

Doğu Anadolu'ya Bayındırlık Hizmetleri Kapsamında Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1920-1938)

Yrd. Doç. Dr. İsmet TÜRKMEN*

“Memleketi şimdilik üç kültür bölgesi halinde mütalaa ederek: garp bölgesi için İstanbul Üniversitesi'nde başlanmış olan ıslahat programını daha radikal bir tarzda tatbik ederek Cumhuriyet'e cidden modern bir üniversite kazandırmak; merkez bölgesi için, Ankara Üniversitesi'ni az zamanda kurmak lazımdır. Ve doğu bölgesi için, Van Gölü sahillerinin en güzel bir yerinde, her şubeden okullarıyla ve nihayet üniversiteleriyle modern bir kültür şehri yaratmak yolunda şimdiden faaliyete geçilmiştir. Bu hayırlı teşebbüsün Doğu vilayetlerimiz gençliğine bahşedeceği feyiz, Cumhuriyet Hükûmeti için ne mutlu bir eser olacaktır.”

Mustafa Kemal ATATÜRK

Özet

Bu çalışmada Doğu Anadolu Bölgesi'nde Mustafa Kemal Atatürk döneminde (1920-1938) yılları arasında bayındırlık hizmetleri kapsamındaki yatırım ve harcama politikaları analiz edilmeye çalışılmıştır. Araştırmamızın ilk bölümünde, Türkiye'nin ve Doğu Anadolu Bölgesi'nin sosyo-ekonomik yapısı, hakkında bilgi verilmeye çalışılmıştır. İkinci bölümde; siyasî iradenin ekonomik yapı üzerindeki tesirleri ortaya konularak, bu iki yapının yakın ilişkiye sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu bölümde ayrıca, CHP hükümetlerinin asayiş ve güvenlik sorunlarını esas alan yatırım ve harcamaların yanında bölgenin kalkınmasına yönelik sosyal, ekonomik ve bayındırlık gibi hizmet sahalarında harcama ve yatırım politikalarını kesintisiz uygulamaya çalıştıkları sonucuna ulaşılmıştır. Sonuç itibariyle Mustafa Kemal Atatürk döneminde bölgeye yönelik kamu yatırım ve harcamalarının, Doğu illerinin dışındaki diğer bazı bölgelere oranla daha fazla olduğunu destekler niteliktedir. Bununla birlikte, bölgenin kendine has tarihi ve coğrafi şartlarının bu

* Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tokat.

yatırımlardan beklenen sonuçların alınmasını güçleştirebileceği gerçeği göz ardı edilmemelidir.

Anahtar Kelimeler: Doğu Anadolu Bölgesi, Yatırım ve Harcama Politikaları, Hükümet Politikaları, Siyasî İrade, Kalkınma.

Scope of Services in Eastern Anatolia Public Works Public Expenditures and Investments (1920-1938)

Abstract

In this study, investment expenditures has been researched in Mustafa Kemal Atatürk between (1920-1938) in The Eastern Anatolian Region. In the first part, social-economic set up of Turkey and Southeast Anatolian Region, between upswing of public investments and Priority Regions for Development has been studied in The Eastern Anatolian Region. In second part of this study, relations among the economic structure, political participation have been analyzed. Especially; in this part, political participation has been closely related with economic structure. Southeast Anatolian Region has'nt got homo genius economic structure. The governments have been used practical politics in region, with important projects was started to remove between regions, important projects was started since The Turkish Republic was founded. At the end of the study, the results have been researched, the argue that investment expenditures of region has been exceed the limits the other regionin period of Mustafa Kemal Atatürk. Although, disregard that some structures such as history and geographical to make expected results difficulties.

Key Words: The Eastern Anatolian Region, Investment Expenditures, The Politic of Government, Politic Will, Development.

1920-1939 yılları arasında Doğu Anadolu'ya yapılan kamu yatırım ve harcamalarını incelediğimiz çalışmamızda öncelikle bölgenin tarihi, coğrafi ve sosyal yapısı ele alınmıştır. Bölgeye yapılan ya da gerçekleştirilememiş yatırımların temelinde coğrafi faktörler oldukça etkili olduğu gibi bölgenin jeopolitik konumu çerçevesinde tarihi de oldukça önemlidir.

Çalışmamızın birinci bölümünde; bölge coğrafi, tarihi ve sosyal açıdan ele alındıktan sonra ikinci bölümde ülkenin genel ekonomik durumu dönemlere ayrılmak suretiyle, incelenmiş ve bu dönemde yapılan yatırımlar ele alınmıştır. Burada ayırım şu şekilde olacaktır: Osmanlı Devleti'nin son yılları, Milli Mücadele Dönemi yılları, 1923-1929 Yılları arası, 1930- 1939 yılları arası. Araştırmamıza, Osmanlı Devleti'nin son yıllarından başlanmasında amaç, konu bütünlüğünün sağlanabilmesi ve bu ekonomik

yapının çok da değişmeden Milli Mücadele yıllarına taşınmış olması gerçeğidir. Burada bu iki dönemi yani Osmanlı Devleti'nin son yılları ile Milli Mücadele dönemini ekonomik açıdan keskin çizgilerle ayırmak mümkün değildir.

1923-1929 yılları şeklindeki ayırmadan amaç ise bu iki tarihin önemli dönüm noktalarını temsil etmesidir. Yeni bir devletin kuruluşu ve uygulamaya konulan ekonomi politikaları, "1929 Dünya Ekonomik Buhranı"na kadar devam etmiştir. 1930-1939 yılları ise Türkiye ekonomisinin devletçilik politikasının uygulandığı yıllar olması açısından önemlidir. 1939 yılında İkinci Dünya Savaşı'nın çıkması ile ülkede savaş ekonomisi uygulanmaya başlanmıştır. 1945 yılında İkinci Dünya Savaşı'nın bitimine kadar bu politika devam ettirilmiştir.

1. Doğu Anadolu Bölgesi'nin Coğrafi, Tarihi ve Ekonomik Yapısı

1.1. Bölgenin Coğrafyası ve İklimi

Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin bir çok açıdan birlikte değerlendirilmesinde fayda bulunmaktadır. İçinde 25 ilin bulunduğu Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin yüzölçümü Türkiye yüzölçümünün % 34.6'sı kadardır ve 268.045 kilometrekaredir¹. Bölgenin kuzeyi doğudan batıya doğru büyük bölümü Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Akdağ, Mescit, Kop, Çimen Dağları'ndan batı da Tecer, Hızırdığı ve Erciyes dağlarına ulaşan yükselti silsilesiyle çevrilir. Bu dağların güneyinde batıdan doğuya doğru Aras, doğudan batıya doğru Karasu ırmakları akar. Munzur, Bingöl ve Palandöken dağ silsilesinin güneyinde ise Ağrı dolaylarından doğup Muş Ovası'na, oradan Bingöl yaylası yoluyla Elazığ'a ulaşan Murat Suyu akar. Bu nehri de Adıyaman, Diyarbakır ve Siirt'in kuzeyinde bir yay çizen Güneydoğu Toroslar kuşatır².

¹ Selahattin Çetiner, *Sorunlarıyla Doğu ve Güneydoğu Anadolu Gerçeği*, Ankara 1997, s. 18.

² Hüseyin Saraçoğlu, *Doğu Anadolu Bölgesi*, İstanbul 1989, s.13; Doğu Anadolu'nun bu yüksek dağları arasında geniş platolar ve dağlar ile platolar arasına sokulmuş ovalar bulunmaktadır. Doğudan batıya doğru akarsular arasında üç yayla bulunur. Karasu ve bunun tersi yönde devamı gibi olan Aras Vadileri içinde aralıklarla büyüklü küçüklü pek çok ova bulunur. Erzincan Ovası da bunlardandır. Ayrıca Aras Havzası boyunca Pasinler, İğdir ve Doğubayazıt Ovası vardır. Pasinler, Aras Nehri'nin geçtiği Hasankale ve Aşağı Pasin Ovaları'nın ortak adıdır. İğdir Ovası ise Aras Nehri'nin ülke topraklarını terk ettiği yerde nehrin sağ kenarı boyunca uzanmıştır. Ağrı Dağları ve Tendürek Dağları arasında ise Sarısu'ya atfen Sarısu Vadisi de denilen Doğubayazıt Ovası bulunmaktadır. Muratsuyu Havzası'nda da Eleşkirt, Malazgirt, Bulanık, Muş, Palu ve Yarımca Ovaları bulunur. Van Gölü Havzası'nda ise bir çok düzlük ile Van, Muradiye ve Erciş Ovaları bulunmaktadır. Daha batıda ise Elazığ yöresindeki irili ufaklı düzlükler ve ovalar yanında Malatya Ovası yer alır. Fırat Vadisi'nin her iki tarafında kalan Elazığ, Uluova ve Malatya Ovaları'nın diğer Doğu Anadolu ovalarından farklı özellikleri bulunmaktadır. Bu ovalar, diğerlerinden daha alçaktır. Bu nedenle güney ikliminin etkisi daha fazla hissedilmekte ve ovalarda çok çeşitli ve kaliteli ürünler yetiştirilebilmektedir. Doğu Anadolu'nun güney bölümü ise yer şekillerinin sadeliği ile dikkat çeker. Bu bölümün doğusu daha engebeli iken batısı daha düzdür. Bkz. Sait Aşgın,

Çalışmamıza konu olan bu bölge, zorlu coğrafya ve iklim şartlarının yanı sıra mevcut konumu nedeniyle önemli bir mevkide bulunmaktadır. Bölgenin sahip olduğu tarihsel zenginliği bölge ile ilgili yapılacak bir çalışmada tarihi geçmişinin de ortaya konmasını gerektirir.

1.2. Bölgenin Tarihçesi

1071 Malazgirt Zaferi'nin ardından Anadolu'da çeşitli adlar ile Türk Devletleri kurulmaya başlanmıştır³. XII. Yüzyılın sonlarına doğru Anadolu'nun kıyı şeridinin bazı kesimleri dışında Anadolu coğrafyası tam anlamıyla bir Türk yurdu olmuştur. Bu yüzyılda batı kaynaklarında Anadolu için "Türk ülkesi" anlamına gelen "*Turkia*" adı kullanılmaktadır⁴. XII. Yüzyıl sonlarında gelişen yeni bir Türkmen dalgası Doğu Anadolu'nun sosyal yapısında oldukça önemli rol oynamıştır.

Anadolu'da kurulup Doğu ve Batı'ya yayılarak büyük bir devlet haline gelen Osmanlı idaresinin, Doğu Anadolu topraklarını hakimiyeti altına alması, Yavuz Sultan Selim'in giriştiği faaliyetleri sonucu gerçekleşmiştir. Doğu illerinin tam anlamıyla Osmanlı hakimiyetine geçmesi, 1514 Çaldıran Zaferi'nden sonra olmuştur. Osmanlı Devleti, Doğu bölgesini yönetimi altına aldıktan sonra da idaresine karşı olmayan beylere yönetimindeki yerleri kontrolleri altında tutmaları için verilmiş ve bu sistem yurtluk-ocaklık⁵ adı altında yenilenerek devam etmiştir.

Osmanlı idaresi, ülkenin diğer sahalarında olduğu gibi bölgedeki mahalli beylerin nüfuzlarını, 1870 tarihli Vilayet Nizamnamesiyle azaltmaya çalışarak yerel unsurların ayrıcalıklı statülerini kaldırma yoluna başvurmuştur. Bu arada mahalli otoritelerin kaldırılmasıyla doğan boşluğun Osmanlı Hükümeti'nce tam olarak doldurulamamasından dolayı bölgede huzursuzluklar yaşanmıştır. Bunun üzerine II. Abdülhamid kalabalık aşiretleri teşkilatlandırmış ve merkezi otoritenin gücünü takviye ederek, bölgede artan Ermeni faaliyetlerini engellemek istemiştir⁶.

Bu iktidar boşluğunun yanı sıra 1815'de toplanan Viyana Kongresi'nde Ruslar, Osmanlı Devleti'nde yaşayan Hristiyan halkın durumunu gündeme getirmiş ve Osmanlı Devleti'nden "*Doğu Sorunu*" diye söz etmiştir. Bu

Cumhuriyet Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1946- 1960), Ankara 2000, s.3-4.

³ Hakkı Dursun Yıldız, "Anadolu'nun Türkleşmesi", *Doğu ve Güneydoğu Anadolu Sempozyumu Bildirileri*, Erciyes Üniversitesi Yay., Kayseri 1990, s.105-106.

⁴ Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, 8. Baskı, İstanbul 2005, s. 24.

⁵ Fetih esnasında bazı beylere gördükleri hizmetlere karşılık olmak üzere sancak ve has şeklinde verilen arazilerdir. Bunlar bağlı oldukları beylerbeyinin kumandası altında, diğer beyler gibi sefere katılırlardı. Bunlardan "yurtluk" kişinin ömrü ile sınırlıydı. "*Ocaklık*" ise irsi olarak intikal edebiliyordu. Bu araziler sınır boylarında olmakla beraber Diyarbakır'ın bir çok sancağının bu nitelikte olduğu görülmektedir. Bkz. (Abdullah Saydam, **Osmanlı Medeniyeti Tarihi**, 2. Baskı, Derya Kitabevi, Trabzon 1999, s.139).

⁶ Aşgın ... *Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1946-1960)*, s. 9-10.

deyim, Avrupa diplomasisinde bundan sonra çok kullanılmaya başlanmıştır. Öyle ki, bu ifade genel olarak Osmanlı toprak bütünlüğünün korunması anlamında kullanılırken 19. Yüzyılın ikinci yarısında Türklerin Avrupa'daki topraklarının paylaşılması, 20. Yüzyılda da İmparatorluğun bütün topraklarının bölüşülmesi anlamında kullanılmıştır⁷.

Anlaşıldığı üzere, Viyana Kongresi'nde benimsenen “*Doğu Sorunu*” Osmanlı'yı parçalamak için çeşitli platformlarda gündeme getirilmiştir. Osmanlı Devleti'nden Avrupa Devletleri'nin ıslahat-iyileştirme şeklindeki istekleri sona ermemiştir. Bu uğurda çözüm arayışında olan Osmanlı hükümeti çeşitli ıslahatlar yapmış ve 1876 Kanuni Esasi'yi ilan etmişse de yapılan bu ıslahatlar Avrupalı Devletleri tatmin etmemiş ve bu devletler aralarında 31 Mart 1877'de Londra Protokolü'nü imzalamışlardır. Protokolün kabul ettiği ana fikir Osmanlı Devleti'nin Hristiyan halk için vaadettiği ıslahatı yerine getirmesi idi⁸. Bu protokolde alınan kararları iç işlerine karışma olarak yorumlayan Osmanlı Devleti protokolü reddetmiştir. Bunun üzerine Rusya 19 Nisan 1877'de Babiali'ye savaş açtığını bir protokolle Avrupa'ya bildirmiştir. Bu savaşın iki cephede cereyan ettiğini görüyoruz. Biri Balkan cephesi, diğeri Doğu cephesi idi. Konumuzun sınırlarına giren Doğu Anadolu Bölgesi'nin bu savaş sırasında üç önemli sınır şehrinin Rus işgaline uğradığını görüyoruz. Öyle ki, savaş başlar başlamaz üç önemli Rus Generali Kuzeydoğu Anadolu'daki üç şehir üzerine yürümüş (Kars, Ardahan, Bayazıd) ve bu şehirler Rus işgaline uğramıştır. Savaş Osmanlı Devleti'nin yenilgisiyle sonuçlanmıştır. İmzalanan Berlin Antlaşması ile Doğu Anadolu'da üç şehir Rusya'ya bırakılmıştır⁹. Antlaşmanın yalnızca toprak kayıpları ile sınırlı olmadığı malumdur. Ermenilerin oturdukları vilayetlerde yeni bir idare tarzının kurulması ve bunların Kürtlerle, Çerkezlerle karşı korunması... gibi isteklerde kabul edilmiştir¹⁰. Böylece Ermeni hakları da uluslararası gündeme taşınmıştır. Doğu şehirlerinin artık bir diğer sorunu “*Ermeni Meselesi*” olacaktır. Birinci Dünya Savaşı sırasında Doğu şehirleri Ermeniler tarafından çıkarılan isyanlar ile yakılıp yıkılacak, bir çok Müslüman-Türk şehit edilecektir.

⁷ Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Türk Tarih Kurumu Yay., 2. Baskı, Ankara 1999, s. 97- 98; Osmanlı Devleti'nin, Batı Devletleri karşısındaki geliştirdiği politikalar ve bu yöndeki gelişmeler hakkındaki değerlendirmeler için bkz. (Matthew Smith Anderson, *Doğu Sorunu 1774- 1923, Uluslar arası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme*, (Çev. İdil Esen), Yapı Kredi Yay., İstanbul 2000).

⁸ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 8, Türk Tarih Kurumu (TTK) Yay., Ankara 1998, s. 39.

⁹ Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 8, s.53- 53, 76-77.

¹⁰ Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 8, s.77.

2. Osmanlı Devleti'nin Son Yıllarında Ülkenin Ekonomik Durumu, Yatırımlar ve Doğu Anadolu

2.1. Sanayi, Tarım ve Hayvancılıkta Genel Durum, Yatırımlar ve Doğu Anadolu

Genel geçim kaynağının tarım ve hayvancılık olduğu Osmanlı ülkesinde savaştan hemen önceki yıllarda zirai üretimin genel durumu şöyleydi: 1913- 1914 yılları arasında 15 milyonun üzerinde olan nüfusun 3.687.000 ton olan buğday üretimine karşılık, 3.971.000 ton buğday tüketimi yapılmaktaydı. Nüfus başına 260 kg buğday tüketimi düşmekteydi. Yine bu nüfusun elindeki toplam 17.104.000 olan koyun mevcudu kişi başına 1.12 olarak düşmekteydi. Genel zirai üretimin bölgelere göre dağılımında, aynı yıllarda, Doğu Anadolu illerinin durumu ise şu şekildeydi: 2.574.000 nüfusa sahip bu bölgede yapılan zirai üretimin maddi değeri 878 Milyon kuruş etmekteydi. Bu değer nüfus başına düşen miktarı ise 338 kuruş idi. Bir değerlendirme yapabilmek için Orta Anadolu ile mukayese yapılabilir. Yine aynı yıllarda Orta Anadolu'nun nüfusu 3.636.000 kişiydi. Yapılan üretimin toplam değeri 1.749.000 kuruş idi. Nüfus başına ise 478 kuruş düşmekteydi¹¹.

Osmanlı Devleti'nin 3 Ağustos 1914'de seferberlik ilan etmesi ve ardından Birinci Dünya Savaşı'na girmesi kısa sürede temel besin maddeleri darlığına neden olmuştur. Bu tür bir darlık tüm savaşan ülkelerde bariz bir biçimde gündeme gelmiştir. İşgücünün silah altına alınması tarımsal üretimi olumsuz etkilemiş, her ülke kendi derdine düşerek temel besin maddeleri ihracını büyük ölçüde yasaklamıştır. Yani ülkede üretimin azalışının dışında, dışarıdan ithal yoluyla giderilen açık bundan böyle karşılanamaz olmuştur. Bu durum Osmanlı Devleti için daha büyük bir vahamet arz etmiştir¹².

Zirai üretimin özendirilmesi amacıyla 1916-1917 yılında ilk kez Mükellefiyet-i Ziraiyye Kanunu çıkarılmıştır. Ordu kendi bünyesinde tarımsal eğitim ve üretim faaliyetlerine girişmiş ve bu faaliyetler sonucu tarımsal üretimlerde geçici düzeltilmeler de olmuştur. 1915-1916 yılları arası 25-27 milyon dönüm işlenmişken 1916-1917 yılları arası 32-35 milyon dönüme ulaşılmıştır. Bu rakam 1917 Mayıs sonunda 52 milyon dönüme ulaşmıştır. Ancak cepheye gidenin geri dönmemesi ve cihan harbinin topyekun yapısı bu ilerlemelere rağmen arzın talebi karşılamaması sonucunu veriyordu¹³.

¹¹ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yay., Ankara 1994, s.28, 36.

¹² Zafer Toprak, *İttihad Terakki ve Cihan Harbi, Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914- 1918)*, Homer Kitabevi, İstanbul 2003, s. 17.

¹³ Toprak, *Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)*, s. 84- 95.

Diğer bir önemli ekonomi dalı olan sanayi yatırımları ise Osmanlı Devleti'nde tarıma göre daha geridir. Avrupa sanayiinin hızla makineleşen ve seri imalata geçerek maliyetleri büyük ölçüde düşürmüş olduğu yapısı karşısında Osmanlı Devleti el sanayii ile rekabet edemez hale gelmiştir. Geleneksel yapısı ile Osmanlı yerli sanayiinin hızla gerilemesinde etkili olan önemli bir sebep ise kapitülasyonlar olmuştur¹⁴. 1913 yılında, iktidardaki İttihad ve Terakki Hükümeti sanayileşmeyi teşvik etmek amacıyla Teşvik-i Sanayi Kanunu Muvakkatını (Geçici Sanayi Yasasını) yürürlüğe koymuştur. Bu yasa kapsamına girecek kuruluşlara bazı muafiyetler sağlanmıştır¹⁵. Osmanlı sanayiinde aşırı bir bölgesel yoğunlaşma vardır. Sanayii müesseselerinin %55'i İstanbul ve çevresinde kurulmuştur. %22'si ise İzmir'de toplanmıştır. Aynı zamanda İstanbul ve çevresi işçi sayısı ve üretim hacmi bakımından da ilk sırada gelmektedir. 10 işçiden fazla işçi çalıştıran işletmelerin 165-170 adedi burada toplanmakla birlikte geri kalan işletmelerin 60 kadarı İzmir'de, ipek sanayinin ağırlıklı olarak Bursa'da kalanları Manisa, Uşak, Bandırma ve İzmit'te bulunmaktaydı. Türkiye'nin belli başlı diğer şehirlerinde yalnızca birkaç un, dibâgat fabrikası ile Adana ve Tarsus'ta 4 adet pamuk ipliği fabrikası vardı. Anadolu'nun diğer yerlerinde ise önemli sanayii müesseselerine rastlanılmamakta idi¹⁶.

Sanayi müesseselerinin % 75.3'ü özel sektöre ait bulunmakta¹⁷, geri kalanı ise yani % 24.7'sini devlete ait askeri fabrikalar teşkil etmektedir. Bu askeri fabrikaların büyük çoğunluğu ise İstanbul ve çevresinde toplanmıştır. Askeri fabrikalarda top, makineli tüfek, tüfek imal edilmemekle beraber dokuma, elbise, teçhizat ve cephane üretimi de yapılmıştır. Askeri fabrikalar olarak nitelendirilmekte olan bu yerlerde askeri malzeme daha çok alt grup malzemeden ibaretti. Özel sektöre ait sanayi müesseselerinin % 28'ini gıda sanayi, % 27'sini dokuma sanayi ve % 19'unu kırtasiye sanayi oluşturmuştur. Geri kalan % 24'lük kısmı ise ağaç, toprak, deri, kimya ve madeni imalat sanayi teşkil etmiştir¹⁸.

Bu verilerden de anlaşılacağı üzere, Osmanlı sanayisi İstanbul ve çevresinde toplanmış ağırlık olarak gıda ve dokuma üzerine yoğunlaşmış

¹⁴ 50 Yılda Türk Sanayii (1923- 1973), (Yay. Haz: Sanayii ve Teknoloji Bakanlığı), Ankara 1973, s.1.; Rıdvan Karluk, *Türkiye Ekonomisi*, Eskişehir 1995, s.68.

¹⁵ Hüseyin Şahin, *Türkiye Ekonomisi*, Bursa 2000, s.13; Bahsi geçen yasanın kendisinden önce hazırlanan yasalarla karşılaştırması ve bu yasaya yöneltilen eleştiriler için bkz. (Toprak, *Türkiye'de Milli İktisad (1908-1918)*, Yurt Yay., Ankara 1982, s. 85).

¹⁶ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları*, TTK Yay, Ankara 1981, s. 58.

¹⁷ 1901- 1915 yılları arasında Osmanlı topraklarında özel şahıslara ait 38 adet gıda, 5 adet toprak, 4 adet deri, 15 adet tahta, 18 adet tekstil, 21 adet kağıt ve matbaa, 6 adet kimya olmak üzere toplam 107 adet sanayii kuruluşu bulunmaktaydı. Ancak bunlarında çok büyük bir bölümü Batı Anadolu'da bulunmaktaydı. Bkz. (ELDEM, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları...*, s. 65).

¹⁸ Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları*, s.28.

birkaç küçük işletmenin dışında tarıma dayanmıştır. Mevcut sanayi işletmelerinden devlete ait olanlar da yine İstanbul ve çevresinde yoğunlaşmış durumdadır. O dönemde Doğu Anadolu şehirlerinde sanayi yatırımının olmamasına şaşmamak gerekir. Zirâ bugünün sanayi şehirleri olarak gördüğümüz bir çok Batı Anadolu şehrinde de o dönemde devlete ait sanayi yatırımı olmadığı gibi Doğu Anadolu şehirlerinde de durum farklı değildir.

2.2. Ulaşım Olanakları'nın Genel Durumu, Yatırımlar ve Doğu Anadolu

Tarım ve sanayinin yanı sıra ulaşım olanakları da (kara ve demiryolları) iç açıcı bir durumda değildir. Bilindiği gibi Osmanlı Devleti'nde yol yapımı öncelikli olarak askeri bir anlayışla yani orduların sınırlara en kısa ve en kolay şekilde ulaşmalarını sağlamak amacıyla yapılmış ancak daha sonra ekonomik amaçlarla ana kervan yolları yapımına başlanmıştır. Ancak ortada bir karayolu ağı mevcut olmadığı anlaşılmaktadır. Yollar, yüzyıllar boyu göçlerle, kervanlarla, iç ve dış ticaretle ve Osmanlı ordularının uzun yıllar kullanması sonucu yola dönüşen araba, kağı ve kervan izlerinden ibaretti¹⁹.

Karayollarının eksikliğini gören Osmanlı yönetimi 1865 tarihli bir kanunla 16 yaşından 65 yaşına kadar erkek nüfus için senede dört gün yollarda bizzat çalışmak veya bunun karşılığını nakden ödemek şeklinde bir yol mükellefiyeti yürürlüğe koymuştur. 1909 yılında kanun kapsamına giren sınırlar genişletilmiş ve 1910 yılında ise bedenen ifa edile gelmekte olan mükellefiyetin nakden alınması kararlaştırılmıştır. Ancak bu yükümlülük de Osmanlı Devleti'nde karayolu inşaatının yapımında etkili olmamıştır. Öyle ki, bugünkü sınırlarımız içerisindeki toplam 18.335 km'lik şosenin 13.885 km'si ise toprak yoldan ibaretti²⁰. Şevket Süreyya Aydemir o yıllardaki yol sıkıntısını şu sözlerle dile getirir: “*Yol bir hasretti. 1918 baharında bir gün 9. uncu Tümen, Karadağ-Çardaklı Boğazının doğusundan batısına intikal ediyordu. Bu arada Refahiye- Erzincan şosesinin üzerinden ve bir taraftan diğer tarafa geçecekti. Yani, arada birkaç adım, adına şose denilen bir harap uzantının üstünde yürüyecekti. Yol görünüp kenarına varılınca, bütün yürüyüş koluna bir karışıklık yayıldı. Hiç kimse, ayağının deydiği bu bozuk düzen yolun üstünden ayrılmıyordu. Hele atlı subayların, kıt'alarını da bırakarak bu yol çizgisi üzerinde bir aşağı bir yukarı at koşturduklarını hâla rüya gibi hatırlarım, çünkü bunların hepsi o dağlık Doğu Cephesinde mesela iki yıldan beri böyle yol parçası dahi görmemişti...*”²¹.

Osmanlı Devleti'ndeki karayolu ulaşımındaki yetersizlik Doğu Anadolu Bölgesi'nde de görülen genel bir sorundur. Bunun yanı sıra demiryolu

¹⁹ Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları*, s.77- 79.

²⁰ Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları...*, s. 95.

²¹ Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, Cilt 2, İstanbul 1972, s. 271- 278.

ulaşımında da durum iyi değildi. Osmanlı Devleti'nde demiryollarının tamamı yabancı şirketler tarafından işletilmektedir. Kendi içerisinde kollara ayrılan genel demiryolu hatları şunlardı: Şark demiryolları, Aydın Demiryolları, İzmir Kasaba ve uzantıları, Anadolu Hatları, Bağdat Hattı, Suriye Hatları, Hicaz Demiryolu, Sarıkamış²²- Erzurum Mamahatun dar hattı idi²³. Doğu Anadolu'ya yapılmış tek demiryolu Ruslar'ın asker sevkiyatı için kullandıkları 296 km'lik Sarıkamış- Erzurum-Mamahatun hattı idi.

Görüldüğü üzere Ankara'nın doğusuna ve hatta Karadeniz Bölgesi'ne uzanan bir demiryolu hattı bulunmamaktadır. Bu durum Milli Mücadele Dönemi'nde en büyük eksikliklerden biri olmuştur. Bu nedenle Cumhuriyet'in öncelik verdiği konulardan birisi de demiryolu yapımı olmuştur. Ancak bağımsızlık savaşını bu dar ekonomik şartlar içerisinde kazanmak öncelikli hedeftir.

Tarım, sanayi ve ulaşım açısından kısaca değerlendirmeye çalıştığımız son yıllarını yaşayan Osmanlı Devleti'nde savaş yıllarında halkın iâşesinin sağlanması başlıca sorun olmuş, İstanbul ve belli başlı Osmanlı şehirlerinde ekmeçlik un sıkıntısı yaşanmıştır. Ordunun seferber edilişiyile birlikte Osmanlı Devleti'nde iâşe sorunu da ortaya çıkmıştır. Öyle ki, kıyı kentlerinde kullanılan ve önemli bir miktarı Romanya, Rusya ve Marsilya'dan getirtilen unun, boğazların kapatılması nedeniyle getirilememesi ve Rusya'nın savaşa girmesi ile Romanya'da un fiyatlarının artması önce İstanbul'da ardından da diğer kentlerde un sıkıntısının başlamasına neden olmuştur. Seferberlik ilanı ile Anadolu demiryollarında bir ayı aşkın bir süre asker sevk edildiğinden, bu hatlarda buğday ve un taşımacılığı yapılamamıştır. Tüccarın elinde bulunan stokların bir kısmına ordunun el koyması ve zahirecilerin fiyatları eksik bulup ellerindeki unu ve ekmeği stok etmeleri iâşe sıkıntısını arttırmıştır²⁴.

²² Bu hattın 1939 yılındaki durumu hakkında "Arpaçay- Sarıkamış ve havalisi demiryollarına" ayrılacak bütçe görüşmelerinde (8.3.1939 günü) Kars Milletvekili Cavid Bey, doğunun önemli bir hattı olan bu hattın dar hat olduğunu ve eğer tamir ettirilirse çok faydalı olabileceğini zira bu hattın traverslerinin söküldüğünü ve tahtalarının yerel halk tarafından sökülüp yakıldığını söylemiştir. Diğer bir çok vekilde hatta sahip çıkılmasını istemiştir. Bkz. (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 1, Cilt 28, Ankara 1961, s.48-61).

²³ Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadî Şartları...*, s. 104.

²⁴ Toprak, *Türkiye'de Milli İktisat ...*, s.268-270; Savaş yıllarında halkın iâşesi için çok önemli olan un ve buna bağlı olarak ekmeç sıkıntısının yaşanması olağanüstü bu süreçte olagelmış bir durumdur. Savaş yıllarına halkın besin kaynağı olan ekmeğin içerisine mısır, acı bakla vb. gibi ürünler karıştırılarak ürün miktarı arttırılmaya çalışılmıştır. Ekmeğin içeriğinin değiştirilmesi ve ekmeç kalitesinin düşürülmesi hakkında savaş yıllarında yazılmış bir örnek için bkz. (Osman Eralp, "Harç Ekmeği Bir Çeyrek Asırda Olgunlaştı", *Memleket*, Yıl 1, Sayı 2, (10 Haziran 1943), s.48). Ayrıca bu dönemde dağıtılan ekmeğin miktarı da zaman içerisinde gittikçe azalmış somundan başlayan tevziat 1916'da nüfus başına 250, 1917'de 150 dirheme kadar düşmüştür. Bkz. (Eldem, *Harç ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi*, TTK Yay, Ankara 1994, s. 40).

Devletin merkezinde ve hemen çevresindeki şehirlerde bu denli iâşe sıkıntısı yaşanırken Doğu ve Güneydoğu Anadolu şehirlerinin durumunu gösteren veriler şu şekildedir.²⁵

İller	Gelir	Harcama
Erzurum	588.300	730.800
Mamuret-ül Aziz	251.700	212.600
Bitlis	242.100	200.900
Van	138.900	302.100
Urfa	70.800	43.400
Halep	782.500	380.400
Diyarbakır	281.300	226.700

Çavdar'ın kilometrekareye düşen kamu gelir ve harcamalarına ilişkin hazırladığı tabloda bazı doğu illerinin kilometrekareye düşen kamu gelir ve gider indeksi şu şekildedir:

İller	Km ² 'ye Düşen Gelir	Km ² 'ye Düşen Harcama
Erzurum	14	35
Mamuret-ül Aziz	9	16
Bitlis	9	16
Van	4	20
Urfa	4	5
Halep	15	15
Diyarbakır	8	12

Görüldüğü üzere bazı Doğu illerinde harcama gelirin üstünde gözükmektedir. Bunun ilk nedeni devletin zorunlu harcamalarının bile, düşük gelirden alınan kamu gelirlerinden fazla olmasıdır. Diğer bir nedeni ise devletin asayiş gibi kaygılarla bu bölgelerde askeri harcamalarının fazla olmasıdır²⁶.

3. Milli Mücadele Döneminde Ülkenin Ekonomik Durumu, Yatırımlar ve Doğu Anadolu

Mondros Mütarekesi'nin 30 Ekim 1918'de imzalanmasıyla Osmanlı Devleti ile İtilaf Devletleri arasında ateşkes yapılmakla birlikte Türk milletinin ulusal bağımsızlığını sağlamasında yeni bir süreç başlamıştır. Mütakerenin ardından kısa bir süre sonra İtilaf Devletleri'nin Mondros'un

²⁵ Tefik Çavdar, *Milli Mücadele'ye Başlarken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm*, İstanbul 2001, s. 92.

²⁶ Çavdar, *Milli Mücadele'ye Başlarken ...*, s.95.

ilgili maddelerine²⁷ dayanarak başlattıkları işgaller ile Anadolu'yu paylaşmaya girişmişlerdir. Anadolu topraklarının işgalci güçler tarafından ele geçirilmesi karşısında İstanbul Hükümeti ve son Osmanlı padişahı Vahdettin saltanatın devamını koruma çabası içerisindeyler. Bunun karşısında uzun süren savaşlar döneminin ardından Birinci Dünya Savaşı'ndan da yenik çıkan Osmanlı ordusu ağır kayıplar vermiştir. Aynı yorgun ve ümitsiz bakış halka da sirayet etmiştir. Öyle ki, işgalci güçlerin karşısında kurtuluş ve tam bağımsızlığın mümkün olmayacağı düşünülen ve aydınlarında içinde bulunduğu gruplar kurtuluşun ancak bir devletin mandaterliği ile mümkün olabileceğini savunmaktadır. İşte Mustafa Kemal Paşa böyle bir ortamda Samsun'a ayak basacak ve Milli Mücadele'yi başlatacaktır.

Samsun'a Dokuzuncu Ordu Müfettişi olarak atanan Mustafa Kemal Paşa bir dizi kongre düzenlemesine girişmiştir²⁸. Daha Mustafa Kemal Paşa, Samsun'a çıkmadan 15 Mayıs 1919'da İzmir Yunan güçlerince işgal edilmiştir. Bu durum Cumhuriyet'in kurulmasını sağlayacak Kuva-yi Milliye düşüncesinin doğmasında etkili olacaktır. Bu düşünce ve inanç bir çok fedakarlık ile birleşerek bağımsızlığı beraberinde getirecektir.

Yukarıda değindiğimiz üzere Osmanlı Devleti topraklarında yaşanan uzun savaşlar, kapitülasyonlar gibi bir takım nedenlerden dolayı ülkenin ve halkın ekonomik durumu oldukça kötüdür. İnsan sayısı da savaşlar nedeniyle azalmıştır. 14 Nisan 1919'da Hükümet'in yayınladığı tahmini rakamın yabancı kaynaklarla da düzenlenmesi ve salnamelerle desteklenmesi ile elde edilen rakam 14.118.968'dir. Bu toplamın içerisinde 1.167.946 Rum ve 587.960 Ermeni olduğu kabul edilmektedir²⁹.

Osmanlı Devleti'nin zirai üretimindeki savaş yıllarındaki düşüklük Mütareke ve İstiklal Savaşı yıllarında da devam etmiş ve hatta şiddetlenmiştir. Genel olarak 1919'da buğday mahsulü, savaştan önceki

²⁷ Mondros Mütarekesi'nin özellikle Doğu Anadolu Bölgesi'ni işgale açan maddesi özetle şu şekildedir: "Vilayet-i Sitte'de yani Erzurum, Bitlis, Elazığ, Sivas, Diyarbakır, Van Vilayetlerinde karışıklık çıkarsa bu vilayetlerin her hangi bir kısmının işgali hakkını İtilaf Devletleri muhafaza ederler". Bkz. (Hamza Eroğlu, *Türk Devrim Tarihi*, Ankara 1977, s.55). Bahsi geçen ateşkes antlaşmasında bu altı Doğu vilayetine şimdiden Ermenistan denilmektedir. Bkz. (Stanford J. Shaw, Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Cilt 2, 2. Baskı, İstanbul 1983, s. 393).

²⁸ Bülent Tanör, *Türkiye'de Yerel Kongre İktidarları*, İstanbul 2002, s. 89.-92; Doğu Anadolu illerinin müdafası amacıyla 1918 Aralık ayında merkezi İstanbul'da bulunan Vilayet-i Şarkiye Müdafa-yı Hukuk-ı Milliye Cemiyeti kurulmuştur. Bu cemiyetin 6 Mart 1919'da Erzurum şubesi açılmış ve cemiyetin faaliyetleri sonucu 23 Temmuz 1919 tarihinde Erzurum Kongresi toplanmıştır. Doğu Anadolu'nun kaderini görüşmek üzere toplanan Erzurum Kongresi memleketin bütününün ilgilendiren meseleler hakkında karar alarak bir ihtilal programı niteliği taşımıştır. Bkz. (Ercüment Kuran, "Milli Mücadelede Doğu Anadolu" *Doğu Anadolu'nun (Sosyal, Kültürel ve İktisadi) Meseleleri Sempozyumu Tebliğleri (13-15 Mayıs 1985)*, Tunceli 1985, s.131- 132).

²⁹ Çavdar, *Milli Mücadele'ye Başlarken...*, s. 15-17

seviyesinin yarısına düşmüş diğer ürünlerde de buna benzer düşüşler olmuştur. Hayvancılık da savaş yıllarında büyük zarar görmüş ve hayvan sayısında ani bir azalma meydana gelmiştir³⁰.

Milli Mücadele döneminde en önemli sanayii etkinliği Ankara'da "imalat-ı harbiye" işçilerinin el tezgahlarında onardıkları ve yaptıkları silahlardır. Bir fabrika hatta ilkel bir manüfaktür niteliği bile taşımayan küçük sanayii "imalat-ı harbiye" ile birlikte bu kutsal savaşın sanayi yükünü taşıyacaktı³¹. İşgal devrinde İstanbul'da, büyük sanayi olarak rejinin tütün fabrikaları, banka, birkaç iplik ve mensucat fabrikasıyla, iki çimento ve bir bira fabrikası, bir saraçhane ve anonim şirket halinde birkaç değirmen faaliyettedir ve bu müesseselerde çalışanların sayısı 10.000'i geçmemektedir. Büyük sanayi dışında dört bin kadar küçük imalathane ve atölyede 300.000'e yakın işçi çalışmakta idi. 1921 yılında yapılan ve Milli Hükümet'in kontrolü dışında kalan İstanbul, İzmir, Adana, Bursa, Karesi gibi sanayinin yoğunlaştığı önemli yerleri ihtiva etmeyen sanayi sayımına göre Anadolu'da farklı dallarda 33.058 adet müessese ve bu müesseselerde çalışan 76.216 kişi bulunmaktaydı³².

Milli Mücadele'ye başlarken Anadolu'da birkaç küçük işletme dışında ekonomi tamamıyla tarıma dayalıydı. Ancak, Anadolu'nun nüfusunun ancak yarısı tarımsal üretimle geçimini devam ettirmiştir. Öyle ki, çalışan kesim nüfusun diğer yarısına yani çocuklar, hastalar, yaşlılar, askerler, memurlar ve küçük esnaftan oluşan gruba bakmak durumundaydı. Birinci Dünya Savaşı yıllarında askere alınan 2.850.000 kişinin de üretici yaştaki grup olduğu göz önüne alınırsa işgücü açığını anlamak daha kolay olacaktır. 1919 Mayıs'ında üretim en düşük düzeyine ulaşmıştır³³.

Milli Mücadele'ye başlarken Anadolu'nun genelindeki yol sorunu Doğu Anadolu'yu da içine alacak şekilde devam etmektedir. 1919-1920 döneminde Anadolu'da 5 ana karayolu bulunmaktaydı. Bunlardan ilki Samsun-Amasya- Tokat- Sivas- Harput- Musul yolu idi. İkincisi Ereğli (Konya)-Kayseri- Sivas- yolu, dördüncüsü Halep- Urfa- Diyarbakır yolu ve beşincisi de Trabzon- Bayburt- Erzurum- İran transit yolu idi³⁴.

19 Mayıs 1919 Türkiye'si'nde demiryolu ağının genel durumu şu şekildeydi: Edirne- İstanbul Hattı, İstanbul- İzmir, Eskişehir- Ankara Hattı, Ankara- İzzettin dar dekovil hattı, Eskişehir- Afyon- Konya hattı, Mersin-Tarsus- Adana hattı, İzmir- Aydın, İzmir- Salihli- Alaşehir- Uşak- Afyon, İzmir- Manisa- Soma- Bandırma hatları, Erzurum- Kars dar dekovil hattı³⁵.

³⁰ Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında...*, s.160-164.

³¹ Çavdar, *Milli Mücadele'ye Başlarken...*, s. 78.

³² Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında...*, s.169, 172-175.

³³ Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları*, s.69-70.

³⁴ Çavdar, *Milli Mücadele'ye Başlarken ...*, s.81.

³⁵ Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları*, s.84-85.

Bu bilgilerden de anlaşılacağı üzere mevcut demiryollarının çoğunluğu işgal devletlerinin altındaki bölgelerde toplanmaktadır. Ayrıca Batı'dan Doğu Anadolu'ya uzanan bir demiryolu hattı bulunmamaktadır.

Tarım, sanayi ve ulaşım olanakları açısından ele aldığımız Milli Mücadele Dönemi Türkiye'si'nin ve bu çerçevede içerisinde Doğu Anadolu'nun mevcut imkanları 1919-1923 yılları arasında yatırım yapmaktan ziyade bir bağımsızlık savaşı içerisindeydi. Bu yıllarda Doğu Anadolu'ya tarım, sanayi, ulaşım ve diğer alanlarda herhangi bir yatırım yapılamamıştır. Bu durum diğer bölgeler için de geçerlidir.

Yatırım yapmak için gerekli olan bağımsızlık, topyekun bir savaşı gerektirmekteydi. Düşmana son darbeyi vurmak amacıyla Sakarya Savaşı öncesi Başkomutanlık görevini üstlenen Mustafa Kemal Paşa, Tekâlif-i Milliye Emirleri'ni yayınlamıştır. 10 maddelik bu kanunla her evden istenilen bir kat çamaşır, birer çift çoraptan, buğday, saman, arpa, bulgur gibi yiyecek maddelerinin %40'na savaşa elverişli tüm silah ve araba, lastik gibi maddelerin de % 40'na el konulmuştur³⁶. Bu emirler yani yükümlülükler Kurtuluş Savaşı'nın finansmanına Türk halkının iştiraki olarak yorumlanabilir.

Yine, 17 Şubat 1923'de İzmir'de toplanan Türkiye İktisad Kongresi'nin açış konuşmasında Mustafa Kemal Atatürk şunları söylemektedir: “Siyasi, askeri muzafferiyetler ne kadar büyük olursa olsunlar, iktisadi muzafferiyetler ile terviç edilmezlerse husule gelen zaferler payidar olamaz, az zamanda söner. Bu itibarla en kuvvetli ve parlak zaferlerimizin dahi temin edebileceği semeratı naftayı tespit için iktisadiyatımızın, hakimiyeti iktisadiyemizin temin ve tarsin ve tevsii lazımdır”³⁷. Kongrenin toplanma amacını ise İktisad Vekili Mahmud Esad şu şekilde açıklar: “İktisad Kongresini toplamaktan maksat, efendiler, Türkiye'nin her tarafı bir olduğu halde mesafenin uzaklığından ve yolların fenalığından mateessuf İstanbul'daki tüccarımız Avrupa'nın uzak memleketlerindeki tüccarları tanıdıkları halde, İstanbul'daki çiftçimiz uzak memleketlerdeki çiftçileri tanıdıkları halde, Erzurum'u Diyarbakir'i Bitlis'i tanımayacak kadar feci vaziyettedirler. İstedik ki... memleketin öz evlatları birbirlerini tanırlar ve

³⁶ Gazi Mustafa Kemal, *Nutuk-Söylev*, (Yay. Haz.: İsmail Arar, Uluğ İğdemir, Sami N. Özerdim), TTK Yay., Cilt 2, 4. Baskı, Ankara 1999, s. 822; Hikmet Özdemir, “Atatürk'ün Kriz Yönetimi- Tekalif-i Milliye” *Türk İdare Dergisi*, Sayı 429, Ankara 2000.

³⁷ Mustafa Kemal Atatürk, *Söylev ve Demeçler*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 1997, s.111; Mustafa Kemal Atatürk'ün milli egemenliğin ekonomik egemenlikle geliştirilmesi gerekliliğini vurgulayan sözlerinden yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik hayatının düzenlenmesi ve işlevsel fonksiyonlarının geliştirilmesine özel önem verdiği iktisadi ve toplumsal gelişme için ülke genelinde bilinçli bir toplumsal taban oluşturmaya çalıştığı anlaşılmaktadır. Bkz. Muhammet Karataş, “Türkiye Cumhuriyeti Ekonomisinin Temellerinin Atılmasında İzmir İktisad Kongresinin Yeri ve Önemi”, *Yeni Türkiye Cumhuriyet Özel Sayısı V*, Sayı 23- 24, Ankara 1998, s.3319.

*memleketin iktisadi ihtiyaçlarını bir kerede bir arada düşünsünler...”*³⁸. mevcut iktisadi problemlerin çözülebilmesi ve Türkiye için temel bir siyasetinin ortaya konulması amacıyla toplanan kongreye çiftçi, tüccar, işçi, sanayici, memur vb. kesimlerinden 2000 kişi davet edilmiş ancak 1135 temsilci katılmıştır³⁹.

4. 1923- 1929 Yılları Arasında Ülkenin Ekonomik Durumu, Yatırımlar ve Doğu Anadolu

4.1. 1923- 1929 Yılları Arasında Ülkenin Ekonomik Durumu

Kronolojik açıdan bu sınırlandırmayı yapmaktaki amacımız 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin kurulmasıdır. Ancak 1923 yılının iktisadi açıdan geçmişten tamamen bir kopuş olduğunu söylemek mümkün görünmemektedir⁴⁰. Öyle ki, İstiklal Savaşı’ndan galip çıkmakla birlikte Cumhuriyet Türkiye’sinde Osmanlı Devleti’nden devreden güvenilir kaynaklar bulunmaması nedeniyle ekonomik durum ve halkın durumu zayıftı. Bununla birlikte 1927 yılı içerisinde yapılan tahminlere göre milli gelirin % 67’si tarımdan temin edilmekteydi. Tarım üretimi, ülkenin sosyal ve politik şartları sebebiyle oldukça düşüktü. Tarım arazisinin bir kısmı büyük arazi sahiplerinin elindeydi. Ancak çoğunluğu, küçük çiftçiler oluşturmaktaydı. Bu iki çiftçi grubu da ağır vergiler nedeniyle son derece fakir kalmıştı. Ayrıca ülke de orta ve büyük sanayi teşekküllerinin yetersizliği nedeniyle sanayi ürünleri dışarıdan temin edilmekteydi. Ülkenin milli gelirinin çok düşük seviyelerde bulunması nedeniyle sermaye birikimi için gerekli olanaklar yoktu. Milli gelirin düşüklüğü sanayi mallarına talebi düşürmekte ayrıca alt yapı yatırımlarının elverişsizliği sanayi müesseselerinin kurulmasını engellemekteydi⁴¹.

Tüm bu zorlu şartlara rağmen Cumhuriyet, Batı’nın 300 yıl gerisinde kalmış olan ekonomiyi çağdaşlaşmaya götürmüş, Türk halkının kaderini hızla değiştirmiştir. Bu değişiklikte en önemli etken ve belki de Cumhuriyet’i Osmanlı Devleti’nden ayıran özellik devletin halka yaklaşması ve halkın kalkınmasına öncelik verilmesi olmuştur. Bu ilerleme gerçekten Cumhuriyet’in ilk yıllarında küçümsenecek ölçüde değildir. Bütün güçlüklerle rağmen ilk yıllarda yapılan, geçen yılların deneyimi ve bugünün iktisat bilgileri merceğinden bakıldığı zaman bile, oldukça doğru yönde ve enerjik bir atılım manzarası göstermektedir. İlk aşamadaki önceliğin

³⁸ Ahmet Ökçen, “Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme”, *Yeni Türkiye Cumhuriyet Özel Sayısı V*, Sayı 23- 24, Ankara 1998, s.3356.

³⁹ Hasan Özyurt, “Atatürk’ün İktisadi Görüşleri ve Uygulamaları” *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Cilt 3, Sayı 13, İstanbul 1981, s.127.

⁴⁰ Korkut Boratav, *Türkiye İktisad Tarihi (1908- 1985)*, Gerçek Yay., 6. Baskı, İstanbul 1998, s.28.

⁴¹ Zeyyat Hatipoğlu, *Cumhuriyet Rejiminde Türkiye Ekonomisinin Gelişmesi*, İstanbul 1973, s.39- 41.

disiplinli bir devlet örgütü kurmaya ve ekonomik alt yapıyı güçlendirmeye verilmesi, yerinde sayılacak bir karardır⁴². Cumhuriyetin ilanından sonra, bir yandan devlet dairelerinin çalışma koşulları siyasal ve bürokratik mekanizma düzene konulurken bir yandan da ekonomi kurumlarının temelleri atılıyordu. Bunu Tanzimat ile karşılaştırdığımızda önemini kavramak daha da kolaylaşmaktadır. Öyle ki, bu ferman İstanbul'un korunması için (Batılı devletlere karşı) yapılmıştı. Cumhuriyet ise bütün ülke halkının iktisadi kalkınması için gerekli örgütün kurulması için çalışıyordu⁴³. Bu doğrultuda önemli adımlar atılmış ve ulusal çapta ilk banka olan İş Bankası 9 Eylül 1924'de kurulmuştur. Onu 1925'te Sanayi ve Maadin Bankası izlemiştir⁴⁴. 1925 yılında Aşarın kaldırılması tarım konusunda atılan en önemli adımdır. Yıllık üretimin % 10-12'si olarak alınıyordu ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında bütçe gelirinin % 40'ı civarında bulunuyordu. Bu vergi mültezimler tarafından toplanıyor ve bazı suiistimallere neden oluyordu. Türk tarımının ilerlemesindeki bu büyük engelin kaldırılması oldukça olumlu olmuştur⁴⁵.

Ayrıca 1927 yılında Hükümet 1913 tarihli eski yasayı gözden geçirmiş, genişletmiş ve 15 yıl için Teşvik-i Sanayi Kanunu'nu yeniden yürürlüğe koymuştur⁴⁶. Bu kanunun özel teşebbüs üzerinde olumlu etkileri olmuştur. Çoğu yeni teşebbüs olmak üzere 1927-1932 yılları arasında Sanayi Teşvik Kanunu'ndan yararlanan işletme sayısının 342'den 1473'e çıktığı, sanayi işçisi sayısının da 17.000'den 62.000'e yükseldiği görülmüştür⁴⁷.

1930'lu yıllarda sanayiye geliştirecek önemli aşamalar kaydedilecektir. 1933 yılında Sümerbank, 1936'da Etibank kurulmuştur.

Ayrıca devlet tarım, sanayi yanında demiryolu ulaşımını millileştirmek ve geliştirmek adına önemli adımlar atmıştır. Cumhuriyet'in ilanından bir yıl sonra Anadolu- Bağdat Demiryolunun Türkiye sınırları içindeki kısmını satın almıştır. Bununla birlikte iddialı bir demiryolu inşa programına girişilmiştir. Samsun-Çarşamba, Ankara-Sivas, Kayseri-Ulukışla

⁴² Metin Kopar, *Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1927-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2009, s. 220.

⁴³ Oktay Yenal, *Cumhuriyet'in İktisat Tarihi*, Homer Kitabevi, 1. Baskı, İstanbul 2003, s.46-47, 51-52; Atatürk 1923'den başlayarak ülke de alınan ekonomik önlemler, uygulanan ekonomi politikası, uygulama sonuçları, yapılan planlar ve yatırımlarla çok yakından ilgilenmiş, planlara, programlara ve yatırımlara çok yararlı, zamanında ve yerinde müdahalelerde bulunmuştur. Bkz. (Mustafa A. Aysan, "Atatürk'ün Ekonomik Görüşü", *Atatürk Yolu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 1995, s.73).

⁴⁴ Tevfik Çavdar, *Türkiye Ekonomisinin Tarihi (1900- 1960)*, İmge Kitabevi, Ankara 2003, s. 174; Bu kurum 1932 yılında ilga edilerek yerine iki kurum kurulmuştur. Bahsi geçen bu iki kuruluş, Devlet Sanayi Odası ve Türkiye Sanayi Kredi Bankası'dır. Bkz. (Hatipoğlu, *Cumhuriyet Rejiminde Türkiye Ekonomisinin Gelişmesi*, s.58).

⁴⁵ Yenal, *Cumhuriyet'in İktisat Tarihi*, s.54.

⁴⁶ Karluk, *Türkiye Ekonomisi*, s.71.

⁴⁷ Karluk, *Türkiye Ekonomisi*, s.72.

demiryollarının temelleri atılmış, Osmanlı Devleti'nden kalan 4.000 km²'lik demiryolu, Cumhuriyet'in ilk sekiz yılı sonunda yaklaşık olarak 6.000 km²'ye çıkarılmıştır. Demiryolu yapımı askeri ve iktisadi önemi yanında, Anadolu topraklarında milli bütünleşmeyi sağlamak yolunda atılmış büyük bir adımdır. Demiryolları yapımı yanında yerli tren işletmeciliğine verilen önem ile Cumhuriyet'in ilk kamu işletmeciliği kurumu olarak Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü, arkasından da madenciliğin geliştirilmesinde ilk adım olarak Zonguldak Taş Kömürü Kurumu kurulmuştur⁴⁸.

4.2. 1923-1929 Yılları Arasında Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları

1929-1930'da Nafia Vekaleti, bayındırlık ve ulaştırma işlerini yürüten merkezdir. Cumhuriyet'in kuruluş döneminin önemli hamlesi ve ilk inşaat hareketi olan demiryolu yapımının karar ve eylem merkezi burasıdır. Demiryolu yapımında geçmiş yıllarda atılmış önemli adımlar 1926'da demiryolu yapımı için arazisi kamulaştırılmasını sağlayan yasa ile, 1926 ve 1927 yıllarında demiryolu, liman ve su işleri için toplam 230 milyon liralık bono çıkarılmasıdır. Ancak bu dönemde devlet bütçesinin 200 milyon liradan az olması sebebiyle öngörülen inşaat hareketi oldukça sınırlıdır. 1929 yılında da demiryolları, limanlar ve su işleri için 240 milyon liralık tahsilat istenilmiştir⁴⁹.

4.2.1. Ulaşım Alanında Yapılan Yatırımlar

1923-1933 dönemi içinde bitirilen veya bitirilmek üzere olan demiryolu hatları arasında Ankara-Sivas, Fevzipaşa-Malatya, Irmak-Zonguldak, Samsun-Sivas hatları en önemlilerini teşkil etmektedir⁵⁰.

Bu arada yeni hatların da inşasına karar verilmiştir. Batı'da devam eden demiryolu yapımının Doğu ve Güneydoğu'da da stratejik noktaların birbirine bağlanması şeklinde devam ettiği görülmektedir. Cumhuriyet'in beşinci ayında TBMM'de kabul edilen 22 Mart 1924 tarih ve 448 numaralı kanun ile Arede (bugün Mardin ili Kızıltepe İlçesi'ne bağlı Akdoğan Köyü)-Diyarbakır-Ergani arasında 0.75m genişliğinde bir demiryolu yapılması için 2.738.000 TL ödenek verilmiştir. Bu kanun Cumhuriyet döneminde demiryolu inşası için kabul edilen ilk kanundur⁵¹. Ancak beş ay sonra bu

⁴⁸ Yenal, *Cumhuriyetin İktisat Tarihi*, s.54.

⁴⁹ Bilsay Kuruç, *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası (1929-1932)*, Cilt 1, Ankara 1988, s.22.

⁵⁰ Heyet, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi*, Akbank Kültür Yay., İstanbul 1980, s. 275.

⁵¹ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Ankara 2001, s. 85-86.

demiryolu hattının İtibar-ı Milli Bankası⁵² ve Philip Holçman A.Ş.'nin ortaklaşa yapmasının uygun olacağına karar verilmiştir⁵³. İnşaatın başlamasından sonra yapılan incelemelerde hattın bazı sakıncaları olduğu iddia edilmiştir. İddiaya göre dar hatta yeterli hız yapılamayacağı dolayısı ile emniyetli olmayacağı belirtilmiştir. Bunun yanında hattın Ergani- Diyarbakır üzerinden Arede'ye buradan da Bağdat demiryolu ile Suriye'yi dolaşarak tekrar Türkiye'ye gireceği böylece yolun çok uzayacağı ve iktisadî olmayacağı ifade edilmiştir. Hattın inşaatında askeri sakıncaları olduğu; idari ve iktisadi yönden ülkeye çok fazla bir fayda sağlayamayacağı gerekçe olarak gösterilmiş ve hattın yapımı durdurulmuştur⁵⁴.

1927 yılında Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolu hattının devlet hesabına inşa ettirilmesi için gerekenin yapılması amacıyla harekete geçilmiştir. Ancak dünya ekonomik krizi nedeniyle bu hattın yapımı 1923-1929 yılları arasında gerçekleştirilememiştir⁵⁵.

Bundan başka Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının inşasına başlanmıştır. Bu hat daha önce bahsettiğimiz Arede-Diyarbakır- Ergani hattının yerine yapılmıştır. Bu hattın inşası için 24 Mart 1926 tarih ve 793 numaralı kanun ile beş yılda harcanmak üzere 45 milyon lira ödenek verilmiştir. Kanuna göre hat, normal genişlikte inşa edilecek, Ceyhan ile Fevzipaşa arasında bir noktadan başlayarak Malatya-Ergani güzergahı takip edilerek Diyarbakır'a ulaşacaktır. Bu hattın yapımı Nydgvist Holm Şirketi'ne⁵⁶ verilmiştir. Fakat 1928 yılı ortalarına doğru şirketin bu işi başaramayacağı anlaşıncı Ağustos 1928'de bu sözleşme bozularak yeni bir sözleşme yapılmıştır. Yeni sözleşmeye göre şirket vadeli ödeme suretiyle çalışan inşaat şirketi durumundan çıkarılmış ödeme hükümet tarafından yapılmak ve inşaat kısımları yine hükümet tarafından yapılacak ihalelerle müteahhitlere yaptırılmak üzere işin teknik yönü şirketlere verilmiştir. Bu sözleşmeden sonra hükümet hattı bölümlere ayırarak müteahhitlere ihale

⁵²İtibar-ı Milli Bankası 1917 yılında 4 Milyon lira sermaye ile kurulmuştur. Aynı tarihte Ergani Bakırı Osmanlı Anonim Şirketleri'nin imtiyaz mukavelesi imzalanmıştır. 3 milyon lira sermayenin 500 bin lirası İtibar-ı Milli Bankası'na aitti. Tamamen milli bir kredi müessesesi oluşturmak amaçlanmıştır. Banka normal bankacılık muameleleri dışında her türlü özel ve devlet işletmelerini finanse etme ve sermayelerine katılma yetkisine sahipti. Bu banka ilk olarak Ergani Bakır Madenleri işletme ve bu madenleri denize bağlayacak bir demiryolu tesisi imtiyazlarını almıştır. Bu işler için gerekli sermayeyi Alman Bankalarından sağlamak yoluna gitmiş ve bu şekilde millî vasfını kısmen kaybetmiştir. Bkz. Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında...*, s. 71, 127.

⁵³ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 14.33. 15, Tarih: 10. 5.1925. (Bundan sonra arşiv ismi BCA, Fon Kodu; FK, Yer No; YN, Tarih; T şeklinde kısaltılacaktır)

⁵⁴ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları...*, s.86.

⁵⁵ Bu hattın yapımı ile ilgili bilgi ilerleyen bölümlerde aktarılacaktır.

⁵⁶ Bu şirket İsveç'li bir gruptan oluşmuştur. Bu grup, bu hattın başka Ankara'nın doğusundaki Irmak ile Filyos arasındaki hattın inşasını da üstlenmiştir. Bkz. (Kuruç, *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası...*, s.63.

etmiş ve şirket tarafından hazırlanan projeler müteahhitler tarafından gerçekleştirilmiştir⁵⁷. Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolu hattının 50 km'lik bölümü 1 Ekim 1930'da hizmete açılmıştır⁵⁸. Aynı hattın Malatya'ya kadar olan bölümü 23 Nisan 1931'de⁵⁹, Malatya'dan "Eski Malatya" diye bilinen kısma kadarki uzantısı 1 Şubat 1932'de⁶⁰ ve Fevzipaşa-Diyarbakır hattı 23 Aralık 1935'de hizmete açılmıştır⁶¹. Yani 1927'de başlayan bu hat 1935 yılında tamamlanmıştır. 504 km uzunluğundaki bu hat üzerinde toplam uzunluğu 13.609 m'yi bulan 64 tünel 37 istasyon ve 1910 adet menfez ve köprü vardır. Göksu üzerindeki büyük demir köprü ile Fırat Köprüsü bunların en önemlileridir. Bu hattın yalnızca inşasına 37.973.196 TL harcanırken ray, travers gibi yol malzemesiyle bu miktar 79.739.000 TL'yi bulmuştur⁶².

Karayolu yapımının da olmasına rağmen demiryolu harcamaları ve yatırımları Cumhuriyet'in ilk yıllarında karayolu harcamaları ve yatırımlarından daha öncelikli olduğundan Doğu illeri içinde bu durum geçerli olmuş ve bu şehirlerde de karayolu yapımı ve onarımı çok hızlı olmamıştır.

4.2.2. İmar Alanında Yapılan Yatırımlar

Bu yıllarda Doğu Anadolu Bölgesi'ne yapılan kamu yatırımları ve harcamaları yalnızca demiryolu inşası ile sınırlı değildir. Öncelikle savaştan yeni çıkılan yıllarda ve hatta savaş içinde iken düşman istilasından kurtarılmış, harap olmuş yerlerin yeniden imarı ve harap olan binaların tamir edilmesi ile ilgili harcamaların yapıldığı görülmektedir. Hatta 1922 yılında halkın açlık içerisinde olmasından dolayı düşman işgalinden kurtarılan Kars, Ardahan Artvin illeri ve Iğdır ve Kulp (Diyarbakır'a 123 km uzaklıktaki merkeze en uzak ilçesidir) ilçelerinin halkına yardım yapılması kararlaştırılmıştır⁶³. Birinci Dünya Savaşı sırasında yıkılmış ve harap olmuş Muş ilinin tamirine ödenek ayrılmıştır⁶⁴. Tüm zor şartlara rağmen Mustafa Kemal Atatürk'ün Misak-ı Milli sınırları içerisinde ayrılmaz bir parça olarak gördüğü Doğu Anadolu'nun imarı için daha Cumhuriyet'in ilanından evvel girişimde bulunduğunu görüyoruz. Öyle ki, 5 Ocak 1923 tarihli bir kanunla Doğu vilayetlerinden Rus istilasına maruz kalan yerlerin halkından buradan göç etmiş olanların yeniden memleketlerine sevkini yapılması ve burada kısmen ya da tamamen harabe olmuş binaların onarılması ya da yeniden

⁵⁷ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları...*, s. 87-88.

⁵⁸ BCA, FK: 30.10.0, YN:152.76.7, T: 12.4.1931.

⁵⁹ BCA, FK: 30.10.0, YN: 152.76.12., T:12.4.1931.

⁶⁰ BCA, FK: 30.10.0, YN: 152.76.15, T:21.1.1932.

⁶¹ BCA, FK: 30.10.0, YN: 152.76.24, T: 18.11.1935.

⁶² Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları...*, s. 89-90.

⁶³ BCA, FK:30.18.1.1, YN:5.14.3, T:30.4.1922.

⁶⁴ BCA, FK: 30.18.1.1, YN: 12.67.15, T: 8.1.1925.

inşası için Maliye Vekaleti bütçesine 500.000 TL ödenek konulması kararlaştırılmıştır⁶⁵.

1924'de harpten zarar görmüş halkın yaralarının sarılması için Erzurum iline 50.000 TL yardım edilmiştir, ödenek harp felaketzedeleri tahsisatından karşılanmıştır⁶⁶. Ayrıca Devlet, Doğu Anadolu şehirleri arasında ve bu şehirlerin Batı ile olan bağlantılarını sağlayan kara yollarının yapımına ve mevcut olanlarında onarımına büyük önem vermiştir. Öyle ki, 1923-1929 yılları arasında doğu sınırındaki ülke illerinin birbirine bağlanmasında ya da yollarının tamirinde önemli gelişmeler olmuştur.

Devlet doğal afetlerle karşılaşan Doğu illerinin yardımına zaman geçirmeden koşmuştur. Savaşta Ermeni mezalimi ile tahrip olan Kars, Erzurum, Ardahan gibi şehirler 1924 yılında meydana gelen depremde bir kez daha zarar görmüş ve meydana gelen hasar savaşın bıraktığı zarar ile birleşmiştir. Devlet, Erzurum'da depremden zarar gören halkın evlerini tamir ettirebilmeleri için nakdi yardım yapılmasını⁶⁷, Erzurum, Kars, Ardahan ve Sarıkamış halkına maddi yardımda bulunulmasını kararlaştırmıştır⁶⁸.

4.2.3. Diğer Alanlarda Yapılan Yatırımlar

1923-1929 yıllarında yapılan yatırımların milli gelir içerisindeki payını, bu payın sektörlere ve bölgelere dağılımını gösteren verilere sahip olmayışımız⁶⁹ belgelerin ışığında genel çıkarımlarda bulunmaya itmektedir. Yukarı da örneklerini verdiğimiz dallarda devlet dönemin zorlu koşullarına karşılık Doğu vilayetlerine yatırımlar yapmıştır. Bunları belgenin çokluğu ve dönemin genel ekonomi politikasını da göz önüne alarak sıralayacak olursak ilk sırayı demiryolu yapımı ve onarımı almaktadır. İkinci olarak savaş sonrası ekonomik açıdan çökmüş halka maddi destek sağlayan yatırımlar ve viran olan yakılıp yıkılan şehirlerin imarı ile ilgili yatırımlar gelmektedir. Karayolu yapımı ise bunlardan daha sonra gelmektedir.

1920 yılların sonlarına gelindiğinde Türkiye ekonomisi biraz rahatlamıştır. Savaşın yıkıntıları büyük ölçüde onarılmış, devlet kurumları yerine oturmaya başlamış ve ülkede asayiş sağlanmıştır⁷⁰. Ulaştırma ve eğitim gibi altyapı alanlarında da yukarıda da değindiğimiz üzere Doğu Anadolu Vilayetlerini de kapsayan ciddi adımlar atılmıştır. Aşağıdaki tablo

⁶⁵ BCA, FK: 30.18.1.1, YN: 6.43.4, T:5.1.1923.

⁶⁶ BCA, FK: 30.18.1.1, YN: 11.46.2, T: 2.10.1924.

⁶⁷ BCA, FK: 30.18.1.1, YN:9.27.9, T:28.5.1924.

⁶⁸ BCA, FK: 30.18.1.1, YN:11.43.15, T:17.9.1924.

⁶⁹ Yatırımlarla ilgili resmi yayınların kaynağı olan Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) ve Devlet Planlama Teşkilatı'nın (DPT) rakamları bu çalışmanın sınırları olan 1920-1938 yıllarını kapsamamaktadır. DİE'nin yatırım rakamları 1948'den başlamaktadır. DPT'nin yatırım verileri ise 1963'den başlamaktadır.

⁷⁰ Yenal, *Cumhuriyetin İktisat Tarihi*, s.61.

da Cumhuriyet'in kuruluşundan itibaren demiryollarında⁷¹ katedilen ilerlemeyi görmek mümkündür:

Sıra	Yıl	Hat(Km) Uzunluğu	Tren Km 000
1	1923	3.756	1.427
2	1925	3.957	2.938
3	1929	5.131	4.824

Cumhuriyet'in 1923-1929 döneminde kaydettiği olumlu gelişmelere rağmen Türkiye 1929 ekonomik krizini yoksulluk içerisinde karşılamıştır. Bu buhran kısıtlı ilerlemenin de duraklamasına neden olacaktır. Öyle ki, 24.10.1929 tarihinde New York Borsası Wall Street'de yaşanan ani düşüş ile başlayan bu ekonomik buhran tarihe "Kara Cuma" olarak geçmiştir⁷². Bu dönemde Türkiye ekonomisi, kapitalist serbest teşebbüsçü Batı dünyası içinde halâ iyice kaynaşmamış olmasına rağmen, dış ticaretinin geniş ölçüde bağlı olduğu tarım ürünlerindeki fiyat düşüklüğünden büyük zarar görmüştür. Besin maddeleri bakımından esas itibarıyla kendi kendine yeter olduğundan kendi halkını beslemeye ve iktisadi buhranın en korkunç sonuçlarından korumayı sağlamıştır. Fakat, diğer yönlerden ekonomik durumu oldukça hassas ve etkiye açık bir haldedir. Hükümet'in aldığı ilk tedbirler, köklü olmaktan çok, olağan kısıtlayıcı ve hafifletici niteliktedir. Yeni uygulama ile Türk mali politikası başlangıçtan önem verdiği endüstrinin genişletilmesinden çaresiz vazgeçerek, acil kısıtlama ve himaye amacına kaymıştır⁷³. İşte Türkiye bu şartlar nedeniyle yeni bir ekonomi politikasını uygulamaya koymuştur.

5. 1930-1939 Yılları Arasında Ülkenin Ekonomik Durumu, Yatırımlar ve Doğu Anadolu

5.1. 1930-1939 Yılları Arasında Ülkenin Ekonomik Durumu

1930-1939 yıllarında uygulanan iktisat politikası Devletçilik'dir. Bu politikanın benimsenmesinde 1929 ekonomik buhranının yıkıcı etkisinden korunma ve sanayi kesiminde sağlanmak istenilen gelişme etkili olmuştur.

⁷¹ DİE, *İstatistik Göstergeler 1923- 1992*, Ankara 1994, s. 239.

⁷² Murat Koraltürk, "Cumhuriyet Dönemi İktisad Kronolojisi (1923- 2002), *Türkler*, Cilt 17, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.566.

⁷³ Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, (Çev: Metin Kırıralı), Ankara 1996, s.285; 1929 Ekonomik Buhranı'nın Türkiye üzerindeki etkileri, Hükümet'in iktisadi politikasında sanayileşmeyi hızlandırmaya yönelik yeni bir içerik oluşturmasını olumlu yönde etkilemiştir. Bozulan dış ticaret hadleri ile birlikte tarımsal üretim satın alma gücü bakımından daha az kazançlı hale geldikçe sanayileşmenin cazibesi o ölçüde artmıştır. Başbakan İnönü ithalatın kısıtlanmış olduğu bu yıllarda sanayi üretimi arttırılabilsen ülkenin ekonomik yaşamında kalıcı bir rahatlığın sağlanabileceğini savunmuştur. Bkz. (Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Ankara 1994, s.217).

Gerçekten de, 1930-1939 döneminde iktisat politikaları bakımından iki belirleyici özellik vardır: “Korumacılık ve Devletçilik”. Bu politikalar ile devlet dışı kapanarak ve kendi eliyle milli sanayi denemesi içine girmiştir⁷⁴. Bu deneme iki yönlü olmuştur. Yani devlet bu dönemde yukarıda belirttiğimiz korumacılık ve devletçilik politikalarını bir arada kullanmıştır. Öyle ki, ülkenin sanayileşmesi için bir yandan korumacılığa başvurulurken devlet eliyle sanayi tesisleri kurulmuş, diğer yandan da özel kesimin sanayi yatırımları yapmasını teşvik etmiştir⁷⁵. Hem izlenen politikalar hem ekonominin ana yönelişi bakımından 1930-1939 yılları, 1918-1922 ile 1923-1929 dönemleri arasındaki bariz sürekliliğin tersine belirgin bir kopmayı da temsil eder⁷⁶.

Devletçilik ilkesinin kabulünü zorlayan ve yeni bir devletçilik anlayışı getiren nedenlerin bir sonucu olarak, devletçilik uygulaması yanında planlama içinde uygun ortam doğmuştur. Başka bir deyimle planlamada bir ihtiyaç halini almıştır. Özellikle bir sanayileşme planı fikrinin doğmasının nedenleri kısaca şu şekilde sıralanabilir;

- Türkiye’de sanayileşme yoluyla kalkınma Cumhuriyetin ilk on yıllık döneminde, harcanan bütün çabalara rağmen, hızlanmamıştır.
- Büyük Dünya Buhranı tarıma dayalı ekonomide çok daha yıkıcı sonuçlar doğurmuştur.
- Ekonominin her kesiminde yatırımlar çok düşüktür.
- Ekonomi için gerekli alt yapı yatırımları yanında sosyal yatırımlar yok denecek kadar düşük kalmıştır.
- Özellikle “*Kadro Hareketi*” adı altında gelişen fikir akımı devletçilik ve buna bağlı olarak planlamayı savunmuştur.
- Türkiye’nin yakın ilişki içinde bulunduğu Avrupa’da otoriter-devletçi akımlar başlamıştır⁷⁷.

Türkiye'nin, devletçilik ilkesini benimsemesinin ardındaki en güçlü gerekçelerden biri, sanayi kesiminde sağlanmak istenilen gelişme teşkil ediyordu. Türkiye bu dönemde sanayiinin geliştirmek için farklı politika aracını bir arada uyguluyordu. Ülkenin sanayileşmesi için bir yandan korumacılığa başvurulmuş, öte yandan hem devlet eliyle sanayiler kurulmuş, hem de özel kesimin sanayi yatırımları yapmasını teşvik etmişlerdir⁷⁸.

⁷⁴ Boratav, *Türkiye İktisad Tarihi*..., s.45-46.

⁷⁵ İlhan Tekeli- Selim İlkin, *Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu*, Ortadoğu Teknik Üniv. Yay., Ankara 1982, s.134.

⁷⁶ Boratav, *Türkiye İktisad Tarihi*..., s.46.

⁷⁷ Özyurt, “Atatürk’ün İktisadi Görüşleri ve Uygulamaları”, s. 133-134.

⁷⁸ Tekeli- İlkin, ... *Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu*, s. 134.

Türkiye’de liberal bir iktisat politikasının hakim olduğu bir dönemde büyük buhranın patlak vermesi ve etkilerinin hızla yurdumuzda da duyulması, devletçiliğe geçişi zorlayan, belirleyici bir etki yaratmıştır. Türk parasının dış değerinde meydana gelen düşmeyi izleyen tarım ürünleri fiyatlarındaki hızlı düşme, devleti zorlayıcı ve koruyucu bazı tedbirleri almaya zorlamıştır. Ayrıca buhranın doğurduğu talep ve fiyat düşüklükleri bütün faaliyet kollarında sarsıntılar yaratmıştır. Örneğin deniz ulaşımında seyri seferin ile özel armatörler arasında kıyasıya bir rekabetin doğmasına sebep olmuştur. Bu ise posta seferlerinde devlet tekeli kurulması ile sonuçlanmıştır.⁷⁹

Kapitalist sistemi derinden yaralayan 1929 Dünya Ekonomik Buhranı yıllarında Sovyetler Birliği, ihtilal ve iç savaşın sarsıntılarını atlatmış olup otarşik bir ekonomi sayesinde buhranın etkileri dışında kalmış; hatta 1929 yılından itibaren planlı ve hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarından beri oldukça yakın ilişkilerimiz olan Sovyetler Birliği’nin buhran yıllarındaki iktisadi başarıları, Türk devlet adamlarının planlı, kısmen otarşik, devletin önemli bir rol oynayacağı bir iktisat politikasının imkanları ve başarı şansı üzerinde sempati ile düşünmelerine yol açmış olabilir. Fakat bir sistem olarak sosyalizmin tam anlamıyla uygulanması devletçiliğin en uç noktalarında bile gerçekleştirilmemiştir⁸⁰. CHP, üçüncü büyük kurultayında devletçilik ilkesinin benimsenmesinden sonra, devletçiliğin nasıl uygulanacağı yolunda girişilen arayışlar sırasında oldukça geniş bir devletçilik yorumu yelpazesi oluşmuştur. Bu yorumların her birinde amaçlanan toplum yapısı, birbirinden çok değişik olmasına rağmen, bu yorumların ortak noktalarından biri devletçiliğin planlı olmasıydı. Başka bir değişle planlı olma da devletçilik ilkesi gibi benimsenmesi gereken bir ilkeydi. Bununda ne biçimde olacağı tartışma konusu olmuştur⁸¹.

Kendi içerisinde uygulamada bazı eksik yönleri olmasına rağmen, 1923-1938 döneminin iktisadi verilerine bakıldığında 1929 buhranından dolayı dünya ekonomisi, tarihinin büyük bunalımlarından birini yaşarken Türkiye, devletçi sanayi politikaları ile sanayileşme sahasında küçümsenemeyecek bir gelişme kaydederek sanayileşmenin 1923-1928’de Gayrı Safi Milli Hasıla içinde %11,3 olan payını 1933-1939 döneminde yaklaşık 14,7’e ulaştırmayı başarmıştır. Üstelik bu gelişme Türkiye’nin Lozan Antlaşması’ndan arta kalan borçlar, boğazlar, Hatay gibi meselelerle uğraştığı ve bundan dolayı dış dünyaya rahatça açılmadığı dönemde gerçekleştirilmiştir⁸².

⁷⁹ Boratav, *100 Soruda Türkiye’de Devletçilik*, I. Baskı, İstanbul 1974, s.139.

⁸⁰ Boratav, *...Türkiye’de Devletçilik*, s.146-147.

⁸¹ Tekeli- İlkin, *... Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu*, s.1234-135.

⁸² Yaşar Semiz, “1923-1938 Döneminde Türkiye’nin Sanayi Politikası” , *Türkler*, Cilt 17 İstanbul 2002, s.716.

5.1.1. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı

Tarım ve sanayiinin geliştirilmesi konularında yapılan çeşitli tartışmalar sonucunda Türkiye'nin sanayileşmesi yönünde fikirler ağır bastığından sanayileşme hamlesini hızlandırmak gayesiyle “*Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı*” hazırlanmış ve uygulamaya konulmuştur⁸³.

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın da temel ihtiyaç maddelerinin üretimine öncülük verilmiştir. Bu planın esas stratejisi temel ihtiyaç maddelerinin ithal ikamesini sağlamaktır. Bu sanayileşme stratejisi ile döviz tasarrufu sağlanarak dış ticaret açığının kapatılması ve dolayısıyla ulusal paranın değerinin korunması da amaçlanmaktadır⁸⁴. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın öngörülen beş yılın, 1938'in sonuna kadar büyük ölçüde uygulandığı görülmektedir. Plana 1934-1938 yılları arasında bazı başka projeler de eklenmiştir⁸⁵.

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı ile kurulması kararlaştırılan sınai tesisleri 5 grup altında sınıflandırılabilir 23 fabrikadan ibarettir. Dokuma sanayi alanında 103 milyon metre pamuklu dokuma ve 2753 bin metre pamuk ipliği üretecek beş fabrika yapımı planlanmıştır. Bu fabrikalar plan dönemi içinde faaliyete geçirilmiştir. Fakat Kastamonu'da kurulması planlanan Kendir Fabrikasının kurulmasına 1954'te başlanabilmektedir. Maden sanayi alanında yapılan yatırımlarda bulunmaktadır. Örneğin, Ereğli kömür havzasına yakın bir yerde kurulması planlanan demir-çelik fabrikası 1938'de Karabük'te hizmete açılmıştır. Zonguldak'ta açılması planlanan Sömikok Fabrikası, Keçiözümlü'da 1934'te kurulmuştur. Ayrıca 1939'da Ergani'de bakır izole fabrikası kurulmuştur. Kağıt ve Selüloz Sanayiinde Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı döneminde İzmit'te bir kağıt fabrikasının temeli atılmış ve 1936'da faaliyete geçirilmiştir. Yine İzmit'te 1936'da selüloz fabrikasının temeli atılmıştır. Toprak ve seramik sanayiinde İstanbul'da şişe-cam ve Kütahya'da porselen fabrikalarının yapılması öngörülmüştür. Kimya sanayii alanında plana konulan sülfürik asit, süper fosfat ve klor alkali fabrikalarına dönem içinde başlanamamıştır. Bunlardan başka Isparta'da 1935'te faaliyete geçirilmiş, Bodrum'da 1934'de sünger işleme tesisi işletmeye açılmıştır⁸⁶.

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın uygulandığı 1934-1938 yılları arasında milli gelir ortalama yılda %6 oranında büyümüş 1934-1935 dönemindeki %9 oranındaki düşüş çıkarıldığında, sanayi kesiminin milli gelirlerdeki payı 1927'de %10'dan 1938'de %16'ya çıkarılmıştır⁸⁷.

⁸³ Ahmet M. Gökçen, “Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme”, *Yeni Türkiye Özel Sayısı V*, Sayı 23- 24, Ankara 1998, s.3257.

⁸⁴ Şahin, *Türkiye Ekonomisi*, s.54.

⁸⁵ Tezel, *Cumhuriyet Dönemi'nin İktisadi Tarihi*, s.274-275.

⁸⁶ Şahin, *Türkiye Ekonomisi*, s.55-56.

⁸⁷ Karluk, *Türkiye Ekonomisi*, s.76.

5.1.2. İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın başarı ile uygulanması Hükümet'e sanayileşme konusunda cesaret vermiş ve 1936'da İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın hazırlığına başlamıştır⁸⁸.

İkinci Beş Yıllık Sanayi Planında devlet eliyle sanayileşme savunulmakla beraber, sanayileşme politikasının temeli şu şekilde çizilmiştir. *“Biz hem yapıcı ve hem de yaptırıcı bir kuvvet olarak kalmak istiyoruz. İktisat vekaletinin takip ettiği güdümlü ekonomi politikasının dayandığı prensip, yapmak ve yaptırmaktır. Yaptırmak kısmının içerisinde hususi teşebbüs ve hususi sermaye geliyor. Biz, yaptırmak için öteden beri mevcut olan Teşvik-i Sanayi Kanununa ilişmedik; onu mukaddes bir emanet gibi saklıyoruz. Hususisi teşebbüslerin ihtiyacına daha pratik şekilde yaraması için tedbir düşünüyoruz. Aynı zamanda hususi teşebbüsün kuvvetlenmesi, hızlanması arzu ediyoruz”*⁸⁹.

Celal Bayar, 11 Şubat 1937'de Financial Times'ın Türkiye ilavesinde yazdığı bir makalede uygulanan rejimi “Kemalist Rejim” olarak tanımlamıştır⁹⁰. Yeni proje, birinci programın aksine, tüketim malları üretiminin geliştirilmesi üzerinde çok daha az durmaktaydı. Birinci programa göre daha ayrıntılı mühendislik, maliyet ve piyasa araştırmalarına dayanmaktadır⁹¹. Plana göre, içerde sürümü az, buna karşılık dış ülkelerde talebi yüksek olan madenlerimiz, gerek ham gerekse yarı mamul olarak dış satıma elverişli hale getirilecektir. Ayrıca su ürünlerimiz ve hayvancılığımız geliştirilecek, meyvelerimizin içte ve dışta sürümünü sağlayacak etkinliklerde bulunulacaktır. Ülkenin enerji gereksinmesini giderecek elektrik santralleri yanı sıra makine sanayii kurulacaktır. Bir başlangıç olmak üzere de Karabük Demir Çelik Fabrikalarının yarı mamullerini işleyecek fabrikalar kurulacaktır⁹². İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda bir yandan devlet, sanayiinin gelişmesini öngörürken diğer yandan özel girişimin ve tarım kesiminin gelişmesi üzerinde de durmaktadır. Birinci planda ancak yirmi kadar fabrika tesisi teklif edilmiş iken, ikinci plana göre kurulacak fabrika ve tesisat sayısı 100'ü geçecektir. Projede söz konusu edilen yatırımların 110 Milyon TL'ye mal olacağı bunun 45 Milyon TL'lik bölümünün döviz harcaması gerektireceği belirtilmektedir. Buna karşılık yeni imalat ve madencilik sanayiinin tesislerinin yıllık üretim değerinin 100 Milyon TL. olacağı bunun 1/3'ünün ihraç edileceği anlaşılmaktadır, 35 bin kişiye istihdam sağlanacağı var sayılmaktadır⁹³.

⁸⁸ Şahin, *Türkiye Ekonomisi*, 57.

⁸⁹ Gökçen, “Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme”, s.3259.

⁹⁰ Gökçen, “Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme”, s.3259.

⁹¹ Tezel, *Cumhuriyet Dönemi'nin İktisadi Tarihi*, s.276.

⁹² Tekeli-İlkin, *...Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu*, s.105.

⁹³ Semiz, “... Türkiye'nin Sanayi Politikası”, s.716.

İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'na göre teklif edilen sanayi kuruluşları şunlardır:

1. Madencilik (Krom, ferrokrom bakır, antimon, molibden, simir-kurşun, çinko ve demir cevherlerinin işletilmesine dayanmaktadır.)

2. Maden Kömürü Ocakları (Ereğli-Zonguldak havzasında taş kömürü, Kütahya'da Linyit)

3. Elektrik Santralleri

4. Yakacak Sanayii ve Ticareti (Gerek ısınma ve gerekse enerji üretimi için Ereğli-Zonguldak taşkömürü ve Kütahya linyit havzalarının rasyonel bir şekilde ve büyük oranlarda işletilmesi ve Zonguldak'ta taş kömürü, Kütahya'da linyit yakan birer elektrik santrali kurulması)

5. Toprak Sanayii (Sanayiinin ve demir ve kara yolları ile şehircilik yapı işlerinde ihtiyaç duyulan çimento ve ateşe dayanan malzemenin temini için tesisler kurulması)

6. Gıda Maddeleri Sanayi ve Ticareti. (Planda, halkın düzenli bir biçime de günlük gıda ihtiyacını karşılamak, üretilen gıda maddelerinin daha iyi değerlendirilmesi gayesiyle iç ve dış pazarlama imkanlarını arttırmak, gıda maddelerinin ve özellikle İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük şehirlerde zaman zaman görülen ekmek buhranının önüne geçmek, tesisler kurulması, ayrıca ihracatı mümkün olan zeytinyağı için manifatura kurmak, halkın ve ordunun et ihtiyacını karşılamak, Doğu Anadolu'da hayvan sayısı bol olduğu için burada konserve et sanayi kurmak gibi hedefler tespit edilmiştir.

7. Kimya Sanayi: Bu hususta planda yer alan alt sektör ve kuruluşlar arasında kalsiyum ve kristal soda, reçine afyon ve muşlakları, gülyağı, ülkenin et ve yağ sanayisi ile sıkı alakası gözetilerek gliserin, yağ asitleri ve sabun, milli savunma ihtiyacı için sentetik benzin ve petrol rafineleri milli savunma ve tarımsal ihtiyacımızın temini için asit nitrat ve nitrat amonyum gibi maddeler vardır.

8. Planda modern makine sanayiine bir başlangıç olmak üzer ziraat alet ve makineleriyle el aletleri, makine parçaları yapacak olan bir makine ve madeni eşya fabrikası, ziraat aletleri için seyyar tamir yerleri... yer almıştır.

9. Denizcilik ile ilgili planda yer alan yatırımlar arasında deniz fabrika ve havuzlarıyla sahillerimizde fener ve radyoforlar tesisi.... balık sanayi ve ticareti, balık yağı ve balık unu fabrikaları.... deniz dalyanları ve göllerimizin işletilmesi yer almaktadır⁹⁴.

⁹⁴ Gökçen, "Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme", s.3260.

İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın genel vasıflarını şu şekilde özetlemek mümkündür; bu planda da birinci planda olduğu gibi iktisadi bünye ve şartlarımıza uygun olup büyük sermayeye ve teknik güce lüzum gösteren ve hammaddesi tamamıyla ülkede yetişen sanayi planına dahil edilmiştir. Ayrıca iç piyasada sürümü az olan fakat dışarıda büyük bir üretim sahası olan hammaddemiz ham yada yarı mamul olarak ihracata hazır hale getirilecek ve bu ihracat malları kıymetlendirilecektir. Ülke genelinde yaygın bir biçimde üretilen su ürünleri, hayvan varlıkları ve meyve üretiminin iç ve dış piyasalarda pazarlanmasını temin ederek, geniş halk kitlelerine gelir temin edilecektir. Bu plan ile ülkenin enerji ihtiyacını geniş miktarda karşılamak için, iki büyük termik santral kurularak batıdaki büyük şehirlere ve buralarda kurulacak sanayilere elektrik verilerek milli savunma ve iktisat bakımından uygun sanayi merkezleri kurulması düşünülmüştür. Bu planda ayrıca makine sanayide bir başlangıç olmak üzere kurulmakta olan Karabük Demir-Çelik Fabrikalarının yarı mamullerini işleyecek fabrikalarının inşası da öngörülmektedir⁹⁵.

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın uygulaması devam ederken hazırlanan İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı büyük bir potansiyel gelişme vaat etmesine rağmen İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması dolayısıyla uygulanamamıştır⁹⁶.

5.2. 1930- 1939 Yılları Arasında Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları

Dönemin genel ekonomik durumu devleti korumacı bir ekonomi modeli uygulamaya itmekle birlikte Doğu Anadolu'ya yapılan yatırımlara tamamiyle ara verilmemiştir.

5.2.1. Ulaşım Alanında Yapılan Yatırımlar

Bu yıllarda Doğu illerine uzanan demiryollarının yapımı devam etmiştir. Bu dönemde demiryolu yapımının oldukça önemli aşama kaydettiğini söyleyebiliriz. Ancak dünya ekonomik buhranı, hükümetin demiryolu politikasının gerçekleşmesini engellemesine rağmen,⁹⁷ Sivas-Erzurum demiryolu ile ilgili etüt çalışmaları durdurulmamıştır. Çünkü bu bölge her türlü ulaşımdan yoksundur. Bu durum askeri ve iktisadi yönden sakıncalı görülmüştür. Üstelik Cumhuriyet döneminde uygulanan milli demiryolu politikasının ana hedeflerinden biri de ülkenin doğusunu merkeze

⁹⁵ Gökçen, "Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme", s.3260-3261.

⁹⁶ Karluk, *Türkiye Ekonomisi*, s.76; İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'na Eylül 1938'de uygulamaya konulmuştur. Fakat İkinci Dünya Savaşı'nın 1939'da başlaması nedeniyle karşılaşılan güçlükler nedeniyle plandaki projelerin büyük çoğunluğu ya iptal edilmiştir ya da belirsiz bir tarihe ertelenmiştir. Bkz. (Semiz, "... Türkiye'nin Sanayi Politikası", s.716.

⁹⁷ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları...*, s.99.

ve ihraç limanlarına bağlamaktı⁹⁸. 1929 yılının Mayıs ayında demiryolu yatırımları hakkında Nafia Vekili sonraki yıllar için bazı öngörülerde bulunmaktadır. Nafia Vekili Recep Bey, “1930’da Sivas’tan Erzurum’a doğru inşaata başlayacağımızı ümit ederim yani arz ettiğim gibi 1930 senesinde Samsun’la Mersin bir birine ve memleketin bütün aksanı garbiyesi Sivas’a bağlanmış bir vaziyette iken Sivastan Erzurum’a 1930 senesinde başlayacağını tahmin ettiğimiz mesai Erzurum istikametine hayli ilerlemiş bulunacaktır. İsteddiğimiz 140 milyon liralık demir yollar ve limanlar tahsisatının 95 milyonu demir yollarına karşılık olarak istenilmektedir ki bu 95 milyondan Sivas- Erzurum hattı başlıca bir istikamet olarak başlanacaktır”⁹⁹ demektedir. Bu demiryolu hattı iki önemli merkezi birbirine bağlayacak önemli iki hattır. Bu sayede Orta Anadolu’nun, Doğu Anadolu’ya bağlantısı sağlanacaktı. Bu hattın yapımı ile ilgili Meclis’de bazı görüşmeler olmuştur. Sivas- Erzurum hattı ile Malatya’dan başlayarak Divrik civarında bu hatla birleşecek iltisak hattının yaptırılması hakkında da yapılan görüşmelerde Erzincan Mebusu Aziz Samih Bey Doğu Anadolu’nun durumu hakkında değerlendirmede bulunmaktadır: “Arkadaşlar, Şark vilayetimiz sultanlık devirlerinde Hükümet merkezinden uzak olduğu için her türlü bakımdan mahrumdu. Bu vilayetler yolların uzaklığı ve her tarafta ittisalinin azlığı dolayısıyla bir nevi sürgün yeri de olmuştu. Bu vilayetler yine uzaklık dolayısıyla iyi ve yakın yerlere tayin olunamayan memurlara tahsis kılınmıştı. Bu hal bütün sultanlık devirlerinde hüküm sürdü. Meşrutiyet devri bu vilayetlerde bir yenilik bir kolaylık yapamadı”¹⁰⁰.

Kanun görüşmelerinde tek konuşmacı Aziz Samih Bey’di. Samih Bey Anadolu’da ilk trenin 1873’de İstanbulla İzmit arasında 91 km’de yol aldığını 1888’de bu hattın Ankara’ya ulaştırıldığını söylemektedir. Mebus konuşmasına şöyle devam ediyor: “Fakat Sivas vatanın Şark ile garbını birbirine bağlayacak olan demiryolunun nihayeti değil, ortası idi...Zaten hattın Sivas’a gelmesiyle şark vilayetlerinin demiryollarından edecekleri idarece; içtimaiyatça, ticaretçe, ziraatçe istifadeler temin olunamazdı. Bunun her halde ilerletilmesi mecburiyeti vardı. Sivas’tan Erzurum’a bağlanacak olan yol Divrik, Kemah, Erzincan’dan geçiyor ki bunun uzunluğu 537 km’dir. Divrik’den ayrılıp Malatya’ya gidecek yolun uzunluğu da 140 kilometredir ki; ikisi 670 kilometre oluyor...”¹⁰¹ Mebusun yaptığı değerlendirmeler bu dönem Doğu Anadolu’nun durumu hakkında da bilgi verir niteliktedir.

Bu hattın yapımının önemi üzerinde özellikle duran Aziz Samih Bey, “... bu Erzurum hattı memleketin bel kemiği ve daha doğrusu büyük kan

⁹⁸ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları...*, s.99-100.

⁹⁹ Kuruç, *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası...*, s.23.

¹⁰⁰ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 4, Cilt 15, s.212-213.

¹⁰¹ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 4, Cilt 15, s.212-213.

damarıdır” diyerek Doğu Anadolu vilayetlerine verdiği önemi de vurgulamaktadır. Bu hat sayesinde doğu ve batı arasındaki farkın kalkacağını ve bu hattın doğrudan faydalanacak Erzincan- Erzurum, Kars, Artvin, Bayezid şehirleri ile çevre şehirlerin bazı ilçelerinin yanı sıra Malatya iltisak hattı üzerindeki Kemaliye ve Arapkir kazalarının nüfusunun bir milyon olmasının da göz önüne alındığında öneminin daha da iyi anlaşılacağı söylenmektedir. Samih Bey bu yolların 1933 senesinden itibaren 8 yılda yapılacağını da söylemektedir. Bu kanunun oylamasına katılan 179 milletvekilinin tamamının kabul oyu ile bu demiryolunun yapımı kabul edilmiştir¹⁰².

Bu demiryolu hattının yapımı için yerli ve yabancı şirketlerden teklifler gelmiş ancak bu hattın yapımı Nafia Vekaleti’nce yeterli görülen Mühürdarzade Nuri Beğ ve ortaklarına verilmiştir. Şirketle yapılan sözleşmeye göre şirket; Divrik- Malatya hattını Aralık 1938’e kadar, Sivas-Erzurum hattını da 31 Aralık 1940’a kadar bitirecektir. İki hattın toplam ihale bedeli 52.100.000 TL %7 faizle¹⁰³ 11 yıllık sürede 58.200.000 TL olarak taksitle ödenecektir. Hattın yapımına 4 Eylül 1933’de Sivas’tan başlanmıştır. 1935’de Sivas-Tecer arasının yapımı tamamlanmış ve hat 1937’de Sivas-Divrik arası işletmeye açılmıştır. Daha sonra ray döşeme işine hız verilmiştir ve 1938’de 156 km ray döşenerek ilk tren 8 Ekim 1938’de Erzincan’a girmiştir. Aralık 1938’de Erzincan- Erzurum arasındaki son kısmın inşaatı tamamen bitmiştir. 1939 Ekiminde¹⁰⁴ Erzincan- Erzurum’un açılışı yapılmıştır. Şirket sözleşmedeki tarihten 16 ay önce işi tamamlamıştır. O güne kadar büyük demiryolu inşaat ihalelerini yabancı şirketler alıyor veya inşaat parçaları halinde Türk şirketlerine ihale ediliyordu. Bu 700 km’de yakın demiryolu inşaatının bir Türk şirketlerine verilmesi ve vaktinden evvel tamamlanması ayrı bir önem taşımaktadır¹⁰⁵. Bu hattın 1939 senesinde Rusya sınırına kadar yani Uzunahmetler İstasyonu’na kadar uzatılması kararlaştırılmıştır¹⁰⁶.

Doğu şehirlerini birbirine bağlayacak bir diğer hat ise Fevzipaşa’dan başlayıp Malatya-Ergani güzergahını takip ederek Diyarbakır’a ulaşacak

¹⁰² *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 4, Cilt 15, s.213- 218.

¹⁰³ 1934 yılına gelindiğinde Sivas-Erzurum hattının yapımı için iç borç sözleşmesine gidilmiştir. Senelik faiz % 7 olmak üzere hazırlanan kanun oturuma katılan 177 vekilin tamamının oyuyla kabul edilmiştir. Bkz. (*TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 4, Cilt 28, s.378-379).

¹⁰⁴ Devlet Demiryolları’nın Başvekalet’e gönderdiği yazıda Erzincan- Erzurum hattında inşaatı tamamlanan Altınbaşak, Tunceli, Geçit, Sansa, Tercan, Pekiç, Erbaş, Karasu, Sapturan ve Aşkale İstasyonlarının 19 Eylül 1939 tarihinden itibaren askeri nakliyata ve 22 Eylül 1939 tarihinden itibaren yolcu ve her türlü eşya nakliyatına açılacağını ve halen Erzincan’a kadar işlemekte olan yolcu trenlerinin 22 Eylül 1939 tarihinden itibaren Aşkale’ye kadar devam ve Aşkale’den hareket edeceklerini Münâkalât Vekili (Ulaştırma Bakanı) Ali Çetinkaya bildirmektedir. Bkz. (BCA, FK: 30.10.0, YN: 152.77.4, T: 19.9.1939).

¹⁰⁵ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları ...*, s.100-102.

¹⁰⁶ *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 6, Cilt 7, s.50-51; BCA, FK: 30.10.0, YN: 151.72.8, T: 9.11.1939.

demiryolu ile Sivas- Erzincan demiryolunu birbirine bağlayarak, ülkenin doğusunu kısa yoldan Akdeniz'e bağlayacak Malatya-Çetinkaya demiryolunun yapımı 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kanun ile gerçekleştirilmiştir. Malatya'dan başlayacak olan hat, Sivas- Erzurum hattı ile Divrik yakınlarında birleşecektir. Bu hattın inşası da Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarına verilmiştir. Yapılan sözleşmeye göre hattın inşası Aralık 1938'de bitirilecekti. Hattın tamamı 16 Ağustos 1937'de işletmeye açılmıştır. 140 km uzunluğundaki bu hatta, toplam uzunluğu 3000 m'yi bulan 15 tünel vardır. Yalnız inşasına 7.829.769 TL harcanmıştır. Bu hattın inşası ile ülkenin doğusu ile güneydoğusunda bir bağ kurulduğu gibi, ülkenin doğusu Akdeniz'e bağlanmıştır¹⁰⁷. Yine bu yıllarda başlayan bir diğer demiryolu çalışması ise Diyarbakır- Kurtalan hattıdır. Bu hattın yapımı için 1937'de çalışmalara başlanmıştır. Projeye göre Diyarbakır- Irak sınırı yaklaşık 324 km, Diyarbakır- İran sınırı ise 520 km olacaktır. Fakat Tatvan-Van arası feribotla geçileceği için 143 km'lik yol yapılmayacaktır. Yapımı yavaş giden bu hatta ilk ray döşeme işi 1938'de başlamış, Ekim 1939'da 35 km'ye ulaşmıştır¹⁰⁸.

İkinci Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı zor şartlar sebebiyle hattın yapımı daha da yavaşlamış Diyarbakır- Bismil arası olan 47 km'lik bölüm 1 Eylül 1941'de işletmeye açılmıştır. Bu hattın Batman'a kadar olan 90 km'lik bölümü 28 Haziran 1943'de işletmeye açılmıştır. Diyarbakır- Kurtalan arasında ilk tren 28 Ekim 1944'te sefere çıkmıştır¹⁰⁹.

Demiryolları için gerekli malzemenin, bu yıllarda Rusya'dan alındığını görüyoruz. 1938 yılında Rusya'dan 3.000 ton çimentonun 190.000 TL karşılığı ve gümrükten muaf tutularak Sivas-Erzurum ve Malatya hattında kullanılmak üzere alınması kararlaştırılmıştır¹¹⁰. Bazen de bu hatlarda kullanılacak montaj aletlerinin geçici olarak yurda sokulduğunun ve bu aletlerin diğer malzemelerde olduğu gibi gümrükten muaf tutulduğunu görüyoruz. Örneğin 1938 yılında Sivas-Erzurum ve Malatya birleşme yolları demir köprüleri için getirilecek montaj aletlerinin işi bittikten sonra geri gönderilmek üzere dışarıdan getirilmesine izin verilmiştir¹¹¹.

Sivas- Erzurum hattının yapımı ile Doğu ile Batı'nın birleştirilmesi Trabzon limanının önemini kaybetmesine ve şehrin ticari hayatının tamamıyla sekteye uğrayacağını düşünen Trabzon Valisi'nin yazısı dikkat çekicidir. 20 Ağustos 1939 tarihli Erzincan'a kadar gelen tren hattının

¹⁰⁷ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları...*, s.103-104.

¹⁰⁸ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları...*, s.104.

¹⁰⁹ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları...*, s.104-106.

¹¹⁰ BCA, FK: 30.18.1.2, YN:82.19.13, T:18.3.1938; Karanamede Rusya ile aramızdaki mevcut "Klering Mukavelenamesi" hükümleri çerçevesinde ve ödemenin "klering" yoluyla yapılacağı ifadelerine yer verilmektedir. Bir başka belge yine Rusya'dan alınması kararlaştırılmaktadır. Bkz. (BCA, FK: 30.18.1.2, YN:72.12.11.1, T:0.0.1937).

¹¹¹ BCA, FK: 30.18.1.2, YN: 82.8.12, T: 7.2.1938.

Trabzon'un ticari hayatına verdiği ve vereceği zararları sıralayan Trabzon Valisinin yazısı oldukça ilginçtir. Vali yazısında; “*Şark şimendiferlerinin Erzincan’a gelmesiyle Trabzonun iktisadi ve ticari hayatı ehemmiyetli bir surette sarsılmıştır. Hele sonbaharda şömendöferlerin Erzurum’a bağlanmasından sonra doğunun bütün münakalât ve muamelatı şömendöferlere inhisar ederek Trabzonla tamamile alâka ve irtibatları inkıtaa uğrayacak bu boşluk ve durgunluk o zaman daha çok ve dikkate şayan bir şekilde kendisine göstermiş olacaktır. Dünya iktisadi krizlerinden ve Çarlık Rusyadaki inkılaptan sonra hemen ekserisi diğer memleketlerde çalışarak ve ticaret yaparak geçiren bu havali halkı bu gün hayat maişetlerini temin etmek için dar ve mahdut topraklarında yaşamağa mecbur kalmışlardır*”¹¹² demektedir ve Trabzon ilinin bu kaybının giderilmesi için Trabzon ili limanının inşasına başlanmasının, soğuk hava, et ve konserve, sun’i gübre ve balıkyağı fabrikaları temellerinin atılmasının, “Karadeniz” adıyla bir fuar kurulmasının bir an önce devlet tarafından yapılmasını istemektedir¹¹³. Devlet, demiryolunun yanı sıra dağlık bir bölge olmasına rağmen Dersim (Tunceli) yoluna sarf edilmek üzere bütçeden on bin lira verilmesini de kabul etmiştir¹¹⁴.

Demiryolu yapımının yanı sıra 1930- 1939 yılları arasında Doğu Anadolu’da köprü yapımı ve bayındırlık, okul yapımı gibi çalışmalar devam etmiştir. Van-Bitlis yolu üzerindeki 101 adet menfez ve köprünün yapım ve onarımı için Van Hususi İdaresi’ne 40 bin TL yardım edilmesi kararlaştırılmış¹¹⁵, aynı yılın ekim ayında Van- Bitlis yolunda yapılacak köprüler için Nafia Bütçesi’nden 30.000 TL yardım yapılması kararlaştırılmıştır¹¹⁶. Bundan başka Siirt- Diyarbakır yolu üzerindeki Gezer Köprüsü’nün ikmal ve inşası için şose ve köprüler tahsisatından Siirt Vilayeti Özel İdaresi’ne 10.000 TL verilmiştir¹¹⁷. Bunlardan başka 12 Mart 1930 tarihli bir kararnamede Sivas- Malatya- Elaziz- Diyarbakır yolunda ve Fırat Nehri üzerindeki ahşap izoli köprüsünün yapımına tahsisat ayrılmakta ve şunlar söylenmektedir: “... ahşap izoli köprüsünün geçen sene fezeyanlarda harap olmasına binaen nakliyat şimdiye kadar sallarla idame edilmiş ise de şark vilayetleriyle garp aksamını birbirlerine bağlayacak başka köprü bulunmaması hesabıyla idari ve iktisadi noktai nazardan fevkalade ehemmiyetli ve Fevzipaşa- Diyarbakır hattının Fırat’tan ilerdeki aksamının inşaatından malzemei inşaiye nakli için pek ziyade lüzumu olan bu köprünün yeniden inşasına zaruret görülmüş... ahşap bir köprü sisteminin

¹¹² BCA, FK: 30.10.0.0, YN: 67.447.3, T:20.6.1939.

¹¹³ BCA, FK: 30.10.0.0, YN: 67.447.3, T:20.6.1939.

¹¹⁴ BCA, FK: 30.18.1, YN: 1.12.18, T: 9.1.1929.

¹¹⁵ BCA, FK: 30.18.1.2, YN:8.8.9, T: 12.2.1930; Başkale- Çölemerik yolunun inşası için Van’a 1939 mali yılı şose ve köprüler tahsisatından 12.000 L.verilmiştir. Bkz. (BCA, FK: 30.18.1.2, YN: 87.50.20, T: 3.6.1939).

¹¹⁶ BCA, FK: 30.18.1.2, YN:14.67.14, T: 15.10.1930.

¹¹⁷ BCA, FK: 30.18.1.2, YN:9.13.16, T:23.3.1930.

kabulü halinde ... bu köprüünün tayanlar sebebiyle her zaman yıkılmak tehlikesine maruz kalacağı ... halbuki yapılan köprüünün on iki kilometre kadar şarkında Kömürhan boğazında 120 m açıklığında Betonarme köprü inşasına elverişli bir mahal mevcut ve burada betonarme olarak ecnebi mütehassıs şirketler marifetiyle esaslı bir köprüünün inşası... icra Vekilleri Heyetinin 12.3.1930 tarihli içtimaında görüşülerek tasvip ve kabul olunmuştur”¹¹⁸.

Bir diğer belgede ise müteahhit ile yapılan antlaşma neticesi Ankara civarı şoselerinin yapımı için (42 km’lik kısmı için) 1.179.000 ve 40 km’lik Kızılcahamam yolu için de 750.000 TL masraf kabul edildiği toplam 3.919.000 L. inşaattan 1.929.000 TL inşaat yapıldığını ve kalan kısmının tasarrufunun mümkün olabileceğini söylemektedir. Yani Kızılcahamam yolunun yapılmayarak 2.755.000 TL paranın Trabzon- Erzurum- Karaköse ve Erzurum- Sarıkamış yolları inşaatının yaptırılması 17.11.1930 tarihinde karara bağlanmıştır¹¹⁹. Devlet merkezinin Ankara olarak belirlenmesi sonrasın da planlanan yollarının yapımından tasarruf ederek, bu paranın Doğu’nun en uç noktalarına yapılacak yollara harcanması için karar alınması; devletin Milli bütünlük yani “misak-ı milli”nin doğusu ve batısı arasında ayırım yapmadığının göstergesidir.

Meclisin 7 Temmuz 1939 günkü oturumunda Tunceli vilayetinin idaresi hakkındaki 2884 sayılı kanun hükmünün uzatılmasına dair kanun layihası görüşmelerinde şehirde yapılan imar çalışmaları hakkında bilgi veren Dahiliye Vekili Faik Öztürk, Elazığ- Mameki (100 km) şosesi’nin bittiğini Nazmiye- Mameki, Mameki-Sin, Sin-Ovacık, Sin-Hozat yolları otomobil işletmesine açıldığını Pertek- Çemişgezek yolunun açılmak üzere olduğunu söylemektedir¹²⁰.

5.2.2. İmar Alanında Yapılan Yatırımlar

Köprü yapımının yanı sıra farklı inşaat yapımı, okul yapımı, hastahane tamiri hükümet konağı yapımı, yolun kullanıma açılması için gereken çalışmalar gibi devlet tarafından yapılan bir çok yatırımın (harcamanın) olduğunu da görüyoruz.

1934 yılında 9. Kolordu mıntıkası ile Elazığ, Kağızman, Kars, Sarıkamış, Erzincan, Erzurum, Bayburt ve Karakös’deki garnizonlarla, hastanelerin kışla, ambar, cephanelik, depo, hangar, ve orta mektebe ait yeni inşaat ve tamiratın, bu mıntikalarda inşaat mevsimi olan Eylül sonuna kadar (müzayede ve pazarlık usulüyle yaptırılmasının mümkün olmadığı anlaşıldığından) kış bastırmadan evvel, sanatkar halkın da yardımıyla

¹¹⁸ BCA, FK: 30.18.1.2, YN:9.11.5, T: 12.3.1930.

¹¹⁹ BCA, FK: 30.18.1.2, YN: 15.76.13, T: 17.11.1930.

¹²⁰ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, Cilt 4, s. 176.

emaneten yaptırılması kararlaştırılmıştır¹²¹. Dördüncü Umumi Müfettişlik Bölgesi'nde yaptırılacak Elazığ- Mamiki yolu ile köprü, karakol ve kışlalar için İktisad Vekaleti Bütçesi'nden Nafia Vekaleti Bütçesi'ne 1.650.000 TL aktarma yapılması¹²² 1931 yılında Erzurum Hastanesi'nin emaneten tamir ettirilmesi¹²³, yanarak tahrip olan Diyarbakır Numune Hastanesi inşaatı için 1938 yılında yapılmak üzere sözleşme yapılması¹²⁴, 1937 yılında Bitlis Hükümet Konağı'nın tamir edilmesi işinin (eksiltme ve pazarlık usulüyle tamir edecek isteklisinin çıkmamasından dolayı) emaneten yaptırılması¹²⁵ gibi inşaat ve imar işlerinin kısıtlı bütçelere rağmen yaptırıldığını görüyoruz. Örneğin 1939 yılında İstanbul- Dağyenice-Saray Yolu ve Tekirdağ- Malkara- Keşan yolu için iki milyon lira ayrılırken Tunceli şehrinin inşaatı için bir milyon lira ödenek verilmiştir¹²⁶. Bu imar işlerinin yanı sıra bazı illerde göçmenler için konutlar yaptırıldığını da görüyoruz. Örneğin 1932 yılında Van, Muş ve Elazığ'e yerleştirilecek 140 aileye konut yaptırılması istenilmiştir. Hatta bu evlerin "ihâlât (İhaleler) Kanunu" gereğince emaneten yaptırılmasına imkan görülmemekte ancak bu evlerin her halükarda pazarlıkla yaptırılması yönünde karar alınmaktadır¹²⁷. Bu göçmenler için 200.000 TL'lik bir ödenekte Dahiliye Vekaleti'ne aktarılmıştır¹²⁸. Bunların yanında 5 Temmuz 1937 tarihli bir kararname ile Tunceli mıntıkasında yaptırılacak binaların "arttırma- eksiltme" yöntemi ile inşasına izin verildiği bildirilmektedir¹²⁹. Dahiliye Vekili Faik Öztürk 7 Temmuz 1939 tarihinde Tunceli de yapılan bina inşaatı, köprüler, yollar, memur ve subay evleri hakkında da bilgi vermektedir. Buna göre yapılan çalışmalar şunlardır:

Bina İnşaatı: Pülümür, Nâzımıye, Mameki, Sin ve Ovacık'da 9 kışla; Nazımıye Maamemki, Hozat, Ovacık ve Pertek'de 5 Hükümet konağı; Dazığ, Hakis, Seyidhan, Tüllük, Karaoğlan ve Amutkada 6 karakol; Nazımıye, Mazkird, Sahsik, Tümüşmek, Dervişcemal, İncik, Türktanır ve Ovacıkta 8 okul yapılmıştır.

Köprüler (Betonarme): 60 m. uzunluğunda Alişan Köprüsü; 180 m. uzunluğunda Külüşkür Köprüsü; 60 m. uzunluğunda Cip Köprüsü; 106 m. uzunluğunda Pertek Köprüsü; 60 m. uzunluğunda Sürgeç Köprüsü;

¹²¹ BCA, FK: 30.18.1.2, YN: 47.51.2, T:14.7.1934.

¹²² BCA, FK: 30.18.1.2, YN:77.63.3, T:12.7.1937.

¹²³ BCA, FK: 30.18.1.2, YN: 17.10.8, T: 11.2.1931.

¹²⁴ BCA, FK: 30.18.1.2, YN: 73.27.10, T: 6.4.1937.

¹²⁵ BCA, FK: 30.18.1.2, YN:81.104.6, T:23.12.1937.

¹²⁶ BCA, FK: 30.18.1.2, YN: 88. 82.2, T: 25.8.1939.

¹²⁷ BCA, FK: 30.18.1.2, YN: 31.61.8, T:13.9.1932.

¹²⁸ Birinci Umumi Müfettişlik mıntıkası olan buraya, muhacirlerin celp, sevk, iae ve arazi tevzii masraflarıyla bu işte kullanılacak memurların masraf ve ücretleri için ayrılan 50.000 L.'nin yetersizliği nedeniyle idare bütçesi (toplam 8.500.000 L. olduğu belirtilmekte) ve 200.000 L. Dahiliye bütçesine aktarılması kararlaştırılmıştır. Bkz. (BCA, FK: 30.18.1.2, YN:31.61.9, T:14.9.1932).

¹²⁹ BCA, FK: 30.18.1.2, YN: 77.62.14., T: 5.7.1937.

Pülümür'de ayrıca dört beton köprü; 100 m. uzunluğunda Mazkirt Köprüsü; 80 m. uzunluğunda Türüşmek Köprüsü; 120 m. uzunluğunda Mameki Köprüsü; 80 m. uzunluğunda Seyidhan Köprüsü; 80 m. yüksekliğinde Ovacık Köprüsü yapılmakta olduğu söylenmektedir.

Ahşap Köprüler: 180 m. uzunluğunda Dinar; 120 m. uzunluğunda Mameki; 60 m. uzunluğunda Seyithan köprüleri de yapımı devam eden köprülerdir.

Memur ve Subay Evleri: Nazmiye'de 6, Mameki'de 48, Sin'de 8, Ovacık'da 10 toplam 72 adet yapılmıştır¹³⁰.

Ayrıca Tunceli Vilayeti'nde alınan olağanüstü önlemlerin gerekçeleri hakkında görüşmelerde imar faaliyetlerinin yanı sıra bir çok açıklama yapılmaktadır. Elazığ Milletvekili Fethi Altay şunları söylemektedir: "... *Bu gün tabiatın ikinci bir Habeşistanı olan Dersimde sarb dağlar, vahşi vadiler, köprüsüz nehirler, muazzam betonarme köprülerle muntazam taşkışlalar, modern mektebler Hükümet Konaklarile süslenmiş ve süsleniyor... Tunceli bulutlarla konuşan şahikalı yüksek silsilelerle, Erzurum ve Erzincan gibi vilayetlerimizi cenubdaki vilayetlerimizden geçilmez sularla ayırmıştı. Umumi harbde öyle zamanlar oldu ki, arasında azami 70, 80 kilometrelik mesafeler bulunan hemhudud vilayetlerimiz birbirine yardıma imkan bulamadı. Çünkü arada Murat ve Fırat gibi akan denizler, Çin sedlerle boy ölçüşen Munzur dağları vardı. Buna rağmen burada bir tahta köprü, bir karış yol da yoktu...Bu günkü ıslahatla bu mühim maksad da elde edilmiştir. Çok yakında Erzincan ve Erzurum, Elazığ ve Diyarbakırın birer mahallesi sayılacaktır...*"¹³¹. Bölgenin geçmişi ve yapılması gerekenler hakkında yapılan konuşmalardan bölgede alınan olağanüstü önlemlerin kanunun uzatılmasına karar verilmiştir¹³².

Dahiliye Vekaleti'nin Başbakanlık'a verdiği bilgilendirme mahiyetindeki yazıda Erzurum Aşkale kazasındaki asfalt istasyonunun, Ağrıdaki depo yapımının devam ettiği, Erzurum'da yüz bin liralık bir doğum evinin temelini atıldığının Üçüncü Umumi Müfettişlikten, Ardahan kazasının Yalnızçam Nahiyesi, Hükümet konağı ile Karaman köyü eğitim okulunun temellerinin atıldığının da Kars Vilayetlerinden bildirildiği yazılmaktadır¹³³. Doğal afetlerin bu bölgeye verdiği zararlarda devlet tarafından giderilmeye çalışılmıştır. 10 Aralık 1930 tarihinde meydana gelen deprem Doğu Anadolu'nun bir çok ilinde hissedilmiştir¹³⁴. Bu depremin

¹³⁰ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, Cilt 4, s.176.

¹³¹ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, Cilt 4, s.177- 178.

¹³² TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, Cilt 4, s.177- 179.

¹³³ BCA, FK: 30.10.0, YN:159.113.22,T:15.8.1938.

¹³⁴ Erzincan ilinden alınan telgrafta deprem ve verdiği hasar hakkında şu bilgiler verilmektedir: "Bu gün iki buçukta şimali şarkiden cenubu garbiye müteveccih ve çok uğultulu bir hareket vakı olmuştur. Ve takriben elli saniye devam etmiş halk bundan pek

verdiği zararın Erzincan merkez kazasında resmi binalar hariç 800 bin L. olduğu tespit edilmiştir. Hilal-i Ahmer Cemiyeti olarak bu bölge halkına 9000 L. gönderilmiştir. Bu miktarın Sıhhat Ve İçtimai Muavenet Vekilliği'nin bütçesinden ayırdığı ve ayırabileceği miktar olduğu anlaşılmaktadır¹³⁵. Ayrıca 1939 yılında meydana gelen deprem sebebiyle zarar gören Erzincan'da da şehrin hemen hemen tamamı yıkılmış, şehrin her yerle iletişimi kesilmiştir¹³⁶. Bu depremden zarar görenlere de devlet tarafından çeşitli yardımlar yapılmıştır.

Yapılan bayındırlık çalışmalarının ödenek yetersizliği nedeniyle sıkıntılarla karşılaştığı da olmuştur. Üçüncü Umumi Müfettişliği'nin İsmet İnönü'ye arz ettiği projede yapılması planlanan Umumi, Müfettişlik, Kolordu Komutanlığı, Müfettişi Umumi Evi, Kolordu komutanı evi, Mevkii mustehkem komutan evi, Mıntika Jandarma Müfettişliği, Posta- Telgraf binası, İlk okul, 22 çift memur ve subay evi, otel ve gazino binalarının yanı sıra bu mahallenin sokakları, meydanları, bahçeleri ve diğer ilaveleri için birinci kategoride 720 bin TL yollar, meydanlar ve bahçelerle subay ve memur evleri için de 150 bin TL verileceği kararlaştırılmasına rağmen bu miktarın yukarıda adı geçen işlerin yapımına yetmeyeceği, zirâ bu işler için 2 Milyon lira gerekli olduğunu bildirmekte ve Nafia Vekaleti'nin kendilerine ayırdığı 603 bin lira ile ancak altı bina yapılabileceği bildirilmekte ve bunun yanında yol, meydan, bahçe yapımının olmayacağı söylenmektedir. Ayrıca yapılacak binaların Erzurum'da görevli subay, memur ve ailelerinin çok büyük sıkıntıya düşmesini engelleyecek yapılar olduğunu da söylemektedir¹³⁷.

ziyade tahaşi etmiş fakat nüfusça hamdolsun zayıat vuku bulmamıştır. Mecruhların miktarı tespit edilmekte üçüncü ordu müfettişliği binası azim miktarda hasara uğramış hapishane ve ekseriyet itibariyle yıkılarak mahbusundan birinin bacağı yaralanmış diğerleri açıkta kalmıştır... Hükümet Konağının üst katı hemen kamilen zedelenerek içinde ifayı vazife edilemeyecek bir hale gelmiştir. İzzet Paşa Camii namıyla maruf muhteşem kubbeleri ve diğer bazı aksamı yıkılmıştır. Gazi Paşa ve İsmet Paşa mektepleri küllü hasara uğramış diğer mekteplerde bir çok hasar çatlaklıklar ve şehirde ufak tefek başka inhidam görülmüştür..." Bkz. (BCA, FK: 30.10.0, YN: 119.837,16, T:16.12.1930).

¹³⁵ BCA, FK: 30.10, YN:119.837.17, T:5.1.1931.

¹³⁶ Telgrafta şu ifadeler depremin yaptığı hasar hakkında bilgi vermektedir: "Bu gece saat iki raddelerinde çok şiddetli bir yer sarsıntısı oldu ve bu sarsıntıda hükümet konağı ordu müfettişliği ordu evi, postane ve şehrin en sağlam binaları dahil olmak üzere bütün evleri ve dükkanları yıkılmıştır. Şehir başdanbaşa enkaz yığını halindedir kendini kurtarabilenler sokaklara dökülmüşlerdir. Şimdiden bir çok ölü ve yaralı tesbit edilmiştir bir çok nüfus enkaz altındadır. Pek az hasarata uğrayan ve zayıat vermiyen piyade ve topçu kışlalarından gelen askerlerle enkaz altında kalanların kurtarılmasına... çalışılmaktadır... şehir kamilen yıkılmış olduğundan ekmek ihtiyacı olduğu gibi enkaz altından kurtarılanların ve tedavileri için ilaç ve doktor ve halkı barındırmak için çok miktarda çadıra ihtiyaç vardır. Tahribat yalnız şehre münhasır olmadığı köylere de geniş mikyassa tahribat ve zayıat olduğu anlaşılmıştır..." Bkz. (BCA, FK: 30.10.0, YN: 119.843.4, T:27.12.1939).

¹³⁷ BCA, FK: 30.10.0, YN: 71.466.85, T: 30.7.1937.

Birinci Umumi Müfettişlik tarafından yazılan raporda ise Doğu illerine bazen gelişigüzel binalar yapıldığı ve bu binaların plansızlık nedeniyle kullanılmadığını söylemekte ve yapılması gerekenler hakkında bilgi vermektedir. Raporda Diyarbakır ilinde yapılan binalardan da uyulması lazım geldiği halde uyulmayan bazı kurallardan bahsedilmektedir. Öyle ki, bazı müteahhitlerin ihmali yüzünden inşaatların daha tamamlanmadan arızalar gösterdiğini söylemektedir. Bu gibi istenilmeyen durumların önlenmesi için merkezde oluşturulacak bir uzman kurumun bu işe ehil kılınması gerektiğini bildirmekte ve bu sayede daha ucuza çok daha güzel ve dayanıklı binaların inşasının mümkün olacağı düşünülmektedir. Bu inşaat ve tesisatların müfettişler tarafından teftiş edilmesi gerektiğini ayrıca her hangi bir devlet müessesesine alınacak mühendis veya fen memurlarının Nafia Vekaleti'nce tayin edilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır. Bu gibi tedbirler sayesinde Erzurum'da, Hasankale'de yapılp yarım kalan ve ne için kullanılacağı bilinmeyen büyük binaların, Van'da yapılp istifade edilemeyen kırk kadar dükkan, Diyarbakır'da önceden inşasına başlandığı halde sonradan Müskirat İdarei Umumiyesine satılıp fabrika haline getirilen ve birkaç defa şeklini değiştiren okul, Urfa'da beş yıl önce başlanıp tamamlanamayan otel ve sinema binası ve umumi müfettişlik mıntıkası haricinde yarım bırakılan bir çok bina ve tesisat gibi zarar ve ziyanın önüne geçileceği anlatılmaktadır¹³⁸. Birinci Umumi Müfettiş'in yazdığı bu rapordan bölgeye plansız bir şekilde yapılan binaların olduğunu da anlıyoruz. Ne yazık ki, bu durum Cumhuriyet'in ilerleyen yıllarında da görülmüş ve atıl vaziyette kalmış bir çok büyük yatırım devlet bütçesine zarar olarak girmiştir.

5.2.3. Diğer Alanlarda Yapılan Yatırımlar

Yapılan yatırımlardan bir diğeri ise Doğu Anadolu'nun en ucunda yer alan Bingöl'e yapılan telgraf hatlarıdır. Bunlardan Pertek-Mazgirt, Ovacık-Kemah, Nazimiye-Palamur, Bingöl-Çapakçur kısımları ile Pertek-Elaziz kısmı telgraf bağlantılarının 1936 yılında döşendiğini ve bu işin devam edeceği bildirilmektedir¹³⁹.

Bir diğer faaliyet ise bu bölgenin tarıma daha uygun hale getirilmesi amacıyla atılması düşünülen adımlardır. Erzincan Ovasının ıslahı ve su getirilmesi planı bunlardan biridir. Hazırlanan raporda Erzincan Ovasının ıslaha muhtaç bir halde olduğu ve bununla ilgili üç ihtiyaç şu şekilde özetlenmektedir: Cinbi derelerinin getirdiği kum, çakıl ve taşlar ile ovanın ve ovadaki köylerle kasabanın mahvolmaktan kurtarılması ve halen dere yatağı haline gelmiş arazisinin ıslahı, bataklıkların kurutulması ve kullanılır hale getirilmesi, ovanın suyunu kullanılabılır hale getirerek ekime açılması. Bu

¹³⁸ BCA, FK: 30.10.0, YN: 69.455.16, T:19.1.1932.

¹³⁹ BCA, FK:30.10.0, YN:159.114.18, T:13.1.1937.

işlerin yapılabilmesi için 458.500 TL ihtiyaç olduğu da eklenmektedir. Ovanın ıslahından sonra (30 bin nüfusa ihtiyacı olmasından dolayı) buraya Pasoflu enerjik insanların yerleştirilmesini ve bu sayede savaştan yılğın bir hale gelmiş halkın daha verimli hale getirilebileceğini söylemektedir. Ayrıca bölge halkında sıkça görülen sıtma rahatsızlığı nedeniyle halka kinin dağıtılmasının da yerinde olacağı, köylerde sıkça rastlanan trahom hastalığının çocukların gözlerinde salgın denebilecek derecede sık görüldüğünü ve buralarda seyyar (otomobilli) bir göz doktoru ve kinin gönderilmesinin yerinde olacağı bildirilmektedir. Bu ve buna benzer konularda getirilen öneriler büyük yatırımları gerektirmektedir. Buradaki dere ve kaynakların ıslahı için gerekli çalışmalar ve tutacak yekun raporda sıralanmıştır¹⁴⁰.

SONUÇ

1923-1938 yılları arasını ele aldığımız çalışmamızda devletin, dönemin iktisadi şartlarını zorlayarak bölgeye yatırımlar yaptığını ve bölgeyi atıl bir vaziyette bırakmadığını tespit ettik.

Öyle ki, uzun savaşlardan sonra büyük bir İstiklal Mücadelesi veren Türk halkının elinde 1923 yılına gelindiğinde en büyük servet bağımsızlık idi. Bunda Mustafa Kemal Atatürk'ün gerek fikir ve gerekse icraat olarak payının ne kadar büyük olduğu şüphesiz tartışılmazdır. Ancak, Türkiye Cumhuriyeti'nin elindeki mevcut topraklarda hissedilen iktisadi zorluklar, Doğu ve Batı illerine yapılacak yatırımların önündeki en büyük engel olacaktır. Böyle bir ortamda devletin hem Osmanlı Devleti'nden payına düşen borçları ödediğini hem de köklü yatırımlara yöneldiğini görüyoruz. Ekonomik açıdan dışa bağımlı olmanın milli bağımsızlığa gölge düşüreceğini bilen Mustafa Kemal Atatürk, dönemin koşullarına göre önemli adımlar atmış ve bu amaçla önemli müesseseler vücuda getirmiş, bu doğrultuda hukuki düzenlemeler yapmıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Doğu Anadolu, Rus işgalinden ve Ermeni mezaliminden yeni kurtarılmış harap bir vaziyettedir. Bu nedenle bölgenin her açıdan desteğe ihtiyacı bulunmaktadır. Ancak, Misak-ı Milli sınırları içinde Doğu ve Batı'nın birbirine bağlanması amaçlanmış ve bu amaçla demiryolu yapımına öncelik verilmiştir. İktisadi gerekçeler de bölgenin Batı ile bağlantısının sağlanması ile elde edilecek fayda noktasında toplanmıştır. Çok kısıtlı imkanlara rağmen ilk yıllardan itibaren demiryolu yapımına ve tren seferlerine önem verilmiştir. Bu durum, İkinci Dünya Savaşı yıllarında yaşanan pahalılık ve olağanüstü durum nedeniyle yavaşlamışsa da savaş sonrasında da devam etmiştir. Ayrıca, 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın etkisiyle de demiryolu yapımında bir yavaşlama hissedilmişse de İkinci

¹⁴⁰ BCA, FK: 30.10.0, YN:158.110.1, T: 18.10.1935.

Dünya Savaşı yılları kadar mutlak bir duraklama yaşanmamıştır. Çünkü 1940'lı yıllarda yapımına başlanan yolların (savaşın ürkütücü yayılışından dolayı silah altına alınan bir milyon civarında askerimizin iâşesine savaş araçlarının teminine ve halkın iâşesine harcanan milli gelirden arta kalanlar ile) uzun yıllar içerisinde tamamlanabildiğini görüyoruz.

Demiryolu yapımının yanı sıra devlet, özellikle ilk yıllarda bölge halkının acil ihtiyaçlarını gidermek için de pek çok karar almıştır. Uzun savaşlar neticesi harap olan şehirlerin imarı, harp felaketzedelerinin iskanı gibi konulara öncelik verilmiş ve bölgeye gereken yardım yapılmıştır. Kara yollarının yapımı da görülmekle birlikte demiryolu yapımı kadar öncelik taşımamıştır. Bununla birlikte Cumhuriyet Halk Partisi Hükümeti, bölge hastanelerinin, okullarının ve diğer devlet kurumlarının inşası ve onarımı gibi harcamalara öncelik vermiştir. Bölgedeki hastane ve okulların ihtiyacı olan tıbbi malzeme ve ilaçlar zaman zaman yurt içinden ve çoğunlukla da yurtdışından temin edilmiştir. Devlet bölgeye “göçmen evi” yapımı gibi imar faaliyetlerine de ödenek ayırmıştır.

Kısacası, Doğu Anadolu'ya yapılan yatırımların 1923-1929 yıllarında daha yüzeysel yani acil ihtiyaçların temini, 1930- 1939 yıllarında ilk yıllarda buhranın etkisiyle durağan olmakla birlikte devamı müddetince daha köklü (ki demiryolu yapımındaki önemli atılımlar bu yıllarda başlamıştır) projelerin devamının yapımı şeklinde seyrettiğini söyleyebiliriz.

Türkiye'nin olumlu yönde gelişmesini ve ilerlemesini istemeyen iç ve dış siyasî projelerin bir parçası olarak görülen ve Cumhuriyet'in ilanından önce dahi yatırımlara başlanan bu bölge halkına ayrı bir ırk ve millet olduğunu empoze eden çevreler, bu bölgenin hiçbir zaman Cumhuriyet Türkiye'si tarafından ayrı tutulmadığını bilmelidirler. Her ne kadar bölgenin coğrafya ve ikliminin çetin koşulları, buraya Batı'ya yapılan yatırımlar kadar yatırım yapılmasını ilk etapta engellemişse de ilerleyen yıllarda Türkiye'nin en büyük yatırımı olan Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), Güneydoğu Anadolu Bölgemizde hayata geçirilmiştir.

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

RESMÎ YAYINLAR

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 4, Cilt 15, Ankara 1933.

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 4, Cilt 28, Ankara 1934.

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, Cilt 4, Ankara 1939.

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, Cilt 7, Ankara 1940.

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, Cilt 8, Ankara 1940.

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, Cilt 27, Ankara 1942.

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 1, Cilt 28, Ankara 1961.

SÜRELİ YAYINLAR

Cumhuriyet, 23 Temmuz 1942; 25 Temmuz 1942.

Tan, 23 Temmuz 1942.

Vatan, 24 Temmuz 1942.

Yeni Asır, 25 Temmuz 1942.

Ulus, 26 Temmuz 1942.

TELİF VE TETKİK ESERLER

Armaoğlu, Fahir; *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Türk Tarih Kurumu Yay., 2. Baskı, Ankara 1999.

Anderson, Matthew Smith; *Doğu Sorunu 1774- 1923, Uluslar arası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme*, (Çev. İdil Esen), Yapı Kredi Yay., İstanbul 2000.

Aşgın, Sait; *Cumhuriyet Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1946- 1960)*, Ankara 2000.

Atatürk, Mustafa Kemal; *Nutuk-Söylev*, (Yay. Haz.: İsmail Arar, Uluğ İğdemir, Sami N. Özerdim), TTK Yay., Cilt 2, 4. Baskı, Ankara 1999.

....., Mustafa Kemal; *Söylev ve Demeçler*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 1997.

Aydemir, Şevket Süreyya; *Enver Paşa*, Cilt 2, İstanbul 1972.

Aysan, Mustafa A.; “Atatürk’ün Ekonomik Görüşü”, *Atatürk Yolu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 1995.

Boratav, Korkut; *Türkiye İktisad Tarihi (1908- 1985)*, Gerçek Yay., 6. Baskı, İstanbul 1998.

....., Korkut; *100 Soruda Türkiyede Devletçilik*, I. Baskı, İstanbul 1974.

Çavdar, Tevfik; *Türkiye Ekonomisinin Tarihi (1900- 1960)*, İmge Kitabevi, Ankara 2003.

....., Tevfik; *Milli Mücadele'ye Başlarken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm*, İstanbul 2001.

- Çetiner, Selahattin; *Sorunlarıyla Doğu ve Güneydoğu Anadolu Gerçeği*, Ankara 1997.
- Die, *İstatistik Göstergeler 1923- 1992*, Ankara 1994.
- Eldem, Vedat; *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yay., Ankara 1994.
-, Vedat; *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi*, TTK Yay, Ankara 1994.
- Eroğlu, Hamza; *Türk Devrim Tarihi*, Ankara 1977.
- Hatipoğlu, Zeyyat; *Cumhuriyet Rejiminde Türkiye Ekonomisinin Gelişmesi*, İstanbul 1973.
- Heyet; *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi*, Akbank Kültür Yay., İstanbul 1980.
- Karal, Enver Ziya; *Osmanlı Tarihi*, Cilt 8, TTK Yay., Ankara 1998.
- Karataş, Muhammet; “Türkiye Cumhuriyeti Ekonomisinin Temellerinin Atılmasında İzmir İktisad Kongresinin Yeri ve Önemi”, *Yeni Türkiye Cumhuriyet Özel Sayısı V*, Sayı 23- 24, Ankara 1998.
- Karataş, Şaban; “Doğu Anadolu Kalkınması ve Ziraatta Entelektüel Yatırım”, *Doğu Anadolu’yu Kalkındırma Sorunları Semineri*, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Ankara 1967.
- Karluk, Rıdvan; *Türkiye Ekonomisi*, Eskişehir 1995.
- Kopar, Metin; *Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde Doğu Anadolu’ya Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1927-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2009.
- Koraltürk, Murat; “Cumhuriyet Dönemi İktisad Kronolojisi (1923- 2002)”, *Türkler*, Cilt 17, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002.
- Köprülü, Fuad; “Artuk Oğulları” *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 1, Eskişehir 1997.
- Kuran, Ercüment; “Milli Mücadelede Doğu Anadolu” *Doğu Anadolu’nun (Sosyal, Kültürel ve İktisadi) Meseleleri Sempozyumu Tebliğleri (13- 15 Mayıs 1985, Tunceli)*, 1985.
- Kuruç, Bilsay; *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası (1929-1932)*, Cilt 1, Ankara 1988.
- Lewis, Bernard; *Modern Türkiye’nin Doğuşu*, (Çev: Metin Kırıatlı), Ankara 1996.
- Müderrişoğlu, Alptekin; *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları*, TTK Yay, Ankara 1981.
- Ökçen, Ahmet; “Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme”, *Yeni Türkiye Cumhuriyet Özel Sayısı V*, Sayı 23- 24, Ankara 1998.

- Özdemir, Hikmet; “Atatürk’ün Kriz Yönetimi-Tekalif-i Milliye” *Türk İdare Dergisi*, Sayı 429, Ankara 2000.
- Özyurt, Hasan; “Atatürk’ün İktisadi Görüşleri ve Uygulamaları” *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Cilt 3, Sayı: 13, İstanbul 1981.
- Sanayii ve Teknoloji Bakanlığı, *50 Yılda Türk Sanayii (1923- 1973)*, (Yazıları Haz: DPT Sektör Programları Şube Uzmanları Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve Bağlı İktisadi Devlet Teşekkülleri) , Ankara 1973.
- Saraçoğlu, Hüseyin; *Doğu Anadolu Bölgesi*, İstanbul 1989.
- Saydam, Abdullah; *Osmanlı Medeniyeti Tarihi*, 2. Baskı, Derya Kitabevi, Trabzon 1999.
- Semiz, Yaşar; “1923-1938 Döneminde Türkiye’nin Sanayi Politikası” , *Türkler*, Cilt 17 İstanbul 2002.
- Shaw, Stanford J.- SHAW, Ezel Kural; *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Cilt 2, 2. Baskı, İstanbul 1983.
- Şahin, Hüseyin; *Türkiye Ekonomisi*, Bursa 2000.
- Tanör, Bülent; *Türkiye’de Yerel Kongre İktidarları*, İstanbul 2002.
- Tekeli, İlhan-İlkin, Selim; *Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu*, Ortadoğu Teknik Ün. Yay., Ankara 1982.
- Toprak, Zafer; *Türkiye’de Milli İktisad (1908-1918)*, Yurt Yay., Ankara 1982.
-, Zafer; *İttihad Terakki ve Cihan Harbi, Savaş Ekonomisi ve Türkiye’de Devletçilik (1914- 1918)*, Homer Kitabevi, İstanbul 2003.
- Turan, Osman; *Selçuklular Zamanında Türkiye*, 8. Baskı, İstanbul 2005.
- Yıldız, Dursun Hakkı; “Anadolu’nun Türkleşmesi”, *Doğu ve Güneydoğu Anadolu Sempozyumu Bildirileri*, Erciyes Üniversitesi Yay: 6, Kayseri 1990.
- Yenal, Oktay; *Cumhuriyet’in İktisat Tarihi*, Homer Kitabevi, 1. Baskı, İstanbul 2003, .
- Yıldırım, İsmail; *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Ankara 2001.