İstanbul'a nakleden ve bağlayan Eskişehir'den itibaren bir tek hattımız var. Hat gün doğusuna doğru uza-

dıkça yük fazlalıyor. Bu işten anlıyan müte-hassısların ifadesine göre Eskişehir'den İstanbul'a olan hat üzerinde arızaların bundan sonra daha sık olacağı, ve yolun bu yüke tahammül edemeyeceği anlaşılıyor, bunu onlar söylüyorlar. Halbuki, bu mahzuru önlemek için hiç olmazsa Ankara'dan itibaren bizim Doğu ve Kuzey Anadolu insan ve eşya nakliyatını; büyük istih-sal ve istihlâk merkezlerine doğru sevk için Şimal hattının biranevvel ve diğerlerine tercihan yapılması zaruridir, kanaatındayım. Amma denilecek ki, amma denilecek ki, demiryolu malzeme-miz ve sairemiz yok. Fakat hiç olmazsa toprak işlerine bugünden başlanırsa bu demiryolu malzemesi tedarik edilinceye kadar bir çok zaman ve mesafe katedilmiş olur. Gönüm çok arzu ediyor ki, yedi ay sonra gelecek bütçede buna ait tahsisat mevcut olsun ve bütçeden evvel de Bayındırlık Bakanlığımız buna ait kanun tasarı-sınının Meclise getirsin.

Arkadaşlar; birde zelzele yardımı tahsisatı konusu üzerinde de bir iki söz söyleyeceğim. Geçen senelerde yaptığımız tekkikatta yardım iş-lerinin pek yolunda gidemediği, zamanda muh-taç olan insanlara para ve malzeme yardımları-nın günlük arzu ettiğimiz şekilde yapılmadığı görüldü ve bu zelzeledende aşağı yukarı bir sene geçti. İhtiyacı olmayanlar ve olanlar işle-rini biraz görmüş bulunuyorlar. Bu sefer ayrı-lan tahsisat da 875 bin liralık bir meblâğ gö-rüyoruz. Bendeniz bu yardımı belediye ve idare-i hususiyelere ait amma hizmetleri gören yer-lere tefrik edilmesini rica edeceğim. Çünkü zelzele dolayısıyla birçok belediyelerin binaları yıkıldı, mezbahaları yıkıldı. Ne bileyim birçok tesisler alt üst oldu. Harap oldu, her biri birer köşeye iltica etmiştir. Hizmetler tamamen yapılmamıştır. Tah-sis edilen 875 000 lira Belediye ve Hususi Muhase-belerin âmme hizmetlerine ait binalarının ya-nılmasına ayrılırsa bir parça ihtiyaçlarını karşı-lamış oluruz. Yapılacak inşaat yardımları; mu-ayyendir. Sayın Bakanımızın Bolu'yu teşrifle-rinde gördükleri Gerede de bir orta mektep bi-nası vardı. Eskiden halk tarafından yapılmıştır. Son zelzelede tamamen harap oldu. O zaman hal-kın yaptığı kulubemsi bir katlı olarak o za-manki elde mevcut malzemenin imkânı nispetin-de yetecek şekilde bir bina vücutte getirdiler. Kar, yağmur, fırtına içinde kalıyorlar. Bu tah-sisat içinde bu mektebin de nazarı dikkate alınarak yapılmasını çok rica ederim.

A. BİNKAYYA (Kastamonu) — Bir intibam henüz zail olmayan tesiri altında küçük bir mukad-dmeden sonra bayındırlık mevzuata geçmeme yük-sek müsaadelerinizi rica ederim.

Sayın arkadaşlarımız; bu kürsüden herhangi bir konu üzerinde yurdun ve milletin yükselmesi yolunda sesimizi çok samimî ve yürekten gelen bir kanaatle duyurmaya çalışmamız hepimiz için

güzel bir enerji ve hareket kaynağı hizmetini görür ve bu konuda yine samimi tartışmalar yapılması da pek tabii olarak iyi karşılanır. Fakat bu tartışmalar, bünye ve ihtiyacımıza uymuş olan tek partili Meclisimizde şahsi hislerle, atışmaya intikal eder, tavır ve durumun mânası da bu atışmayı teşdit ederse zannederim hepimiz de yüreklerimizi incinmekten koruyamayız.

Şimdi sayın Bayındırlık Bakanımızdan bir ricada bulunacağım; İyi karşılayacaklarına emin olmakla beraber, bilfarz bu isteklerinizi tekrar edip duruyorsunuz, biz sizden iyi düşünür ve zamanını biliriz diye alımsız bir tavırla cevap verirlerse darılmamağa çalışsam bile gönüldür bu, yerine göre gülden nâziktir, solabilir. Binaenaleyh her meselede en yetkili hakem Yüksek Heyetiniz ve milletin sâlim suuru olduğuna göre tatlı dil, tatlı tavır ve vekarlı ifadeleriyle güzelce halledilmeyecek hiç bir mevzu, hiç bir mesele yoktur.

Şimdi Bayındırlık Bakanlığımızdan ricam şudur; Aldığım bazı mektuplarda Karabükten Kastamonu'ya bir simendifer hattının uzatılacağını isittik. Doğru mudur? Diye hemşehrilerim sevinçli heyecanlarını ifade ediyorlar. Bu kürsüden sayın Kaplan arkadaşımıza teşekkür ederim; daha evvel bunu belirtmiş bulunuyorlar. Böyle bir işde bedava çalışacaklarına dair daha önce birçok köylü ve şehirli halkımızın dilinden duymuştum. Şurası çok iffihara sayandır ki; halkımızda hiç bir topal ve kötürüm değildir. Hepsi de elinden tuttuğu zaman yürümeyi bilen iyi kişilerdir. Yurdumuzun en kıvıta köşelerinde de sormuş olsak hepsinden aynı sesi ve aynı yüksek hamiyeti isitiriz. Hizmetten, fedakârlıktan kaçınmayız, bizi yükseltiniz derler.

Özet olarak sayın arkadaşlar; ricam şudur: Karabükten Kastamonu'ya uzatılacak olan simendifer hattını, ikinci plânda da olsa hatırdan çıkarmasınlar.

İkinci bir ricam: Bütün Bakanlıklarımızı alâkadar eden bir mevzudur; muhterem arkadaşlar yurdumuzun yükseldiğini görürken her medenî vasıttan ve bu vasıtaların daha önce en önemlilerinden başlıyarak istifade etmekten geri kalmamalıyız; filimecilik işleri maalesef bizde çok geri kalmıştır.

Şimdi muhterem arkadaşlar, biz daha ziyade bir şeyi görür ve göyerek mütehassis olursak, çalışma gayretlerimiz artar. Halkımızda bu kanaat daha büyüktür. Şimdi sayın büyüğümüzün ve yetkili makamların himmet eseri olarak Taşköprü'de pek yakında bir kendir fabrikasının temel töreni yapılacaktır. Bu fabrika mevdana geldikten sonra, Taşköprü'nün olsun, fabrikanın olsun, filimi alınırda okul talebelerine ileride gösterilecek olursa, misal olarak arz ediyorum; bittabi coğrafi bilgileri ilerletildiği gibi ekonomik bilgilerde ilerletilmiş olur ve bu izler talebenin hatırasından çıkmaz.

Birşey dinlemediğim evvelce, Avrupa'da tahsil

çağma henüz giren talebeden bir kısmını ayırmışlar, perde üzerinde filimle âdetâ amelî şekilde birçok şeyler göstermek suretiyle bunları yetiştirmişler. Diğer bir kısmını da nazari derslerle yetiştirmişler. Fakat bunun sonucunda görmüşler ki, perde üzerinde âdetâ amelî surette tahsil görmüş olan talebeler öbürlerinden çok daha yüksek bir kabiliyet ve bilgi sahibi olmuşlardır.

Şimdi muhterem arkadaşlar, bir teknik okulunda bir makine dersi gösterilecek bu ders gösterilirken makine sökülecek, çeşit, çeşit yerleri gösterilecek ve sonra yine makine halihâzırına getirilecektir. Bu bir defa yapıldığı zaman filme alındığı takdirde ikinci bir defa ve başka seferlerde, başka yerlerde, aynı makinenin sökülmesine, bunların eskimesine mahal kalmadan filimde göstermek suretiyle bunlar pekâlâ meydana gelebilir. Bu böyle olmakla beraber şimdi bilfarz bütün talebemiz olsun, yurttaşlarımız olsun yurdumuzun her tarafını bilip gezemiyorlar; seyahat edemiyorlar. Fakat arkadaşlar, biz memleketimizin her tarafını öğrenmek isteriz, halkımız da böyledir. Arzu ederler. Dışarıdan birçok filimler getiriyoruz, heves ediyorlar. Fakat kendi yurdumuzu tanımıyoruz. Şimdi meselâ Haydarpaşa'dan Erzurum'a kadar bir seyahat yapıyoruz. Bu seyahatı yaparken güzel istasyonlarımızı ve güzel manzalarımızı filme almış olsak; Kemah'tan, Erzincan'dan geçerken o güzel dağların şiir dolu şahikalarından ve sonra mühendislerimizin çok maharetle o sarp arızalı dağlarda yapmış oldukları tünelleri filme almak suretiyle Erzurum'a kadar, talebemize, beyaz perde üzerinde bir seyahat yaptırırsak; bundan çok istifadeler sağlamış oluruz.

Özet olarak şunu arzetmek isterim ki, bizde filmcilik pek geridedir. Bunu ilerletmek için Bakanlarımız bir koordine teşkili sureti ile resmî bir tek ve bütün Bakanlıklara hizmet edecek bir filim müessesesi kurarak bu sanatı ileri götürecektir. Çok istifadeler sağlamış olacaktır.

Sayın Bakanlar Kurulundan, ikinci ricam da budur.

A. FIRAT (Erzincan) — Aziz arkadaşlarım; benden evvel memleketin umumî ihtiyaçları, Bayındırlık dâvası üzerinde söz söyleyen arkadaşlar, bizim sözlerimizi hem kısaltmış hem de yardım etmiş oldular. Ben ancak, önemli bir ödevi ifa etmiş olmak için huzuruza gelmiş bulunuyorum.

Denilir ki, mazide geçmiş vakaları hâdiseleri tekrarlamak istikbal için icâbeden enerji ve faydaları doğurur. Onun için bahsedeceğim mevzu da hakikaten mazide geçmiş olan bir hâdiseyi ki, hepimiz bilirsiniz bir defa da nazarımda canlandırmak istiyorum. Tüyler ürperten bir yersarsıntısıyla mahvü nabut olan Erzincan'ın başından geçmiş olan elim hâdiseye hepimizin malû-

mudur. Hakikaten malca, canca, insanca büyük zayiata uğramış ve mevcut manzarası ancak seyredenler üzerinde bir elem ve iztirap yaratmaktan başka işe yaramayan eski Erzincan'ın yeniden kurulması için Hükümet derhal tedbir almıştır. Yine bilirsiniz ki oraya bugün içimizde bulunan sismoloğ üstadımız Fatin Hoca da dâhil olduğu halde bir çok denemeler yaptırdı, Erzincan'ın eski yeri terk edilmek suretiyle yeni bir yer tayin edildi. Bu mahallin plânlanmasını dahi Hükümet derhal yerine getirdi. Bayındırlık Bakanımızın ve o bakanlıkta çalışan arkadaşımızın bu hususta büyük emekleri geçmiştir, teşekkür ederim plânlar yapılmıştır. Bu plânları tatbik etmek için icabeden para da o vakte nazaran verilmişti. Fakat bir sui tali eseri olarak bu vakanın peşinden ikinci dünya harbi çıktığı için ikinci bir sui tali ile karşılaşmış oldu. Tabii o zamanki verilen para ile bu zamanda yapılacak işlerden alınacak randman derhal düştü. Resmî makamlardan aldığımız malûmata nazaran o vaktiki: hesaba nazaran yapılacak iş üç dört misli pahalıya çıkmaktadır. Çünkü işçilik, malzeme herşey fiyatlanmış hattâ üç dört misli artmıştır.

Şimdi yurdun herhangi bir ihtiyacı üzerinde kendisine müracaat ettiğimizde çok tatlı söz ve güler yüzle bizi karşılayarak imkânları aramak karakterini gösteren kıymetli vekilimize bu mevzu üzerinde birkaç temenni, birkaç soruda bulunacağım.

Temennilerim şunlardır: Erzincan'da bir bataklık vardı, bu bataklık hakikaten bir afeti, bunu milyonlar sarfetmek suretiyle Hükümet kurutmuştur. Bu bataklığın kapladığı arazi takriben 100 bin dönüme yakındır. Fakat bu kurutulmuş bataklık mütaakıp yıllarda tamir görmediği için yer, yer dolmakta ve eski bataklık vaziyetine yine dönmektedir. Tabii bunun sıtma salgını üzerinde olan tesiri malûm. Bu husustaki ricam, hiç olmazsa, demin ziraat uzmanlarımızdan Abidin Ege arkadaşımızın dediği gibi su ve sulama işlerinde olduğu gibi bu işte de ufak bir tamirat ve nezaret istasyonu gibi bir şey yapıp arada sırada gözden geçirmek icap eder. Aksi takdirde şimdiye kadar yaptığımız fedakârlığı ve masrafları tekrar etmek hazine üzerinde büyük külfet tahmil etmiş olacağız.

İkinci temennim; Erzincan'daki memurların vaziyetidir. Erzincan'da muvakkat bir surette daireler yapıldığı zaman bu memurlar da bir takım barakalara sığınmışlardı. Bunların hayatı bugün gayri sıhhi bir şekilde geçmektedir. Yazın sıcağından ve kışın şiddetinden ve acı tesirlerinden bunlar kendilerini muhafaza edememekteler. Acaba şimdi Bayındırlık Bakanlığı bütçesinin 581 nci bölümünde birinci, üçüncü ve dördüncü genel müfettişliklere ayrılmış olan tahsisattan - cetvelini görmediğim için tevziatını bilmiyorum - acaba orada bu memurlar için de ev yapmak imkânı olabilir mi? Şayet olursa

çok esaslı ve yerinde kıymetli bir yardım olur.

Üçüncü temennim; Erzincan'da başlamış olan ve evvelce arzettiğim esbab ile ikmal edilememiş bulunan - ödeneklerin yetişmemesi sebebiyle inşası duran tamamlanmayan Devlet ve âmme inşaatı vardır. Bunlar için de gerek deprem yerlerine tahsis edilen ödenekten - geçen sene 5 milyon olduğu halde bu sene 2 milyon küsurdur, belki ileride bu ikmal edilir - acaba bir şey verilip çalışmak imkânlarıye, bu noksanlar ikmal edilemez mi?

Önemli son bir şey de: su işi, içme suyu işidir. Bu plânlanmıştır. Depremden sonra Erzincan şehri ve belediyesi kalmadığı için yapma imkânında yoktur. Denir ki; su, hakikaten hayati bir ihtiyaçtır, su insanları toplar, susuzluk dağıtır.

Şimdi yeni şehir de kıymetli şefkat müessesemiz olan Kızılayın yaptığı barakalarda, tesislerde oturan beş, altı bin vatandaş kezalik ev yapmak suretiyle veya yapılmış olan evlerde oturan bir kaç bin vatandaşın bugün su ihtiyacı temin edilememiştir. Muvakkat olan şehirdeki Erzincanlıları yeni şehire nakledebilmek için tabii en evvel su tesisatı lâzımdır, hatta inşaat için de yine su lâzımdır. Binaenaleyh, bu içme suyu üzerinde durmalarını, hepsini bütün su işi tahsisatını bir senede alalım ve yaniverelim demiyorum, buna imkân da yoktur. Fakat yetecek miktarda bir parayı gerek genel müfettişliklere verilen ödenekten, yahut deprem yerleri için tahsis edilen paradan bu sene yapabileceği inşaatı yeter derecede temin ve tahsis edilmesidir. Buna ait tebsirleri ben. Bölge Milletvekili arkadaşlarımızı ve Erzincanlıları sevindirecek ve canlandıracaktır.

H. ÜCÖZ (Tunceli) — Aziz arkadaşlarımız; vüzerce vıl Osmanlı idaresinde bakımsız kalan Tunceli Cumhuriyetinin fevzili nimetlerinden pek çok faydalanmıştır. Modern köprüler yapılmıştır, modern mektepler yapılmıştır, çok muazzam ve ferah verici Hükümet binaları yapılmıştır. Bunların yanında bu kadar önemli ve helki bunlardan daha fazla bir değeri gözler önünden kaçmayan Cemiskezek kazamız halkı çok perişan ve bedbaht olarak bu nimetten istifade edememiştir. Cemiskezek, Kemalîye bu iki kaza halkı Fırat üzerinden Elâzığ'a bir gemi ile geçiyorlar. Elâzığ'dan Murat suyuna kadar 60 kilometrelik bir mesafe vardır ki 1,5 - 2 saatte nehre kadar gelinebilir. Fakat nehrin bir yakasından diğer yakasına geçebilmek için bir, bir buçuk saat orada beklemek lâzımdır. Gemi, dört tahtadan ibaret olup çok iptidai bir şekildedir. Hatta zaman zaman tehlikeler ve kazalar da arzettiğidir. Tunceli halkının zaman zaman yollarını sasmalarında yegâne âmil yolsuzluk, köprüsüzlük, bakımsızlık olmuştur. Yoksa bu muhitin halkı çok zeki ve çok çalışkandır. Milletimizin

bütün işlerine çok muti şahsiyetlerdir. Çemiş-kezek'in de diğer ilcelerimizde olduğu gibi nurlu Cumhuriyetimizin, feyizlerinden faydalanması için, benden önce de bu konuya temas eden Sayın Düşünsel arkadaşım gibi ben de Murat suyu üzerinde bir köprü yapılmasını Sayın Bayındırlık Bakanımızdan rica ediyorum.

İ. ARUKAN (Eskişehir) — Sayın arkadaşlar; Bayındırlık Bakanlığımızın meşgul olduğu işler; yol, demiryolu, su, elektrik işleri hakkında bundan evvel gerek bütçelerde olsun, gerekse bazı müzakerelerde olsun, ben görüş ve düşüncülerimi Heyeti Umumiyenize arz etmiştim. Bunları tekrarlıyarak, başımızı tekrar ağrıtmak istemem.

Yalnız, biliyorsunuz ki, hamdolsun Avrupa harbi sona erdi. İnşallah yakında sulh ta bunu takip edecektir. Onun için harpten sonra her halde büyük nafra faaliyetine geçme zamanı gelecektir. Onun için Bayındırlık Bakanlığımın şimdiden bazı hazırlıkta bulunması hususunda istirhamda bulunacağım.

Arkadaşlar; yol meselesinden bahsettiler. Biliyorsunuz ki, yol bütün memleket dâvasıdır. Her sene aynı mevzu tekrür eder. Bu işte ki, kusurlar yalnız parasızlık değildir. Pekâla biliyorsunuz ki, yol parasından aşağı yukarı senede 22 - 23 milyon lira almıyor. Bunun 14 milyon Hususi idareler ve Nafia Bakanlığı tarafından ve ayrıca bütçeye de konulan tahsisat ki geçen sene 6 milyondur bu sene de dört milyon liradır, bunlar yola sarfedilmektedir, bu az para değildir. Bundan evvelki senelerde yola sarfedilen paralar tetkik edilirse bu paraların aşağı yukarı şimendifere verdiğimiz tahsisata pek yakın olduğunu görürüz. Şimendiferde müsbet olarak gördüğümüz taraflar o birinde transit yolu, Balıkesir yolundan başka görülen tarafı yoktur. Benim görüşüme göre mevcut usul ve teşkilâtın bozukluğudur. Yol inşaatı kısmen hususi idarelere bırakılmış, kısmen Nafia üzerine almıştır ve doğrudan doğruya bir mesul makam ortada yoktur. Onun için herhalde harpten sonra fiilen işe başlamak için esas ana yol kanununun bu memlekete yol yapmaya müsaade edecek bir kanun olarak biran evvel getirilmesini rica ediyorum. Bunları getireceklerinden eminim. Çünkü Devlet Reisimiz açılış nutuklarında bu hususa temas etmişlerdir. Büyük Millet Meclisinde müzakeresi uzun sürer. Onun için biranevvel getirmelerini rica ederim.

İkincisi, asıl mevzu bahis etmek istediğim nokta; yapı işleridir. Malûmu âliniz yapı işleri, evvelce Devlete ait yapı işleri bazı müesseselere ve Millî Savunma Bakanlığına ait inşaat müstesna olmak üzere kâmilan Nafiaya havale edilmiştir. Yalnız son zamanlarda bazı hususi kanunlarla her Vekâlete salâhiyet verdik. Her Bakanlık bir teşkilât yaptı. Bu salâhiyet verirken bazılarında kullanacakları teknik memurların

barından istisnası hakkında hükümler koyduk. Bu hükümlerden istifade ederek gayet yüksek maaşla teknik memurlar kullanmağa başladılar. Tabii bunun için söyliycek bir şeyim yoktur. Lâkin buna mukabil Bayındırlık Bakanlığımın elindeki teknik memurlar o kadar az bir maaşta kaldılar ki aradaki fark 4 - 5 misline vardı. Onun için Bayındırlık Bakanlığı teknik kadrosu tamamiyle boşaldı.

Dün Millî Eğitim Bakanımın da beyan buydukları gibi, Bayındırlık Bakanlığında hemen rüesa ile muavinlerden başka mühendis kalmamış bir vaziyet vardır. Bu tabii çok feci bir şekildir. İş yapabilmek için evvelâ eleman lâzımdır. Bu eleman durumu diğer Devlet hizmetinde kullanılan ayrı maselele adamlarının alacakları maaş paralarıyla hemen hemen muvazenede olmak lâzımdır. Aynı sınıfta, belki iktidarı daha çok bir teknik memur Nafia'da (1) alırken diğer bir müessesede, yine Devlet hizmetinde, başka birisinin dört, beş misli fazla aldığını görürse tabii onda şevk ve heves kalmaz.

Ben evvelisi sene Mersin'e bir seyahat yaptım. Orada bir kısım mühendisi gördüm. Mektepten çıktığı dört sene olmuştu, eline geçen para 75 lira idi. Bu kısım mühendisinin nezaret ettiği iş te 4,5 milyon liralık bir işti. O zaman da amele yevmiyesi üç lira idi. Bunun bir de otomobili vardı, şoförü de 120 lira alıyordu. Bu tarzda teknik mühendis kullanılmaz. Onun için rica ediyorum, bu eleman meselesini biranevvel düzeltmek lâzımdır ve harp sonrası için Vekâlet ne yapmak lâzımsa şimdiden hazırlanmalıdır.

Bir mühim nokta daha vardır, o da yapı işleridir. Her Bakanlığa yapı salâhiyeti verdik. Ziraat ve Maarif Bakanlığı yapı yaptırma salâhiyetini haizdir, diğer müesseseler keza. Şimdi bunlar yapıcı olurken hepsi ayrı ayrı fiyat tesbit etmektedir ki biz bunlara tahlilî fiyat diyoruz. Bu fiyat, Bakanlıkların, müesseselerin ayrı ayrıdır ve hattâ bunları müesseselerden istediğimiz zaman, mahremdir, verilemez deniyor. Böyle değil mi Paşam? Mahremdir deniyor, halbuki Devletin tek bir inşaat vâhidi fiyatı olur ve bir tek şeraiti fenniyesi olur. İmar ve inşaatın mesul olan Nafia Vekâleti bunu düzenler. Buna bir şekil verir ve bunu bastırır, herkes öğrenir. İş yapacak adamlar da Devletin hangi müessesesinden iş alırsa alsın Devletin şeraiti budur der, her iş verenin şeraiti hususiyesini öğrenmeğe lüzum kalmaz. Binaenaleyh icabeden heyeti fenniye, diğer müesseselerden de toplayarak bir Devlet vahidi fiyat cetveli ve şeraiti fenniyesi ve Devlet inşaatı ne tarzda yapılır bunu tesbit etmesi ve kanunlaştırması lâzımdır. Bunu da herkesin anlayabileceği şekilde tanzim etmelidir. Bunun teminini rica ediyorum. Bunun büyük programlara geçilmeden evvel yapılması lâzımdır.

Arkadaşlar, bir de ray meselesi vardır. Bütçe Komisyonunuz iki senedenberi gayet mükemmel bir surette Komisyon raporlarını takdim ediyorlar. Yalnız raporlarda falan numaralı cetvel, falan numaralı cetvel diye geçiliyor. Asıl hayati noktaları taşıyan bu cetvellere. Gelecek sene bu cetvelleri de ilâve ederlerse, meselâ falan numaralı cetveldeki işlere şu kadar tahsisat, verilmiş, bunları da ilâve ederlerse daha iyi olur, bizler daha iyi tenevvür etmiş oluruz. Çünkü esas o cetvelin içindedir. Bunu da muhterem Bütçe Komisyonu Başkanından rica ederim.

Sonra Devletin yapacağı inşaat bir programa konmalıdır. Şarkta Devlet memurları evleri, ondan sonra bîlûnum Hükümet konakları, ondan sonra şu şu. Meselâ 95 000 nüfuslu büyük bir Eskişehir vardır, burada bir Hükümet konağı yoktur. Elbette diğer ikinci derecede mühim olan bir sergi binası yapmaktansa Eskişehirde bir Hükümet konağı yapılmasını ben tercih ederim. Yani söylemek istediğim nokta budur.

Sonra ray meselesine temas edeceğim. Efendim, raporun Devlet Demiryollarına ait olan kısımlarını okurken bu sene ray tedarikinin müşkül olduğundan bahsedildiğini gördüm. Senede 20 000 ton raya ihtiyaç varken Karabük'ün ancak 3 000 ton yapabileceğini rapora kaydetmişlerdir.

Arkadaşlar, biz senede vasati olarak senede 200 - 250 kilometre hat yaptık, ve hakikî olarak bu 200 kilometreye tabii istasyonlarla beraber 20 000 ton raya ihtiyaç vardır. Lâkin bugün ahşap travers kullanılması da hemen hemen gayri mümkün bir hale gelmiştir. Çünkü fiyatlar o kadar yükselmiştir ki, bütçenin buna tahammülü yoktur. Dayanma müddeti arasında da o büyük fark vardır. Onun için demir traversin ahşap traverse nazaran pek çok faydaları mevcuttur. Şimdi elimizde Karabük fabrikası gibi bir demir sanayi varken doğrudan doğruya demir traverse gidilmek lâzımdır. Aşağı yukarı bizim ihtiyacımız senevi 20 bin tondur. Binaenaleyh bunu rayla birleştirecek senede 40 bin ton eder ki bu da memleketimizin ihtiyacının yarısını demeyim, üçte biri kadardır. Bunu gerçekleştirmek doğru olur. Eğer hariçten almak lâzımgelirse çok para verilmesi icabetmektedir. Mamafih ben şahsen rayın hariçten alınmasına taraftarım, sonra, diğer cihetten anladığıma göre, Hükümet mübayaâ için rây bulamıyor. Çünkü dünyanın her tarafı yıkılmış, harap olmuş, herkesin ihtiyacı var. Onun için bizim bu ihtiyacımızı karşılayacak bir fabrika bulamayacaktır. O halde bunu bu halde bırakacak mıyız? Bırakırsak ne zarar edeceğiz. Farzedelim cenup hattı tesviyesi 150 kilometre yapılmıştır. 150 km. dediğimiz zaman en aşağı 20 milyon liraya mal olur. Bunun % faizini de hesap edersek bu yüzden iki mil-

yon lira ziyan oluyor, faizden ve bu parayı öldürmekten dolayı.

Diğer taraftan şimendiferler; daima etap etap yani kısım kısım yapılır. İlerledikçe nakliyatın şimendiferle yapılmasına da zaruret vardır. Çünkü tiren nakliyatı ton kilometresi aşağı yukarı 10 kuruşa mal oluyorsa, eskiden bir iki kuruştur, bugün kamyon nakliyatı ofena servis yollarında 150 kuruştan aşağı değildir. Ve her kilometre inşaat için asgari 100 - 150 ton eşya nakline ihtiyaç vardır. Bir kilometre için 40 000 lira kadar bir para ki senevi bu şekilde 2 - 3 milyon lira da nakliye zararı vardır. Onun için Hükümetten rica ederim. Karabük'te bir çok pik vardır. Kullanılmıyor, çünkü hadde makinesi yoktur. Tabii bu iş için volframa da ihtiyaç vardır. Bu ray ve traversleri daha fazla yapmağı tecrübe edelim. İcabederse ray olarak getirmek değil modern bir haddehane getirelim. Çünkü bir kerre demir fabrikamızı kurduk. Ve senede 200 bin ton pik yapan fabrikamız mevcuttur, çelik de yapabilir lâkin haddehanemiz yoktur ve bundan dolayıdır ki, Karabük'ün yaptığı demirin kilosunu maliyeti 72 kuruş oluyor. Eğer biz oradaki pikleri ray ve travers haline kalbedebilirsek maliyet 30-35 e iner. Onun için icabederse Bayındırlık Bakanlığı da bütçesinden yardım etsin. İktisat Vekâletiyle bu işin tetkikini rica ederim.

Efendim, başka ufak bir ricam var o da şudur; Maalesef bu sene bazı mıntakalarda yağmur olmadı. Mahsul kıttır. Bu mıntakalarda halka faaliyet sahası açmak zarureti vardır ve faaliyet sahaslarının buralarda tercihan açılmasını rica ediyorum. Bu sahanın açılmasıyla beraber halk zaruret içinde olunca amele yevmiyesini de düşürmeden muhafaza etmek ve miktarı kâfi yevmiye vermek zarureti vardır. Bu hususta Bakanlığın icabeden kontrol memurlarına emir vermesini rica ederim. Sözüm bukadardır.

A. H. KALAÇ (Kayseri) — Arkadaşlar; ben su mevzuunda duracağım. Başu bir yere bağlanmayan bir nevi sularımız vardır. İçme suları kasabalarda Belediyelere ait olduğundan Belediyeler Bankası sermaye verir ve bu suretle yapılabilir. Diğer büyük sularımız vardır ki, Naftayı alâ kadar eder. Bayındırlık Bakanlığımız bunları da imna gözönünde tutar. Etütlerini yapar, icabeden tahsisatını verir. Bunun haricinde kalan "enharı sağıre,, dediğimiz küçük sulardır. Bunun için bir de vaktiyle kanun yapılmıştır. Bunlar bir iki köyü alâ kadar eden mevzii sulardır. Bu kanunun tatbiki nihayet muhitinin alâkasiyle yapılabilir işleri ele almaktadır. Fakat nasılsa şerait ve zaman değişmiş ve bu ufak tefek sulara bakılmaz olmuştur. Bu suların da Bayındırlık Bakanlığımızca ele alınması ve faydalı bir hale getirilmesi de lâzımdır.

Sayın Maraş Milletvekili arkadaşlarımızın temas ettiği esaslı bir yol vardır. Bu yol Güney Anadoluyu doğrudan doğruya merkeze bağlayan

bir yoldur. Çok eskidir. İzini Hititlere kadar görüyorlar, hâlâ eserlerine tesadüf edilir. Vaktiyle kervanlar, ordular oradan geçermiş. Şimdi bu yolun güneyinden, kuzeyinden şimendifer yapılmıştır. Fakat doğrudan doğruya bir hatla bağlanmadığı için istifadesi mahdut kalıyor. Bu mevzuu arkadaşlarımız lâykı ile tebarüz ettirdiler. Vakit geçmiştir. Bendeniz bu kadar arz etmekle iktifa edeceğim. Hakikaten mühim bir yoldur.

Sonra hususi bir ricamız daha vardır, o da Kayseri Sazbatalıdır. Bakanlık bunu ele almışlardır. keşfi yapılmış, ihalesi yapılmış, fakat talip çıkmadığı için ihale edememişlerdi. İkinci defa fiyatını artırarak ihaleye tekrar çıkarmışlar, yine mümkün olmamıştır. Bu günkü fiyatlara göre keşfi yapıp ihaleye çıkarılırsa mümkün olacağını zannediyorum. Hakikaten orası sırtma yuvası olduğu gibi, arazi kazanmak bakımından da çok faydalı bir iş olacaktır. Mâruzatım bu kadardır.

F. DALDAL (Ankara) — Sayın arkadaşlar, huzurunuzü fazla ihlâl etmiyeceğim. Sayın Milletvekili Rasih Kaplanla Uludağ'ın belirttiği Ankara - Konya Demiryolunun güzergâhı hakkında 15 şubat tarihli Ulus gazetesinde bir proje gördüm. Bunun vaziyeti hakkında arzı malûmat edeceğim.

Bu projeye göre bu hat Beylikköprü ile Pınarbaşından geçecektir. Halbuki Beylik köprü ile Pınarbaşı arasındaki saha bir istepten ibarettir, Sakaryayı geçtikten sonra, ne köy var ne kent var. Hiçbir iktisadi ehemmiyeti yoktur, nüfus yoktur.

R. KAPLAN (Maraş) — Doğru doğru.

F. DALDAL (Devamla) — Halbuki Ankara da bir darbe mesel vardır, vargel Konya 36 saat. Vakra kestirmesi 36 saat değil amma 56 saat vardır. Bu da Konya'yı Cihanbeyliden Karaca dağın garbinden Haymana üzerinden Esenkente yahut Malıköye bağlayan hattır. Haymana Banyolarının kaplıcalarının önemini yüksek huzurunuzda arz etmeye lüzum görmüyorum.

Başkentin bir su şehridir ve Hükümetin almış olduğu bir tedbir sayesindedir ki, birkaç sene sonra en modern bir su şehri olacaktır. Halkın da buna ihtiyacı vardır. Ankara halkının da su şehri olarak Haymana kaplıcalarını tercih edeceği şüphesizdir. Çünkü bu kaplıcaların faydaları herkes tarafından ve sayın arkadaşlar tarafından aynen görülmüştür.

Sonra iktisadi vaziyete gelince; arzettiğim gibi, bu hat mesafe itibariyle çok kısa olacak, Çünkü Beylikköprü - Pınarbaşı 381 kilometre olduğu halde, Esenkent, Haymana, Cihanbeyliden geçecek olan hat ancak 290 kilometredir. Bu suretle aradaki mesafenin böyle 100 kilometre azalması da bu hattın yapılması için bir kolaylık teşkil edecektir.

Ticari vaziyetine gelince, diğer hattâ ancak

yılda 30 000 - 40 000 ton hamule taşıyacağı halde bu arzettiğim hat yani Haymana - Cihanbeyli - Konya hattı en aşağı 200 000 tonu aşacaktır.

Bu da yalnız mahsulâtı hayvaniye hububat ve saireden ibarettir. Halbuki bu hat meşhuru âlem olan Koçhisar Tuzgölüne çok yakın geçecektir. Her sene buradan çıkarılan 50 milyon, 100 milyon kilo tuz Başkente ve memleketin bütün ihtiyaç noktalarına bu hatla gidecektir. Bayındırlık Bakanlığınca yapılacak projenin bu nokta nazarda tetkik edilmesini, yolun hem kısalığı, hem de iktisadi önemi noktasından Konya - Cihanbeyli - Haymana - Esenkent yahut Malıköyünden Ankaraya başlanmasının bilhassa Haymana kaplıcalarından geçmesini tercih bu şekilde yapılmasını rica ediyorum (Gülüşmeler).

Gl. K. SEVÜKTEKİN (Diyarbakır) — Efendim, Bayındırlık Bakanımızdan iki sorum var.

Yol Vergisi Mükellefiyeti Kanununa göre halk ya para ile veyahut da bedenen bu ödevi ifa etmektedir. 12 lira olan bu yol vergisini vermeyen herhangi bir şahıs bedenen çalıştığı zaman 8 gün kanunen çalışacaktır. Bir amele yevmiyesi de en aşağı 3 lira olduğuna nazaran bu iki ödev arasında büyük bir fark olduğu kanaatındayım. Buna ne gibi bir çare düşünürlersiniz? hem müsavat olsun, hem de adalete muvafık olsun?

İkincisi, yol vergisini bütün memurlar da veriyor, bunu istisnasız almak için, bu mükellefiyet hakkında kanunda bir değişiklik yapmak için fikirleri var mıdır? rica ediyorum.

H. F. ATAÇ — Kimlerden olmak için?

M. AYDIN (Trabzon) — Sayın arkadaşlar, vakit geçtiği için gayet kısa arzedeceğim. Geçen yıl Razi Soyer arkadaşımız ahşap traversin aleyhinde uzun boylu maruzatta bulundular. Kanaatlarına hürmet ederim. Bugün de İzzet Arukan arkadaşımız aynı mevzuu temas ederek ve fakat başka türlü ifade ederek yine ahşap traversin yerine demir travers kullanılmasında fayda gördüklerini söylediler. Bendeniz bu fikirde değilim. Filvaki ahşap travers bugün pahalıya mal olmaktadır. Fakat demir ucuz mu? Onun da kilosunu beş, altı kuruştan 35 - 40 kuruşa yükseldi. Binaenaleyh fiyat itibariyle aynıdır. Sonra ahşap traversin mânası yalnız, üzerinden sessiz sedasız geçmesi değil, aynı zamanda üzerinden geçen malzeme muharrike ve müteharrikenin hayatı üzerinde yapacağı tesirdir ki bizim memleketimizde en çok düşünülen şeydir. Bugün fabrikalarında yığınlarla demir bulunan ve demir ihraç eden memleketler kendi demir ihraç eden memleketler kendi demiryollarını bile ağaç travers ile yapıyorlar.

R. VARDAR (Zonguldak) — Fransızlar gibi.

M. AYDIN (Trabzon) — Hayatiyet meselesi için ki, bizim memleketimizde Anadolu hat-

tı ile Aydın hattını alalım. Anadolu hattında 20 senelik lokomotif yoktur. Aydın hattında ise 60 senelik lokomotifler vardır. Şu küçük misal de bu farkı gösterir.

R. FENMEN (Kocaeli) — En doğrusu da bu.

M. AYDIN (Devamla) — Buraya kadar çıkmış iken sayın Bakandan bir ricada da bulunacağım. Geçenlerde şimendifer şebekeleri hakkında Ankara - İstanbul şebekesi diye bir şey neşrettiler. Bunu tetkik ettim. Sayın arkadaşlar, her memleket kendi başkendi iktisadi, idari yüksek mevkie getirmek için bin bir tedbir alır. Şimendiferleri oraya getirir, yolları oraya bağlar, otoştraseleri oraya bağlar, kanallarla da denize bağlamağa çalışır. Vesaire yapar. Bizim Ankaramızın bizatihi hususiyeti vardır, iktisadi bir merkez olabilir, Anadolu'nun ortasında en güzel bir yere oturmuştur. Bu itibarla çok güzel bir iktisat merkezi olabilir; böyle olduğu halde her nedense daima Ankara'dan kaçmağa çalışılır, daima İstanbul iktisat noktasından birinci derecede, Ankara ikinci derecede bir şehir görülür. Bunun en güzel misalini Ankara - Ereğli hattı yerine Irmak denilen bir yerden Ereğli şimendiferini Filyos denilen bir balıkçı köyüne bağlanması teşkil eder. Kendisini daima hürmetle karşılarım, şimdi burada olmayıp o zaman mebus olan bir mühendis arkadaşım bu trasele müessir olmuştu. O zaman bunun aleyhinde konuşan arkadaşlara belki şimdi aramızda da vardır, o zamanın Nafia Bakanı Behiç Bey hatayı sonradan itiraf etmenin de büyüklük olduğunu söyleyerek bu yanlışlığı anlatmışlardır. Bugün de Ankara ikinci şehir gibi, Ereğli'nin İstanbul'a bağlanması düşünülüyor. Ankara'dan İstanbul'a gitmek asıldır, Ereğli ikinci derecede bırakılıyor. Halbuki Ankara'mıza burası daha semttir. Merkezi Anadolu'nun ticareti merkezi Avrupa iledir. Bunun en kısa yeri Ereğli limanıdır. Çünkü karşısında Tuna nehri vardır. Kanallarla Baltika kadar kısa tarikle merkezi Anadolu'nun bütün ihracatı yapılabilir. Hal böyle olduğu halde hat Mudurnu tarafına götürülüyor. Ankara İstanbul'dan itibaren 575 - 600 kilometredir. İktisadi malzemenin doğrudan doğruya bu hatla gelmesi pahallı olur. Malzeme 250 - 300 kilometre ile doğrudan doğruya buraya ucuz getirilebilir ve hem de Ankara'mızı büyütmiş oluyoruz. Binaenaleyh eskiden yapılmış bir hatayı bu defa da tekrar etmemek üzere İstanbul şifendiferini, doğrudan doğruya Ereğli şifendiferini şimal hattıyla birleştirir vaziyette almalarını rica edeceğim.

Üçüncü ricam, Kayseri - Maraş şimendiferi vaziyetine dair olacaktır. Hakikaten bu çok mühim bir şimendiferdir. Bugün cenubu şimale bağlayan Toroslardan geçen tek bir hattımız vardır. Allah esirgesin, yarın orada bir arıza olsa cenuba tâ Malatya'dan dolaşarak geçmek lâzım-

dır. Bu sebeple Kayseri - Maraş şimendiferini biranevvel ikmal etmelidir.

R. KAPLAN (Maraş) — Bravo.

M. AYDIN (Devamla) — Bu yol hem de en iktisadi yol olacaktır. Çünkü cenuba daha kısa yoldan bağliyacaktır.

Dördüncü ricam; bence Bayındırlık Bakanlığı tetkik ve tettebbü Bakanlığı demektir. İzah edeyim arkadaşlar : Bir defa şimendifer yapı-lacağı zaman başvuracağımız elde mükemmel haritalar olmamasından, mutlak ve mutlak etüd ve tetkik mühendislerinin bir çok defalar verilen güzergâhta tetkikler yapmaları lâzımdır. Başka memleketlerde olduğu gibi memleketimizin on binde 50 binde bir mikyaslarında haritası yoktur. Allah razı olsun Genelkurmay Başkanlığı'nın haritası vardır, fakat bu da kâfi değildir. Mutlaka zemin üzerinde derin tetkik lâzımdır. Mesele böyle olduğu halde ve biz de bu kadar şimendifer yaptığımız halde inşaat dairesinde etüd şubesinin henüz teşekkül etmemiş olduğunu teessürle karşıyorum.

Arkadaşlar; eskiden Sultan Mecid, Aziz, Sultan Hamid zamanlarında bu işleri Avrupalılar görürdü. El düdüğü ile bayram olmaz diler. Biz ecnebilere kıymet veriyoruz, onların mütehasıslarını hürmetle karşılarız, fakat bu işleri Türk çocuklarımızın yapması lâzımdır. Meşrutiyet devrinde bu etüd işi ismini hürmetle ana-cağımız eski Trabzon Milletvekili Muhtar Bey zamanında etüd bürolarımız kurulmuştur. Ona mütenazır olarak da Almanların Hüğnen etüd bürosu vardı. Fakat bilmiyorum bunlara ne oldu? Cumhuriyet devrinin ilk zamanında etüd büroları vardı. Sonradan kaldırılmış müteahhitlerle bu iş görülmeğe başlanmıştır.

Sayın arkadaşlar, ben mütaahhide hürmet ederim. Çünkü bir memur maaşını Devletten alır, halbuki bir mütaahhit ise maaşını kendi mesaisi neticesinde kazandıktan temin eder. Ne kadar namuslu olursa olsun mütaahhit, defalarca tetkikat yaparak, kendisini bitirecek şekilde, kendisini kazandırmıyacak bir iş için esaslı bir etüt yapması mümkün değildir. Halbuki Vekâlet'in kendisi bunu üzerine alırsa ve kendi emrindeki tahsil görmüş mütehasıslara bunu yaptıracak olursa daha temiz bir etüt elde edebilir. Bizdeki etüt dairesi bilmem kimin muktedir bir mühendise kızmalarıyla başka bir yerden getirip buraya koymalarıyla meydana gelmiştir. Ben öyle arzu ederim ki, Bayındırlık Bakanlığı evvelâ memleketin her köşesinde yapılacak şimendiferlerin, suların, yolların her şeyi ve etütleri hazır bulunsun. Bir gün Devletin iktisadi vaziyeti ne yapmayı iktiza ettiriyorsa meselâ falan yerdeki baraja deyince, Vekâlet dosyasını çekip derhal buyurun diyebilsin.

İsterim ki daima metotlu bir şekilde çalışsın. Ben daima muvaffakiyetle ve çok iyi çalışan Bayındırlık Bakanımızdan istediğim şudur :

Etüt işlerini kuvvetlendirmek, Bayındırlık Bakanlığımıza lâyük bir surette bir etüt bürosunun kurmalarıdır.

R. GÜRELİ (Gümüşane) — Sayın arkadaşlar, ben sayın Bayındırlık Bakanından bir sual soracağım ve bir de ricada bulunacağım.

Arkadaşlar, bizim yapı işlerinde koordinasyon yoktur. Vekâletler arasında yapı işleri koordine edilmemiştir. Her Vekâletin ayrı mühendisleri ve fen adamları vardır, Vekâletler ayrı ayrı keşifnameler yapmakta, ayrı ayrı tahlil, fiyat cetvelleri almakta ve bu sebeple keşiflerde birçok farklar ve nakdî zararlar husule gelmektedir.

Bayındırlık Bakanlığında bir yapı işleri reisliği vardır ve kurulmuştur. Bunun hikmeti vücudu nedir? Gerek Hazine zararını korumak, gerek mühendis ve fen adamlarını daha fazla para veren müesseselere kaçırmamak bakımından Devlete ait bütün yapı işlerini Bakanlık yapı işlerinde koordine edilemez mi? Bu hususta bir şey düşünüyorlar mı? Sayın Bakandan izahatta bulunmalarını rica ediyorum. İzahat lütfederlerse kendilerine müteşekkire kalırım.

BAYINDIRLIK BAKANI S. DAY (Trabzon) — Sayın arkadaşlarım, bugün 24 sayın arkadaşımız çok kıymetli mütalâalarla Bayındırlık Bakanlığınıza yardım etmek ve onun işleri içinde kendisine rehberlik etmek lûtfunda bulundular. Bu alâkalarından dolayı şükranlarımı arz ederken aynı zamanda Bayındırlık Bakanlığı teşkilâtında çalışan arkadaşlarımın da sarfettikleri gayretlerin yüksek takdirlerine mazhar olduğunu muhtelif vesilelerle ifade etmeleri bizim için büyük muvaffakiyet kaynağı olduğuna itimat buyurmanızı rica ederim.

Yine bugünkü alakadan hız alarak bazı mâruzatta bulunmak istiyorum. Cumhuriyet devrine intikal eden Bayındırlık Bakanlığı, bildiğiniz gibi imtiyazlar ve mukaveleler imza eden ve dağıtan bir teşekkül halinde idi. Bugün altmış yaşını dolduran mühendis mektebi mezunlarının mecburi hizmetlerini yapmaları için dahi çalışacak iş sahaları yoktu. Nihayet Bayındırlık Bakanlığının bir şoseler dairesi mevcuttu. Cumhuriyetle başlayan Bayındırlık Bakanlığı henüz teşkilâtını tamamlamış sayılamaz. Cumhuriyetten sonra şoselerde az çok taazzuv eden teknik bilgi ilk zamanlarda, ancak cenebi firmalara bırakılan şimendifer işlerini Nafia üzerine aldı ve zamanla bildiğiniz gibi bu iş millî bir varlık halini aldı. Bayındırlık Bakanlığı için bildiğimiz ve gördüğünüz ve biraz evvel methimi işittiğiniz, muazzam tuneller, geçilmez vâdiler dolaşan demiryolları inşaatı mühendislerimiz için normal işlerden oldu.

Fakat bununla da iş bitmedi. 1934 senesinde Bayındırlık Bakanlığında, şoseler şubesinde bir büro halinde başlayan bina teşkilâtı 1936 sene-

sinde ayrı bir reislik halinde taazzuv etmeğe başladı ve bugüne kadar 1939 harbi de araya girdiği halde 45 milyon liralık inşaat yaptı. Yersarsıntısı bölgesine tesadüf eden kısımda dahi bu yapılar zarar görmemiştir. Bu, Türk çocuklarımızın, yaptıkları işlerde başarabileceklerini gösteren ve bizi ilerisi için çok ümitle dolu bir hale getiren bir başarı olmakla beraber işler bununla da kalmadı.

Memleketin su afeti denilebilir ki, şosası ve demiryolu kadar üzerinde çalışılması icabeden ve bunlardan daha çok menfaat temin edebilecek olan bir konudur. Çok düşük bir kadro ile başlayan bu iş nihayet 1937 senesinde kabul ettiğiniz bir kanunla ana iş olarak ele alındı ve kıymetli mühendislerimizin bir çoğu da bildikleri bu işin başına geçtiler. 1938, etüt ile geçti. 1939 da işe başlandı. Harp kendisini gösterdi. 1938 senesinde zaten işe başlandığı zaman büyük bir basiret eseri deye telâkki edilebilecek bir harekle bu işlerin makine ile yapılması, ve bunların mütaahhitler tarafından temin edilmesi yoluna gidildi

Bu suretle 54 ekskuvatorün memlekete gelmiş olması yalnız su işlerinde değil Millî Savunma Bakanlığının da bazı işlerini ve hatta diğer bakanlıkların da bazı mühim işlerinde faydalı olmak imkânını verdi ve nihayet sırası geldiği zaman arzedeceğim gibi su işlerimiz ilerisi için ümitle dolu ve bugünden faydalarını vermeğe başladığına inandığımız bırakılamıyacak bir konu haline geldi.

Bunun yanında ele alınmış, fakat henüz fiilen bir eserini görmediğimiz ve tadamadığımız bir mevzu daha var. O da Muhterem arkadaşın Muhittin Taner'in üzerinde uzun tevekkuf ettikleri elektrik konusudur. Filhakika bugün Ankara, İstanbul, İzmir'de gördüğümüz belediye elektrik idareleri için bir santim ne belediyeden ne de Devlettten fiilen harcanmış değildir. Bunlar imtiyazlı şirketlerin buralarda vücuda getirdikleri ve bugün kendi hâsılatıyla bedellerini ödeneğe çalıştıkları tesislerdir.

Bunun haricinde gördüğünüz elektrıklere gelince; onlar da büyük mikyasta ve tam bir tesis halinde sayılmıyacak varlıklardır. Büyük Cumhuriyetimizin bu seneki nutuklarında işaret buyurdıkları gib büyük elektrik santrallerimizin tesislerine başlamanın zamanı çoktan gelmiş bulunuyor. Şu halde Bayındırlık Bakanlığınca başhecaşını arzettiğim bu mevzuların daha muvaffak bir şekilde ilerlemesini temin etmek için yüksek rehberliğinizden ve yardımınızdan daima faydalanacak ve muhtaç olduğumuz ve varılmasını istediğimiz merhalelere varma imkânlarını arıyacak ve sizden icaplarını istiyecektir. Bu konulardan herbiri milyarlık konulardır. Faakt bunların yalnız birisi üzerinde durmak veya hepsine gelişi güzel para dağıtmaktansa millî servetin ve enerjinin büyük kıymetine da-

yanarak programlı bir şekilde hepsini ele alarak her bakımdan verimini artırmak yoluna gitmek daha yerinde olur.

Bugünkü neslin, kanaatimce daha fazla nakdi ve bedeni mükellefiyetler yüklenerek ve daha ağır fedakârlıklara katlanarak bu başarıları temin edeceğine ve malî kudret ve iktisadi kabiliyetimizi yükselteceğinde şüphe yoktur. Bayındırlık bakanlığının kendi ödevi yanında memleketin umumî varlığını artırıcı ve iktisadi muvazenemize yardım edici sahalarda da çalışmasına devam etmesi lâzımdır. Bu şekilde başlayan ve her gün inkişaf eden bayındırlık işleri harbin başlamasıyla bir faslaya uğrıyabilirdi. Çünkü takdir buyurursunuz ki, bayındırlık işleri yalnız ödenek meselesi değildir. Ödenek meselesi yanında malzemeye, malzeme yanında elemana, hattâ işçisine kadar kalifiye insanlara ihtiyacı vardır. Büyük Meclisin istikbali de gözönünde tutarak harp devresinde harp öncesine nispetle bayındırlık işlerine daha geniş mikyasta ödenek verdiğini, hattâ çok kıskandırdığı emisyonu da bu uğurda sakınmadığını şükranla gördük. Su işleri için emisyonu gidilmiştir. Diğer işler için, istikrazlar da yapılmıştır. Fakat eğer bu ödenek miktarı harcanabilmişse bu bilhassa hepimizin ve hattâ bütün milletin yardımından doğan bir neticedir, denilebilir.

Harp içinde kamyon bulamadık. lâstik bulamadık, çimento bulamadık ve demiryollarından da lâyık ile istifade edemedik. Bu yolda birçok müşkülâtlarla karşılaştık. Memlekette işimizin en büyük gıdası olan buğdayın duçar olduğu tahditler karşısında amele tedarikinde âciz kaldık. Gençlerimiz askere gitmişti, çocuk ve ihtiyarlarla iş görmek mecburiyetinde kaldık. Amele yevmiesi 80 kuruştan 4 buçuk liraya çıktı. Yerli ve yabancı malzeme fiyatları vasati olarak 5 misline çıktı. Kamyon ücretleri bugün dahi, 100, 150. liradan aşağı değildir. Bu şartlara rağmen bayındırlık Bakanlığımıza verdiğimiz vazifenin ifasını temin için bütün müşküllerle mücadele ederek verilen ödenek miktarları her sene tamamen harcanmıştır denilebilir. Müteahhitlerle harpten önce bağlanan işlerin o fiyatlarla başarılamaması karşısında yeni fiyatlarla intibak ettirmek lâzımgelmiştir. Bu intibakı yaparken bir müddet sonra, ki o günün gelmek üzere olduğunu ümit ediyoruz, Fiyatların yeniden azalacağı ümidiyle değişik fiyatlar esasma giddi. ve şantiyelerin tesis ve idame masraflarının artması sebebiyle umumî masrafların ve vergi mükellefiyetlerinin çoğalması nazara alınarak bu masraflar dâhil kâr nispetleri % 15 ten % 25 e kadar çıkardı. Fakat pek tabii olarak bunları % 10 - 20 - 25 gibi ihale tenzillerini istihkaklardan indirdik. Daha şimdiden işçi ücretlerinin 2,5 - 3 liraya kadar indiğini görüyoruz. Tabii usta ücretleri de o nispette azalmıştır. Bu vaziyet karşısında ve bilhassa buğday da

bol olduğundan, işçinin karnı doyması sayesinde tabiatıyla randımanı da artmıştır. Bizim yükseğe çıkan fiyatları indirmek, randımansızlık emsalini kaldırmak ve bundan sonra yapacağımız işlerde de değişiklik fiyatlara gitmiyerek, yalnız üç, beş sene gibi uzun sürecek işlerde Devlet menfaatını düşünerek, değişik fiyatı kabul etmek gibi yeni bir istikamete girmiş bulunuyoruz. Kâr nispetlerini yeni işlerde yüzde on beşe ve müstesna işlerde % 20 e tekrar indirdik. Bu suretle dahi yıllık işleri % 20 - 25 nispetinde eksikçe yapmak imkânını elde etmiş bulunuyoruz. Bu itibarla umudumuz o dur ki, harp devresinde çok sarfedip, az aldığımız randımanı, şimdi daha az para ile alabileceğimiz gibi ödeneğin artması nispetinde de daha da çok iş göreceğiz.

Maahaza şimdiden arz edeyim ki, yerli malzeme müstesna, dışarıdan getirmeye mecbur olduğumuz malzemede henüz bir ferahlığa varmış değiliz. 12 ekvator ısmarladık, bunları uzun zamandanberi gelecek diye bekliyorduk, henüz yola çıktıklarını öğrenemedik.

Ray için bir senedenberi uğraşmaktayız. Başbakanlığın ve Maliye Bakanlığının dövizi temin etmiş olmasına ve yolumuz hazır olmasına rağmen hariçten raylarımızı getirebilmiş değiliz. Fakat yakın zamanda bertaraf edileceğini ümit ettiğimiz bu müşküllerden sonra eğer umduğumuz ve inandığımız gibi bu nevi memleketi teçhiz eden ihtiyaçların dövizleri her ihtiyacın fevkinde bir zaruret olarak kabul edileceğine göre bizim hariçten getirmeye muhtaç olduğumuz malzeme için hiç bir engel kalmayacaktır.

Muhterem arkadaşlarımızın dileklerini dinledim, arkadaşlarımız not ettiler. Zabıtlardan da bunu takibedeceğiz. Hepsi hakkında mâruzatta bulunmıyacağımdan dolayı beni mâzur görmelelerini rica edeceğim. İsteklerimi yerine getirmek bizim için de bir gayedir. (Doğru doğru sesleri) ancak bunu imkânlarımız içinde düşünmek zaruretini de takdir buyurursunuz. Yalnız bazı noktalarda tevcih edilen usullere müsaadenizle sırasıyla cevap vererek bugünkü işlerimizin her birinin bulunduğu safha hakkında, eğer sıkımsam kısaca mâruzatta bulunacağım.

Bugün üzerinde çalıştığımız demiryolları, yüksek malûmunuz olduğu gibi, 90 milyon liralık bir salâhiyetle İran ve Irak hattı diye başladığımız ve bugün birisi diyarbakır, diğeri Elâzığ'dan devam eden iki yol ödeneğidir. Bu 90 milyon liraya 40 milyon lira daha ilâve etmek suretiyle bugün bu yekûnu 130 milyon liraya çıkarmıştır. Diyarbakır'dan başlayan kısım, yine yüksek malûmunuz olduğu üzere, Kurtalana vardı. ve Kurtalan, bunun son istasyonu haline geldi. İleride, Irak Hükümeti ile müteakiben hatların birleştirilmesi mevzu bahis olursa hat ilerliyecek, aksi takdirde bu vaziyette kalarak burası;

Bitlis ve Siirt şose ile demiryoluna bağlanmış olarak kalacaktır, Bu hattın şimdiye kadar ki, kısmının ikmal edilmiş olması dahi büyük faydalar sağlamış ve Millî Savunma bütçesinde mühim tasarruflar temin etmiştir,

Elâzıktan devam edip üzerinde çalışılan kısım takriben 134 Km. dir. Bunun Palu'ya 70 Km. si tamamen bitmiştir. 18 kilometresi üzerine ray ferşedilmiştir. Fakat geriye kalan 52 kilometre, ray olmadığı için olduğu gibi beklemektedir. Yalnız beklemekle kalmıyor, bu 70 kilometreden sonra müteakip yerlere nakledeceğimiz malzeme arabayla nakledilmek mecburiyeti olduğu için geri kalan inşaat bu yüzden pahalılığa mâruz kalmaktadır.

Bu rayı dışarıdan getirmekten başka çaremiz yoktur Vâkıa Karabük vardır bize ray verecektir amma, onun temin edebileceği, ray miktarı bizim ve Devlet demiryollarının ihtiyaçlarına nispetle çok azdır. Onun diğer nevi imalâtı bırakıpta tamamen ray imalini geçmesi millî menfaatlarımıza da çok uygun görülmektedir. Aneak bunun için dahi Perromangan bulunmamaktadır.

Kırıkkale vaziyetine gelince; bu müessesemiz ray tesislerini askerî ihtiyaçlara göre değiştirmiş idi. Bu işi tekrar tetkik edeceğiz. Bu 70 kilometrelik kısmı en kısa zamanda ikmal etmiş olmak için devamlı olarak çalışacağız. 130 kilometrenin geri kalan kısmı üzerinde çalışmalara da devam edeceğiz. Bilhassa burada Tunnel gibi, köprü gibi zaman alan ve tekniğe ihtiyaç gösteren inşaat üzerinde çalışılmaktadır. Toprak işleri tamamiyle bırakılmıştır. Yalnız Muş'la münasebeti devam ettirmek için servis yolunu inşa etmekteyiz. Zannediyorum ki, bu suretle bu hattın inşası kolaylaşmış olacaktır. Bu kısmı bitirdiğimiz takdirde diğer kısmın ihalesine geçilecektir. Bundan sonra Muş'a ve Tatvan'a gitmek zor olmuştur. Bundan başka, bildiğiniz gibi Erzurum hattı tamam değildir. Bunun ikmali için verdiğiniz on milyon lira salâhiyetle mütaahhidine ihale yapılmıştır. Geniş ölçüde teknik tetkikat başlamıştır. İşin başlamak üzere olduğunu söylersem başlayan bir işin elbette muvaffakiyetle inceleneceğini bilirsiniz.

Muhterem arkadaşlar, bu harp içinde Bayındırlık Bakanlığının yeni başlayan bir işinden bahsedeceğim. Bu yeni başlayan iş liman işidir. Filhakika Marmara havzasında bir çoklarını gördüğünüz muhtelif tip ve sistemlerde yapılan iskeleler, Millî Savunma Bakanlığımıza verdiğiniz ve oradan bize devredilen ödeneklerle başarılan işlerdir. Tabii bunlar büyük ölçüde işler sayılamaz. Memleket limanlarını demiryollarının bir cüzü olarak tamamlamak mecburiyetindeyiz. Ereğli limanı bunların en başında geliyordu. Bu limanın etütleri uzun zaman devam etti. Fakat ne harpten önce, ne harp içinde yerli ve

yabancı bir istekli çıkmadı. Çünkü harp devrinde bir istekli bu işi alıp başlamak istese muayyen ve zaruri, makine gibi, vinci gibi, lokomotif gibi, ray gibi, hattâ romorkör ve saire gibi vesaitle mücehhez olması icabederdi. Binaenaleyh bunları ne haripten getirtmek, ne de dâhilden temin etmek mümkün olamayınca geçen sene verdiğiniz yetkiden ve ödenekten imkân bularak bilhassa Ulaştırma ve Millî Savunma Bakanlıklarıyla bu ciddi mevzu üzerinde temaslarda bulunduk ve bize her ikisi de bütün samimiyetleriyle ellerinde bulunan ve mümkün olan vasıtaları verdiler ve vermekteydiler, bu suretle Ereğli liman işine vasıtalar hazır olduğu için, başlamak imkânı sağlandı. Bu ayın 28 inde ihale edeceğimizi umuyoruz. Fakat bunun kardeşi ve yine Karadenizin mühim bir yeri olan Trabzonu, ikinci olarak, bunun da aynı vasıtalarla teçhiz edilmeden yapılmasına başlanması, ihalesi imkânı yoktu. Yine Millî Savunma Bakanlığı artık kendisine pek lüzumu kalmayan bazı Mühim vasıtaları emrimize vermek lütfunda bulundular. Bu itibarla bu yakın günlerde teşebbüste bulunmak ve diğer vasıtaları da mütaahhidin tedarik etmesi çaresi aranılarak Trabzon limanı da önümüzdeki Haziran sonunda ihale etmek imkânını bulacağız.

M. AYDIN (Teşekkür ederiz.)

BAYINDIRLIK B. S. DAY (Devamlı) —

Bu suretle liman işlerinin de teknik elemanlarımız yavaş yavaş Devlet Demiryolları ve sularında olan başarıyı ve gayreti temin ve tesis edeceklerine göre, ümid ediyoruz ki, peyderpey diğer limanların da ele alınarak tamamlanması mümkün olacaktır.

Nitekim İngilizlerle beraber çalışarak vücud getirdiğimiz İskenderun limanı bizim teknik elemanlarımızın bu işlerde de yetişmesi bakımından faydalar temin etmiştir. Bu meydana İnebolu, Giresun gibi limanların mevcut tesislerinin islahı için yine Ulaştırma Bakanlığı ile müştereken çalışma mümkün olacaktır.

Hulâsa, demiryolu işimizi limanla beraber bütün ödeneği esasen mevcut salâhiyetlerle senede 17 - 18 milyon lira olduğuna ve malzeme bakımından henüz iyi bir halde olmadığımızı göre şimdilik aneak bu işleri yapmak azmindeyiz.

20 milyonluk yetki ile başlanmasına müsaade ettiğimiz Maraş ve Gaziantep şube hatlarına biran evvel başlamak istiyorsak da bunun için muhtaç bulunduğumuz yeni ödenek imkânlarını aramaktayız.

Diğer demiryolları inşaatına gelince; imkânlar husulünde bunların istikametlerini, programlarını yeni kanun tasarılarıyla, hep birlikte kararlaştıracağımız tabiidir. Bu itibarla hangi işin ne vakit yapılacağını şimdiden konuşmak faydalı olacağı kanaatinde değilim. Demiryolları ve

belki de ondan önemli olan bir konumuza arkadaşlarımız haklı olarak temas ettiler. Bu konu şosesel mevzuudur. Şose, motörlü vasıtaların çıkmasındanberi mahiyetini, sistemini değiştirmiş bir iştir. Bütün memleketler bunun üzerinde çalışmışlardır. Arkadaşım burada istatistiki rakamlarla ifade etmek suretiyle bizim bu husustaki bilgimizi tasdik etmiş bulunuyorlar.

6 - 8 gün gibi bedeni mükellefiyet veya 4 - 6 lira gibi nakdi mükellefiyet şeklinde tatbik edilegelen bir mükellefiyet Türkiye'nin muhtaç olduğu enaz 45 - 50 bin kilometre yolu yapmağa imkân yoktur. Bu vergilerin değiştirilmesi zaruri ve tabiidir. Ancak bunu istediğimiz şekilde değiştirelim. Bu yaraya merhem olan ve işlerimizi başarmaya imkân veren bir kanun, böyle bir mükellefiyete dayanamaz ve hiç bir Devlet bu ölçüdeki mükellefiyete dayanan bir varlıkla şoselerini yapamamıştır. Bu vergide adaletsizlik vardır, çalışan kadınlar ve 60 yaşını bitirenler muafıtır, gibi bir takım aksaklıkların olduğunu kabul etmek lazımdır. Fakat, geçen gün Maliye Bakanı arkadaşımızın da demeçlerinde ifade ettikleri gibi bir çok vergilerde ıslahat yapmak zarureti vardır. Bugün arkadaşlarımızın söyledikleri gibi elektrik gibi işler üzerinde de belki bazı vergi ıslahatı zarureti olacaktır. Binaenaleyh bunlar yıl olarak memleketin vergi mevzuatında yapılacak ıslahatta gözönüne alınacak şeylerdir. Bu itibarla 1943 senesinden itibaren bu verginin nakdi kısmının iki misline çıkması suretiyle temin edilen fazla para, hem hususi idarelerin bugün çok müşkül olan durumlarına yani dâimi masraflarına karşılık olmak bakımından hem de tahsil edilen paranın % 50 sinin yola tahşisi ve % 15 inin de Hazineye verilmesi suretiyle yol işlerinin az çok ıslah ve tamirine hizmet etmiştir. Bu itibarla vaktiyle bu mükellefiyetin artırılması hakkındaki kanun tasarısını tekliften sayın arkadaşım İzzet Arukan'a huzurunuzda tekrar teşekkür ederim.

Bu suretle 23 milyon liraya kadar çıkmış olan yol vergisinin bizim % 15 lerle beraber lâakal yarısının yola verilmiş olduğunu gördük. Fakat son sene illere yükletilen yeni bazı ödevler bu yüzde elliye almak imkânını zorlaştırmıştır.

Devlet bütçesine gelince; 1931 senesinden itibaren şoselere ayrılan tahsisat iki milyonun altındaydı. Hattâ bazı senelerde bir milyonun altına düştüğü vâkıdır. Fakat peyderpey yük-selen bu rakam harp içinde 7,5 milyona hattâ müfettişi umümlere ayrılan paradan 700 bin liranın da buraya tahsis edilmesiyle beraber 8 milyonu aşmış bulunuyor. Bu sene bir arkadaşımız, yalnız inşaat miktarını alarak 3,5 milyon demiştir, hakikatte 7,5 milyon liranın yedi aylığı bütçede mevcuttur.

Harp zamanlarında buna ilâve edilen miktarlar şunlardır; Millî Savunma Bakanlığı ve Genel Kurmayın lüzum gördüğü yolları yapmak

için aktarma suretiyle yaptıkları nakti yardımlar ve bayındırlık takımlarının ödeneği ile özel idarelerden evvelce bir birbuçuk milyon lira iken bu defa dört buçuk milyona varan yüzde on beşleri ile yollarımıza senede 15 - 20 milyon liralık para harcama imkânını bulduk. Fakat bunu harpten önceki fiyatlara göre iş hacmi itibarıyla dörtle taksim gerekir. Bu para ile bugünkü şartlar içinde büyük mikyasta iş yapmağa imkânı olmamaktadır. Yaptığımız köprüleri evvelce 5 tona mütehammil diye düşünürken bugün 25 tona çıkarmak zaruridir. Yolu hattı hâlâlardan değil, en kısa vadilerden geçirmek icap eder. Binaenaleyh smai inşaatı o nispette arttırmak lazımdır. Nihayet dokuz metre genişliğinde, meyli az, sağlam bir şoseyi harpten önceki fiyatlarla 30 bin liraya yaptığımızı göre, harpten sonraki fiyatların iki misli olduğunu nazarı itibara alırsak 45 bin Km. lik yol için iki buçuk milyarı geçen bir para harcanması icabeder. Bu vaziyet karşısında ötedenberi Bayındırlık Bakanlığının size takdim etmek istediği şoseler yapmağa imkân verecek bir kanun tasarısını mali imkânlarla ahenkli bir halde huzurunuzda getirmek imkânlarını bulamadık. En son şöyle bir neticeye vardık, dedik ki: Bu 43 bin kilometrelik yolda memleketi bir baştan bir başa demiryoluyla birleştiren fasılasız, fakat beton ve asfalt değil, sağlam bir yol, icabında son zamanlarda ucuzca yapabildiğimiz kısmen stabilize bir yol, yaz kış geçit veren ve her türlü vasıtaların geçmesine imkân verecek senede bin kilometre yapılması mevzuubahis olsun, bunu askeri mükellefiyettan ve makineden istifade ederek muayyen bir sistem dâhilinde yapıldığı takdirde yine senede 30 milyon liraya ihtiyaç olduğu meydana çıkıyor. Mahaza arz edeyim ki 15 000 kilometreyi 15 senede yapan bir Bayındırlık Bakanını Yüksek Heyetiniz ve hele Genel Kurmayınız enaz istemez. Bunun çok fazlasını ister. Bu esaslar dâhilinde hazırlanan rapor Hükümete takdim edilmiş, muhtelif bakımdan ve mali bakımdan portesi, imkânları, umumî şartları tetkik edilerek bir neticeye bağlanırsa kanun tasarısı hazırlanacak ve yüksek huzurunuzda geldiği zaman elbetteki daha mütakâmil şeklini almış olacaktır.

Bizim, şoseler için vilâyetlerden aldığımız paradan bir kısmını yine vilâyetlere yardım etmek üzere kullandığımız tabiidir. Yalnız bu sene yedi aylık ödenek vardır. Bu para ile ancak taahhütlerimizi karşılayabileceğimizden bu sene illere yardım yapmak fırsatını bulamayacağımızı ve binaenaleyh kendi bütçeleri ile kendi işlerini görmek mecburiyetinde olduklarını yalnız illerin köprüleri veyahut Bakanlığın yapmasını üzerine aldığı işleri yapmakta devam edeceğimizi şimdiden bildirdik.

Elimizde 3600 küsur kilometrelik yol inşaatı ve bakımı vardır. Ona devam edeceğiz. İstan-

bul'dan Sivas'a kadar ve güneyde İskenderun - Mersin yolları, Edirne asfaltı, bunlardan başka yine elimizde Balya - Çanakkale yolu vardır. Bu şebekenin daha çok genişleyebilmesi şüphesiz mali kudretin daha çok genişlemesine bağlıdır.

Vakaa özel idarelerin bütçeleri bize gelir, programları bize gelir. Biz tasdik ederiz. Fakat söylemeğe lüzum yoktur ki biz kasabaların yollarını yapmayın, köylerin yollarını yapmayın dedikimiz yoktur. Ancak paralarının çarçur olmaması için programlı olsun diye bakarız. Bundan ibarettir.

Yol mütaahhitlerinin yolsuzluğu, kabul muameleleri ve saire hakkındaki mütalâalardan istifade ettim. Bunları önleyici tedbirlerin alınmasına devam ediyoruz. Şimdi vaktinizi almaktan iştinab ettiğim için fazla söylemeyeceğim. Yalnız bu beyandan istifade ettiğimi söylemekle iktifa edeceğim.

Büyük su işlerine gelince: 1937 senesinde verilen 31 milyon lira ile bu işlere başlamış olduğumuzu arz etmiştim. Buna bilâhare 50 milyon lira daha ilâvesi suretiyle 81 milyon lira oldu. 81 milyon liralık işin mühim bir kısmının ihaleleri yapılmış, fakat değişik fiyatlarla yapıldığı için, senevi 9 milyon lira ile müteahhitlerin programlarını başarmaya imkân kalmamıştır.

Geçen sene, büyük Meclisin, büyük yardımını telâkki ettiğim 40 milyonluk mütemmim bir kanunla ve bilhassa bu kanunla, âti senelerde ödeme imkânlarını veren bono ihracına salâhiyet vermek suretiyle, sekteye uğramak üzere olan su işlerimizin faaliyetine devam edilebilmiştir. Bu ödenekten bugüne kadar sarfettiğimiz paramın miktarı 61 milyon liradır. Bu 61 milyon liradan 37 milyon lirası bitmiş olan ihalelere ödenmiş olan paradır, 24 milyon lirası da elde bulunan, inşa edilmekte olan işlere ödenmiş olan paradır. Bunun haricinde elyevm taahhüde bağlanmış, fakat fiilen yapılmamış işlere yine bugünkü fiyatlarla 27 milyon ödenek gerekecektir.

Kararımız şudur: Hepimiz biliyoruz, her gittiğimiz, her gördüğümüz yer kendi canımızın, kendi varlığımızın bir parçası olduğuna göre buralarda bizi ızdıraba sevkeden su âfetiyle karşılarıyız. Bu itibarla gerek büyüklerimiz ve gerek herhangi - birimiz sudan muhtarip olan bir bölgeye gittiğimiz zaman o bölge ihtiyacını karşılamak için işe başlamayı kendimiz için âdeta zaruri bir ödev halinde telâkki etmekteyiz. Böyle olduğuna göre bir program dâhilinde çalışmayı ve başlanan işleri bitirmeyi ve yeni ödenekler alınmadan yeni işlere de başlamanın doğru olmayacağı zaruretini müdrük olafak hissiyatımıza hâkim olmağa çalışıyoruz. Ancak başladığımız işlerle bunları tamamlayacak işlerden başkalarına başlamak doğru olmayacaktır. Ama vaziyet yakın bir âtide bize imkân ve fırsat bahsederse elette yeniden programımızı tevsi ederek buna göre imkânlardan istifade yoluna gideceğiz. Bu

güne kadar başlamış olduğumuz su işlerinin ikmalinden sonra bunların mütebâki kısımlarını yapmak için daha 25 milyon liraya ihtiyacımız vardır ve bunun karşılığı 120 milyon liraya dâhildir.

Geriye kalan takriben 8 milyon lirayı da mevcut işlerin vereceği neticeye göre kullanmak istiyoruz. Su işleri, çok yeni başlamış olmakla beraber hakikaten arkadaşlarımızın bir kısmının ifade buyardıkları gibi yer yer tetkik edildiği zaman neden bu iş geç kaldı, neden burada bu bataklık vücutta geldi gibi, bizi ızdıraba sevkeden olaylar olmakla beraber benim geçen sene yaptığım seyahatta edindiğim intiba gayet iyi olmuştur. Birçok yerlerde birçok zararlar önlenmiştir, birçok yerlerde, birçok zararlar karşılanmak üzere dir. Sulama yapılan yerlerde enaz bire üç misli fazla mahsul alındığını gözlerimle gördüm ve bunu kendileri de ifade ettiler.

Binaenaleyh, dâva, büyük ve kutsaldır. Binaenaleyh, muhterem arkadaşlarımdan; gezdikleri yerlerde yapılan işler arasında noksan bir şey varsa lütfen beni ve teşkilâtımızı haberdar ederlerse bu işi daima kovalyacağız. Bu meyanda başlanmamış işlere mevcutlar bitmedikçe başlayamayacağımızdan yeni işler açtırmamalarını rica ederim.

Abidin Ege arkadaşımız, sulu ziraattan bahsettiler. Kanunlarımızda zaten derpiş edilmiştir. Sulama işi yalnız Bayındırlık Bakanlığının değil; aynı zamanda Tarım ve Sağlık Bakanlıklarının da. Bir komisyon kurulmuştur, müştereken çalışılıyor. Hattâ yerlerini tesbit etmiş olsak bile bunun kamulaştırma muamelesinin ikmali, hazırlanması ve sairesi biraz zaman alırsa bizi bundan dolayı mâzur göreceğinizi ümit ederim.

Gediz felâketi büyüktür. Fakat biz, geçen sene Manisa Milletvekilleri de söylemişti, o zaman tetkik ettirdiğimiz zaman gördük ki, Adala'dan başlayarak denize kadar yer yer ve birbirine muvazi çalışmalarla başarılabilecek ve her bittigi gün bunun ikmali için yeni bir programla uğrılacak bir mevzudur. Hattâ bunu nehir haline köyup Manisa'ya kadar denizden gidelim diyenler de var.

Su mevzuuna şu noktadan da temas edeceğiz. Bu bizi sıkıntıdan kurtaracak bir bilgi olarak arzedeceğiz. Bununla beraber çoğumuzun bildiği bir iştir. Bu seneler gerek bizim kanallar, gerek göller ve gerek diğer sular üzerinde gördüğümüz taşkınlıklar bizim kusurumuz değildir, tabiatın tesirlerindedir. Güneşin lekelerine göre dünya yüzünde hava ve yağmur vaziyetleri seneden seneye değişir. Bunu on bir senelik bir devreye bağlıyorlar. Bu devrenin çok yağış ve kurak seneleri oluyor, zikzaklı olmakla beraber aşağı yukarı muntazam bir şekilde devir çiziyor. Birbiri ardınca geçen on bir senelik üç devre ise birbirine aynen uyuyor. Ancak kuraklık ve yağış nispetleri değişiyor. Binaenaleyh, bu devre-

nin sonuna geldiğimiz zaman 33 senelik devreyi tamamlıyoruz. Bugün yağış seneleri içinde olduğumuz ve bir zaman sonra kurak senelere girmiş bulunacağımız anlaşılıyor. Bizde böyle 40 - 50 senelik etüd ancak Beyşehir'de yapılmıştır. Başka yoktur. Fân adamları hâlen yağışlı devreyi geçirmekte olduğumuzu bundan sonra kurak devrinin geleceğini kurak devreye geçeceğimizi ve 15 sene sonra da en kurak devreye varacağımızı söylemektedirler. Bu itibarla arkadaşlarımızın falan yerde şundan dolayı kanal doldu, şu oldu, bu oldu demelerini mübalâğa addetmem. Kusurlarımız varsa söyleyinler, memurlarımıza tenbih edeyim ve bunların ikmaline çalışayım. Fakat yer yer yağışlı senelerin tesiri altında bataklıkların vücuda geldiği de herkes tarafından görülmüş olmak tabiidir. Kumçayınm ele alınmış bir iş olduğunu ve aldığımız 25 milyon lira içerisinde mütalâa edilmiş bulunduğunu, nihayet beklediğimiz âletler gelmediği için bir iki müteahhidin elinde bu âletlerin bulunduğunu nazarı itibara alarak bu işi eksiltmeye çıkaracağımızı ve iki milyon lirayı aşan bu işi programımızda düşündüğümüzü arzetmek isterim. Tabii iş bir sehede bitecek gibi değildir. Bu ve diğer sular üzerinde olsun, bizim aştığımız kanunlarda olsun husule gelmiş mahzurları bertaraf etmek için acele alınması icâbeden tedbirleri almakta Sağlık Bakanlığı ile birleşerek çalışmakta olduğumuzu arz ederim. Nerede bir eksikimiz varsa arkadaşlar haber verdikleri zaman derhal koşacağımıza itimat buyurmalarını rica ederim.

Sulama meselâsi ve saire bunların hepsi teferriata taallük etmekle beraber mühim işlerdir. Fakat vaktinizi almaktan içtinap ettiğim için izahat vermekten çekiniyorum. (Kâfi, kâfi sesleri)

Arkadaşlar; her gün yüksek ilhamınızdan aldığım cesaretle iddia edebilirim ki, Bayındırlık Bakanlığı istediğiniz şekle gelecek ve istediğiniz ödeneklere kavuşacaktır.

Sözlerime son vermezden evvel teknik eleman meselesine temas etmek isterim. Elimizdeki rakama göre 60 senedenberi gerek yüksek mühendis mektebinde yani bugünkü teknik üniversitemizde gerek Avrupa'da tahsil etmiş gençleriniz ve gerek Türkiye'de kapalı ve açık bulunan yüksek teknik okullarımızdan yüksek mühendis olarak okuyup mezun olanların adedi 1799'dan ibarettir. Bunun 391'i Bayındırlık Bakanlığında olmak üzere 1153 ü Devlet hizmetindedir. Diğerleri ölen, tekaüt olan, meslekten ayrılan ve mütaahhit olarak çalışan arkadaşlardır. Yani bu miktar peyderpey artmaktadır. Fakat miktarın artması karşısında ihtiyaç daha çok genişlemiştir. Meselâ Avrupa'da ihtisası yapıp gelen İstanbul Elektrik İdaresinin bugünkü Umum Müdürü, kendi mesleğinde temiz ahlâkı ve di-

rayetiyle tanınmış olan Elektrik Yüksek Mühendisi Hulki Erem kendi mesleki dâhilinde iş bulamamış ve bir ilde kadastro memurluğunda kalmıştır. Bu misalleri hep bilirsiniz. Bugün manzara aksinedir. Devlet daireleri arasında bile mühendis tedariki için mücadele halindeyiz. Bu hususta bir buhran vardır. Fakat bu buhranı meşkür buhran diye tavsif etmek zârudur. Mühendislerimizden mecburi hizmetleri olanları olsun Devlet hizmetinde çalıştırmak, yetiştirmek ve nihayet arada bir boşluk bırakmamaya çalışmak ve çalıştırdığımızı memnun etmek suretiyle işine ısındırmak, bununla beraber Türk gençliğine yakışır bir şekilde feragat tavsiyesinde bulunmak yerinde olur.

Arkadaşlar itimatınıza güvenerek sözlerimi bitiriyorum. (Alkışlar).

M. AYDIN (Trabzon) — Bir sual. Elâzığ hattının 50 - 60 kilometrelik bir kısmının ikmali için ray bulunmadığından bahis buyurdunuz. Bu altı sene içinde bir takım kör hatlar yapılmıştır. Buradaki raylar toplanarak bu 50 - 60 kilometrelik yol pekâlâ yapılabilir. Acaba mümkün değil midir?

BAYINDIRLIK BAKANİ S. DAY (Devamla) — Tetkik edeyim.

BAŞKAN — Bayındırlık Bakanlığının bütçesinin tümü hakkındaki görüşmenin yeter görülerek bölümlere geçilmesini oyunuzda sunuyorum. Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

B.		Lira
545	Bakan ödeneği	3 104
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
546	Aylıklar	1 803 091
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
547	Ücretler	121 532
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
548	Geçici tazminat	62 025
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
549	4178, 4598 ve 4599 sayılı kanunlar gereğince verilecek zamlar ve yardımlar	304 660
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
550	Merkez büro giderleri	26 000
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
551	İller büro giderleri	16 260
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
552	Basılı kâğıt ve defterler	5 850
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
553	Posta, telgraf ve telefon ücret ve giderleri	45 464
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
554	Kira karşılığı	3 500
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
555	Bakanlık otomobili giderleri	2 900
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	
556	Yolluklar	82 100
	BAŞKAN — Kabul edilmiştir.	

B.	Lira	B.	Lira
557	8 150	570	11 660
558	9 700	571	2 310
559	43 700	572	170 333
560	2 041 660	573	3 000
561	3 100	574	20 000
562	25 000	575	10 089 000
563	58	576	6 261 467
564	34 600	577	4 978 200
565	8 800	578	6 918 260
566	8 750	579	875 300
567	540	580	1 167 330
568	20 000	581	2 258 330
569	7 000		

Yarın saat 14 de toplanılmak üzere oturuma
son veriyorum.

Kapanma saati : 19,06