

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANABİLİM DALI**

**CUMHURİYET DÖNEMİNDE UZUN VADELİ İÇ
BORÇLANMALAR: ERGANİ 1933 İKRAMİYELİ
İSTİKRAZINDAN 1947 TOPRAK TAHVİLLERİNE**

DOKTORA TEZİ

H. Ergin KOPARAN

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. H. Cevahir KAYAM

İstanbul 2015

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANABİLİM DALI**

**CUMHURİYET DÖNEMİNDE UZUN VADELİ İÇ
BORÇLANMALAR: ERGANİ 1933 İKRAMİYELİ
İSTİKRAZINDAN 1947 TOPRAK TAHVİLLERİNE**

DOKTORA TEZİ

H. Ergin KOPARAN


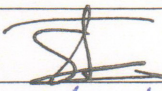
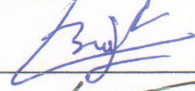


2902100003

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. H. Cevahir KAYAM

İstanbul 2015

DOKTORA TEZ ONAYI

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ Anabilim Dalında 2902100003 numaralı H. Ergin Koparan'ın hazırladığı "CUMHURİYET DÖNEMİNDE UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMALAR: ERGANİ 1933 İSTİKRAZINDAN 1947 TOPRAK TAHVİLLERİNE" konulu DOKTORA TEZİ ile ilgili Tez Savunma Sınavı, İstanbul Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nin 50.Maddesi uyarınca 10 Temmuz 2015 Cuma günü saat: 11.00'de yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABUL'üne'ne* OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ(*)	İMZA
Yrd. Doç. Dr. H. Cevahir KAYAM (Danışman)	Kabul	
Doç. Dr. Serkan TUNA	Kabul	
Doç. Dr. Bülent BAKAR	Kabul	
Doç. Dr. Ş. Can ERDEM	Kabul	
Yrd. Doç. Dr. Şamil ÜNSAL	Kabul	

MADDE 50 –

(4) Sınavdan sonra jüri, öğrenciye ve dinleyicilere kapalı oturumda tez hakkında en az salt çoğunlukla kabul, red veya düzeltme kararı verir. Karar, jüri tarafından öğrenciye sözlü olarak bildirilir ve sınavı izleyen üç iş günü içinde ilgili enstitüye gönderilir. Tezi hakkında düzeltme kararı verilen öğrenci, sınav tarihinden itibaren altı ay içinde gereken düzeltmeleri yapar ve tezini aynı jüri önünde yeniden savunur. Jüri, ikinci sınav sonunda aynı usulle tez hakkında kabul veya red kararı verir. Tez sınavına ilk hakkında veya düzeltme kararından sonraki hakkında girmeyen öğrenci tez savunmasından vazgeçmiş sayılır ve tez hakkında red kararı verilir. Düzeltme veya red kararlarında jüri, düzeltilmesi gereken hususları veya red gerekçelerini öğrenciye yazılı olarak bildirir.

(5) Tez çalışması hakkında red kararı verilmesi durumunda, ilgili enstitü yönetim kurulu red gerekçelerini göz önüne alarak, tez konusunun yeni bir plan/proje önerisi hazırlanarak yeniden çalışılmasına, tez konusunun ve/veya danışmanın değiştirilmesine karar verebilir.

Doktora tezi olarak sunduğum CUMHURİYET DÖNEMİNDE UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMALAR: ERGANİ 1933 İKRAMİYELİ İSTİKRAZINDAN 1947 TOPRAK TAHVİLLERİNE adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğundan, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

29 Mayıs 2015

Halil Ergin Koparan

T.C
YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
ULUSAL TEZ MERKEZİ

TEZ VERİ GİRİŞİ VE YAYIMLAMA İZİN FORMU

Referans No	10082818
Yazar Adı / Soyadı	HALİL ERGİN KOPARAN
Uyruğu / T.C.Kimlik No	TÜRKİYE
Telefon	
E-Posta	
Tezin Dili	Türkçe
Tezin Özgün Adı	Cumhuriyet Döneminde Uzun Vadeli İç Borçlanmalar: Ergani 1933 İkramiyeli İstikrazından 1947 Toprak Tahvillerine
Tezin Tercümesi	Public Domestic Debt In The Republican Era: From 1933 Ergani Bonus Bonds To 1947 Land Bonds
Konu	Türk İnkılap Tarihi = History of Turkish Revolution
Üniversite	İstanbul Üniversitesi
Enstitü / Hastane	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü
Bölüm	
Anabilim Dalı	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı
Bilim Dalı	
Tez Türü	Doktora
Yılı	2015
Sayfa	403
Tez Danışmanları	YRD. DOÇ. DR. HÜSEYİN CEVAHİR KAYAM
Dizin Terimleri	
Önerilen Dizin Terimleri	İç Borçlanma - Public Domestic Debt Demiryolları Tahvilleri - Railway Bonds Milli Müdafaa Tahvilleri - National Defense Bonds 1947 Kalkınma Tahvilleri - 1947 Development Bonds 1947 Hazine Tahvilleri - 1947 Treasury Bonds 1947 Toprak Tahvilleri - 1947 Land Bonds
Kısıtlama	36 ay süre ile kısıtlı

Tezimin, Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi Veri Tabanında arşivlenmesine izin veriyorum. Ancak internet üzerinden tam metin açık erişime sunulmasının 29.07.2018 tarihine kadar ertelenmesini talep ediyorum. Bu tarihten sonra tezimin, bilimsel araştırma hizmetine sunulması amacı ile Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi tarafından internet üzerinden tam metin erişime açılmasına izin veriyorum. NOT: Erteleme süresi formun imzalandığı tarihten itibaren en fazla 3 (üç) yıldır.

29.07.2015

İmza:.....

ÖZET

**CUMHURİYET DÖNEMİNDE UZUN VADELİ İÇ
BORÇLANMALAR: ERGANİ 1933 İKRAMİYELİ
İSTİKRAZINDAN 1947 TOPRAK TAHVİLLERİNE**

H. Ergin Koparan

Osmanlı İmparatorluğu'nda borçlanmadan kaynaklanan sıkıntılar ve Lozan Barış Antlaşması müzakerelerinde en çetin tartışmaların Osmanlı Devlet borçları konusunda yaşanmış olması Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarda kamu borçlanması konusunda çekingen davranmasına neden olmuştur. Ülkede tasarruf hacminin yeterli miktarda olmayışı da iç borçlanmaya imkan tanımamıştır.

Ülkenin ulaştırma alanındaki yetersizliğini gidermek, birbirinden kopuk bölgelerini demiryolları ile birleştirmek siyasi, iktisadi, askeri ve toplumsal bir zorunluluk olarak gündeme gelmiştir. Tek bir bütçe yılında karşılanamayacak kadar maliyetli ve inşaatı uzun vadeli olan demiryolu yatırımlarının, olağan bütçe gelirleriyle gerçekleştirilmesi olanaksız görülmüştür. Finansman kaynağı yaratmağa ve maliyetleri yıllara yaymaya imkan tanıyan uzun vadeli iç borçlanma seçenek olarak belirmiştir.

Ülkenin gelişen tasarruf hacmi imkan sağladığından 1933 yılında, Ergani bakır madenine giden demiryolunu finanse etmek üzere uzun vadeli iç borçlanma uygulanmıştır. İlk uygulamanın başarısı üzerine diğer demiryolu yatırımları için de iç borçlanma tahvilleri ihraç edilmiştir. İkinci Dünya Savaşı sırasında da savunma kaynaklı bütçe harcamalarını karşılamak üzere Milli Müdafaa tahvilleri çıkarılmış, Savaş'ın sona ermesine rağmen harcamalar devam ettiği için, Kalkınma tahvilleri adıyla bütçe açıklarını karşılamaya yönelik iç borçlanma uygulanmıştır.

Tamamı hamiline olan İç Borçlanma tahvillerinin ikramiyeli olanlarında % 5, ikramiyesiz olanlarda % 7 faiz uygulanmış, faiz oranı 1946 sonrasında ise % 6 olarak belirlenmiştir. Toplamı 332 milyon lira tutarındaki halka arz edilen tahvillerin 1940'ların başına kadar çoğunluğunu bankacılık kesimi, meslek oda ve birlikleri ve emekli sandıkları almışken, İkinci Dünya Savaşı'nın son yıllarından itibaren tüccarlar başlıca alıcı haline gelmiştir.

Halka arz edilen uzun vadeli iç borçlanma tahvillerinin yanı sıra, Cumhuriyet Hükümetlerinin üstlendiği 1918 İç Borçlanma tahvillerinin yanı sıra Düyunu Umumiye alacaklılarına verilmiş olan Türk Borcu tahvillerini değiştirerek vadelerini uzatmak üzere 1938'de, kısa vadeli Hazine tahvillerinin uzun vadeli tahvillere dönüştürülmesi amacıyla da 1947'de uzun vadeli tahviller ihraç edilmiştir. 1947-1955 arasında kamulaştırılan arazilerin bedelleri karşılığında da uzun vadeli tahvil verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İç Borçlanma, Demiryolları Tahvilleri, Milli Müdafaa Tahvilleri, 1947 Kalkınma Tahvilleri, 1947 Hazine Tahvilleri, 1947 Toprak Tahvilleri.

ABSTRACT

PUBLIC DOMESTIC DEBT IN THE REPUBLICAN ERA: FROM 1933 ERGANI BONUS BONDS TO 1947 LAND BONDS

H. Ergin Koparan

During the first decade of the Republic of Turkey, government behaved timidly to launch a public domestic debt. The devastating effects of the public debt during the Ottoman Empire and the hard debate on the Ottoman public debt in Lausanne Treaty talks caused this hesitation. The limited savings capacity in the country was another cause.

To remove the inadequacy in transportation, and link the different parts of the country which lack the interconnection was on the agenda as a political, economic, military and social issue. Railway investments which are too costly and need long run to be covered in one budget year could not be realized with usual budget revenues. Issuing long term domestic government bonds was a solution to find a new financial source and to extend the costs into long years.

When the saving capacity of the country allowed, in 1933 the long term domestic public debt was introduced to finance the railway to Ergani copper mines. After the success of the first practice new government bonds issued for new railway investments. During the Second World War National Defense Bonds were issued to finance the defense expenditures. After the War, Development Bonds were issued to subsidize the ongoing defense expenditures in the budget.

All bonds were issued to the bearer. Interest rate was 5% in bonds with a bonus, 7% in others. Rate of interest was reduced to 6% after 1946. The total nominal value of the bonds was 332 million Turkish Lira. Until the early 1940's most of the bonds were bought by the banking sector, professional associations and chambers, pension funds and in the last years of the Second World War merchants and businessmen became the major buyer.

There were also three government bonds to convert and/or consolidate the short term bond expenditures. First in 1938 to consolidate the 1918 Ottoman Bonds, second in 1947 to consolidate the short term Treasury bonds. Thirdly from 1947 to 1955 Land Bonds were issued for the landowners whose lands were nationalized and made public domain.

Key Words: Public Domestic Debt, Railway Bonds, National Defense Bonds, 1947 Development Bonds, 1947 Treasury Bonds, 1947 Land Bonds.

İçindekiler

Özet	v
İngilizce Özet	vi
İçindekiler	vii
Önsöz	xiii
Tablolar Listesi	xv
Şekiller Listesi	xvi
Ekler Listesi	xvii
Kısaltmalar	xviii
GİRİŞ	1
1. BİRİNCİ BÖLÜM	
TÜRKİYE’NİN DEMİRYOLU POLİTİKASI	
VE UYGULAMALAR	7
1.1. Türkiye’de Demiryolları Yapımı ve İşletilmesi	7
1.1.1. Osmanlı Döneminde Yapılan Demiryolları	7
1.1.2. Birinci Dünya Savaşı Sırasında Demiryolları İnşa Faaliyetleri	8
1.1.3. Türkiye’nin Devraldığı Demiryolları Ağı	9
1.1.4. Milli Mücadele Döneminde Demiryolları	14
1.1.5. Yeni Türkiye’nin Demiryolları Şebekesi	17
1.1.6. Demiryollarının İnşası ve İşletilmesiyle İlgili Teşkilat	18
1.2. Türkiye’de Demiryollarıyla İlgili Yasal Düzenlemeler	20
1.2.1. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetinin Demiryolları ile İlgili Uygulamaları ve Demiryollarının İşletilmesiyle İlgili İlk Kanunlar	20
1.2.2. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Döneminde İlk Demiryolu Yatırımı Kanunu	25
1.2.3. Demiryollarıyla İlgili Yasal Düzenlemelerde Süreklilik	26
1.2.4. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti ve Cumhuriyet Dönemlerinde Demiryolları Yatırımlarının Kanunla Yapılması	27
1.3. Türkiye’de Demiryolu Politikasının Oluşması	30
1.3.1. Yeni Türkiye’nin Demiryolu Politikası	30
1.3.2. Bayındırlık İşleri Programı (1923)	35

1.3.3.	Demiryolu Kongresi (1925)	39
1.3.4.	1930 Yılında İktidar ve Muhalefetin Demiryolları Politikalarındaki Farklılık	40
1.3.5.	Sivas Demiryolunun Sembolik Anlam Yüklü Açılış Töreni Ve Demiryolları Tartışması	42
1.3.6.	Demiryolu Politikası Tartışmalarınının 1930'lar Sonrasında da Sürmesi	49
1.3.7.	Çok Partili Döneme Girerken Demiryolu Politikası	50
1.4.	Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Mali ve Ekonomik Görünüş	52
1.4.1.	Cumhuriyetin İlk Kısa Vadeli İç Borçlanması: Demiryolları İnşası İçin Bono Çıkartılması	52
1.4.2.	Milli İktisat Cemiyeti'nin Yerli Malları Kampanyaları	53
1.4.3.	Milli İktisat Cemiyeti ve Tasarruf	55
1.4.4.	Endüstrileşme Hamlesinde Ergani Bakır Madenlerinin Önemi	57
1.4.5.	Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Bütçeleme ve Bütçe Finansmanı	59
1.4.6.	Cumhuriyet Döneminde Fiyat İstatistikleri ve Fiyat İndeksleri	63
2.	İKİNCİ BÖLÜM	
	CUMHURİYET'İN İLK UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMASI: ERGANİ İSTİKRAZI	66
2.1.	Ergani'ye Demiryolu Hattı İnşası	66
2.2.	Ergani Demiryolu İç Borçlanması	69
2.3.	İkramiyeli İç Borçlanma Tasarısınının Meclis'te Görüşülmesi ve Kanunlaşması	70
2.4.	Ergani İkramiyeli İç Borçlanma Tahvillerinin Satışı	75
2.4.1.	Ergani İstikrazıyla İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda	85
2.5.	Tahvil Alımınının Vatandaşlık Görevine Dönüştürülmesi	105
2.5.1.	Cumhuriyet Döneminde Vatandaşlık Kavramı	106
2.5.2.	Vatandaşın Tahvil Alma Yükümlülüğü	109
2.6.	Ergani İkramiyeli İç Borçlanmasınının Sonucu ve Demiryolu Hattının İnşası	116
2.7.	Ergani İstikrazı İkramiyelerinin Dağıtılması	118
2.7.1.	Ergani İstikrazı Tahvillerinin İtfası	120
2.8.	Bütçe ve Fiyatlar Yönünden Ergani İç Borçlanması	120
2.8.1.	Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması	126

2.8.2. Tahvil Fiyatları ile Maaşların Karşılaştırılması	129
2.8.3. Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması	130
2.8.4. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı	136
3. ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
SİVAS-ERZURUM VE İRAN-IRAK SINIR HATLARI UZUN VADELİ DEMİRYOLU İÇ BORÇLANMALARI	138
3.1. Sivas Erzurum Demiryolu Hattı	138
3.1.1. Sivas Erzurum Demiryolu İç Borçlanma Kanunu	142
3.1.2. Sivas Erzurum Demiryolu İç Borçlanma Tahvillerinin Satışı	146
3.1.2.1. Sivas Erzurum Tahvilleriyle İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda	155
3.1.2.2. Tahvil Satışlarına CHP Genel Sekreterliği'nin İlgisi	162
3.1.3. Sivas Erzurum Demiryolu İç Borçlanmasının Sonucu ve Demiryolu Hattının İnşası	163
3.1.4. Bütçe ve Fiyatlar Yönünden Sivas Erzurum Demiryolu İç Borçlanması	167
3.1.4.1. Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması	169
3.1.4.2. Tahvil Fiyatları ile Maaşların Karşılaştırılması	169
3.1.4.3. Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması	171
3.1.4.4. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı	173
3.2. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanmaları	178
3.2.1. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanma Kanunları	181
3.2.1.1. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanma Ek Kanunu	182
3.2.2. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanma Tahvillerinin Satışı	184
3.2.2.1 İran-İrak Sınır Hattı Tahvilleriyle İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda	192
3.2.2.2. Cumhurbaşkanı'nın Tahvil Satışlarına Gösterdiği İlgi	200
3.2.3. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanmalarının Sonucu ve Demiryolu Hattının İnşası	200
3.2.4. Bütçe ve Fiyatlar Yönünden İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanmaları	201
3.2.4.1. Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması	204

3.2.4.2. Tahvil Fiyatları ile Maaşların Karşılaştırılması	205
3.2.4.3. Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması	207
3.2.4.4. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı	210
4. DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	
OLAĞANÜSTÜ FİNANSMAN İHTİYAÇLARI İÇİN UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMALAR	212
4.1. Savaş Ekonomisi	212
4.2. İkinci Dünya Savaşında Türkiye'nin Dış Politikası	218
4.3. İkinci Dünya Savaşında Türkiye Ekonomisi ve Milli Savunma Harcamaları	222
4.4. Dünyadan Örnek Alınan Milli Müdafaa Tahvilleri İç Borçlanması	224
4.4.1. Milli Müdafaa Tahvilleri İç Borçlanma Tasarısı, Meclis'te Görüşülmesi ve Kanunlaşması	227
4.4.2. Milli Müdafaa Tahvillerinin Satışı	229
4.4.2.1. Milli Müdafaa Tahvilleriyle İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda	234
4.4.3. Bütçe ve Fiyatlar Yönünden Milli Müdafaa Tahvilleri İç Borçlanması	240
4.4.3.1. Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması	241
4.4.3.2. Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması	242
4.4.3.3. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı	243
4.5. İkinci Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye'nin Ekonomik ve Politik Durumu	244
4.6. 1946 Kalkınma Tahvilleri İç Borçlanması	247
4.6.1. Kalkınma Tahvilleri İç Borçlanma Kanun Tasarısının Meclis'te Görüşülmesi ve Kanunlaşması	248
4.6.2. Kalkınma Tahvillerinin Satışı	251
4.6.2.1. 1946 Kalkınma Tahvilleriyle İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda	254
4.6.3. Bütçe ve Fiyatlar Yönünden Kalkınma Tahvilleri İç Borçlanması	258
4.6.3.1. Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması	260

4.6.3.2. Tahvil Fiyatları ile Maaşların Karşılaştırılması	261
4.6.3.3. Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması	261
4.6.3.4. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı	262
4.7. 1933-1947 Uzun Vadeli İç Borçlanmalarına Bütçe Yönünden Toplu Bakış	263
4.8. Bütçe Yönünden 1948 Sonrası Uzun Vadeli İç Borçlanmalar	265
5. BEŞİNCİ BÖLÜM	
KONVERSİYON VE KAMULAŞTIRMA AMAÇLI	
UZUN VADELİ TAHVİLLER	268
5.1. 1938 İkramiyeli Tahvilleri	269
5.1.1. 1918 Dahili İstikraz Tahvilleri	270
5.1.2. 1918 Dahili İstikraz Tahvillerinin 1938 İkramiyeli Tahvilleriyle Değiştirilmesi	274
5.1.3. Osmanlı Devlet Borçları ve Düyunu Umumiye	276
5.1.4. Lozan ve Sonrasında Osmanlı Devlet Borçları	278
5.1.5. Türk Borcu Tahvilleri	281
5.1.6. İkinci Sıra Türk Borcu Tahvilleri	282
5.1.7. Türk Borcu Tahvillerinin İç Borçlanma Tahvilleriyle Değiştirilmesi	283
5.1.8. Düyunu Umumiye'nin ve Osmanlı Devlet Borçlarının Tasfiyesi	286
5.2. 1947 Hazine Tahvilleri	287
5.2.1. Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminde Bozuk Para, Banknot ve Kağıt Para	287
5.2.2. Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Bozuk Para ve Kağıt Para İhracı	289
5.2.3. Osmanlı İmparatorluğu'nda Milli Emisyon Bankası Kurma Girişimi	292
5.2.4. Türkiye Cumhuriyeti'nde Emisyon Bankası Kurulması	292
5.2.5. Merkez Bankası'na Hazine Tahvili Tutma Yetkisi Verilmesi	298
5.2.6. Hazine Bonolarının Uzun Vadeli Hazine Tahvillerine Dönüştürülmesi	300
5.2.7. Merkez Bankası'nda İhtiyat Olarak Hazine Tahvili	

Tutulmasına Son Verilmesi	303
5.3. 1947 Toprak Tahvilleri	304
5.3.1. Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu	304
5.3.2. Toprak Dağıtımının Başlaması	307
5.3.3. Toprak Tahvillerinin Dağıtılması	310
5.3.4. Çiftçiyi Topraklandırma Kanununda Değişiklik	311
5.3.5. Toprak Tahvili Uygulamasının Sona Ermesi	314
5.3.6. Çiftçiyi Topraklandırma Kanununun Yürürlükten Kaldırılması	317
SONUÇ	318
Kaynakça	328
Ekler	339
Özgeçmiş	384

Önsöz

“Cumhuriyet Döneminde Uzun Vadeli İç Borçlanmalar: Ergani 1933 İkramiyeli İstikrazından 1947 Toprak Tahvillerine” 1933 yılı gazete koleksiyonlarında rastlanan birkaç basın ilanı üzerine ortaya çıktı. İkinci el kaynaklarda az değinilmiş ve çeşitli boyutlarıyla ele alınmamış bir konu olduğundan uzun bir mevzuat ve süreli yayın taramasını gerektirdi.

Konu ele alınırken öncelikle resmi yayınlar taranarak incelenmiştir. Yasal mevzuatın incelenmesinde Başta Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi olmak üzere, Düstur İkinci Tertip, Düstur Üçüncü Tertip, **Takvimi Vekayi** ve **Resmi Gazete** koleksiyonları taranmıştır. Yasama organlarının ilgili çalışmaları için Meclisi Mebusan, Meclisi Ayan, Türkiye Büyük Millet Meclisi ve Milli Güvenlik Konseyi zabıt cerideleri incelenmiştir. Bu inceleme sırasında dikkati çeken bir nokta olarak, 1929 sonrasında yeniden basımı yapılan Düstur Üçüncü Tertip İkinci Baskıları ile TBMM zabıt ceridelerinin Latin harfleri ile yapılan ikinci baskılarında, sehven bazı transkripsiyon farklılıkları bulunduğu görülmüştür. Bu nedenle, gerek 1928 öncesi TBMM zabıt cerideleri, gerekse Düstur Üçüncü Tertip için, eski harfli Türkçe (EHT) ilk baskılara da başvurulmuştur.

Konunun basında yer alışı da dönemin basını taranmak suretiyle ortaya konulmuştur. **Akşam** (1933-1947), **Cumhuriyet** (1933-1947), **Hakimiyeti Milliye / Ulus**¹ (1933-1947), **Vakit / Kurun / Vakit**² (1933-1947), **Tanin** (1943-1947) ve **Vatan** (1940-1947) gazeteleri koleksiyonları taranmıştır. Yararlanılan kitaplarda (parti programları, Bakanlık yayınları gibi yayınlarda) mümkün olduğunca özgün yayına ulaşılmaya çalışılmış, bunun mümkün olmadığı durumlarda ikinci el kaynaklara başvurulmuştur.

Araştırmalarımız boyunca, resmi yayınlar, süreli yayınlar ve ikinci el kitaplar için Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, İstanbul Üniversitesi Merkez Kütüphanesi, İ.Ü. Hukuk Fakültesi Kütüphanesi, İ.Ü. İktisat Fakültesi Kütüphanesi, Beyazıt Devlet Kütüphanesi, Hakkı Tarık Us Kütüphanesi, İSAM Kütüphanesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı koleksiyonlarında çalışılmıştır.

Kütüphanelerde sürdürülen çalışma sırasında, derleme kütüphaneleri dahil gazetelerin tam koleksiyonlarının bir arada bulunamayışı zorluklar doğurmuştur. Bazı gazetelerin bazı ciltlerinin bir kütüphanede, diğer ciltlerinin başka kütüphanelerde bulunabilmesi, bulunan ciltler içinde bazı sayfaların hasar görmesi nedeniyle kullanılamaması araştırmacıların kanıksadığı bir durum halindedir. Örnek olarak Düstur Üçüncü Tertip ikinci baskının bile koleksiyonunu incelemek için üç kütüphanede çalışmak gerekmektedir. Gelişen teknolojiye faydalanılarak dijital ortama aktarılan bazı

¹ **Hakimiyeti Milliye** gazetesi Teşirinisani (Kasım) 1934'den sonra **Ulus** adını almıştır.

² **Vakit** gazetesi 22 Kasım 1934 ile Aralık 1938 arasında **Kurun** adıyla yayınlanmıştır.

yayınlara teknik yetersizlik nedeniyle okunamadığı durumlarda orijinal yayının okuyucuya sunulmaması da başka bir eksiklik. Bununla birlikte okuyucuya imkanlar elverdiğince azami şekilde yardımcı olan kütüphane çalışanlarına teşekkür borçluyuz.

Çalışmamızın dili konusunda açıklama yapmak yararlı olacaktır. Çalışmamızın konu aldığı dönem Türkçe'nin hızlı bir değişim gösterdiği, bu değişimin bazen geriye dönüşlerle ortaya çıktığı bir dönemdir. Dönemin başlarında, dilde bir yenileşme ve "kelime üretme" dönemi yaşanmıştır. Sonradan kullanımdan düşmüş, sözlüklere bile alınmamış kelimelerle karşılaşmak mümkündür. Bu hızlı değişimin arkasından dildeki değişiklikte bir durulma dönemi yaşanmış, dönemin sonunda bazı kelime ve terimlerde dönem başındaki kelime ve terimlere dönülmüştür. Karşılaştığımız yayınlarda, "Vekil" ve "Bakan", "Maliye" ve "Finans", "Mebus" ve "Saylav", "İn'ikad", "İçtima" ve "Birleşim" kelimeleri birbirlerinin yerine kullanılmıştır. Bazı durumlarda aynı anlama gelen kelime ve terimlerin aynı günlerde, aynı kurumun birbirini takip eden yayınlarda, hatta aynı yayının farklı sayfalarında kullanıldığı da gözlenmektedir. Çalışmamızda, ilke olarak çeşitli dönemlerde kullanılan kelime ve terimlerin tamamı Türkçe'nin zenginliği olarak kabul edilmiş, bunlar arasında tercih yapılmamıştır. Alıntılarda, "Türkçe'den Türkçe'ye çeviri" yoluna gidilmemiştir.

Atıflar ve kaynaklarda İ.Ü. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu'na uyulmuştur.

Araştırmamız sırasında Doktora yönetmeliğinin getirdiği "Tez İzleme Komitesi" uygulamasının, öğrenciyi doğru yönlendirme ve zamanını en iyi biçimde kullandırma açısından son derece yerinde ve yararlı olduğuna kani olmuş bulunuyoruz. Bu vesileyle, Tez aşamasının başından sonuna kadar, büyük zaman ayırarak tezin her ayrıntısını değerlendiren, yeni perspektifler açan Tez İzleme Komitesi üyeleri Prof. Dr. Ertuğrul TOKDEMİR ve Doç. Dr. Serkan TUNA hocalarıma sonsuz teşekkür borçluyum.

En büyük teşekkürü, tez konusu seçiminden başlayarak, araştırma ve yazım aşamalarında çalışmanın doğru yönlendirilmesini sağlayan, aksaklıkları düzelten, öneriler getiren, tezin giriş bölümünden sonuç bölümüne kadar defalarca okuyan Tez Danışmanım Yrd. Doç. Dr. H. Cevahir KAYAM'a borçluyum. Onun Türkiye'nin iktisadi ve sosyal tarihi konusundaki derin bilgisi ve özendirici çabaları olmasaydı bu çalışma ortaya çıkamazdı.

Arşiv ve kütüphane labirentlerinde kaybolmamak ve nadir yayınlara ulaşmak konusunda değerli yardımlarını gördüğüm dönem arkadaşlarım, Alev Özbil, İsmail Kandil ve Dr. Nuri Güçtekin'e de teşekkür ederim.

Yıllar süren ve çevremi etkileyen uzun süreç boyunca yardım, sabır ve tahammülünü eksik etmeyen eşim Nilgül'e büyük teşekkür borçluyum.

Her çalışmada olduğu gibi varolabilecek bütün eksik ve yanlışlar bana aittir.

29 Mayıs 2015
H. Ergin Koparan

Tablolar Listesi

TABLO 2.1.	Terziplere Göre Uzun Vadeli İç Borçlanma Tahvilleri Brüt Meblağları	121
TABLO 2.2.	Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri	122
TABLO 2.3.	Demiryolu İç Borçlanma Gelirleri – Demiryolu Yatırım Giderleri	124
TABLO 2.4.	Bütçe Gelir ve Giderleri	125
TABLO 2.5.	İTO İstanbul Geçinme İndeksi 1931-1947	131
TABLO 2.6.	İstanbul’da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon 1931-1947	132
TABLO 2.7.	Ankara’da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon 1931-1947	133
TABLO 2.8.	İTO İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi 1931-1947	134
TABLO 2.9.	19 Liralık Tahvil Kuponunun Ankara Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı	135
TABLO 2.10.	19 Liralık Tahvil Kuponunun İstanbul Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı	136
TABLO 3.1.	Halka Arz Edilen Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri	155
TABLO 3.2.	1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1947 Yayını	174
TABLO 3.3.	1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1964 Yayını	175
TABLO 3.4.	Kesin Hesap Kanunlarına Göre Bakanlıkların Harcama Oranları	188
TABLO 3.5.	95 Liralık Tahvil Kuponunun Ankara Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı	209
TABLO 3.6.	95 Liralık Tahvil Kuponunun İstanbul Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı	210
TABLO 4.1.	Milli Savunma Harcamaları	222
TABLO 4.2.	Kişi Başına Milli Savunma Harcamaları	223
TABLO 4.3.	İstikraz Gelirlerinin Toplam Bütçe Gelirleri İçindeki Payı	264

Şekiller Listesi

ŞEKİL 2.1.	Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Ergani İstikrazı B Tertibi İlanı	81
ŞEKİL 2.2.	Maliye Bakanlığı Ergani İstikrazı A Tertibi İlanı	86
ŞEKİL 2.3.	Bankaların Ergani İstikrazı B Tertibi İçin Ortak İlanı	87
ŞEKİL 2.4.	İş Bankası'nın Ergani İstikrazı Taksitli Satış İlanı	88
ŞEKİL 2.5.	İş Bankası'nın Ergani İstikrazı İçin Büyük ve Ayrıntılı İlanı	88
ŞEKİL 2.6.	Ergani İstikrazı İçin Gazetelerde Yayınlanan Şerit İlan	89
ŞEKİL 2.7.	Uzun Metinden Oluşan Ergani İstikrazı Şerit İlanı	89
ŞEKİL 2.8.	Çerçevesiz İlan Spotlarına İki Örnek	90
ŞEKİL 2.9.	Çerçeve İçinde Tahvil Almaya Özendirici İlan	90
ŞEKİL 2.10.	Talimat Üslubuyla Yazılmış İlan	91
ŞEKİL 2.11.	Ergani İstikrazı İllüstrasyonu	92
ŞEKİL 2.12.	İllüstrasyon ile Zenginleştirilmiş Haber-İlan	92
ŞEKİL 2.13.	Bursalı Şefik'in Çizimi	93
ŞEKİL 2.14.	Hakimiyeti Milliye Gazetesinin Altı Ok'lu Başlığı	109
ŞEKİL 2.15.	"Demiryolu Siyaseti Milli Bir Halk Siyasetidir"	111
ŞEKİL 2.16.	"Ergani İmtihandır"	113
ŞEKİL 3.1.	Sivas-Erzurum İstikrazı İhap Hulusi Afişleri	159
ŞEKİL 3.2.	Sivas-Erzurum İstikrazı Genel Afişi	160
ŞEKİL 3.3.	Sivas-Erzurum İstikrazı Çerçeve İçinde Spot Çağrılar	160
ŞEKİL 3.4.	Trende Mutlu Bir Olay	161
ŞEKİL 3.5.	İran-İrak İstikrazı Dördüncü Tertip İlanı	197
ŞEKİL 3.6.	İran-İrak İstikrazı Beşinci Tertip İlanı	198
ŞEKİL 3.7.	İran-İrak İstikrazı Altıncı Tertip İlanı	198
ŞEKİL 3.8.	İran-İrak İstikrazı Altıncı Tertip Garanti Bankası İlanı	199
ŞEKİL 4.1.	Milli Müdafaa İstikrazı İkinci Tertip İlanı	236
ŞEKİL 4.2.	Milli Müdafaa İstikrazı Üçüncü Tertip İlanı	237
ŞEKİL 4.3.	Milli Müdafaa İstikrazı Dördüncü Tertip İlanı	238
ŞEKİL 4.4.	Kalkınma İstikrazı Birinci Tertip İlanı	255
ŞEKİL 4.5.	Kalkınma İstikrazı İkinci Tertip İlanı	256

Ekler Listesi

EK 1.1. 1920 Senesi Bütçe Kanunu Harcamalar Cetveli	339
EK 1.2. Demiryolları ile İlgili Kanunlar 1920-1947	340
EK 1.3. Bütçe Kesin Hesap Kanunlarındaki Demiryolları Yatırım Giderleri 1933-1948	351
EK 1.4. Ağaç Şeklindeki Demiryolu Hatları 1923	354
EK 1.5. Ağ Şeklindeki Demiryolu Hatları 1937	355
EK 1.6. Türkiye Demiryolu Hatları 1973	356
EK 1.7. 1929 Nafia Programı Hakkında Kararname	357
EK 1.8. 30 Ağustos 1930 Günü Sivas İstasyonunda Kurulan Tak	358
EK 1.9. Başvekil İsmet Paşa 30 Ağustos 1930 Günü Sivas Garında	359
EK 1.10. Başvekil İsmet Paşa'nın Fethi Bey'e Cevabı	360
EK 2.1. 1933-1947 Uzun Vadeli İç Borçlanma Tertipleri	361
EK 2.2. 1933-1947 Uzun Vadeli İç Borçlanmalar İtfa Tarihleri	363
EK 2.3. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın 1933 Yılındaki Mesai Saatleri İlanları	364
EK 2.4. Ergani Tahvili Satışları Hakkında İzmir Valisi'nden Dahiliye Vekili'ne	365
EK 2.5. Ratip Bey'in Ergani İstikrazı Afışı	366
EK 2.6. Ergani İstikrazı B Tertibi Maliye Bakanlığı İlanı	367
EK 2.7. Ergani İstikrazı C Tertibi Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İlanı	368
EK 2.8. Ergani İkramiyeli İstikrazı Birinci Çekilişi Kazananlar Listesi	369
EK 2.9. 30.11.1955 Tarihinde İkramiye Kazanan 1941 Demiryolu İstikrazı Tahvil Numaraları Listesi s. 1.	370
EK 2.10. 30.11.1955 Tarihinde İkramiye Kazanan 1941 Demiryolu İstikrazı Tahvil Numaraları Listesi s. 4.	371
EK 2.11. 30.11.1955 Tarihinde İkramiye Kazanan 1941 Demiryolu İstikrazı Tahvil Numaraları Listesi s. 7.	372
EK 3.1. Erzurum İstikrazı Hakkındaki Cumhuriyet Halk Partisi Genelgesi	373
EK 3.2. Tahvil Satışları Hakkında Cumhurbaşkanı'na Bilgi	374
EK 3.3. Haydarpaşa-Erzurum Treni	375
EK 4.1. İktisat Vekaleti'nin Çekoslovakya'nın Müdafaa İstikrazı Hakkında Raporu s.1	376
EK 4.2. İktisat Vekaleti'nin Çekoslovakya'nın Müdafaa İstikrazı Hakkında Raporu s.8	377
EK 4.3. Kalkınma İstikrazı Birinci Tertip İlanı	378
EK 4.4. Kalkınma İstikrazı Birinci Tertip Garanti Bankası İlanı	379
EK 4.5. Kalkınma İstikrazı İkinci Tertip İlanı	380
EK 4.6. Kalkınma İstikrazı Üçüncü Tertip İlanı	381
EK 5.1. Yurt Dışındaki Türk Borcu Tahvillerinin Satın Alınması	382
EK 5.2. Paris'teki Düyunu Umumiye Meclisi'ni İlgâ Kararnamesi	383

Kısaltmalar

a.e.	Aynı eser/yer.
a.g.e.	Adı geçen eser.
a.y.	Yazara ait son zikredilen yer
b.a.	Eserin bütününe atf.
B.	Birleşim (1945 öncesi İnikad 1927 öncesi İçtima); TBMM Genel Kurulunun bir gün içindeki toplantıları.
BCA	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi.
Bkz.	Bakınız.
bkz.: aş.	Eserin kendi içinde aşağıya atf.
bkz.: yuk.	Eserin kendi içinde yukarıya atf.
C.	Cilt.
Çev.	Çeviren.
D.	Dönem (1945 öncesi Devre); TBMM'nde yenilenme kararı verilmezse, dört yıllık seçim süresi.
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü (şimdi TÜİK).
EHT	Eski harfli Türkçe.
Haz.	Yayına hazırlayan, Editör.
Karş.	Karşılaştırınız.
k.g.	Karşı görüş
MGKZC	Milli Güvenlik Konseyi Zabıt Ceridesi.
S.	Sayı.
s.	Sayfa/sayfalar.
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi.
TBMMZC	Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi.
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti.
TCMB	Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası.
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu (önceden DİE).
t.y.	Basım tarihi yok.
v.d.	Ve diğerleri; çok yazarlı eserlerde ilk yazardan sonrakiler.
y.y.	Yayın yeri yok.
y.y.	Yayımcı yok.

GİRİŞ

Türkiye Cumhuriyeti'nde ilk uzun vadeli dahili istikraz (iç borçlanma) 1933 yılında halka arz edilmiştir. Bu iç borçlanma, Cumhuriyet döneminin ilk uzun vadeli iç borçlanması olmasının yanı sıra Osmanlı İmparatorluğu'nun 1918 İkramiyeli Dahili İstikrazı'ndan sonra mali tarihimizde halka arzedilen ikinci uzun vadeli iç borçlanma olması nedeniyle de önem taşımaktadır. Cumhuriyet döneminin ilk uzun vadeli iç borçlanma gelirinin yine Cumhuriyet idaresince özel önem verilen demiryolu inşa masraflarının karşılanmasına ayrılmış olması da konunun önemini artırmaktadır. Cumhuriyet'in ilk uzun vadeli iç borçlanmasının başarılı olması üzerine, 1933 ile 1946 yılları arasında dört ayrı kanuna dayanarak demiryolu iç borçlanmaları halka arz edilmiştir. Demiryolu iç borçlanmalarının yanı sıra da, İkinci Dünya Savaşı nedeniyle artan savunma harcamalarını karşılamak üzere 1942-1945 yılları arasında uzun vadeli Milli Savunma İstikrazı ile 1946-1947 yıllarında (adı farklı bir çağrışım yapmakla birlikte geliri savunma harcamalarından kaynaklanan bütçe açıklarını karşılamaya ayrılmış olan) Kalkınma İstikrazı uygulamaya konulmuştur. Ayrıca bu dönem içinde, çeşitli nedenlerden kaynaklanan devlet borçlarının ödemelerini ileri tarihlere ertelemek amacıyla uzun vadeli iç borçlanma uygulamaları da yer almıştır.

Cumhuriyet döneminin bu ilk uzun vadeli iç borçlanmalarının önemine karşılık, literatürde yeterince ele alınmamış olmaları konuyu seçmemizde asıl neden olmuştur. Dönemi iktisat tarihi açısından ele alan yayınların bir kısmı, dönem içindeki kamu yatırımlarının finansmanına hiç değinmemişlerdir. Kamu yatırımlarından ve bu arada

demiryolu yatırımlarından söz eden bazı yayınlar, yatırımların uzun vadeli iç borçlanma gelirleri ile finanse edildiğini belirtmemişlerdir. Uzun vadeli iç borçlanmalara değinmeyen yayınlardan örnek vermek gerekirse, Türkiye'de demiryolu ulaştırmasına geniş yer ayırmış olan Barda, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti dönemlerinde inşa edilen hatları tek tek ele almış olmasına karşılık demiryolu yapımının finansmanı konusuna girmemiş ve iç borçlanmalara değinmemiştir.¹ Atatürk dönemindeki Türkiye ekonomisini inceleyen Ülken, “Halkın Katkısı ve Heyecanı” altbölümü ile “Uygulamalar ve Arayışlar: 1931-1938” bölümü de dahil kamu yatırımlarının iç borçlanmayla finansmanı uygulamalarından söz etmemiştir.² Aynı konuda yazan Şahingiray, Mustafa Kemal Atatürk’ün yazı ve demeçlerini esas alarak 1920’lerin ve 1930’ların Türkiye ekonomisi değerlendirirken tasarruf, sanayi, ulaştırma ve demiryolları ile ilgili alıntılara değinirken yatırımların iç borçlanmalar yoluyla finanse edildiğine yer vermemiştir.³ Türkiye iktisat tarihi ile ilgili çok sayıda yayını bulunan Boratav, “devletçiliği” ele aldığı kitabında 1930’lardan başlayarak devletçilik uygulamalarını incelerken, iktisadi uygulamalardan çok iktisadi düşüncelere yer vererek, devletçilik dönemindeki yatırımların iç borçlanma yoluyla finansmanı konusunu ele almamıştır.⁴ Boratav, yıllar içinde çok sayıda yeni baskılar yapan Türkiye İktisat Tarihi kitabı da, iç borçlanmaları kapsamamaktadır.⁵ Yenal, Türkiye iktisat tarihini incelediği kitabında 1930’ların devletçilik uygulamalarını ele alırken demiryolu yatırımlarına verilen önemi ifade etmekle birlikte uzun vadeli iç borçlanmadan bahsetmemiştir.⁶ Tezel de 1923-1950 yılları arasında Türkiye İktisat tarihini sektörler ve alt sektörler bazında ele alarak incelerken dış borçlanmalar ve yabancı kaynak kullanımına bir bölüm ayırmış, ulaştırma altyapısının geliştirilmesini de bir alt bölümünde incelemiş ancak Cumhuriyet dönemi iç

¹ Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1959, s. 175-192.

² Yüksel Ülken, **Atatürk ve İktisat**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1981, s. 48-51, 101-108.

³ Serdar Şahinkaya, **Gazi Mustafa Kemal ve Cumhuriyet Ekonomisinin İnşası**, Ankara, ODTÜ Yayıncılık, 2009, b.a.

⁴ Korkut Boratav, **Türkiye’de Devletçilik**, Savaş Yayınları, Ankara, 1982, 93-214, 217-267.

⁵ Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**, 15. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi Yayınları, 2011, s. 59-80, 81-91.

⁶ Oktay Yenal, **Cumhuriyet’in İktisat Tarihi**, İstanbul, 2001, s. 84-89.

borçlanmalarına yer ayırmamıştır.⁷ Pamuk da, 1930'ları incelerken devletçilik döneminin kaynak kullanımına ve iç borçlanmalara değinmemiştir.⁸

Buna karşılık iç borçlanma konusuna değinen araştırmacılar da vardır. Kepenek ve Yentürk'ün Türkiye ekonomisi üzerine ortak yazdıkları kitaplarında, "savaş yıllarında" önemli oranda iç borçlanmaya gidildiğini, dış borçlanmanın borç alınabilecek kaynakların sınırlı olması nedeniyle düşük kalmasına karşılık iç borç miktarının yıllık bütçenin dörtte biri dolayına ulaştığını; bunun büyük ölçüde demiryolu yapımında kullanıldığını ifade etmişlerdir.⁹ Bir başka iktisat tarihi kitabında, Şahin, devletçi sanayileşme döneminde bazı altyapı yatırımlarını finanse etmek ve bütçe denkliğini sağlamak için iç borçlanmaya başvurulduğunu; iç borçlanmanın dönemin sonlarında hızlandığını yazmıştır. Ayrıca, İkinci Dünya Savaşı yıllarında, mevcut birçok verginin oranının artırılmasına ve yeni vergilere rağmen bütçe gelirleri ile harcamaların karşılanmasına imkan bulunamayınca daha yoğun bir biçimde iç borçlanmaya gidildiğini belirtmiştir.¹⁰ Yıldırım, Cumhuriyet dönemi demiryollarını incelediği kitabında, demiryolu inşaatlarının mali kaynaklarını, bütçe, dış krediler, iç krediler, milli sermaye ve iç borçlanma olarak sınıflandırmış ve 1933 Ergani, 1941 Demiryolu ve 1934 Sivas-Erzurum Demiryolu borçlanmalarına değinmiştir.¹¹ Yaşa, maliye konusunu bütün hatlarıyla ele aldığı kitabında Cumhuriyet döneminin ilk uzun vadeli iç borçlanmalarının iktisadi kalkınma için gerekli fonları sağlamak amacıyla çıkarıldığını belirtmiş ve 1933 Ergani, 1934 Sivas-Erzurum, 1941 Demiryolu borçlanmalarını saymış; İkinci Dünya Savaşı içinde girişilen uzun vadeli iç borçların ise askeri masrafların artmasından doğan bütçe açıklarının kapatılmasına ya da önceden bütçe açıklarının geçici olarak kapatılmasında kullanılmış kısa vadeli borçların konsolide edilmesine ayrıldığını ifade etmiştir.¹² Cumhuriyet dönemi iç devlet borçlarını kapsamlı bir biçimde inceleyen Arsan, ilk borçlanmanın 1933 yılında kalkınmada ön planda gelen demiryolu inşasında kullanılmak amacıyla yapıldığını yazmıştır. İlk

⁷ Yahya Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 2002, 206-227, 233-235.

⁸ Şevket Pamuk, **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2007, s. 171-181.

⁹ Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, 19. basım, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2007, s. 69.

¹⁰ Hüseyin Şahin, **Türkiye Ekonomisi**, Bursa, Ezgi Kitabevi Yayınları, 1998, s. 68, 74, 83-84.

¹¹ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950**, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 2001, s. 147-167.

¹² Memduh Yaşa, **Devlet Borçları**, İstanbul, Sermet Matbaası, 1971, s. 52-53.

borçlanmayı takip eden borçlanmaların da demiryolu yatırımları için yapıldığını, daha sonra İkinci Dünya Savaşı yıllarında savunma masraflarının karşılanması için borçlanmaya gidildiğini, İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki borçlanmaların ise doğrudan doğruya bütçe açıklarının karşılanmasında kullanıldığını ifade etmiştir. Arsan, 1933 Ergani Demiryolu, 1934 Sivas-Erzurum Demiryolu, 1938 İkramiyeli, 1941 İran-Irak Sınır Hatları Demiryolu, 1942 Milli Savunma, 1946 Kalkınma, 1947 Hazine Tahvilleri, 1947 Toprak Tahvilleri'ne birkaç paragrafla yer vererek özelliklerini kısaca belirtmiştir.¹³ Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki iç borçlanmaların Türkiye ekonomisi açısından önemini vurgulayan az sayıdaki araştırmacıdan biri olan Kuruç, 1933-1935 yılları arasındaki iktisat politikası belgelerini topladığı Belgelerle Türkiye İktisat Politikası kitabının ikinci cildinde, iç borçlanmalara yer vermiştir. Kuruç, kitabın başında dönemin iktisat politikalarını değerlendirdiği "Sunuş" yazısında, kamu kesiminde kaynak kıtlığını aşabilmek için vergi politikalarının yanı sıra önemli altyapı projeleri için iç borçlanmaya başvurulduğunu ifade etmiştir. Kuruç, bu kapsamda, Ergani İstikrazı kanun layihası ile Sivas-Erzurum hattı inşaatı kanun layihasına kitabında yer vermiştir.¹⁴ Kuruç, Mustafa Kemal dönemi ekonomisini ele aldığı bir başka kitabında da konuya değinerek, Cumhuriyet yönetimi için dış borçlanmanın söz konusu olmadığını, iç borçlanmadan da olabildiğince uzak durmaya çalışıldığını ifade etmiş, bu arada 1933'teki ilk uzun vadeli iç borçlanmanın Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun yapımı için çıkartılan Ergani istikrazı, ikincisinin de Sivas-Erzurum demiryolunun yapımına kaynak olan borçlanma olduğunu yazmıştır. Yazar, demiryolu politikasını ele aldığı bölümde 1933 ve 1934 istikrazlarını bir kez daha zikretmiştir.¹⁵ Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki iç borçlanmaların önemini vurgulayan araştırmacılar Tekeli ve İlkin, 1931-1934 yıllarında kısa ve uzun dönemli iç ve dış borçlanmalardaki gelişmeleri ele almışlar, inceledikleri dönem içindeki iki uzun vadeli iç borçlanmayı değerlendirmişlerdir.¹⁶ Tekeli ve İlkin, bir başka yazılarında

¹³ Üren Arsan, **Türkiye'de Cumhuriyet Devrinde İç Devlet Borçları**, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1961, s. 17..

¹⁴ Bilsay Kuruç, **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası C. II (1933-1935)**, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1993, s. LXXXIX, XC.

¹⁵ Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2011, s. 296, 346, 356.

¹⁶ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara, ODTÜ Yayınları, 1982, s. 256-257, 277-278.

Cumhuriyet'in demiryolu politikalarının oluşumu ve uygulamasını incelerken, yeni demiryolu hatlarının yapımında, 1933 yılında yeni bir model uygulanarak Ergani hattı için, 1934 yılında da Sivas-Erzurum hattı için tahvil çıkartılarak iç borçlanmaya gidildiğini belirtmişlerdir. İç borçlanma ile kaynak yaratılması yolu bulununca yerli firmaların avantajlı duruma geçtiklerini ve ihaleleri kazanmaya başladıklarını vurgulamışlardır.¹⁷

Yukarıda ele alınan araştırmalardan Cumhuriyet döneminin ilk uzun vadeli iç borçlanmalarına yer veren incelemeler de dahil tamamı konuya sadece bir boyutuyla değinmişlerdir. Bazı araştırmalar, konuyu demiryolları, bazıları maliye ve bütçe açısından ele almış, önemini en fazla vurgulayan araştırmalarda da konu birkaç paragraf içinde değinilmekle yetinilmiştir. Cumhuriyet döneminin ilk uzun vadeli iç borçlanmalarının, daha önce herhangi bir araştırmada bir bütün halinde ve çeşitli boyutlarıyla ele alınmamış olması nedeniyle tarafımızdan tez konusu olarak seçilmiştir. Cumhuriyet'in ilk uzun vadeli iç borçlanmaları, başvurulma nedenleri, yasal mevzuat, yürütmenin borçlanmalarla ilgili işlemleri, borçlanmaların uygulanışı, basında yer alması, siyasi, sosyal ve iktisadi hayattaki yansımaları, ulaştırma altyapısı ve bütçe açısından sonuçları yönünden tarafımızdan incelenmiştir.

İncelememiz metodolojik olarak ele alındığında, bütün açısından kronolojik değil tematik yöntem izlenmiş, incelenen uzun vadeli borçlanmalar tematik olarak bölümlenmiştir. İncelememiz, beş bölüme ayrılmıştır.

Birinci bölümde, iç borçlanmalar konusuna zemin teşkil edecek tarihi altyapı verilmiştir. Bu bölümde, ilk iç borçlanmalar demiryollarının finansmanı maksadıyla uygulandığından, Türkiye'de demiryollarının yapımı ve işletilmesi, TBMM Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti dönemlerinde demiryollarıyla ilgili yasal düzenlemeler, Türkiye Cumhuriyeti'nde iktidarın demiryolu politikası ve karşı görüşler, Cumhuriyet döneminin mali ve ekonomik düzenlemeleri incelenmiştir.

İkinci bölümde, Cumhuriyet döneminin ilk uzun vadeli iç borçlanması olan 1933 Ergani İstikrazı ele alınmıştır. Bu bölüm, Ergani iç borçlanması, yasalasma süreci, tahvil

¹⁷ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı C. III Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2004, s. 271-323.

satışına basında yer verilmesi, Ergani tahvillerinin satışının bir vatandaşlık görevine dönüştürülmesi ve propaganda unsuru olarak kullanılmasına ayrılmıştır

Üçüncü bölümde, Ergani istikrazının başarıyla sonuçlanması üzerine, Bayındırlık yatırımlarını sürdürmek üzere başvurulmuş diğer iki demiryolu istikrazı incelenmiştir. 1935-1940 yılları arasında uygulanan, Sivas-Erzurum demiryolu inşaatı için borçlanması ile ve 1941-1943 ve 1945-1946 yılları arasında iki dönemde iki ayrı kanunla uygulanan İran-İrak Sınır Hatları Uzun Vadeli İç Borçlanmaları da Ergani için borçlanmasında uygulanan yöntemle incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, İkinci Dünya Savaşı'nın neden olduğu bütçe harcamaları artışının bir bölümünü karşılayabilmek üzere başvurulmuş iki istikraz ele alınmıştır. 1942-1945 yılları arasında başvurulmuş Milli Savunma uzun vadeli için borçlanması ile 1946-1947 yıllarında başvurulmuş Kalkınma uzun vadeli için borçlanması yine bu borçlanmalara yol açan nedenler, yasalaşma süreçleri, uygulanmaları, basında yer verilmesi ve bütçede yer alışı açısından ele alınmıştır.

Beşinci ve son bölümde yer alan istikrazlar, dönem içinde yer alan ancak halk tahvil arz edilmesi şeklinde değil de bazı kamu borçlarının yeni tahvillerle konversiyonu (değiştirilmesi) ve bazı kamu borçlarının yine yeni tahvillerle konsolidasyonu (ödeme vadelerinin uzatılması) amacıyla uygulanmış uzun vadeli için borçlanmalardır. Bu bölümde üç uzun vadeli için borçlanma ele alınmıştır. İlk olarak, kanunun bir maddesiyle 1918 yılındaki İç Borçlanma tahvillerinin, bir maddesiyle de Lozan Barış Antlaşması'nda belirlenen Dünyu Umumiye borçları karşılığı olan 1933 Türk Borcu tahvillerinin değiştirilmesini öngören 1938 İkramiyeli için borçlanması incelenmiştir. İkinci olarak, kısa vadeli Hazine tahvillerinin ödenmesini ertelemek amacıyla çıkartılmış olan 1947 Hazine tahvilleri, üçüncü ve son olarak da 1945 tarihli Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu gereğince kamulaştırılan arazi sahiplerine kamulaştırma bedeli karşılığı verilen 1947 Toprak Tahvilleri ele alınmıştır.

1. BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN DEMİRYOLU POLİTİKASI VE UYGULAMALAR

1.1. Türkiye’de Demiryolları Yapımı ve İşletilmesi

1.1.1. Osmanlı Döneminde Yapılan Demiryolları

Osmanlı İmparatorluğu’nda ulaşım hizmetleri yetersiz olagelmıştır. Ülkedeki ulaştırma altyapısı ve ulaştırma hizmeti üretim koşulları bütün modernleşme çabalarına rağmen fazla değişmeden devam etmiştir.”¹ Batı dünyasında 19. yüzyılın başından itibaren yeni bir ulaştırma sistemi olarak gelişme gösteren demiryolları Osmanlı yöneticileri tarafından da yol sorununu çözecek bir çare olarak görülmüştür.² Ülkede inşa edilen ilk demiryolu İngilizler tarafından 1853-1856 yılları arasında yapılan Haydarpaşa-Feneryolu-Fenerbahçe hattıdır.³

Osmanlı Devleti’nde inşa edilen demiryolları, Hicaz hattı dışında yabancı sermaye tarafından inşa edilmiştir. Demiryolu inşaatları bir imtiyaz olarak verilmiş, şirketlerin karları, garanti edilen karın altında kalınması halinde aradaki farkın şirketlere ödenmesi anlamına gelen kilometre garantisi denilen usulle Osmanlı Hükümetince garanti altına alınmıştır. Ayrıca hattın geçeceği devlet arazisi şirkete bedelsiz devredilmiş, hat boyundaki devlet ormanlarını, taş ocaklarını şirket bedelsiz kullanabilmiş; demiryolu yapımı için gerekli malzemeyi gümrüksüz ithal edebilmiş,

¹Saime Suna Kayam, Ertuğrul Tokdemir, “Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Kara Ulaşımı 1853-1918”, Prof. Dr. Haydar Kazgan’a Armağan, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2011, s. 136.

²İsmail Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, s. 5.

³ Süleyman Barda, Münakale Ekonomisi, s. 172.

demiryolları boyunca 40-45 kilometrelik şerit içindeki yeraltı kaynaklarını işletme hakkına sahip olmuştur.⁴

Osmanlı Devleti, demiryollarının inşa edilmesiyle imparatorluğun uzak kesimlerine ulaşmayı ve böylece asayişini temin etmeyi ön planda tutmuşken, demiryolları yapımını üstlenen yabancılar imtiyazlar elde etmeyi, yeni pazarlara ulaşmayı, bu yolla ucuz hammadde sağlamayı hedeflemişlerdir. Bu nedendir ki, Osmanlı döneminde yapılan demiryolları İstanbul ve İzmir gibi limanlardan iç kesimlere doğru ve iki nokta arasında en kısa yoldan değil dolambaçlı biçimde uzanan hatlar olmuştur.

İzmir ve çevresinde yapılan İzmir-Aydın, İzmir Kasaba [Turgutlu]⁵ hatları Osmanlı demiryollarının ilk grubunu oluşturmuştur. Bu hat Manisa-Bandırma hattına uzanmaktadır. İkinci grup, İstanbul'u ilk grup hatlara bağlayan demiryolları olmuştur. Mersin-Adana, Mudanya-Bursa, Anadolu, Bağdat, Ilica-Palamutluk hatları yaklaşık 2135 kilometre uzunluğunu bulmuştur. Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarında yer alan Varna-Ruşçuk hattı 1861-1866 yılları arasında yapılmış ve daha sonra Bulgaristan topraklarında kalmıştır. Osmanlı Devleti tarafından 1869'da imtiyazı verilen Şark Demiryolları ana hattı, İstanbul-Çatalca-Edirne-Sofya-Niş olarak inşa edilmiş ve Dedeağaç, Yanbolu, Selanik hatlarıyla bağlanmıştır. Daha sonra Selanik-Manastır ve Selanik-İstanbul hatları da yapılarak işletmeye açılmıştır. Osmanlı döneminde yapılan demiryollarının 4587 kilometrelik kısmı Mondros Mütarekesi ile ülke sınırları dışında kalmıştır.⁶

1.1.2. Birinci Dünya Savaşı sırasında Demiryolları İnşa Faaliyetleri

Birinci Dünya Savaşı sırasında Almanlar, Haydarpaşa-Bağdat hattının yapımını sürdürmüşlerdir. Osmanlı hükümeti Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarının yapımına girişmiş, Ankara-Sivas hattının toprak düzleştirilmesi, Ankara'dan 205 kilometre uzaklıkta olan Yerköy'e kadar bitirilmiş, Ankara'dan 85 kilometre uzaklıkta

⁴ İsmail Yıldırım, **a.g.e.**, s. 8-9.

⁵ Günümüzün Turgutlu ilçesine o dönemde Kasaba-ı Turgutlu veya kısaca Kasaba denmekteydi: "Kasaba = Kasaba-i Turgutlu (sonradan sadece) Turgutlu, Kaza, 1864 Saruhan, Aydın Vilayeti, 1924 Manisa Vilayeti." Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları**, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayını, 2006, s. 288.

⁶ İsmail Yıldırım, **a.g.e.**, s. 5-23.

olan Yahşihan'a kadar da üstyapı malzemesi döşenmiştir. Ancak bu hat dekovil hattı⁷ da denen 75 cm genişliğinde bir dar hattır.⁸

1.1.3. Türkiye'nin Devraldığı Demiryolları Ağı

Osmanlı'dan devralınan demiryolu hatları daha çok Batı Anadolu'da bulunmaktadır. Rusya, Osmanlı Devleti'nin kendi sınırlarına yakın bölgelerinde demiryolu hattı yapmasına karşı çıktığı için Osmanlı döneminde Anadolu'nun doğusunda demiryolu yapılamamıştır.⁹ Birinci Dünya Savaşı'nı Osmanlı İmparatorluğu açısından sona erdiren 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi sonrasında Rumeli demiryollarından Türkiye sınırları içinde kalan bölümü İstanbul'dan (Sirkeci) başlayarak Edirne'ye gitmekte ve sınırda ülkeyi terk etmektedir. Anadolu demiryolları, İstanbul'dan (Haydarpaşa) başlayarak Eskişehir-Afyon-Konya-Adana-Fevzipaşa hattı üzerinden Halep'e gitmek üzere Suriye sınırından çıkmaktadır. Halep'ten sonra son istasyon olarak Hicaz'a kadar uzanan bu hattın bir kolu Suriye'de Halep yakınlarında kuzeye dönerek tekrar Türkiye sınırları içine girip sınır çizgisine yakın seyrederek Nusaybin'de son bulmaktadır. Anadolu demiryolu hattı üzerinde Eskişehir'den ayrılan bir şube hattı da Ankara'ya gidip sonlanmaktadır. Ayrıca Batı Anadolu'da İzmir merkezli hatlar bulunmaktadır. İzmir'den bir hat kuzeyde Soma üzerinden Mudanya'ya uzanmaktadır. İzmir'den güneye giden bir hat da Aydın'dan geçerek Eğridir'de son bulmaktadır. İzmir – Mudanya hattı Turgutlu üzerinden bir şube hattı ile Afyon'da Anadolu demiryoluna bağlanmaktadır. Doğu Anadolu'daki tek hat Ruslardan devralınan ve geniş hat olan Erzurum-Sarıkamış-Arpaçay hattıdır.¹⁰

Osmanlı'dan devralınan, güzergâhları yukarıda belirtilen demiryolu hatlarının kilometre uzunlukları değişik kaynaklarda farklı verilmektedir. Türk Tarihi Tetkik

⁷ Demiryollarında hatlar 1435 mm değeri esas alınarak normal, dar ve geniş olarak üçe ayrılmaktadır. 1435 mm genişliğindeki hatlar normal hat, genişliği bundan küçük olanlar dar hat, 1435 mm'den büyük olanlar da geniş hat olarak adlandırılmaktadır. Bkz.: Güngör Evren, **Demiryolu**, İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, 1993, s. 92. Normal hat ölçüsü, Robert Stephenson'un 1829 yılında tasarladığı lokomotifinde İngiltere'de sokak arabalarının iki tekerleği arasındaki açıklık olan 1435 mm'yi esas almasıyla oluşmuştur. Bkz.: Efdal As, "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006), s. 12. 1923 yılında Türkiye'deki demiryollarında normal hatların yanı sıra 1524 mm'lik geniş hatlar ile 1050 mm ve 750 mm'lik dar hatlar bulunmaktaydı. Bkz.: İsmail Yıldırım, **a.g.e.**, s. 40.

⁸ **Bayındırlıkta 50 Yıl**, [y.y], T. C. Bayındırlık Bakanlığı, [t.y.] [1973], s. 8.

⁹ Mehmet Özdemir, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 5; İsmail Yıldırım, **a.g.e.**, s. 7.

¹⁰ **Construction des Lignes de Chemins de Fer Irmak-Filyos & Fevzipaşa-Diyarbakir**, Goteborg&Copenhague, Groupe Suédo-Danois, 1937, s. 17.

Kurumu tarafından liselerde okutulmak üzere hazırlanan **Tarih** kitabında Osmanlı'dan devralınan demiryolu hatlarının uzunluğu "4000 kilometre kadar" şeklinde verilmiştir.¹¹ Bayındırlık Bakanlığı'nın 1933 tarihli bir yayınına göre, 1856 ile 1922 arasında 4083 kilometre demiryolu yapılmıştır.¹² Bayındırlık Bakanlığı'nın 1973 tarihli başka bir yayınına göre, 1856 yılından 1918 yılına kadar 3974 km demiryolu yapılmıştır.¹³ Cumhuriyet döneminde, Ruslardan intikal eden, imtiyazlı şirketlerden satın alınan ve devlete geçen demiryollarının uzunluğu 4194 kilometreyi bulmaktadır. Bu hatlardan "Bursa-Mudanya, Ilıca İskelesi-Palamutluk" hatları, "Karaağaç-Edirne" şube hattı işletmeye kapatılmış, "Maden-Yeniköy" hattı sökülüş ve "Erzurum-Sarıkamış" dar hattının normal hatta çevrilmesiyle 4194 kilometrelik demiryolu şebekesi 3974 kilometre kalmıştır.¹⁴ Yıldırım, 1923 yılındaki demiryollarının uzunluğunu askeri amaçlarla inşa edilen Ankara-Yahşihan-İzzettin arasındaki 127 kilometrelik dar demiryolu hattını dikkate almaksızın 4112 kilometre olarak vermektedir.¹⁵ Barda, Trakya'da 336 kilometre, Ege bölgesinde 1312 kilometre, İstanbul'dan Anadolu'ya uzanan 2135 kilometre demiryoluna Ruslardan devralınan 232 kilometre Erzurum-Sarıkamış hattını ve 123 kilometrelik Sarıkamış-Kars-Arpaçay hattını ekleyerek 4138 kilometre demiryolunun yeni Türkiye devletine kaldığını belirtmektedir.¹⁶

Birinci Dünya Savaşı sonunda Türkiye'de mevcut demiryolu hatları ve bu ağlardan yararlanabilme durumu şöyledir:

1. Edirne-İstanbul hattı: İstanbul İşgal Kuvvetleri'nin, Edirne Fransız, Çatalca İngiliz işgali altındadır. Daha sonra Yunanistan Trakya'yı kısmen işgal ettiğinden bu hat işgal altındaki topraklardadır.
2. İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara hattı: İzmit'e kadar olan kesimi İngiliz denetimi altındadır. İngiliz denetimi daha sonra Geyve'ye kadar uzanmıştır. 1921'de başlayan Yunan taarruzu ile Eskişehir'den Polatlı yakınlarına kadar olan demiryolu hattı Yunanlıların eline geçmiştir..

¹¹ **Tarih IV Türkiye Cumhuriyeti**, İstanbul, Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti, Devlet Matbaası, 1931, s. 313.

¹² **On Yılda Türkiye Nafası 1923-1933**, İstanbul, Nafia Vekâleti Yayını, 1933, s. 25.

¹³ **Bayındırlıkta 50 Yıl**, s. 8.

¹⁴ a.e., s. 9.

¹⁵ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları**, s. 40.

¹⁶ Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, s. 173-174.

3. Ankara – İzzettin dekovil hattı. Ankara şehri işgal edilmemiş olmakla birlikte tren istasyonu 1919’da İngiliz ve Fransız kontrolü altındadır. Bu hat Kurtuluş Savaşı boyunca işgalden uzak tek hat olarak kullanılacaktır.
4. Eskişehir – Afyon – Konya hattı: Afyon tren istasyonunda İngiliz ve İtalyan birlikleri bulunmaktadır.
5. Mersin – Tarsus – Adana hattı: Fransız işgali altındadır.
6. İzmir – Aydın, İzmir – Salihli – Alaşehir – Uşak – Afyon; İzmir – Manisa – Soma – Bandırma hatları: Bu hatların buluşma noktası İzmir Yunan işgali altına girmiştir. Yunan işgali genişleyerek Aydın, Manisa ve Ayvalık’ı da kapsamıştır.
7. Erzurum – Kars dekovil hattı: Hattın Erzurum’dan Sarıkamış yakınlarına kadar olan kısmı Türklerin, Sarıkamış yakınlarından Kars ve Gümrü’ye uzanan kısmı Ermenilerin elindedir.

Kurtuluş Savaşı’nda yukarıdaki demiryolu hatlarından yalnızca, zaman zaman Konya-Afyon, Eskişehir – Ankara hattı kullanılabilmiştir. Sakarya Savaşı sırasında Polatlı-Ankara arasındaki hat kullanılmıştır. Daha sonra ise Ankara – İzzettin hattı kullanılmıştır. Diğer hatlar işgal güçlerinin elinde bulunmuş, özellikle Ege bölgesindeki hatlardan Yunan kuvvetleri faydalanmıştır.¹⁷

Birinci Dünya Savaşı sonunda Müttefik Devletler ile Osmanlı İmparatorluğu arasında Mondros Mütarekesi’nin imzalanmasından sonra, Osmanlı İmparatorluğu topraklarının çeşitli bölgelerinin zaman içinde Müttefik Devletler kuvvetlerince işgal altına alınmasıyla bu yörelerdeki demiryolları da işgal kuvvetlerinin kontrolüne geçmiştir. Lokomotif ve vagonların büyük bölümü işgal kuvvetleri denetimindeki Haydarpaşa’ya götürülmüş, yönetici ve personelin çoğu iş yerlerini terk etmiş, iş yerleri tahrip edilmiştir. Çalıştırılabilir hale getirildiğinde hizmet verebilecek demiryolu hatları olarak sadece, işgal edilmemiş bölgelerde bulunan, Anadolu Şimendifer Şirketi demiryolu hattının Büyük Derbent istasyonundan doğuya kadar olan bölümü ile Bağdat Şimendifer Şirketi hattının Konya-Pozantı bölümü kalmıştır.¹⁸

Mondros Mütarekesi’nin yedinci maddesi, Müttefiklere Osmanlı topraklarındaki herhangi bir stratejik noktayı işgal etme hakkını vermiş; on beşinci maddesi de

¹⁷ Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, Ankara, Maliye Bakanlığı Maliye Tetkik Kurulu Yayınları, 1974, s. 88-90.

¹⁸ Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989, s. 3.

gereken bütün demiryolları üzerinde Müttefik Denetleme Görevlileri yerleştirilmesini öngörmüştür.¹⁹

Müttefiklerce demiryollarına verilen önem, Mondros Mütarekesi'nde demiryollarının denetim altına alınması konusuna özel bir madde ayrılmış olmasından anlaşılmaktadır. Mondros Mütarekesi'nin demiryolları ile ilgili 15. maddesi şöyledir:

“Kafkasya-Ötesi demiryollarının şu sırada Türk denetimi altında bulunan bölümlerini de içermek üzere, halkın gereksinmeleri gereği gibi göz önünde tutulmak koşuluyla, tüm olarak Müttefik makamlarının diledikleri gibi kullanımları altına konulması gereken bütün demiryolları üzerinde Müttefik Denetleme Görevlilerinin yerleştirilmesi. Bu hüküm Batum'un Müttefiklerce işgalini de kapsar. Türkiye, Bakü'nün Müttefiklerce işgaline hiçbir karşı çıkışta bulunmayacaktır.”²⁰

Mondros Mütarekesi'nin hemen ardından, Yıldırım Orduları Grup Kumandanı Mustafa Kemal Paşa [Atatürk], 2 Kasım 1918 tarihinde çıkardığı emirle, Konya'ya kadar olan güneydeki bütün demiryollarının Yıldırım Orduları sorumluluk bölgesi olarak kabul edildiğini ve yönetimine Demir Yolları İnşaat Kıtaları Kumandanı'nın getirildiğini bildirmiştir.²¹

Müttefik işgaline karşı başlayan direnişler kapsamında Eskişehir'i kuşatan Milli Kuvvetlerin baskısına karşı koyamayan İngiliz birlikleri, Arifiye – Haydarpaşa dışında kalan hatlardan 23 Mart 1919'da çekilmişlerdir. İngiliz birlikleri geri çekilirken 13 lokomotif, iki yüzden fazla vagonu, işletme kasasındaki paraları ve personelin büyük bölümünü de götürmüşlerdir.²²

İstanbul'un 16 Mart 1920'de işgal edilmesi karşısında o tarihte Milli Mücadele'nin en yüksek makamı olan Heyeti Temsiliye, Eskişehir ve Afyon gibi demiryolu hatlarının kesiştiği yerlerde Müttefiklerin Mondros Mütarekesine dayanarak bulundurmakta oldukları askeri birliklerinin silahlarının alınması ve uzaklaştırılmaları tedbirini almıştır. Ankara'da bulunan 20. Kolordu Kumandanlığı, 23 Mart 1920'de Anadolu ve Bağdat Demiryollarının, Şirketlerin sorumluluğu ve askeri

¹⁹ Seha L. Meray, Osman Olcay, **Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri**, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, 1977, s. 2-3.

²⁰ Seha L. Meray, Osman Olcay, **a.e.**, s. 3; Nihat Erim, **Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri** C. I, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1953, s. 522.

²¹ Mehmet Özdemir, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Döneminde Türk Demir Yolları**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001, s. 101.

²² Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, s. 4.

makamların gözetimi altında işletilmesini öngören emrini, Demiryolu Hatları Askeri Müfettişliğine göndermiştir. Aynı tarihte Ankara – Sivas Dar Hat İnşaat ve İşletme Müdürü Vasfı Bey, Anadolu Şimendiferleri Askeri Müfettişliğine tayin edilmiştir.²³

Demiryollarının Heyeti Temsiliye aracılığıyla Türk milletince askeri denetim altına alındığının tüm taraflara duyurulması olan 23 Mart 1920 tarihli bu emirde demiryollarının teşkilatlanması ve işletilmesiyle ilgili esaslar da getirilmiştir.²⁴

Bu dönemde Milli Mücadele denetiminde kalan demiryollarının yıpranmış ve malzemelerinin yetersiz olmasının yanı sıra lokomotif, vagon gibi araç sayısı da çok azdır. Birinci Dünya Savaşı'na 446 lokomotif ve 15.303 vagonla giren Osmanlı Devleti'nden Kurtuluş Savaşı'na 280 lokomotif ve 5270 vagon kalabilmiştir.²⁵

İnşaatı Dünya Savaşı sırasında sürdürülen Ankara-İzzettin arasındaki 127 kilometrelik dar hat 1 Ağustos 1919 günü işletmeye açılmıştır. Bu hattan Kurtuluş Savaşı süresince Yerköy buğday bölgesinin ürünlerinin taşınması sağlanmıştır.²⁶

Demiryollarının askeri denetim altına alınmasından dört ay kadar sonra, kendisini aramakta olan İngiliz işgal kuvvetlerinden kaçarak Milli Kuvvetlere katılan

²³ a.e..

²⁴ Mehmet Özdemir, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Döneminde Türk Demir Yolları**, s. 58-60.

²⁵ a.e. s. 120.

²⁶ Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, s. 87; Cengiz Mutlu, **Birinci Dünya Savaşında Amele Taburları**, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2007, s. 101-109, 167-168.

Kurmay Albay Behiç Bey²⁷ [Erkin] Mustafa Kemal Paşa'nın isteğiyle Demiryollarının başına 15 Temmuz 1920 tarihinde tayin edilmiştir.²⁸

1.1.4. Milli Mücadele Döneminde Demiryolları

Demiryolu hatlarının eksikliği ve demiryollarının teknik açıdan yetersizliği, Birinci Dünya Savaşı'nda olduğu gibi Milli Mücadele'de de karşı karşıya gelinen sorunlar arasında yer almıştır. Ulaşım (özellikle askeri amaçlarla yapılan asker, erzak ve mühimmat taşımaları) nedeniyle gerek duyulan demiryolları, Milli Mücadele döneminde üzerinde çok durulan önemli bir konu olmuştur.

Ankara'nın doğusunda, Doğu Anadolu ve Karadeniz'e giden demiryollarının bulunmayışı Kurtuluş Savaşı sırasında eksikliğini hissettirmiştir. Bu arada, yapımına Dünya Savaşı öncesinde başlanmış ve 80 kilometresi bitirilmiş olan Ankara - Sivas hattının inşasına Dünya Savaşı sonrasında devam edilmiş ve 127. kilometreye kadar olan bölüm 1 Ağustos 1919'da işletmeye açılmıştır.²⁹

Demiryollarının tamiri Kurtuluş Savaşı sırasında sürdürülmüştür. Yunan işgal kuvvetlerinin geri çekilmeye başlaması ile ele geçen demiryolu hatları artsa da Yunanlılar geri çekilirken hatları tahrip ettiklerinden ele geçen demiryolu hatları ancak tamir edilerek kullanılabilmiştir. 26 Ağustos 1922'den 24 Ekim 1922'ye kadar 900 metre köprü ve 150 kilometre demiryolu tamir edilmiş, Anadolu hattı (İstanbul-Bilecik

²⁷ Demiryollarının yönetimine getirilen Albay Behiç Bey, Kıdemli Yüzbaşı rütbesi ile 1904'de Selanik'te İstanbul-Selanik Birleştirme Hattı Koruma Kuvvetleri Müfettişliğine tayin edilmiştir. Demiryolları ile ilgili görevindeki hizmetinden dolayı dördüncü dereceden Mecidi Nişanı ile taltif edilmiş, 1910'de Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı İstanbul – Selanik İltisak [Birleşim] Demiryolu Askeri Müfettişliği'ne tayin edilmiştir. Albay Behiç Bey'in "Demiryolunun Askerlik Nokta-i Nazarından [Açısından] Tarihi, İstimali [Kullanılışı] ve Teşkilatı" kitabı Osmanlı İmparatorluğu döneminde demiryolları alanındaki tek eser olarak tanınmıştır. Milli Mücadele'ye katılmak üzere Ankara'ya gelen Behiç Bey'e İsmet Bey [İnönü] 6 Temmuz 1920 günü Genelkurmay İkinci Başkanlığını, İsmail Fazıl Paşa da 10 Temmuz günü Behiç Bey'e Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğü makamını önermiştir. İki teklif arasında tercih yapmak üzere 1907 yılında Selanik'te görevli bulunduğu yıllardan tanıdığı Mustafa Kemal Paşa ile görüşen Behiç Bey, onun önerisi ile Demiryolları Genel Müdürlüğü'nü kabul etmiştir. Behiç Bey, Anadolu – Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü görevini 15 Temmuz 1920 – 25 Şubat 1921 ve 1 Aralık 1921 – 14 Ocak 1926 tarihleri arasında iki dönem sürdürmüştür. Ara seçimde İstanbul mebusu olan Behiç Bey Bayındırlık Bakanlığı'na getirilmiş, 14 Ocak 1926 tarihinden Ekim 1928'e kadar Bakan olarak hizmet vermiştir. Kendi isteğiyle 22.11.1928'de mebusluktan ve bakanlıktan ayrılan Behiç Bey, 1928-1939 yılları arasında Macaristan'da, 1939-1943 yılları arasında da Fransa'da Türkiye'yi büyükelçi olarak temsil etmiştir. Bkz.: Dilaver Dinç, "Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2009), s. 6, 14, 17, 18, 27, 28, 37, 40; **Türkiye Büyük Millet Meclisi Albümü 1920-1991**, Ankara, TBMM Genel Sekreterliği Yayınları, 1994, s. 59.

²⁸ Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, s. 4.

²⁹ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları**, s. 24-25.

bölümü dışında), Bağdat hattının Yenice'ye kadar olan bölümü ile İzmir-Kasaba [Turgutlu] hattının 220 kilometresi tekrar işletmeye açılmıştır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Reisi Mustafa Kemal Paşa, Kurtuluş Savaşı sırasında, demiryollarının işletilmesi, güvenliği ve ihtiyaç duyulan yeni hatların yapılması konularıyla yakından ilgilenmiştir. Sakarya Savaşı'ndan sonra, düşmana taarruz yapılması için hazırlıklar sürdürülürken, 3 Nisan 1922 tarihinde yazdığı bir yazıyla Demiryolu idaresinde çalıştırılacak memurların güvenilir olmasına dikkat edilmesini, güvenlik açısından Türk memurlar yetiştirilerek istihdam edilmesini istemiştir.³⁰

Mustafa Kemal Paşa, hazırlanılan taarruz için yapılmakta olan taşımalarda gerek duyulan, Çay (Afyon) yakınlarındaki Azarıköy'den Cihanbeyli (Konya) tarafında Piribeyli yönünde uzanan Azarıköy dekovil hattının inşası için Adapazarı ve İstanbul'da bulunan malzemelerin getirtilerek kullanılmasını 1 Nisan 1922'de Demir Yolları Genel Müdürlüğü'nden istemiştir.³¹

Mustafa Kemal Paşa, 29 Temmuz 1922 tarihinde Genel Kurmay Başkanlığı'na yazarak, Garp Cephesi bölgesinde yapılmakta olan ve gelecekte yapılacak olan dekovil hatlarının hızla tamamlanmasını istemiş, bu nedenle bu hatlara Demiryolları Genel Müdürlüğünce yapılacak masraflara Maliye Vekâletince uygunluk verilmesi konusunda uyarıda bulunmuştur.³²

Azarıköy dekovil hattı Kurtuluş Savaşı sırasında ülkenin çeşitli yerlerinden toplanan malzeme ile yapılmıştır. Bu hat, önce 33,5 kilometre olarak yapılmış sonra da 50 kilometreye kadar uzatılmıştır.³³ Azarıköy dekovil hattı, 15 Haziran 1922'de Garp Cephesi kumandanı, askeri ileri gelenler, Devlet Demiryolları Genel Müdürü, Akşehir ve Ilgın Kaymakamlarının hazır buldukları törenle işletmeye açılmıştır. Garp Cephesi, subayların Ankara'ya geliş ve gidişlerinde bu hattın yararlanmalarını zorunlu tutmuştur.³⁴

³⁰ “Demir Yollarında Türk Memur Kullanılması Hakkında Yazı”, **Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV**, [Ankara], Atatürk Araştırma Merkezi, 1991, s. 455-456.

³¹ “Azarıköy Dekovil Hattı İnşaatına Dair Yazı”, **Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV**, s. 460.

³² “Batı Cephesinde İnşa Edilen Dekovil Hattı Hakkında Yazı”, **Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV**, s. 468.

³³ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları**, s. 24-25.

³⁴ Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, s. 127.

Kurtuluş Savaşı'nda cepheye yardımın büyük bölümü Ankara'dan yapılmıştır. Sakarya Savaşı'na kadar demiryolları üzerinde Ankara-Eskişehir hattı üzerinde yoğun taşıma yapılırken Sakarya Savaşı'ndan sonra Konya hattı üzerinden Garp Cephesi'ne malzeme, cephane ve erzak taşınmıştır.³⁵

Büyük Taarruz'dan iki ay önce cepheye erzak sevkiyatı da yoğunlaşmış ve Adana'dan cepheye günde 10 vagon buğday taşınmaya başlanmıştır. Bu yoğun taşıma için gereken yakıtın sağlanması ve demiryolu hattının bu yoğunlukta sefer yükünü kaldırıp kaldıramayacağı konularında ilgililer arasında çeşitli yazışmalar sürdürülmüştür.³⁶

Demiryollarında kullanılan araçların yetersizliği karşısında savaş koşullarında bunları sağlayabilmek için girişimler yapıldığı, bu kapsamda bazı araçların Fransızlardan sağlanması yoluna gidildiği anlaşılmaktadır. Mustafa Kemal Paşa, Büyük Taarruz öncesinde, 22 Ağustos 1922 günü Demir Yolları Genel Müdürlüğü'ne çektiği şifreli telgrafta Fransızların dört lokomotif ile mümkün olduğu kadar vagon vereceklerini bildirdiklerini aktararak bu dört lokomotifin daha önce vermiş oldukları altı lokomotiften ayrı olup olmadığını sormuş, ayrıca lokomotiflerin teknik özellikleri hakkında görüş sormuştur.³⁷

Büyük Taarruz öncesinde Mustafa Kemal Paşa'nın, demiryollarını kullanarak Garp Cephesi içinde yolculuklar yaptığı da anlaşılmaktadır. Demiryolları Genel Müdürü Behiç Bey'in aktardığına göre, Mustafa Kemal Paşa, Büyük Taarruz öncesi (Ankara'da çay partisi verdiği haberlerinin basında yer aldığı günlerde) Konya ile Batı Cephesi Komutanlığı'nın bulunduğu Akşehir arasında trenle gizlice birkaç kere gidip gelmiştir. Mustafa Kemal Paşa, Demiryolları Genel Müdürü Behiç Bey'in Konya'da kaldığı yere 17 Ağustos 1922 günü gelerek iki gün kalmış, gece trenle Akşehir'e gidip Konya'ya dönmüştür. Mustafa Kemal Paşa, 20 Ağustos'ta Behiç Bey'e "artık düşmanı memleketten çıkarma zamanının geldiğini" söyleyerek tekrar Akşehir'e gitmiştir. Bunun ardından 26 Ağustos sabahı Büyük Taarruz'un başladığını haber veren emir gelmiştir.³⁸

³⁵ a.e., s. 118.

³⁶ a.e., s. 98.

³⁷ Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV, s. 469.

³⁸ Levent Birsin, "Behiç Erkin Hayatı ve Siyasi Faaliyeti," (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyon, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilgiler Enstitüsü, 2011), s. 51.

TBMM Hükümeti ordularının 27 Ağustos'ta Afyon Karahisar'a girmesinin ardından Garp Cephesi Kurmay Başkanlığı Afyon'a (Yunan askerlerinin söktükleri) tren hattının yeniden döşenmesini istemiştir. Bu istek üzerine, Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından Çobanlar istasyonundan Afyon'a tren hattı döşenmiş, 7 Eylül günü tren Afyon'a girmiş ve ordunun cephane ikmali bu yolla sağlanmıştır. Büyük Taarruz devam ederken, önceden hazırlanmış malzeme ve gerek kalmayan hatların sökülmesiyle sağlanan malzemeler kullanılarak bir yandan da demiryolu hatları ve köprülerin onarımı yapılmıştır.³⁹

Görüldüğü gibi, zamanın en hızlı ulaşım aracı olan demiryolu, Kurtuluş savaşı süresince, ordunun nakliyesi, cephane ve erzak ikmali için ihtiyaç duyulan ve kullanılan önemli bir vasıta olmuştur.

1.1.5. Yeni Türkiye'nin Demiryolları Şebekesi

Cumhuriyet döneminde Anadolu'nun çeşitli yörelerini birbirine bağlamak amacıyla kurulan demiryolu ağında üç ana hat ve bunlara bağlı şube hatları yer almıştır. Anadolu'daki başlıca demiryolu ana hatlarının yapılma süreci şöyledir:

“Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum” hattı: Bu hattın dar hat olarak Yerköy'e kadar toprak tesviyesi ve Kırıkkale yakınlarındaki Yahşihan'a kadar dar hat ray döşemesi tamamlanmıştı. Cumhuriyet döneminde, dar hat bir yana bırakılmış ve demiryolu normal hat olarak 1924 yılında yapılmaya başlanmış, 1927'de Kayseri'ye, 1930 yılında Sivas'a, 1938'de Erzincan'a ve 1939 yılında Erzurum'a varmıştır. Erzurum-Sarıkamış arası Ruslardan kalma dar hat, Sarıkamış-Kars-Rus hududu geniş hat olduğundan Erzurum-Sarıkamış arasındaki dar hattın normal hat olarak yeni bir güzergâh şeklinde yapılmasına 1948 yılında başlanmış, 1961 yılında bitirilip işletmeye açılmıştır. Sarıkamış'tan Kars ve Rus hududuna kadar uzanan 123 kilometrelik hattın normal hat olarak değiştirilmesine de 1960 yılında başlanmış ve 1961 yılında bitirilmiştir.

“Çetinkaya-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan” hattı: Ankara-Erzurum hattı üzerinde 713. kilometrede bulunan Çetinkaya'dan ayrılan hat 1931 yılında Malatya'ya ve 1935 yılında Diyarbakır'a ulaşmıştır. Irak sınır hattı olarak adlandırılan Diyarbakır-Kurtalan

³⁹ Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, s. 138-144.

demiryolunun temel atma töreni 16 Kasım 1937’de yapılmış ve tren hattı 1944 yılında Kurtalan’a gelmiştir. Bu hat Kurtalan’da kalmış olup “Irak sınır hattına” ulaşmamıştır.

“Yolçatı-Genç-Muş-Tatvan hattı: Malatya- Elazığ hattı üzerinde bulunan Yolçatı’da ayrılan hat İran sınır hattını oluşturmaktadır. Hattın ilk kısmı olan Yolçatı-Elazığ arası 1940’da bitirilmiştir. Hattın ikinci kısmının inşaatına 1944’de başlanmıştır. Bu hat 1964 yılında bitirilerek tren yolu Tatvan’a ulaşmıştır.⁴⁰ Hattın İran sınırına ulaşması için Van gölü feribot geçişini sağlayacak Tatvan ve Van feribot iskeleleri ile Van-Kotur demiryolu hattının inşaatına 1965 yılında başlanmış ve 1971 yılında tren yolu İran sınırına ulaşmıştır.⁴¹

1.1.6. Demiryollarının İnşası ve İşletilmesiyle İlgili Teşkilat

Osmanlı İmparatorluğu’nda, demiryolları ve yolların yapımıyla görevli olmak üzere Nafia Nezareti 1848 yılı Eylül ayında kurulmuştur. Nezaretin o tarihte görevleri arasında İstanbul ve civarı yolları, su bentlerinin tamir ve korunması, yenilerinin inşası olmakla birlikte ticaret, tarım, orman ve bina yapım işleri de bu Nezarete verilmişti. 1870 yılında posta ve telgraf işleri de bu Nezarete bağlanmış ve Nezaretin teşkilat ve görevlerine ilişkin bir nizamname [tüzük] hazırlanmıştır. Meşrutiyetin yeniden ilanından sonra 1909 yılında Ticaret ve Ziraat, Posta, Telgraf ve Telefon Nezaretleri ayrılmıştır. Nezaretin 1914 yılında Meşrutiyet’ten sonraki yapısına göre yeni tüzüğü yayınlanmış ve bu tüzük İstiklal Savaşı’na kadar yürürlükte kalmıştır. T.B.M.M Hükümeti Vekiller Heyeti 2 Mayıs 1336 [1920] tarihinde oluşturulduğunda Nafia Vekâleti de Vekiller Heyeti içinde yer almıştır.⁴²

Demiryollarının işletilmesi ve yeni demiryolu hatlarının yapılması konusundaki teşkilatlanmaya gelince, TBMM Hükümeti Nafia Vekâleti’nin 18 Temmuz 1920 tarihli genelgesi ile ülkedeki demiryollarına el konulmuş, demiryolları “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” adıyla Nafia Vekâleti’ne bağlı olarak 1924 yılına kadar yönetilmiştir.⁴³

Anadolu Demiryolları’nın satın alınmasının ardından, 22 Nisan 1924’te Anadolu Demiryolu ile Bağdat Demiryolu’nun Konya-Yenice bölümünü idare etmek üzere

⁴⁰ Bayındırlıkta 50 Yıl, s. 10-11.

⁴¹ a.e., s. 17.

⁴² Nafia Vekâleti, On Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933, s. 11.

⁴³ İsmail Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, s. 63.

Nafia Vekâleti'ne bağılı olarak merkezi İstanbul Haydarpaşa'da olan "Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur.⁴⁴

Aynı yıl, yapımına başlanan Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Arade-Diyarbakır-Ergani demiryollarının yapımı konusunda Nafia Vekâleti'ne bağılı Demiryollar İnşaat ve İşletme Genel Müdürlüğü görevlendirilmiştir. Ayrıca Brest-Litovsk Anlaşması ile Türkiye'ye bırakılan Doğu Anadolu'daki demiryollarının yönetimi de, 1924 yılında yine Nafia Vekâleti'ne bağılı olarak kurulan Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Subatı Demiryolları Müdürlüğü'ne verilmiştir.⁴⁵

Aynı bakanlık içinde farklı genel müdürlüklerle yönetilen demiryolları için 1927 yılında yeni bir yapılanma getirilmiştir. Yeni demiryolu yapımı, yapılmış ve yapılmakta olan demiryollarının işletilmesi, demiryollarının son noktasında liman yapılması ve işletilmesi ile görevli olacak Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesi 31 Mayıs 1927'de kurulmuştur.⁴⁶ Bu kuruluş 1 Haziran 1929'da "Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi Müdürlüğü" adı altında Nafia Vekâletine bağılı olarak yeniden yapılandırılmıştır.⁴⁷ 1931 yılında ise demiryollarının inşaatı ile demiryollarının işletilmesi birbirinden ayrılmıştır.

İşletme ile görevli kuruluş "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü" adını almış, demiryollarının inşaat işleri ise doğrudan Nafia Vekâleti'ne bağlanmıştır.⁴⁸ Demiryollarının işletilmesinden sorumlu olan Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü, 31 Mayıs 1939 tarihinden itibaren de 27 Mayıs 1939'da kurulmuş olan Münakalat Vekâleti'ne [Ulaştırma Bakanlığı] bağlanmıştır.⁴⁹ Demiryollarının işletilmesi 1953 yılına kadar Ulaştırma Bakanlığı'na bağılı adı geçen genel müdürlükçe gerçekleştirilmiş, 22 Haziran 1953 tarihinde bir iktisadi devlet teşekkülü olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi kurulmuştur.⁵⁰

⁴⁴ "22 Nisan 1924 tarih ve 506 sayılı Anadolu Demiryollarının mubayaasına ve Müdiriyeti umumiyesinin teşkilât ve vezaifine dair kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 2, s: 410-411.

⁴⁵ İsmail Yıldırım, **a.g.e.**, s. 64.

⁴⁶ "23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesinin Teşkilat ve Vezaifine Dair Kanun": **Kanunlar Dergisi**, C. 5, s. 197-204.

⁴⁷ "1 Haziran 1929 tarih ve 1483 sayılı Devlet Demiryolları ve Limanları Unrumî idaresinin teşkilat ve vazifelerine dair 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 numaralı kanunun tadili hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 7, s. 761-763.

⁴⁸ "1 Haziran 1931 tarih ve 1818 sayılı Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme umum müdürlüğünün 1931 malî senesi haziran ayına ait muvakkat bütçe kanunu": **Kanunlar Dergisi**, C. 10, s. 36.

⁴⁹ **Ulaştırmada 50 Yıl**, İstanbul, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1973, s. 48.

⁵⁰ "22 Haziran 1953 tarih ve 6186 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu": **Kanunlar Dergisi**, C. 35, s. 1028-1033.

Demiryollarının inşaat işleri ise incelediğimiz dönemin sonuna kadar Bayındırlık Bakanlığı tarafından yürütülmüştür.⁵¹

1.2. Türkiye’de Demiryollarıyla İlgili Yasal Düzenlemeler

1.2.1. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetinin Demiryolları ile İlgili Uygulamaları ve Demiryollarının İşletilmesiyle İlgili İlk Kanunlar

Türkiye Büyük Millet Meclisi 23 Nisan 1920’de Ankara’da açılmış ve ilk Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti⁵² olan Birinci İcra Vekilleri Heyeti 3 Mayıs 1920 günü seçilmiştir.⁵³

Birinci İcra Vekilleri Heyeti’nden başlamak üzere 27 Ekim 1923’de görevi sona eren Beşinci İcra Vekilleri Heyeti’ne kadar, Demiryollarından sorumlu olan Nafia Vekilliği [Bayındırlık Bakanlığı], İcra Vekilleri Heyetleri içinde sürekli olarak yer almıştır. Bundan, demiryolları da içinde olmak üzere, bayındırlık işlerine özel önem verildiği anlaşılmaktadır.

Demiryollarına verilen önem Birinci İcra Vekilleri Heyeti’nin programına da yansımıştır. Birinci İcra Vekilleri Heyeti’nin 9 Mayıs 1920 günü Meclis’te okunan programında demiryolu ana hatlarının yapımına ekonomik zorluk nedeniyle devam edilemeyeceği ancak demiryolu hatlarının bozuk bölümlerinin tamir edileceği ifade

⁵¹ “1948 yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/247) Sıra Sayısı: 30, 30 Eylül 1947”, s. 40, 43-44; “3 Mart 1954 tarihli ve 6317 sayılı 1947 Bütçe Yılı Hesabı Kati Kanunu, **Kanunlar Dergisi**, C. 36, s. 766-769.

⁵² Büyük Millet Meclisi’nin açıldığı 23 Nisan 1920 tarihi ile Türkiye Cumhuriyeti’nin ilan edildiği 29 Ekim 1923 tarihi arasındaki dönem, “Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Dönemi” olarak ele alınmıştır. Bu dönemin devlet yapısı üzerine ayrıntılı bilgi için: Rıdvan Akın, **TBMM Devleti 1920-1923**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2001, b.a. Büyük Millet Meclisi adının Türkiye Büyük Millet Meclisi şeklinde kullanılması, bazı kaynaklara göre bazı belgelerde yer almak üzere 1920 yılının sonlarında, bazı kaynaklara göre devamlı olarak 8 Şubat 1921 tarihinden sonra olmuştur. Bu konuda bakınız: İhsan Güneş, **Birinci TBMM’nin Düşünce Yapısı**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009, s. 71-73; Bülent Tanör, **Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, s. 233; İsmail Soysal, **Türkiye’nin Siyasal Andlaşmaları**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1983, s. 19-23; **TBMMZC (EHT)**, D. 1, C. 1, B. 108, (4.12.1336 [1920]), s. 222-225.

⁵³ Büyük Millet Meclisi’nin 23 Nisan 1920’de Ankara’da açılmasından sonra Birinci İcra Vekilleri Heyeti [Bakanlar Kurulu] 3 Mayıs 1920 günü seçilmiştir. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti döneminde beş İcra Vekilleri Heyeti görev yapmıştır. Beşinci İcra Vekilleri Heyeti’nin görev süresi 27 Ekim 1923’de istifa yoluyla sona ermiştir. İcra Vekilleri Heyetleri için: “Büyük Millet Meclisi İcra Vekillerinin sureti intihabına dair 2 Mayıs 1920 tarih ve 3 numaralı kanun”, **Kanunlar Dergisi**, C. 1, s. 62; **TBMMZC**, D. 1, C. 1, B. 10, (3.5.1336 [1920]), s.196-198. İcra Vekilleri heyetleri listeleri için: **Türkiye’nin 42 Hükümeti**, Hazırlayan: Cafer Demiral, Ankara, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı Yayınları, 1973. S. 47-52, 65-80.

edilmiştir. Yeni hat yapımlarının sürdürülemeyeceğinin programda belirtilmesine karşılık, Ankara Sivas hattının Yahşihan'a kadar olan bölümünün tamamlanacağı da aynı programda öngörülmüştür.⁵⁴

Bu hükümet programının okunmasından üç ay kadar sonra Albay Behiç Bey, mevcut demiryolu hatlarının tamir, bakım ve işletilmesinin yönetimi görevine 15 Temmuz 1920 tarihinde başlamıştır.⁵⁵ Albay Behiç Bey'in Demiryolları yönetiminin başına geçmesini izleyen günlerde Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetinin demiryolları ile ilgili bir dizi uygulaması olmuştur.

Öncelikle Anadolu ve Bağdat demiryolu hatlarında çalışanların maaşları ile bu hatlardaki masrafların ödenebilmesi için 22 ve 23 Ağustos 1920 tarihlerinde üç kanun çıkarılmıştır. Bu kanunların ilki 22 Ağustos tarihinde 13 sayılı ile çıkarılan, Bağdat demiryolu hattına ait maaşların ve masrafların ödenebilmesi için doksan altı bin lira ödenmesini öngören kanundur.⁵⁶ Aynı gün çıkarılan 14 sayılı ikinci kanun, Anadolu demiryolu hattı memurlarının gecikmiş maaşlarının ödenmesi hakkındadır.⁵⁷ Ertesi gün çıkarılan 15 sayılı üçüncü kanun ise, Anadolu demiryolu idaresine ait maaşlar ve harcamalar için 1336 [1920] yılı bütçesinden 145.000 lira harcanması hakkındadır.⁵⁸

Kanunların görüşülmesi sırasında Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa, Anadolu Demiryolları'nın Eskişehir'den Konya'ya, Eskişehir'den İzmit'e ve İzmit'ten Haydarpaşa'ya uzandığını, ayrıca Alayunt'tan Kütahya'ya giden bir şube hattı olduğunu belirtmiştir. Nafia Vekili, Bağdat Demiryolu'nun ise Konya'dan Pozantı'ya kadar olan kısmının idareye devrolunduğunu, Pozantı'dan sonra Adana'ya kadar olan bölümün inşasının bitmediğini ancak askeri amaçlarla Adana'ya sevkiyat yapabilmek için gerekli onarımın sürdüğünü eklemiştir.⁵⁹

Nafia Vekili, İngiliz ve Fransızların çekilirken işletme kasasındaki paralar ile en iyi araçları götürdüklerini de anlatmıştır. O tarihte Heyeti Temsiliye ile 20. Kolordu'nun verdiği bir kararla demiryollarının harcamaları için gereken seksen bin

⁵⁴ TBMMZC, D. 1, C. 1, B. 13, (9.5.1336 [1920]), s. 241.

⁵⁵ Dilaver Dinç, "Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu", s. 27.

⁵⁶ "13 sayılı ve 22 Ağustos 1920 tarihli "Bağdat demiryolu hattının maaşat ve masarifatı için doksan altı bin liranın sarfı hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 1, s. 14.

⁵⁷ "14 sayılı ve 22 Ağustos 1920 tarihli "Anadolu hattı memurlarının mütedahil maaşlarının tesviyesi hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 1, s. 15.

⁵⁸ "15 sayılı ve 23 Ağustos 1920 tarihli "Anadolu şimendifer idaresinin maaşat ve masarifatı müteferrikası için yüz kırk beş bin liranın 1336 senesi bütçesinden sarfı hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 1, s. 16.

⁵⁹ TBMMZC, D. 1, C. 3, B. 54, (21.8.1920), s. 389.

liranın on altı bin lirasının civar illerden toplanarak memurlara ödendiği ve demiryolunun çalışmasının sağlandığı ifade edilmiştir. Nafia Vekili, teklif edilen söz konusu kanunlar ile ödenmesi gecikmiş maaşları ve diğer harcamaları ödemek istediklerini söylemiştir.⁶⁰

Nafia Vekili, Vekiller Heyeti'nin 7 Temmuz 1920 tarihli kararıyla Anadolu Demiryolları'nın işletilmesine el koyduğunu ve Miralay Behiç Bey'in emrinde Eskişehir'de işletme idaresinin kurulduğunu da belirtmiştir.⁶¹

Bazı mebuslar Eskişehir'de Demiryolları Genel Müdürlüğüne tayin edilen Behiç Bey'in maaşının on bin kuruş [100 lira] olmasını yüksek bulmuşlardır.⁶² Bu konuda Nafia Vekilini savunan Trabzon mebusu Ali Şükrü Bey, Behiç Bey'in maiyetinde çalışanlar arasında [demiryolu şirketi zamanında işe alınmış] 250 lira alan uzman personeller bulunması nedeniyle Behiç Bey'e 100 liradan daha az maaş verilemeyeceğine dikkat çekmiştir.⁶³

Bu görüşmelerde demiryolları ile ilgili şikâyetler de gündeme getirilmiştir. Kütahya mebusu Besim Atalay Bey, beş ay önce Konya'dan memleketine gönderdiği yapağı ve derinin rüşvet vermediği için ancak üç ayda eline geçtiğini belirterek demiryollarının çalışma biçiminden şikâyetçi olmuştur. Buna karşılık Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa, söz konusu olayın geçmiş dönemde meydana gelmiş olduğunu, hükümet demiryolu işine el koyalı bir buçuk ay olduğunu söyleyerek bu eleştiriye cevap vermiştir.⁶⁴

Demiryollarında çalışacak yeterlilikte memur olmadığı konusundaki şikâyetler hakkında Saruhan mebusu Mustafa Necati Bey söz alarak, Dünya Savaşı sırasında demiryollarında çalışacak memur yetiştirilmesi için okul açıldığını hatırlatmış ve bu okulu bitirmiş olanlardan yararlanılmasını önermiştir.⁶⁵ Nafia Vekili ise, özellikle teknik işlerde, atölyelerde çalıştıracak memur bulunamadığını, demiryolu okulundan yetişenleri aradığını fakat bulamadığını, bu kişiler getirildiğinde göreve tayin edeceği cevabını vermiştir.⁶⁶ Trenlerde kullanılan yakıt konusundaki soruları da cevaplandırın

⁶⁰ TBMMZC, D. 1, C. 3, B. 54, (21.8.1920), s. 390.

⁶¹ TBMMZC, D. 1, C. 3, B. 54, (21.8.1920), s. 391.

⁶² TBMMZC, D. 1, C. 3, B. 54, (21.8.1920), s. 393.

⁶³ TBMMZC, D. 1, C. 3, B. 55, (22.8.1920), s. 411.

⁶⁴ TBMMZC, D. 1, C. 3, B. 55, (22.8.1920), s. 412.

⁶⁵ TBMMZC, D. 1, C. 3, B. 54, (21.8.1920), s. 392.

⁶⁶ TBMMZC, D. 1, C. 3, B. 54, (21.8.1920), s. 393.

Nafia Vekili, bunun için bir komisyon oluşturulacağını ve kömür satın alınacağını ifade etmiş, çeşitli bölgelerde bulunan linyit madenlerini işletebilmek için bir tek mühendis bulunamadığından yakınmıştır.⁶⁷ Tartışmaların ardından kabul edilen üç kanunla demiryolu çalışanlarının birikmiş maaşlarının ödenmesi ve demiryollarının birikmiş harcamalarının yapılması mümkün olmuştur.

Yukarıda söz edilen kanunlar görüşülürken trenlerin kömür ihtiyacının Meclis'te tartışılmasından beş ay kadar sonra ise demiryollarında çalışan lokomotiflere yakıt bulunamaması sorunu Meclis gündemine kanun teklifi olarak gelmiştir.

Vekiller Heyeti, Ankara-Sivas hattına yakacak sağlanması için 20.000 lira tahsisi hakkındaki 13 Ocak 1921 tarihli kanun teklifini Meclise sunmuştur. Kanunun gerekçesinde, daha önce haftada iki defa yapılan seferlerin askeri sevkiyat nedeniyle her gün, günde birer sefer olmak üzere haftada yedi defa yapılması gerektiğinin doğduğu, bütçedeki tahsisatın bu seferler için gerekli yakıtı sağlamaya yetmediği belirtilmiştir.⁶⁸

Söz konusu Ankara – Sivas hattı aslında Ankara'dan Sivas'a varması öngörüldüğü için böyle adlandırılan ancak Ankara'ya 86 kilometre mesafedeki Yahşihan'da sona eren bir dar hat [dekovil hattı] olup asker ve mühimmat sevkiyatı için kullanılmaktaydı.⁶⁹ Hattın askeri amaçlarla kullanıldığının bilinmesine rağmen, tahsisat talebi Meclis'te dirençle karşılanmıştır. Konya mebusu Vehbi Efendi, demiryolu gibi işletmelerin birer şirkete verildiğini söyleyerek demiryolu işinde neden ticaretin olmadığını Nafia Vekilinin açıklamasını istemiştir. Konya mebusu Vehbi Bey'in sorusuna cevap veren Nafia Vekili Amasya mebusu Ömer Lütfi Bey, Haydarpaşa'nın, İzmir'in kapalı olduğunu, ticaretin bu nedenle durduğunu açıklamıştır.⁷⁰

Bu hattaki lokomotiflerde kömür bulunamaması nedeniyle yakılan odunların köylülerin evlerinden söküp sattıkları ahşap olduğunun anlaşılmasından, Demiryolu Genel Müdürü'nün özel vagonu olmasına, cepheye yakın kömür madenlerinin neden işletilmediğine kadar çeşitli konuların tartışılmasının ardından teklif oylanarak kabul

⁶⁷ TBMMZC, D. 1, C. 3, B. 54, (21.8.1920), s. 392-393.

⁶⁸ TBMMZC, D. 1, C. 7, B. 137, (24.1.1921), s. 354.

⁶⁹ Ankara – Sivas demiryolu hattı ileride ele alınacağı gibi 1930'da tamamlanarak 30 Ağustos 1930 günü ulaşımına açılmıştır.

⁷⁰ TBMMZC, D. 1, C. 7, B. 137, (24.1.1921), s. 355.

edilmiştir.⁷¹ Böylece Ankara-Sivas demiryolu hattında kullanılacak kömür ve odunun sağlanması hakkındaki 86 sayılı ve 24 Ocak 1921 tarihli kanun yasalaşmıştır.⁷²

Meclis'te ele alınan kanunda söz konusu olan hattın savaş nedeniyle hemen hemen tamamen askeri amaçlar için kullanıldığı açık iken kanun teklifinin sorularla karşılanması, hattın neden ticari olarak karlı işletilemediğinin sorulması ve bazı mebuslar tarafından teklife karşı çıkılması ilginçtir.

Meclis'te yapılan bu görüşmelerden o dönemde ulaşım konusunda zorluklar yaşandığı, mali ve teknik imkânların kısıtlı olduğu ve demiryollarının güç şartlar altında işletildiği anlaşılmaktadır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti döneminde görev yapmış beş İcra Vekilleri Heyeti'nde de, bayındırlığa, bu kapsamda demiryollarına verilmiş öneme bir örnek olarak dönemin savaş dönemi olduğunu da göz önünde tutarak bütçe kanununu ele almak yararlı olacaktır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, giderlerin hacmi bilinmediğinden 1 Mayıs 1920 – 31 Ekim 1920 dönemi için bir geçici bütçe yapılmış ve daha sonra Kasım-Aralık 1920 aylarına ilişkin bir geçici bütçe kanunu daha çıkarılmıştır.⁷³

TBMM Hükümeti'nin ilk mali yılının bütçe kanunu mali yılın bitmesine bir gün kala 28 Şubat 1920'de 103 sayılı ile kanunlaşmıştır.⁷⁴ Söz konusu 1336 [1920] Senesi Muvazenei Umumiye kanununda yer alan ve tahsisatları gösteren A cetvelinde Nafia Vekâletine [Bayındırlık Bakanlığı] 620.396 lira tahsisat ayrılmıştır. Bütçede tahsisatlar toplamı 63.018.354 lira olduğuna göre Nafia'ya genel bütçenin yüzde 0,98'i ayrılmış olmaktadır. Savaş dönemi bütçesi olan bu bütçenin yaklaşık yüzde 44'ü Milli Savunma'ya, yüzde 8'i Jandarmaya, yüzde 2'si Emniyete, yüzde 1,2'si silah ve mühimmat imal etmekle görevli İmalatı Harbiye'ye ayrılmıştır. Maarife 577.061 lira, Sağlık Bakanlığına da 613.141 lira ayrıldığı düşünüldüğünde, Bayındırlık Vekâleti'ne toplam harcama bütçesi içinde yüzde 1'e yakın pay ayrılmasıyla bayındırlığın

⁷¹ TBMMZC, D. 1, C. 7, B. 137, (24.1.1921), s. 355-359.

⁷²“86 sayılı ve 24 Ocak 1921 tarihli Ankara – Sivas hattının kömür ve odun ihtiyacatı için kanun”, **Kanunlar Dergisi**, C. 1, s. 92.

⁷³ Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, s. 270-272.

⁷⁴ a.e., s. 263.

Kurtuluş Savaşı döneminde önem verilen bir kalem olduğu sonucuna varmak mümkündür.⁷⁵

1.2.2. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Döneminde İlk Demiryolu Yatırımı Kanunu

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti döneminde, Birinci İcra Vekilleri programının okunmasından bir yıl sonra, demiryolu yatırımına ilişkin ilk kanun TBMM’nde görüşülerek yasalaşmıştır. Kanunun İkinci İnönü Muharebesinden hemen sonra, Sakarya Muharebesi öncesinde çıkarılmış olması Kurtuluş Savaşı’nın zor mali şartları içinde demiryollarına verilen öncelik bakımından dikkat çekicidir.

Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey, kanun teklifini TBMM’ne sunuş konuşmasında savaş zamanında Rusların Sarıkamış’tan Erzurum’a ve Erzurum’dan Karabıyık Hanları’na⁷⁶ kadar bir demiryolu yapmış olduklarını hatırlatmıştır. Vekil, Karabıyık Hanları’ndan Tercan civarına kadar toprak düzeltmesinin kısmen yapılmış olduğunu, Karabıyık Hanları’ndan Erzincan’a kadar hatlara konulacak ray ve diğer malzemenin Kars civarında hazır olduğunu belirtmiş, inşaatın geri bırakılmasının yapılmış olan hazırlıkların ve depolanmış malzemenin ziyan olup gitmesine yol açacağını vurgulamıştır. Nafia Vekili, ayrıca, Ankara’dan Erzurum’a uzatılması düşünülen hattın Anadolu’nun belkemiği olacağını ve ayrıca askeri öneminin Anadolu – Bağdat hattından daha fazla olduğunu öne sürmüştür.⁷⁷

Kanunda ele alınan ikinci hat olan Samsun-Sivas hattının inşaatına Dünya Savaşı’ndan önce Samsun’dan başlamak üzere Hükümet [İstanbul Hükümeti] tarafından girilmiş olduğunu ifade eden Nafia Vekili, arazi düzeltmesinin yapılmış olduğunu ve tünellerin sağlam halde bulunduğunu eklemiştir. Nafia Vekili, kanun teklifini savunurken, hattın yapılmasıyla Havza’dan Samsun’a kışın beş, yazın iki buçuk liraya getirilen bir çuval unun demiryolu ile taşınması halinde nakliye bedelinin yarım veya bir lira olacağı örneğini vermiştir.⁷⁸

⁷⁵ “103 sayılı ve 28 Şubat 1921 tarihli “1336 [1920] senesi muvazenei umumiye kanunu”, **Kanunlar Dergisi**, C. 1, s. 111/1; Bkz.: EK 1.1.

⁷⁶ Erzurum’da Karabıyık Hanları olarak bilinen yerde 1947’de Aşkale İlçesi’ne bağlı Karabıyık Bucağı kurulmuş, 1957’de bucağın adı Kandilli olmuştur. “Karabıyıkhanları” köyü 1968’de varlığını sürdürmekteydi. Bkz.: **Köylerimiz**, Ankara, T.C. İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü, 1968, s. 308; Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları**, s. 270.

⁷⁷ **TBMMZC**, D. 1, C. 10, B. 26, (28.4.1921), s. 118-119.

⁷⁸ **TBMMZC**, D. 1, C. 10, B. 26, (28.4.1921), s. 119

Nafia Vekili, kanun teklifinde ele alınan üçüncü konu olarak Kızılırmak'ta nehir ulaşımının sağlanabilmesi için keşif çalışması yapılması ve nehir ulaşımını engelleyen bazı kayalıkların temizlenmesi gibi işler için harcama izni istendiğini ifade etmiştir.⁷⁹ Kanun tasarısı, Nafia Vekili'nin konuşması ve kanun teklifi ile ilgili encümen layihalarının okunmasından sonra tartışma veya itiraz olmaksızın madde madde oylanarak kabul edilmiştir.⁸⁰

Söz konusu kanun, Erzurum – Erzincan ve Samsun – Havza demiryolu hatlarının yapımı konusunda her bir hat için 1921 yılı bütçesine birer fasıl açılarak ikişer yüz milyon lira ayrılmasını öngörmüştür. Aynı kanun ile Kızılırmak üzerinde nehir taşımacılığı yapılabilmesi açısından keşif çalışmaları için de bin lira harcanmasına izin verilmiştir.⁸¹

Bu kanun, Cumhuriyet'in ilk yıllarında her biri için özel birer kanun çıkarılan demiryolu yatırımlarının ilk uygulama örneği olması nedeniyle önem taşımaktadır.

1.2.3. Demiryollarıyla İlgili Yasal Düzenlemelerde Süreklilik

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde 19 Eylül 1923 tarihinde gündeme gelen, İzmir – Kasaba [Turgutlu] ve Bandırma Soma, Aydın, Mudanya-Bursa demiryolları ile İzmir liman ve rıhtımının imtiyaz haklarına dair görüşmeler, demiryolu konusundaki uygulamalarda, Osmanlı hükümetleri ile TBMM Hükümeti'nin uygulamaları arasındaki paralelliğe bir örnek olması bakımından ilginçtir.⁸²

Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndeki bu görüşmelerde, İzmir - Kasaba ve Mudanya-Bursa demiryolları ile ilgili Şirket imtiyazlarının ortadan kaldırılması ve söz konusu demiryollarının “hükümet [İstanbul Hükümeti] tarafından işletilmesi” konusunda Birinci Dünya Savaşı döneminde, 16 Ağustos 1332 [29 Ağustos 1916] tarihinde yayımlanan geçici kanun ele alınmıştır. Dünya Savaşı sırasında çıkartılan bu geçici kanun ile Şirket imtiyazları kaldırılarak demiryollarına el konulmuştur.⁸³

⁷⁹ TBMMZC, D. 1, C. 10, B. 26, (28.4.1921), s. 120-121.

⁸⁰ TBMMZC, D. 1, C. 10, B. 26, (28.4.1921), s. 121.

⁸¹ “28 Nisan 1921 tarihli ve 115 sayılı “Erzurum – Erzincan ve Samsun – Havza şimendifer hututunun inşaatı ve Kızılırmak nehrinin masarifi istikşafiyesi hakkında kanun”: **Resmi Gazete**, 9 Mayıs 1921, S. 14, s. 2.

⁸² TBMMZC, D. 2, C. 2, B. 21, (19.9.1923), s. 183.

⁸³ **Düstur**, İkinci Tertip, C. 8, İstanbul, Evkaf Matbaası, 1928, s. 1266-1267

Nafia Encümeni Reisi Meclis'te yaptığı konuşmada, savaş şartlarında bu kanunun zorunlu olarak çıkarılmış olduğunu, savaş şartlarının ortadan kalktığını, İzmir-Kasaba demiryolu hattının [Osmanlı Hükümeti tarafından verilmiş olan] imtiyazının 99 yıl, Mudanya-Bursa demiryolu hattının imtiyazının 30 yıl olduğunu ve bu imtiyazların imtiyaz sahibi Şirket'in onayı olmaksızın kaldırılamayacağını belirtmiştir.⁸⁴

Yapılan görüşmeler sonunda, Nafia Encümeni'nce hazırlanan Kararname kabul edilmiş, İstanbul hükümetince çıkartılmış olan geçici kanun kaldırılmış ve söz konusu hatlar üzerindeki şirketlerin [Osmanlı Hükümeti tarafından verilmiş] imtiyazı tekrar yürürlüğe girmiştir.⁸⁵

Cumhuriyet'in ilanından on gün önce, 1923 yılı Eylül ayında, İzmir-Kasaba ve Mudanya-Bursa demiryollarının işletilmesi hakkında Meclis'te yapılan bu görüşmeler ile alınan bu karar, Osmanlı Meclisi Mebusanı ve Osmanlı Hükümeti'nin demiryolu konusunda almış olduğu karar ve uygulamanın TBMM Hükümeti'nce sürdürülmesine bir örnek teşkil etmektedir.

1.2.4. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti ve Cumhuriyet Dönemlerinde Demiryolları Yatırımlarının Kanunla Yapılması

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti döneminde ve Türkiye Cumhuriyeti döneminin başından itibaren demiryollarıyla ilgili yürütme tasarrufları Türkiye Büyük Millet Meclisi'nden Kanun veya TBMM kararı alınmak suretiyle yapılmıştır. Demiryolu ile ilgili kanunlar kendi içlerinde alt gruplara ayrılabilir.

Örneğin, demiryollarının işletilmesi ile ilgili (harcama vs. konularındaki) kanunlar 1920 Ağustos ayındaki 13, 14 ve 15 sayılı kanunlardan başlayarak öncelikle yasalaşmıştır. 1947 yılında yasalaşan 5080 sayılı kanuna kadar, demiryolları işletmesi, işletmenin maaş ve diğer giderleriyle ilgili birçok kanun çıkmıştır.

Diğer bir grup kanun olarak demiryollarının idaresi ve teşkilatını düzenleyen kanunlar sayılabilir. 1924 yılında Anadolu Demiryolları'nın satın alınması ve genel müdürlük teşkilatının düzenlenmesiyle ilgili 506 sayılı kanundan başlayan, 1927 tarihli 1042 sayılı kanun, 1929 tarihli 1483 sayılı kanun, 1947 tarihli 5054 sayılı kanun bu kapsamda demiryolları teşkilatını düzenleyen kanunlardır.

⁸⁴ TBMMZC, D. 2, C. 2, B. 21, (19.9.1923), s. 185.

⁸⁵ TBMMZC, D. 2, C. 2, B. 21, (19.9.1923), s. 187.

Anadolu Demiryolları'nın 1924 yılında satın alınmasıyla, ülkede yabancı şirketlerin yaptığı ve işletmekte oldukları demiryollarının satın alınmaları (millileştirilmeleri) kanunlarla uygulanmıştır. 1924 yılındaki 506 sayılı kanun, 1929 yılındaki 1375 sayılı kanun, 1931 tarihli 1815 sayılı kanun, 1941 tarihli 4127 sayılı kanun gibi kanunlar şirket hatlarının satın alınması (millileştirilmesi) ile ilgili kanunlardır.

Erzurum-Erzincan ve Samsun-Havza demiryolu hatlarının yapılması konusunda 1921 yılında çıkartılan 115 sayılı kanundan itibaren demiryolu inşaatları her bir inşaat için bir kanun çıkartılarak yapılmıştır. Demiryolları inşaatlarının finansmanı konusunda uzun vadeli iç borçlanmaya gidildiğinde üç demiryolu hattının inşaatı amacıyla başvuru için 1933, 1934, 1941 ve 1944 yıllarında 2094, 2463, 4057 ve 4625 sayılı kanunlar çıkartılmıştır.

Bunlardan ayrı olarak, uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığına ilişkin sözleşmelere katılmak konusunda da 1930 yılındaki 1673 sayılı kanundan başlayarak, 1934 yılında 2641 sayılı kanun, 1938 yılında 3347 sayılı kanun gibi kanunlar çıkartılmıştır.

Demiryolları, bayındırlık ve ulaşım konularındaki bu kanunlardan ayrı olarak demiryolları idarelerinin kesin hesap kanunları da bulunmaktadır.⁸⁶ Demiryolları yatırımları Bayındırlık Bakanlığı bütçesi altında genel bütçe içinde yer aldığından demiryolları yatırımları ele alınırken genel bütçe ve genel bütçe kesin hesap kanunlarını da incelemek gerekmektedir. Kesin hesap kanunları, demiryolu yatırımlarının kalemlerini ve harcama miktarlarını gösteren belgelerdir.⁸⁷

İncelediğimiz dönemdeki Kesin hesap kanunlarının demiryollarına ilişkin kalemleri ilginç bir görünüm vermektedir.⁸⁸ Demiryolu yatırımları, 1933 ile 1942 yılları arasındaki Kesin hesap kanunlarında, (1938, 1939 ve 1940 yılları dışında) ilgili demiryolu hattı yatırıma dayanak olan kanun numaraları sayılarak, çoğu zaman da ilgili yatırım hattı da anılarak belirtilmiştir. 1938, 1939, 1940 yılları ve 1943 yılı

⁸⁶ Demiryollarının işletilmesine ilişkin ilk kanun olan 22 Ağustos 1920 tarih ve 13 sayılı "Bağdat demiryolu hattının maaşat ve masarifatı için doksan altı bin liranın sarfı hakkında kanun"dan, 31 Aralık 1947 tarih ve 5156 sayılı "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1948 yılı Bütçe Kanunu"na kadar bu kapsamda çıkartılmış olan kanunların listesi EK 1.2.'de topluca verilmiştir.

⁸⁷ İncelediğimiz dönemde kesinhesap kanunlarında yer alan demiryolu giderleri için Bkz.: TABLO 3 Bütçe Kesin Hesap Kanunlarındaki Demiryolu Yatırım Giderleri.

⁸⁸ Bütçe kesin hesap kanunlarındaki demiryolu yatırım harcamalarının toplu bir listesi için Bkz.: EK 1.3.

sonrasındaki kesin hesap kanunlarında ise yatırım harcama kalemi “demiryolları inşaatı umumi masrafı” veya “demiryolları ve limanlar” şeklinde gösterilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti’nde devletin yıllık genel bütçeleri 1927 yılında çıkarılan 1050 sayılı Muhasebe Umumiye Kanununun getirdiği prensipler çerçevesinde hazırlanagelmiştir.⁸⁹ Uzun yıllar sonra Avrupa Birliği’ne mali uyumun sağlanması amacıyla 1973 yılında program esaslı bütçeleme sistemine geçilmiştir.⁹⁰ Muhasebe Umumiye Kanununun değişik yıllarda bazı değişiklikler yapılmakla birlikte 76 yıl boyunca Türk bütçe sistemini düzenlemiş, ancak 10.12.2003 tarihinde çıkartılan 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu’nun 81. Maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.⁹¹

Bütçede yer alan demiryolu yatırım kalemlerinin 1930’ların sonundan başlayarak özellikle 1943 sonrasında bütçede genel ifadelerle yer almasıyla, inşa edilecek hattın bütçede açıkça belirtilmesi uygulamasının 1930’ların sonunda gevşediği görülmektedir. Bu durum harcama kalemleri arasında aktarma yapmaya olanak verecek şekilde genel ifadeler kullanılması olanağını sağlamıştır.

Dönemin bütünü ile ilgili maliye ve bütçe uygulamaları üzerine bazı incelemelerde saydamlık eksikliğine işaret edilmesi yukarıda sözü edilen bütçe kalemlerindeki belirsiz ifadelerle açıklık getirmektedir.⁹²

Bu arada kesin hesap kanunlarında demiryolu yatırımları arasında yer alan kalemlerde demiryolu yatırımı ile ilişkili olmayan yanlışlıkla zikredilmiş kanun numaraları da bulunmaktadır. Örneğin 1941 yılı kesin hesap kanununda “... sayılı kanunlar mucibince yapılmış ve yapılmakta olan Demiryol ve limanlar inşaat bedelleriyle diğer müteferrik masraflar” kaleminde sayılan kanunlar arasında geçen 2184 ve 2411 sayılı kanunların demiryolu yatırımlarıyla ilgisi bulunmamaktadır.⁹³

2184 sayılı ve 20 Mayıs 1933 tarihli kanun mükelleflere vergi cüzdanı verilmesiyle ilgili bir kanundur.⁹⁴ 1941 yılına ilişkin bütçe kanununa bakıldığında

⁸⁹ “Muhasebe umumiye kanunu”, **Kanunlar Dergisi**, C. 5, s. 248-265.

⁹⁰ Esra Siverekli Demircan, “Yeni Ekonomik Düzendeki Bütçe Sistemlerindeki Değişim Süreci ve Türk Kamu Maliyesinin Uyumu”, **Yönetim ve Ekonomi**, C. XIII, S. 2, (2006), s. 54.

⁹¹ **Resmi Gazete**, 24 Aralık 2003, S. 25326.

⁹² Güneri Akalın, **Atatürk Dönemi Maliye Politikaları**, Ankara, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayınları, 2008, s. 112, 177, 185, 186.

⁹³ 5033 sayılı ve 14.4.1947 tarihli 1941 Akçalı Yılı Kesinhesap Kanunu”, **Resmi Gazete**, 22 Nisan 1947, S. 6589, s. 12195.

⁹⁴ “2184 sayılı ve – 20 Mayıs 1933 sayılı Mükelleflere vergi cüzdanı verilmesi hakkında kanun”, **Kanunlar Dergisi**, C. 12, s. 314.

2184 sayılı kanunun demiryolları ve limanlar tahsisatlarında sayıldığı görülmektedir.⁹⁵ Görüldüğü gibi bütçe kanunundaki yanlışlık kesin hesap kanununa da taşınmıştır.

Aynı gider kaleminde yazılı 2411 sayılı kanun da İçişleri Bakanlığı ile ilgili bir kanun olup Kaymakam kadroları hakkındadır.⁹⁶ 1941 yılı bütçe kanununun ilgili maddesine bakıldığında, burada zikredilen kanun maddeleri arasında 2411 sayılı kanunun olmadığı bunun yerine 1941 kesin bütçe kanunundaki kalemde yer almayan 2611 sayılı kanunun zikredildiği görülmektedir. 2611 sayılı kanun gerçekten demiryolu yatırımı ile ilgili bir kanundur.⁹⁷ Anlaşıldığına göre bütçe kanunundaki 2611 rakamı kesin hesap kanunu hazırlanırken yanlışlıkla 2411 olarak yazılmıştır.

Ertesi yıl olan 1942 yılı Kesin bütçe kanununda da bir önceki yıl gibi "... sayılı kanunlar mucibince yapılmış ve yapılmakta olan Demiryol ve limanlar inşaat bedelleriyle diğer müteferrik masraflar" maddesi altında kanun sayıları verilmiştir. Bu gider kaleminde demiryolu yatırımları ile ilgili olmayan 2184 sayılı kanun yine yer almış buna karşılık bir önceki yıl yer alan 2411 sayılı kanundan söz edilmemiş, bunun yerine doğru olarak 2611 sayılı kanun zikredilmiştir.⁹⁸ Aynı yılın (1942 yılı) bütçe kanununa bakıldığında demiryolu yatırımı ile ilgili olmayan 2184 sayılı kanun ile demiryolu yatırımı olan 2611 sayılı kanunun yer aldığını, 2411 sayılı kanundan ise söz edilmediği görülmektedir.⁹⁹ Anlaşıldığı üzere kesin hesap kanununun ilgili kalemi bütçe kanunundan yanlışlıkla birlikte aynen alınmıştır.

1.3. Türkiye’de Demiryolu Politikasının Oluşması

1.3.1. Yeni Türkiye’nin Demiryolu Politikası

Türkiye’nin demiryolu politikasını değerlendirirken, demiryolları yapımında hangi amaçların demiryolu politikasının belirlenmesinde yönlendirici olduğu ele alınacaktır.

⁹⁵ “4042 sayı ve 29 Mayıs 1941 tarihli 1941 Mali Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu”, **Kanunlar Dergisi**, C. 22, s. 400.

⁹⁶ “2411 sayılı ve 19 Nisan 1934 tarihli 2202 numaralı Kanunun 3. maddesinde yazılı 3 numaralı cetvelin Dahiliye Vekâleti kısmının değiştirilmesi hakkında kanun”, **Kanunlar Dergisi**, C. 13, s. 182.

⁹⁷ “2611 sayılı ve 13 Kânunuevvel 1934 tarihli Afyon Karahisar – Antalya demiryolunun inşasına dair 2134 numaralı kanuna ek kanun”, **Kanunlar Dergisi**, C. 14, s. 55.

⁹⁸ 1942 kesin hesap kanunu 5357 sayı ve 25 Mart 1949 tarihli 1942 Bütçe Yılı Kesinhesap Kanunu”, **Resmi Gazete**, 4 Nisan 1949, S. 7173, s. 15884.

⁹⁹ “4227 sayılı ve 27 Mayıs 1942 tarihli 1942 Mali Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu”, **Kanunlar Dergisi**, C. 23, s. 327.

Demiryolu inşaa politikasının belirlenmesinde Kurtuluş Savaşı döneminde askeri amaçlardan ön planda söz edildiği görölmekle birlikte Cumhuriyet'in kurulmasıyla birlikte bu politikada siyasi, iktisadi ve toplumsal amaçlar ön plana çıkmış ancak askeri amaçlardan söz edilmeye de devam edilmiştir. Bu dönemde yurdun demiryolu ağı ile bağlanmasında öncelikle siyasi amaçlar başka bir deyişle ülke bütünlüğünün sağlanması amacı güdülmüştür. Mustafa Kemal, ülkenin demir ağlarla örülmesinin iktisadi alanda olduğu gibi siyasi alanda da milletin tek bir kaya parçası gibi perçinlenmesi anlamına geleceğini söylemiştir.¹⁰⁰

Abidin Daver, demiryollarının ülkenin bütünlüğünü sağlamasını vurgulamıştır. Erzurum demiryolunun açılışında, demiryollarını Cumhuriyet rejiminin en büyük eseri olarak nitelendirerek, ülkenin çelik ağlarla örölünceye kadar bir bütünlük göstermediğini, Erzurum, Erzincan, Diyarbakır'ın demiryolu bu illere gitmeden önce okyanusun ortasında birer ada konumunda olduklarını yazmıştır.¹⁰¹

1925'teki Şeyh Sait ayaklanmasında askeri birliklerin yöreye nakledilmesinde Fransızların izni alınarak Bağdat Demiryolu kullanılmıştır.¹⁰² Demiryolunun bu bölgelere ulaşması halinde ayaklanmaların tekrarlanmayacağı ya da büyümeden önleneceği düşünölmüştür. Bu nedenlerle yeni demiryolu yapımları Doğu ve Güneydoğu Anadolu'ya yönelirken konu Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde dile getirilmiş, bölgenin siyasi durumunun bilindiği ve o bölgelere olabildiğince demiryolu inşaa etmenin ülkenin siyasi hayatı için gerekli olduğu Trabzon mebusu Muhtar Bey tarafından söylenmiştir.¹⁰³

Yine TBMM'nde 20 Mayıs 1933'te Sivas-Erzurum demiryolunun inşası hakkındaki kanun teklifinin görüşölmesinde, Erzincan mebusu Aziz Samih, hattın yapılması ile devletin Doğu illerinde emniyet ve asayişini sağlayacağını ifade etmiştir.¹⁰⁴

Demiryollarının ülkede yaygınlaşmasıyla toplumun kaynaşması, homojen bir bütün haline gelmesinin sağlanması gibi toplumsal amaçlar güdülmüştür.

¹⁰⁰ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, Ankara, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1981, C. II, s. 416.

¹⁰¹ Abidin Daver, "Ankara-Erzurum", **Cumhuriyet**, 30 Teşrinievvel 1939, s. 3.

¹⁰² Lord Kinross, **Atatürk Bir Milletten Yeniden Doğuşu**, Çeviren: Necdet Sander, İstanbul, Sander Yayınları, 1984, s. 608.

¹⁰³ TBMMZC, D. 2, C. 23, B. 75, (22.3.1926), s. 297.

¹⁰⁴ TBMMZC, D. 4, C. 15, B. 54, (20.5.1933), s. 213.

Demiryolları, yurttaşları toplumsal olarak kaynaştıracak, milli birlik ve kültürü sağlayacak önemli bir etken olarak görülmüştür.¹⁰⁵

Halkevleri'nin yayın organı **Ülkü** dergisinde yayınlanan bir yazıda ifade edilenlere göre, demiryolları ülkenin nüfus hareketlerini hızlandırmak, çeşitli nüfus kitleleri arasındaki ilişkileri çoğaltmak ve nüfus dağılımını belirlemek suretiyle sosyal kaynaşmayı arttıracaktır.¹⁰⁶

Bazı yazarlara göre, Doğu illeri ilerleyememişse, köyler, kasabalar, şehirler uygarlıktan mahrum kalmışsa, nedeni demiryolu olmayışı idi.¹⁰⁷

Cumhuriyet Halk Partisi'nin on beşinci yılı nedeniyle yayınlanan kitapta, Cumhuriyet'in demiryolu politikası anlatılırken Türk Ulusu ve Cumhuriyet Hükümeti'nin demiryolları yapma ve işletmeyi bir ülkü haline getirdiği ifade edilmiştir. Demiryollarının ülkenin korunması için ve halkın iyilik ve zenginliğine yararlı olmak üzere yaptırıldığı belirtilmiştir. Cumhuriyet Hükümeti'nin bir taraftan ülkenin askeri ve iktisadi bakımdan gerek duyduğu yeni demiryollarını hızla yaparken diğer taraftan ülke lehine beklenen iktisadi kalkınma ve refahı sağlama faydalarını gerçekleştiremeyen yabancı şirketler elindeki demiryollarını da millileştirmeyi ön plana aldığı vurgulanmıştır.¹⁰⁸

Bu arada, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal, ülkenin çeşitli yörelerinin demiryolu ağı ile birbirine bağlanmasına baştan beri kişisel olarak önem vermiştir. Mustafa Kemal, Cumhuriyet'in ilk yıllarında, 21 Eylül 1924'de Samsun-Çarşamba demiryolu hattının inşaatının başlaması törenine katılarak konuşma yapmıştır. Konuşmada demiryolunun Türk müteşebbisler tarafından inşa edilmesinden duyduğu memnuniyeti belirtmiş; gezdiği yörelerde halkın her yerde yol ve okul istediğini ifade etmiştir.¹⁰⁹ Mustafa Kemal, tren yolunun Sivas, Malatya, Diyarbakır, Zonguldak, Erzincan gibi belli başlı merkezlere ulaşması dolayısıyla mesajlar yayınlamıştır.¹¹⁰ Malatya'ya 1931 yılında gidişinde Türkocağı'nda yaptığı konuşmada, Malatya gibi önemli bir vilayetin merkezine gelebilmesinin demiryolunun bu şehre ulaşmasıyla mümkün olduğunu

¹⁰⁵ **Demiryolları Mecmuası**, C. XI, S. 130, (Birinci Kânun 1935), s. 512.

¹⁰⁶ Niyazi Hüsnü, "Cumhuriyet Münakaleciliği", **Ülkü** C. II, S. 9, (Birinci Teşrin 1933), s. 241.

¹⁰⁷ Abidin Daver, "Ankara-Erzurum", **Cumhuriyet**, 30 Teşrinievvel 1939, s. 3.

¹⁰⁸ **On Beşinci Yıl Kitabı**, [y.y.], Cumhuriyet Halk Partisi Yayını, [t.y.] [1938], s. 244, 246-248.

¹⁰⁹ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III**, C. II, s. 193-194.

¹¹⁰ **Atatürk'ün Tamim Telgraf ve Beyannameleri IV**, s. 597, 598, 602, 650, 677, 686.

vurgulamıştır.¹¹¹ Kemal Atatürk, sağlığının iyi olmadığı dönemde de Diyarbakır-Kurtalan demiryolunun (Irak sınır hattı) temel atma törenine 16 Kasım 1937 günü katılmış ve töreni özel treninde izlemiştir.¹¹²

Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele döneminde ulaşım yollarının yetersizliği, özellikle de zamanın en hızlı ulaşım sistemi olan demiryollarının eksikliği askeri açıdan oldukça fazla hissedilmiştir. Bu yetersizlik ve eksikliğin giderilmesi gündemde ön sıralarda olmuştur. Cumhuriyet ile birlikte, demiryolu yapımında ülke bütünlüğünün sağlanması amacıyla bağlı olarak yeni demiryolu hatlarının güzergâhlarının tespitinde ülke savunması dikkate alınmış, askeri açıdan önemli olan hatların yapımına öncelikle başlanmıştır.¹¹³ Demiryolları yapımında askeri öncelikler gözetilmesine bir örnek olarak 1924 yılında Meclis kürsüsünde konuşan Erzurum Mebusu Rüştü Paşa'nın, demiryollarının savunma açısından ülkenin her yerine süratle kuvvet sevk etmek için gerekli olduğunu vurgulaması dikkat çekicidir.¹¹⁴

Mustafa Kemal de demiryolu ile Malatya'ya gelişinde, Türkocağı'nda yaptığı konuşmada, demiryollarının ülkenin tüfekten, toptan daha önemli bir güvenlik silahı olduğunu söylerken askeri yönünü vurgulamıştır.¹¹⁵

Yapılmakta olan Ergani demiryolu hattının güzergâhının değiştirilmesinde Genelkurmay Başkanlığı'nın bu konudaki uyarısının etkili olması demiryolu hatlarının yapımında askeri amaçların gözetildiğine bir örnek oluşturmaktadır.¹¹⁶ Arada-Diyarbakır hattını incelemek üzere, Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'nın [Çakmak] bizzat bölgeye giderek demiryolu hattının geçeceği yerleri, köyleri gezmesi demiryolu hattına verilen askeri önemin boyutunu ifade etmektedir.¹¹⁷

Demiryollarının yapımında ekonomik amaçlara da önem verilmiştir. Yahya Tezel'e göre, ülke coğrafyasının ulaştırma konusunda getirdiği güçlükler toplumsal

¹¹¹ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III**, C. II, s. 268.

¹¹² “Cizre hattının temel atma merasimi”, **Cumhuriyet**, 17 Teşrinisani 1937, s. 7; “Atatürk Diyarbakırdan Elazize hareket ettiler”, **Akşam**, 17 Teşrinisani 1937, s. 1, 4..

¹¹³ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları**, s. 50.

¹¹⁴ **TBMMZC**, D. 2, C. 8/1, (22.4.1924), s. 1017.

¹¹⁵ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III**, C. II, s. 268.

¹¹⁶ “Genelkurmay Başkanlığı'nın 3 Teşrinievvel 1341 tarihli ve birinci şube 2727 sayılı yazısı”, **Arada-Diyabekir-Ergani Demiryolu İnşaatının Tevkifi Hakkında Başvekaletten Gelen (1/806) Numaralı Kanun Layihası Nafia ve Muvazenei Maliye Encümenleri Mazbataları, Sıra numarası: 82, 21 Kanunuevvel 1341** [1926], s. 1.

¹¹⁷ (T.C. İslahiye Kaymakamlığı Fevzipaşa Belediyesi internet sitesi: <http://www.islahiye.gov.tr/fevzipasa.asp/> erişim: 8 Nisan 2014-10:01)

ve iktisadi yapının biçimlenmesinde etkili olmuştur. Taşımacılığa elverişli nehirlerin olmayışı, arazinin dağlık yapısı ulaşım maliyetlerinin yüksek olması sonucunu doğurmuştur. Bu nedenle 1920’lerde demiryolu yapımına ağırlık verilmesinin ardında bütünleştirilmiş bir iç pazar yaratmak, ülkenin ihraç kapasitesini artırmak gibi temel iktisadi nedenler yatmaktadır. Demiryolu inşaatlarının yerli sermaye birikimini uyaran sonuçları da olmuş, Türk işadamları ve şirketleri demiryolu ihalelerini alan yabancı şirketlere taşeronluk yaparak kazanç ve sermaye birikimi sağlamışlardır. Demiryolu ve karayolu yapımı iç piyasanın ölçeğini genişleterek ülkedeki sermaye birikimini hızlandırmıştır. O zamana kadar kapalı ekonomi bölgeleri olan iç bölgelerden büyük şehirlere ve limanlara gönderilen ürün hacmi genişlemiş, ülkedeki toplam talep de artış göstermiştir.¹¹⁸

Bu görüşü savunan Hükümet’in yarı resmi yayın organı **Hakimiyeti Milliye** gazetesi, Sivas demiryolunun açılışını izleyen yılda, demiryollarının sağladığı ekonomik gelişmeye örnek olarak Ankara’dan doğuya uzanan demiryolu hattından sonra bu yörelerdeki çiftçinin elindeki mahsulün tamamını sattığını, bu durumun Sivas ve Amasya gibi illerde ilk defa görüldüğünü yazarak demiryolu politikasını ekonomik bir yaklaşımla övmüştür.¹¹⁹

Yurdun büyük şehirlerini, tarım bölgelerini, limanlarını birbirine bağlayan demiryollarının yapılmasıyla köylerden gıda ve sanayi hammaddesi gibi tarım ürünleri şehre ulaştırılabilecek, ihraç edilebilecektir. Buna karşılık şehirlerde üretilen mallar da köylere ulaştırılabilecektir.

Dönemin bazı iktisatçıları buna milli iktisat görüşüyle yaklaşarak milli pazarın oluşturulması adını vermişlerdir.¹²⁰ Aynı dönemde, Mustafa Kemal 1931 yılı şubat ayında Türkiye’de ekonomik hayatın yüksek gelişiminin ancak demiryollarıyla mümkün olacağını söylemiştir.¹²¹

Bu dönem Türkiye iktisat tarihini incelerken Kuruç, 1930’lar ekonomisinin can damarının sermaye birikimi olduğunu savunarak, sermaye birikiminin demiryolları ve sanayileşme programında görüldüğünü yazmıştır. Yeni hat inşaatları ve mevcut şirket hatlarının millileştirilmesi olarak uygulanan demiryolu yatırımlarının kırsal kesimi

¹¹⁸ Yahya Tezel, **a.g.e.**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 2002, s. 233-235.

¹¹⁹ **Hakimiyeti Milliye**, 7 Haziran 1931.

¹²⁰ Şevket Süreyya, **Cihan İktisadiyatında Türkiye**, Ankara, 1931, s. 136.

¹²¹ “Malatya’da Bir Konuşma 13 Şubat 1931”, **Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I-III**, C. II, s. 268.

açmanın, tarımı canlı tutmanın, inşaata ekonomik etki kazandırmanın yanı sıra ulus devletinin siyasal sınırlarına erişmesi ve etkili bir kontrol ağı oluşturması gibi birkaç hedefi birden gerçekleştirdiğini ifade etmiştir.¹²²

Demiryolu yapımının gerekçesi olarak aynı anda birkaç amacın vurgulandığı da görülmektedir. Örneğin, Konya Mebusu Tahsin Bey, Erzurum demiryolunun yapılması için çıkarılan kanun gereği bu hattın inşaatı ile ilgili ihalenin yapılması dolayısıyla 1933 Haziran'ında yazdığı yazıda, Birinci Dünya Savaşı'nda Sarıkamış muharebeleri sırasında Ankara'daki Beşinci Kolordunun Ocak ayında ulaşım imkânlarının elverişsiz olması nedeniyle Kafkas cephesine taşınmadığını hatırlatmıştır. Demiryolunun önemini bizzat yaşadığı savaş nedeniyle askeri açıdan vurgulamakla birlikte Tahsin Bey, aynı yazıda demiryolunun iktisadi yararlarını saymayı da ihmal etmemiştir.¹²³

Cumhuriyet ile birlikte ulus devletinin kurulması sürecinde bu amacı gerçekleştirmek için ülke bütünlüğünün sağlanması şart görülmüştür. Ülke bütünlüğü, ekonomik, sosyal ve kültürel bütünleşmeye imkân verecektir. Bayındırlığa, o dönem için özellikle demiryolu hatlarının yurdun her tarafına uzanmasına ülke bütünlüğünü sağlayacak bir araç olarak özel önem verilmiştir.

1.3.2. Bayındırlık İşleri Programı (1923)

Türkiye'de bayındırlık işlerine verilen önemin bir göstergesi de bayındırlık programlarıdır. İki Osmanlı döneminde hazırlanmış olan Bayındırlık İşleri [Umur-u Nafia] Programları, Cumhuriyet döneminde de hazırlanmış ve uygulanmıştır.¹²⁴

Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünü kapsayan ilk bayındırlık projesi Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa tarafından 1880 yılında Babı Ali'ye sunulmuştur. Bu proje, karayolları, demiryolları, limanlar ve yapı tasarımlarını kapsamaktaydı. Bu tarihten sonraki yıllarda ve Meşrutiyet devrinde yapılan Bayındırlık çalışmaları Hasan Fehmi Paşa'nın hazırladığı projenin uygulanması şeklinde olmuştur.¹²⁵

¹²² Bilsay Kuruç, "Kemalist Ekonomi Görüşü: Kesitler", **Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce C. II Kemalizm**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2006, s. 299.

¹²³ Konya Mebusu Tahsin, "Erzurum Demiryolu", **Cumhuriyet**, 15 Haziran 1933, s. 1-2.

¹²⁴ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı C. III Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2004, s. 217.

¹²⁵ **Bayındırlıkta 50 Yıl**, s. 25, 26.

Hasan Fehmi Paşa zamanında hazırlanan projede öngörülen ulaşım şeması ülkenin iç pazarlarının bölgesel merkez niteliğindeki limanlara ulaşımını sağlayacak biçimde öngörülmüştür. Bu bölgesel merkezi limanlar, yabancı şirketlere verilmiş imtiyazlarla yaptırılmıştır. Ulaşım altyapısının geliştirilmesinin de yabancı sermaye eliyle yaptırılması öngörülmüştür.¹²⁶ Bu bayındırlık programının Osmanlı İmparatorluğu'ndan Batı ülkelerine hammadde ve gıda maddeleri ihracatını ve o ülkelerden İmparatorluğa mamul mallar ithalatına imkan verecek ve geliştirecek anlayışla planlandığı söylenebilir.

İkinci Bayındırlık İşleri programı, Meşrutiyetten sonra, Gabriel Narodukyan döneminde Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından hazırlanarak 1 Aralık 1908'de Sadaret'e sunulmuştur.¹²⁷ Narodukyan'ın programı da ulaşım altyapısının yabancı sermaye eliyle inşa edilmesi ve merkezi limanlar çevresinde ağaç şemasında uzanan ulaşım hatları açısından Hasan Fehmi Paşa programından farklı değildir. Bu programdaki yenilik karayollarına daha çok önem verilmesi ve Doğu Anadolu'da askeri amaçlı bir yol ağı önerilmesidir.¹²⁸

Osmanlı döneminde ulaşım programlanmasında dikkat çeken gelişim, 1912'deki Balkan Savaşı yenilgisinden sonra İttihat ve Terakki yöneticilerinin ulaşım altyapısına ve demiryollarının gelişmesine ekonomik kalkınma aracı olarak bakmaları, Alman, Fransız, İngiliz, İtalyan sermaye gruplarının çıkarlarını uzlaştırmaya ve bu gruplar eliyle yapılan ulaştırma yatırımlarını hızlandırmaya çalışmalarıdır. Her sermaye grubunun yaptığı ve işlettiği demiryolu hatları arasında ilişki kurularak demiryollarının ağaç şeklindeki şemadan ağ şeklindeki şemaya dönüştürülmesine uğraşmıştır.¹²⁹ Yine bu dönemde demiryolu işletmeciliğinde Türk personelin sayısını artırmak için eğitim kurumları oluşturulmuştur.¹³⁰

¹²⁶ İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C. X, İstanbul, İletişim Yayınları, t.y. [1983], s. 2759.

¹²⁷ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı C. III Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, s. 217.

¹²⁸ İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", s. 2760.

¹²⁹ Ağaç şeklindeki demiryolu şebekesi çeşitli hatların tek bir merkeze (genellikle limana) ulaşması ilkesine göre düzenlenir. Ağ şeklindeki demiryolu şebekesi ise ülkenin bütün bölgelerinin birbirlerine demiryolu hatlarıyla bağlanması ilkesine göre inşa edilir. Ülkemizde 1920'lerdeki ağaç şeklindeki, 1930'ların ortasında ağ şeklindeki demiryolu hatları için Bkz.: **Construction des Lignes de Chemins de Fer Irmak-Filyos & Fezipaşa-Diyarbakir**, Goteborg & Copenhagen, Groupe Suédo-Danois, 1937, s. 17, planche no. 1. Türkiye'nin 1923, 1937 ve 1973 yıllarındaki demiryolu hatları için Bkz.: EK 1.4, EK 1.5., EK 1.6.

¹³⁰ İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", s. 2760.

Üçüncü Bayındırlık İşleri Programı, 1923 yılında Cumhuriyetin ilanından önce hazırlanmıştır.¹³¹ 1923 tarihli bu Bayındırlık İşleri [Umur-ı Nafia] Programı, ulaşım ve haberleşme hatlarının sadece mal değil fikir değişimi de sağladığı, ulaşım hatlarının nakliye ücretlerini düşürerek ekonomik gelişmeyi başlatacağı, bu hatların milletlerin yaşayışları arasındaki farklılıkları azaltacağı ve ulusal bütünlüğün kurulmasına yardım edeceği gerekçelerine dayandırılmıştır. Program, ulaşım hatları içinde önceliği demiryollarına vermiştir.

Program, İstanbul'dan Avrupa'ya uzanan Şark demiryolları ile Anadolu'daki Bağdat demiryolunu esas hat olarak alıp önemli merkezleri şube hatlarıyla bu hatta bağlamaktadır. Program, Ankara'nın başkent olmasına karar verilmesinden önce hazırlandığı için Ankara bir şube hattının ucunda yer almakta, daha sonraki yıllarda gerçekleşen demiryolu inşa uygulamasında görüleceği üzere demiryolu ağının merkezinde bulunmamaktadır.

Program, demiryollarının inşa yöntemi için, bu yatırımların hükümet bütçesinden pay ayrılarak yapılması zor olacağından ülke yararına olacak imtiyaz sözleşmeleriyle demiryolu yapmayı önermesiyle de kendinden önceki demiryolu inşa politikasını devam ettirmekte ve sonraki demiryolu inşa uygulamasından farklılık taşımaktadır.

1923 Bayındırlık programı, kısa mesafe ulaşımını sağlamak ve demiryollarını çevreye bağlamak amacıyla karayolları [şose yol] inşasını öngörmüştür. Bu program, karayollarının finansmanı için her erkeğin nakit bir yol bedeli ödemesini ve yoldan yararlanan araba sahiplerinin de ayrı bir vergi vermelerini getirmektedir. Programın, yol inşaatlarının ve bütün bayındırlık işlerinin inşaat taburları kullanılarak yapılmasını öngörmesi de ilginçtir. Program 1923 sonuna kadar uygulanmıştır. Ancak bu günlerde ortaya çıkan iki gelişme 1923 Bayındırlık Programı'nın gündemden kalkmasını getirmiştir.

1923 Bayındırlık Programı, demiryolu hatlarında 1880 Hasan Fehmi Paşa döneminde hazırlanan programda öngörülen ağaç şemalı hatları ve demiryollarının yabancı şirketler imtiyaz verilerek yaptırılması konularında aynı görüşleri tekrar ederek sürekliliği devam ettirmiştir. 1923 Bayındırlık programı buna karşılık,

¹³¹ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı C. III Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, s. 217.

demiryollarının inşasını ulusal bütünlüğün sağlanması için bir araç olarak görmekte önemli bir yenilik getirmekte ve önceki bayındırlık programlarından ayrılmaktadır.

Halk Fırkası'nın 30 Aralık 1923 günü, Anadolu Demiryolları imtiyazının görüşüldüğü ve Nafia Vekili Muhtar Bey'in istifasıyla sonuçlanan grup toplantısında yabancı sermayeye dayanarak demiryolu yapılması politikası terk edilmiştir. Aynı tarihlerde Ankara'nın başkent oluşu ile de 1923 Bayındırlık Programı'nın öngördüğü ağaç şemalı demiryolu şebekesi geçersiz hale gelmiş, Ankara merkezli ağ şemalı bir demiryolu ağı kurulmasına girişilmiştir. Yukarıda ifade edilen iki temel politika değişikliğinin sonucu olarak 1923 Bayındırlık Programı uygulamadan kalkmıştır.

Türkiye tarihinin dördüncü Nafia Programı ise 1929 yılında hazırlanmıştır.¹³² O dönemde hazırlanan Bayındırlık alanındaki kanun layihaları, kabul edilen kanunlar ve kararnelerde programa atıflar bulunmaktadır. Örneğin, 1525 sayılı ve 10 Haziran 1929 tarihli Şose ve Köprüler kanununa ait kanun tasarısında yol inşaatlarına harcanacak paranın “muayyen ve muntazam bir programa” uyarak sarf edileceği belirtilmiştir. Ayrıca, “Nafia Vekâleti yol programını tatbik ederek işe devam” edileceği ifade edilirken kanun tasarısında “umumi bir programa” atıfta bulunulmuştur.¹³³ Kanunlaşan 1525 sayılı Şose ve Köprüler kanununun üçüncü maddesinde, milli şoselerin dördüncü maddedeki “iş programı dairesinde” Nafia Vekâletince yapılacağı öngörülmüştür.¹³⁴ Aynı yılın sonbaharında, “12 yıllık bir programa bağlanacak” yollar Bakanlar Kurulu'nun 16 Eylül 1929 günkü toplantısında kararlaştırılarak 1/8381 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesi olarak yayınlanmıştır.¹³⁵

Nafia programı çerçevesinde çıkartılan ve kararneme ve kanunlardan görüldüğü gibi Nafia programında, demiryolları ve limanlar bir bütün olarak ele alınmış, demiryolu hatları yurdun değişik yörelerini birbirine ve limanlara bağlamak

¹³² İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Planlama Tarihi Açısından Umur-u Nafia Programları ve Cumhuriyet'in 1929 Yılında Uygulanmaya Başlayan İkinci Umur-u Nafia Programı”, **Atilla Sönmez'e Armağan Türkiye'de Planlamanın Yükselişi ve Çöküşü 1960-1980**, Hazırlayan: Ergun Türkcan, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s. 475-493.

¹³³ “Şose ve köprüler hakkında 1/431 numaralı kanun lâyihası ve Nafia, Dahiliye ve Bütçe Encümenleri mazbataları”, Sıra No 233, Başvekâlet Muamelat Müdürlüğü, Şube 1 Sayı 6/1522, 10 Nisan 1929, s.4-5.

¹³⁴ 1525 sayılı ve 10 Haziran 1929 tarihli “Şose ve Köprüler Kanunu”, **Kanunlar Dergisi**, C. 7, s. 962-966.

¹³⁵ BCA, Fon No: 030.18.1.2 (Bakanlar Kurulu Karar Ekleri Kataloğu) Kutu No: 5- Dosya No: 47- Sıra No: 8. Bkz.: EK 1.7.

amaçlanmıştır. Limanlar ve demiryolu istasyonlarından diğer il ve ilçelere de karayolu ile ulaşım öngörülmüştür.

Nafia işlerinin programa bağlı olarak yürütülmesi ileriki yıllarda da devam etmiştir. Örneğin, Başbakanlığın “Bayındırlık Bakanlığı’nca hükümete teklif edilen programda Diyarbakır-Mardin demiryolunun bulunup bulunmadığı” sorusuna Bayındırlık Bakanı’nın 16 Haziran 1947 tarihli ve 4761 sayılı cevapta, demiryolu hatları yapımının 15 yıl sürecek 2300 kilometrelik bir program dahilinde yürütüldüğü, bu programın tamamlanmasından sonraki yeni programda yer alacak hatların da belli olduğu anlaşılmaktadır.¹³⁶

On dokuzunda yüzyılın başından itibaren düzenli biçimde hazırlanıp uygulanmış olan Nafia programlarının yanı sıra 1925’te toplanan Demiryolu Kongresi de bayındırlık alanında yer almış önemli çalışmalardan biridir.

1.3.3. Demiryolu Kongresi (1925)

Nafia Vekâleti’nin girişimleriyle, 25 Temmuz - 2 Ağustos 1925 tarihleri arasında "Demiryolu Kongresi " toplanmıştır. Ahşap traversler, ray tipleri, lokomotif ve vagon çeşitleri, azami hız gibi teknik konuların ele alındığı kongrede demiryolu politikası konusunda da kararlar alınmıştır. Kongrede Kayseri’de bir büyük, Ankara ve Samsun’da birer küçük atölye kurulması, Ankara’da İnşaat ve İşletme Müdürlüğü kurulması kararlaştırılmıştır. Demiryolu inşa politikası açısından, mali kaynakların mevcut hatların sağlamlaştırılması yerine yeni hat yapımına ayrılmasına karar verilmiştir. Kongrede alınan bu kararlar Hükümetin demiryolu politikasına yansımış, inşa faaliyetine ağırlık verilerek demiryolu şebekesini hızla genişletmek amaçlanmıştır. Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey’in başkanlık ettiği kongrenin 30 Temmuz günkü toplantılarına Başbakan İsmet Paşa da katılarak yapılmakta olan demiryolları hatlarının daha hızlı inşa edilmesi konusunda yapılması gerekenler konusunda bilgi almıştır.¹³⁷

Bayındırlık işleri Cumhuriyet döneminde daha sonra da, sadece hükümetin önem verdiği bir konu olmakla kalmamış, ileride ele alacağımız gibi ülke siyasetinde çok

¹³⁶ BCA, Fon No: 030.10.0.0 (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 151- Dosya No: 68- Sıra No: 23.

¹³⁷ Nezahat Demirhan, “Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995), s. 55-57.

önem verilen ve hükümetle muhalefet arasında temel görüş ayrılıklarına temel teşkil eden bir konu olarak gündemdeki yerini korumuştur.

1.3.4. 1930 Yılında İktidar ve Muhalefetin Demiryolları Politikalarındaki Farklılık

Anadolu ve Rumeli Müdafaayı Hukuk Cemiyeti Reisi Mustafa Kemal Paşa'nın 8 Nisan 1923 tarihli, sonradan Dokuz Umde [ilke] diye bilinen seçim beyannamesi Cumhuriyet Halk Partisi'nin ilk program metni olarak kabul edilebilir. Beyannamenin girişinde Meclis'teki Anadolu ve Rumeli Müdafaayı Hukuk Grubunun Halk Fırkası'na dönüşeceği belirtilmektedir. Dokuz maddeden oluşan söz konusu seçim beyannamesi, esas olarak siyasi bir metin olmakla birlikte, beşinci ilke, on altı başlık halinde iktisadi ilkeleri içermektedir. Bu alt başlıklardan yedincisinde, acil olarak gerek duyulan demiryolları için hemen girişimde bulunularak işe başlanacağı ifade edilmiştir.¹³⁸

Halk Fırkası, 9 Eylül 1923'de resmen kurulduktan sonra ilk kongresini (İkinci Kongre adıyla) 1927 yılında yapmıştır. Daha çok Nutuk'un altı gün boyunca okunmasıyla bilinen bu kongrede bir de program kabul edilmiştir. "Parti programı" olarak adlandırılmamış olan bu program, "Umumi Reis Gazi Mustafa Kemal Hazretlerinin program beyannameleri" başlığını taşımaktadır. Söz konusu 1927 programında deniz ve kara taşımacılığının sağlanması için demiryolları ve limanlar yapılması öngörülmektedir.¹³⁹ Gerek 1923, gerek 1927 program beyannamelerinde henüz karayolu [şose] bahis konusu edilmemiştir.

1930 yılı ise çok partili siyasi hayatın ikinci defa denendiği bir yıl olma özelliğini taşımaktadır. Aslında, TBMM'nde çok partili hayat ilk defa 17 Kasım 1924'de Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın kurulmasıyla doğmuştur.¹⁴⁰ Terakkiperver

¹³⁸ Tarık Zafer Tunaya, **Türkiyede Siyasi Partiler**, İstanbul, Doğan Kardeş Yayınları A.Ş. Basımevi, 1952, s. 581.

¹³⁹ **Cumhuriyet Halk Fırkası Nizamnamesi**, 15 Teşrinievvel 1927de inikat eden Cumhuriyet Halk Fırkası Kongresinin 22 Teşrinievvel 1927 tarihli içtimanda müzakere ve kabul edilmiştir, Ankara, Hakimiyeti Milliye Matbaası, 1931, s. 41.

¹⁴⁰ TBMM'nde ilk muhalefet oluşumu TBMM'nin birinci döneminde Anadolu ve Rumeli Müdafaayı Hukuk Cemiyeti içinde kalan ancak Cemiyet yönetiminde farklı hareket eden "İkinci Grup"tur. İkinci Grup'un yenilenen seçimlerde aday göstermemesiyle TBMM ikinci dönemi Anadolu ve Rumeli Müdafaayı Hukuk Cemiyeti adaylarından oluşmuş; Anadolu ve Rumeli Müdafaayı Hukuk Cemiyeti 9 Eylül 1923'te Halk Fırkası'na dönüşmüştü. Mebus adayları Anadolu ve Rumeli Müdafaayı Hukuk Cemiyeti yönetimince belirlenen İkinci Meclis içinde, 1924 Sonbaharına gelindiğinde yeni bir muhalefet oluşumu ortaya çıktı. Halk Fırkası, adını 10 Kasım 1924'te Cumhuriyet Halk Fırkası yaparken, 17 Kasım 1924 tarihinde Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası muhalefet partisi olarak

Cumhuriyet Partisi, programının ana eksenini hürriyetperverlik (liberalizm) ve demokrasi kavramları üzerine kurmuştur. Programının iktisat bölümünde liberal anlayışı [mesaili iktisadiyedeki serbest mesleğimiz] vurgulamaktaysa da ülkenin önemli bayındırlık işlerini seri olarak meydana çıkarmak bir hedef olarak gösterilmiş; bayındırlık ve inşa işlerinin yapılmasından, ancak bu işlerin mümkün olduğunca şirketler eliyle yürütülmesinden yana olunduğu ifade edilmiştir.¹⁴¹ Siyasi ömrü kısa süren Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası arasında bayındırlık konusunda bir tartışma yaşanmamıştır. 1930'daki ikinci çok parti denemesinde ise bayındırlık harcamaları başlıca tartışma konularından biri olmuştur.

1930 yılının ortasında Türkiye'nin Londra'daki Büyükelçisi Fethi Bey [Okyar] ülkeye dönüşünde Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal ile görüşmesinin ardından 12 Ağustos 1930'da Serbest Cumhuriyet Fırkası'nı kurmuştur.¹⁴²

Gerek 1929 Dünya Ekonomik Buhranının yarattığı ekonomik durgunluk, gerekse iç nedenlerle kamuoyunda oluşan memnuniyetsizlik yeni kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası'nda ifadesini bulmuştur. Kitleler gündelik ekonomik talepler etrafında harekete geçirilmiş, siyasal hakların öne çıkarılması da eğitimli katmanların partiye katılımını sağlayarak parti geniş taraftar toplamıştır.¹⁴³

Serbest Cumhuriyet Fırkası, programı incelendiğinde liberal ekonomiden yanaydı ve demiryolu yatırımları da içinde olmak üzere devlet eliyle yapılan büyük boyutlu yatırımlara karşıydı. Bu tür yatırımların halkın sırtına vergi yükü bindirdiğini ve bunu tek bir nesle, bugünkü nesle yüklediğini öne sürüyordu. Fethi Bey, bu konuda demiryollarının yapılmasını ancak fazla masrafların kısılması gerektiğini söyleyerek, masrafların mali gücün ötesine geçmemesini ve bu hatlardan yararlanacak gelecek kuşaklara bölüştürülmesini önermiştir.¹⁴⁴

Serbest Cumhuriyet Fırkası Programı'nın, üçüncü maddesinde, partinin devlet gelirlerinin verimli harcanmasına dikkat edeceğini ve büyük bayındırlık girişimlerinin yalnız bir neslin omuzlarına yüklenmesinden kaçınılacağı ifade edilmiştir.¹⁴⁵ Bu ifade,

kurulmuştur. Bkz.: Nevin Yurdsever Ateş, **Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluşu ve Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası**, İstanbul, Sarmal Yayınları, 1994, s. 38-44, 59, 61-63, 166.

¹⁴¹ Tarık Zafer Tunaya, **Türkiyede Siyasi Partiler**, s. 616, 618-619.

¹⁴² "Yeni Fırka Tescil Edildi", **Cumhuriyet**, 15 Ağustos 1930, s. 1; Tarık Zafer Tunaya, **a.e.**, s. 622.

¹⁴³ Cem Emrence, **99 Günlük Muhalefet Serbest Cumhuriyet Fırkası**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2006, s. 192-193.

¹⁴⁴ "Fethi Beyin Yeni Beyanati", **Cumhuriyet**, 15 Ağustos 1930, s. 4.

¹⁴⁵ Tarık Zafer Tunaya, **Türkiyede Siyasi Partiler**, s. 634.

o zaman başlıca bayındırlık yatırımlarını oluşturan demiryolu inşaatlarını hedef almaktadır. Serbest Cumhuriyet Fırkası, demiryolu inşa politikasını, bugünkü nesle dayanamayacağı kadar fazla vergi yükü bindirilmesi, bayındırlık inşaatlarının yapılan fedakarlıkları karşılayacak düzeyde olmaması, inşaat masraflarının faiz ve komisyonlara harcanması noktalarında eleştirilmiştir.¹⁴⁶

Buna karşılık, başta Başvekil İsmet Paşa olmak üzere, Cumhuriyet Halk Fırkası sözcüleri, altyapı yatırımlarının tamamlanmasına bir an önce ihtiyaç duyulduğu görüşüyle ertelenemeyeceğini savunuyorlardı. Başlıca noktalarına değinilen demiryolları ekseninde iki parti arasındaki görüş ayrılıkları ileriki bölümde ayrıntılı bir biçimde ele alınacaktır.

1.3.5. Sivas Demiryolunun Sembolik Anlam Yüklü Açılış Töreni ve Demiryolları Tartışması

Gerek demiryolları inşa politikası, gerekse 1920'lerde sürdürülen özel teşebbüsü desteklemeye yönelik liberal milli iktisat politikasından devletçi iktisat politikasına geçiş konusunda hükümetin çizgisini ifade etmesi bakımından Ankara – Sivas demiryolu hattının Sivas'ta yapılan açılış töreni sembolik önem taşımaktadır.¹⁴⁷

Osmanlı Hükümeti, Anadolu'daki demiryollarını kendi olanaklarıyla yapmayı düşünmüş, 1871-1873 yılları arasında Haydarpaşa – İzmit arasındaki 91 kilometrelik hat yapılmıştır. Bu hattın devamı olan İzmit –Ankara arasındaki demiryolunun yapımı ise “Anadolu Demiryolları Şirketi” adlı bir Alman şirketine verilmiş, ayrıca Haydarpaşa – İzmit arasındaki hat da bu şirkete satılmıştır. Anadolu demiryolları, 1892 yılında Ankara'ya varmıştır.¹⁴⁸ Demiryolunun Ankara'dan Sivas'a kadar uzatılmasına girişilmiş ve Yahşihan'a kadar bir dar hat döşenmiştir. Kurtuluş Savaşı sırasında kullanılan bu dekovil hattı daha sonra bir yana bırakılarak 1924 yılından başlayarak normal hat inşaatına girişilmiş ve demiryolu 1930 yılında Sivas'a ulaşmıştır.

Başbakan İsmet Paşa, 30 Ağustos 1930 günü Sivas istasyonunda yapılan, Ankara-Sivas demiryolu hattının açılış törenini, politikalarını ifade etmek ve yeni

¹⁴⁶ Cevahir Kayam, “Gelişme ve Güvenliğe Giden Yol: Sivas Demiryolu'nun Açılışı”, **Bilgi ve Bellek** İstanbul Bilgi Üniversitesi Türk Devrim Tarihi Çalışmaları Dergisi, Yıl: 3, S. 6, (Kış 2006), s. 167.

¹⁴⁷ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı C. III Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, s. 271.

¹⁴⁸ **Bayındırlıkta 50 Yıl**, s. 7.

kurulmakla birlikte taraftar toplayan muhalefet partisi Serbest Cumhuriyet Fırkası'na cevap vermek için bir fırsat olarak kullanmıştır.

Tören alanına o günlerde törenlerde adet olduğu gibi bir tak kurulmuştur. Kurulan takın üstünde, "İzmir-Lozan-Sivas... ve daima ileri"¹⁴⁹ yazısının bulunması demiryolu inşaatının Kurtuluş Savaşı'nın devamı olduğu göndermesini ifade etmektedir.¹⁵⁰

İsmet Paşa, Sivas konuşmasını yaparken Kurtuluş Savaşı ile demiryolu inşası arasında bir paralellik, süreklilik kurmuştur. Örneğin, açılan demiryolu hattıyla ülke savunması için dökülecek kanın yarı yarıya azalacağını söylemiştir.¹⁵¹ İsmet Paşa, yine Kurtuluş Savaşı'na gönderme yaparak o dönemde Ankara ile Erzurum arasında tren yolu olsaydı Sakarya Savaşı'nın olmayacağını öne sürmüştür. Hattın inşasından sonra, İzmir'in askeri savunması için artık Sivaslının 24 saat içinde İzmir'e yetişebileceğini ifade etmiştir.¹⁵²

Törenle ilgili haberlere geniş yer ayıran **Cumhuriyet** gazetesinin birinci sayfasındaki iki bölümlü çizimin bir tarafında Ağustos 1922 ibaresi altında elinde kılıç düşmanı kovalayan bir süvari, diğer tarafında Ağustos 1930 ibaresi altında tünelden çıkan bir lokomotif görülmektedir. Bu çizim de demiryolu inşaatlarının Kurtuluş Savaşı'nın devamı olarak gösterilmesine örnektir.¹⁵³

İsmet Paşa Sivas konuşmasında, devlet masraflarının ana unsurlarından olan milli savunma harcamalarının dünya politikasının gereği olarak azaltılamayacağını savunmuştur.¹⁵⁴ Hemen ardından da yapılan demiryollarının ulusal birliğin, ulusal savunmanın ve ulusal geleceğin gereği olarak bir gün bile ertelenemeyeceğini ifade etmiştir.

Başvekil İsmet Paşa, konuşmasında demiryollarının sadece askeri önemi üzerinde durmamıştır. Demiryolu yatırımlarının bütçe olanaklarıyla yapılmasına

¹⁴⁹ "Sivas: Umumi İdare mensubini ve mühendislerden bir grup tak önünde" altyazılı fotoğraf: **Demiryollar Mecmuası**, Yıl: 6, C. VI, S. 66-70, (I. Kânun 1930), s. 301; "Kuşat merasiminin tafsilatı", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1930, s. 7.

¹⁵⁰ Cevahir Kayam, "Gelişme ve Güvenliğe Giden Yol: Sivas Demiryolu'nun Açılışı", s. 143.

¹⁵¹ "Bu hatla memleketi muhafaza için sarfedeceğimiz kan yarıyarıya inmiştir", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 1.

¹⁵² "İsmet Paşa'nın dünkü nutkunun hulasası", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 4.

¹⁵³ "İsmet Paşa Cevap Verdi", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 1.

¹⁵⁴ "Silahlar azalamaz", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 7.

gerekçe olarak uygun koşullarda dış borçlanmaya gidilememesini göstermiştir.¹⁵⁵ Uzun vadeli dış borç sağlamaya olanak olmadığına göre demiryollarını ülke kaynaklarıyla yapmayı sürdürmek gerektiği görüşünde ısrar etmiştir.¹⁵⁶

İsmet Paşa, tarım üretiminin yetersiz olduğu yerlerde ve yıllarda tren yolu sayesinde buğday nakledildiğini vurgulamıştır.¹⁵⁷ Batı uygarlığının yedi yıl önce Ankara'ya, şimdi de [tren yolu ile] Sivas'a geldiğini ifade etmiştir.¹⁵⁸

Başbakan, muhalefeti hedef alarak, demiryolundan vazgeçmek pahasına vergileri hafifletmenin milleti büyüleyeceğinin zannedildiğini, öyle ümit besleyenlerin yalnız kendilerini aldattıklarını söylemiştir.¹⁵⁹ İsmet Paşa, konuşmasında, demiryolları yatırımlarının bütçeye yük bindirdiğini ifade eden ve muhalefet tarafından kaynak gösterilen Müller raporundan da söz ederek bu rapora eleştiriler yöneltmiştir. İsmet Paşa, Müller'in raporunda ulusal savunma ve demiryolu harcamalarını yüksek bulmasına karşılık bu konuların onun ihtisası dışında bulunduğunu söylemiştir. Bir tedavül bankası kurulması imkânlarını araştırmak üzere ulusal para konusunu incelemesi için getirilmiş olan Müller'in konusu dışındaki yorumlarının hükümet politikası aleyhine bir delil sanılmasının garip olduğunu eklemiştir.¹⁶⁰

Bu günlerde hazırlandığı anlaşılan Başbakanlığa ait bir raporda, Fethi Bey'in demiryolları hakkındaki itirazlarının Müller'in raporuna dayandırıldığı ancak Müller'in eksik bilgilere dayanarak bu konuda görüş verdiği ileri sürülmüştür. Başbakanlık raporunda, Müller'in İsveç grubuyla yapılmış olan eski sözleşmeyi esas aldığı oysa sözleşmenin daha sonra düzeltilerek değiştirilen şeklini dikkate almadığı ifade edilmiştir. Raporda, 1933'de Ergani'ye varacak olan tren hattının henüz yararlanılmayan bir servet kaynağına ulaşacağı ve ülkenin iktisadi gelişmesine büyük yardımcı olacağı vurgulanmıştır.¹⁶¹

¹⁵⁵ "Uzun vadeli ve müsait şartlarla istikraz talebi geldi de ben kabul etmemezlik mi ettim?", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 1.

¹⁵⁶ "Şimendiferler tehir edilemez", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 7.

¹⁵⁷ "Kıtlık senelerinde halk nereden gıda aldı?", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 6.

¹⁵⁸ "Sivas'a gelen garp medeniyeti", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 7.

¹⁵⁹ **Sivas İstasyonunun Açılması Münasebetiyle Başvekil İsmet Paşa Hazretleri Tarafından İrat Buyurulan Nutuk**, İstanbul, Devlet Matbaası, 1930, s. 20.

¹⁶⁰ "İsmet Paşa'nın dünkü nutkunun hulasası", "Müller raporunu anlayamadılar", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 4, 6.

¹⁶¹ BCA, Fon No: 30.10.0.0. (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 13-Dosya No: 77- Sıra No: 22, s 1, 6.

Tartışmaların odağında olan Müller, bir emisyon bankası kurulması konusunda 1929 yılında kendisinden rapor istenen Almanya Reichsbank Başkanı, sonradan Almanya Maliye Bakanı olacak olan Dr. Hjalmar Schacht'ın, işlerinin yoğunluğu nedeniyle gelememesi nedeniyle yerine gelmiş ve hazırladığı raporda Türkiye'nin ekonomik durumunu ele alarak milli savunma ve bayındırlık yatırımı (demiryolu inşa) harcamalarının ekonomiye yük olduğunu ve azaltılması gerektiğini yazmıştır.¹⁶²

Almanya Reichsbank Başkanı Schacht da, Müller'in raporuna dayanarak hazırladığı raporunda (Türkiye ekonomisinin bir tedavül bankası kurulması için hazır olmadığı görüşünü paylaşıırken) demiryolu yatırımları ile ilgili kuşkularını da dile getirmiştir.¹⁶³ Türkiye'de bir tedavül bankası (merkez bankası) kurulması konusunda görüş istenen bu uzmanların raporları bir tedavül bankası kurulması için Türkiye'nin mali ve ekonomik şartlarının uygun olmadığı sonucuna varırken bu arada demiryolu yatırımları ile savunma harcamalarının azaltılması tavsiyelerini de içermiştir.¹⁶⁴ Dünyu Umumiye Meclisi ile sürdürülen görüşmeler kapsamında tarafsız uzman olarak gelen Charles Rist de 15 Eylül 1930 tarihini taşıyan raporunda demiryolu yatırımlarının yavaşlatılmasını önermiştir.¹⁶⁵

Uzmanlar böylece, raporlarına konu olan emisyon bankası kurulması veya devlet borçlarının ödenme koşullarını değerlendirirken ülke ekonomisini de incelemiş ve bu konuda da değerlendirmeler yapmışlardır. O günlerde bütçe içinde yer alan iki önemli kalem, yüksek bayındırlık (başlıca demiryolu) yatırımları ve milli savunma harcamaları adı geçen uzmanların dikkatini çekmiştir. Teknik bir bakışla bu durumu raporlarında dile getirmişlerdir.

Yabancı uzmanların teknik yaklaşımına karşılık, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, konuya politik açıdan yaklaşmakta, oluşturmakta olduğu ulus devleti gerçekleştirebilmek amacını hedef almaktaydı. Bir yandan ekonomik bağımsızlık vazgeçilmez bir şart olarak görüldüğünden emisyon bankasını kurmak, öte yandan

¹⁶² Karl Müller, **Türkiyede Nakit İstikrarı ve Bir Merkezi İhraç Bankası Tesisi Hakkında Mütaleaname**, Ankara, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1930, s. 602-607, 613.

¹⁶³ Hjalmar Schacht, "Türkiyede Nakit İstikrarı ve Bir Merkezi İhraç Bankasının Tesisi Hakkında Mütaleaname", **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayını, 1977, s. 576-577.

¹⁶⁴ Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, s. 287.

¹⁶⁵ M. Charles Rist, "Mali Durum ve Ödemeler Dengesi Üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine Rapor", **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayını, 1977, s. 633.

ülke bütünlüğünü sağlamak amacıyla demiryollarını bir an önce yapmak, bir yandan da Balkan Savaşları ile başlayıp Kurtuluş Savaşı'na kadar devam eden kötü askeri tecrübeleri yeniden yaşamamak için Ordu'yu güçlendirmek Hükümet'in önünde vazgeçilmez birer hedef olmuştur. Bu nedenle uzman raporları göz ardı edilmiştir.

İsmet Paşa, Sivas konuşmasında milli devlet için demiryolu ihtiyacının, milli birlik, milli savunma, milli politika, ulusal egemenliğin korunması konusu olduğunu söyleyerek bu konuda alınacak tedbirleri bir gün ertelemeyi tamir olunmaz bir hata olarak nitelemiştir.¹⁶⁶

Konuşmasında Serbest Cumhuriyetçi Fırka'nın "yatırımların yükünü bir nesle yüklememe, birkaç nesle bölüştürme" görüşüne de değinen İsmet Paşa, bu tedbirin uzun vadeli borçlanma anlamına geldiğini ve uygulanmasına o ana kadar olanak olmadığını söylemiş ve gelecek nesillerin de en az bu nesil kadar yük taşımak zorunda olacaklarını ileri sürmüştür.¹⁶⁷

İsmet Paşa, Sivas istasyonunda yaptığı konuşmada, ekonomi politikasındaki bir değişikliği de dile getirmiştir. İsmet Paşa, konuşmasında, liberalizm görüşünün bu ülkenin güç anlayacağı bir şey olduğunu belirterek, ekonomide "mutedil devletçi" olduklarını ilk defa olarak ilan etmiştir. Buna kendilerini itenin bu ülkenin ihtiyacı ve bu milletin doğal eğilimi olduğunu ifade ederek yeni iktisadi çizgiyi açıklamıştır.

İlk defa Sivas istasyonunun açılış töreninde ifade edilen "mutedil devletçilik" ilkesi, aynı yıl Mustafa Kemal'in yazdığı belirtilen¹⁶⁸ **Medeni Bilgiler** kitabında da yer almıştır.¹⁶⁹ Söz konusu kitabın ertesi yıl çıkan baskısında ise ifade "devletçilik" olarak kullanılmıştır.¹⁷⁰ Devletçilik ilkesi, Mayıs 1931'de yapılan Cumhuriyet Halk Fırkası Üçüncü Büyük Kongresi'nde partinin altı ilkesinden biri olarak parti programına girmiştir.¹⁷¹

Sivas tren istasyonunun açılışının ardından İsmet Paşa ve beraberindekiler Samsun – Sivas demiryolu hattı inşaatını görmek üzere geziye devam etmişlerdir.¹⁷²

¹⁶⁶ **Sivas İstasyonunun Açılması Münasebetiyle Başvekil İsmet Paşa Hazretleri Tarafından İrat Buyurulan Nutuk**, s 9.

¹⁶⁷ **a.e.**, s. 19.

¹⁶⁸ A. Afetinan, **Medeni Bilgiler ve M. Kemal Atatürk'ün El Yazıları**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1998, s. 1, 7.

¹⁶⁹ **Vatandaş İçin Medeni Bilgiler**, İstanbul, Milliyet Matbaası, 1930, s. 80.

¹⁷⁰ **Vatandaş İçin Medeni Bilgiler Kitap I**, İstanbul, Devlet Matbaası, 1931, s. 59.

¹⁷¹ **C.H.F. Programı**, İstanbul, Devlet Matbaası, 1931, s. 9.

¹⁷² "İsmet Paşa Samsun hattında", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1933, s. 7.

Bu da hükümetin demiryolları inşaatlarını sürdürme konusundaki kararlılığını ifade eden bir mesaj niteliği taşımaktadır. Başvekil İsmet Paşa'nın Ankara'ya dönüşü "Zafer Dönüşü" olarak nitelendiren Cumhuriyet gazetesi "şimendifer zaferinin" Türk işçisinin, mühendis ve sermayesinin zaferi olduğunu yazmıştır.¹⁷³

Serbest Cumhuriyet Fırkası lideri Fethi Bey, demiryolu yatırımları konusundaki eleştirilerini daha sonraki günlerde de sürdürmüştür. TBMM yasama yılının son toplantısında 2 Ekim 1930 günü yaptığı konuşmada, "demiryolu politikası diye bir şey olamayacağını, demiryolu yapmanın besbelli, tabii bir şey olduğunu söyleyerek, demiryoluna birer abide gibi herkesin tapınacağı bir şekil vermenin doğru olup olmadığını sormuştur.¹⁷⁴

İsmet Paşa, buna cevap olarak demiryolundan vazgeçemediklerini, ülkeyi bütün bir topluluk halinde idare olunur, ulusal bütünlüğü sağlanmış, ulusal savunması olanaklı hale gelmiş bir varlık haline getirmenin kendileri için hayati bir mesele olduğunu söylemiştir.¹⁷⁵

Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Halk Fırkası arasında süren tartışmalar zaman zaman çok sertleşmiştir. Örneğin Afyon mebusu Ali Bey [Çetinkaya], Fethi Bey ile tartışmasında Fethi Bey'in Mondros Mütarekesi'nin sembolü, İsmet Paşa'nın Mudanya Mütarekesi'nin sembolü olduğunu söyleyerek tartışmayı kişisel boyutlara taşımıştır.¹⁷⁶

İzmir ve Manisa mitinglerinde çıkan olayların ardından 8 Eylül günü yayınlanan resmi tebliğde, Fethi Bey'in "Cumhurbaşkanı'nın yeni Parti ile beraber olduğu" ifadelerinin doğru olmadığı açıklanmıştır.¹⁷⁷

Aynı gün **Cumhuriyet** gazetesi başyazarı Yunus Nadi, Serbest Cumhuriyet Fırkası mitinginin yapıldığı gün İzmir'de meydana gelen olaylardan duyduğu endişeyi Cumhurbaşkanı'na hitaben bir açık mektup yayınlayarak ifade etmiştir.¹⁷⁸

¹⁷³ "Zafer Dönüşü: İsmet Pş. Geliyor!", **Cumhuriyet**, 1 Eylül 1930, s. 1

¹⁷⁴ **TBMMZC**, D. 3, C. 21, B. 84, (2.10.1930), s. 61.

¹⁷⁵ İsmet İnönü, "Gümüşhane Milletvekili Fethi'nin Tenkidlerine Cevap Olarak", **İnönü'nün Söylev ve Demeçleri**, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, 1946, s. 234.

¹⁷⁶ Tarık Zafer Tunaya, **Türkiyede Siyasi Partiler**, s. 628.

¹⁷⁷ "Tebliğdir", **Cumhuriyet**, 9 Eylül 1930, s.1.

¹⁷⁸ "Açık mektup: Reiscumhur Gazi M. Kemal Hz.ne", **Cumhuriyet**, 9 Eylül 1930, s. 1.

Ertesi gün de, Yunus Nadi Bey'in açık mektubuna cevap veren Cumhurbaşkanı, Cumhuriyet Halk Fırkası'nın Genel Başkanı olduğunu ve bu bağı çözmek için bir neden olmadığını belirterek Hükümetin yanında yer aldığını açıkça ifade etmiştir.¹⁷⁹

Serbest Cumhuriyet Fırkası, Ekim ayında yapılan Belediye seçimlerinde, nispeten başarılı sonuçlar almıştır. Belediye seçimlerinde yolsuzluklar yapıldığı gerekçesiyle Fethi Bey'in İçişleri Bakanı'na verdiği soru önergesinin TBMM'nde görüşülmesinin ardından yapılan oylamada İçişleri Bakanı'na 10'a karşı 221 oyla güvenoyu verilmiştir.¹⁸⁰ Bu oylamanın ardından Serbest Cumhuriyet Fırkası 18 Aralık 1930 tarihinde kendini feshetmiştir.¹⁸¹

Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kendisini feshetmesinde, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'in Meclis'in yeni toplantı dönemini açarken yaptığı konuşmada demiryolunun Sivas'a varmasını vatani genişletmeye ve güçlendirmeye vesile olan önemli bir olay olarak göstermesi ve gelecek nesillerin bu eseri şükranla anacaklarını vurgulaması etkili olmuştur.¹⁸² Konuşma Cumhurbaşkanı'nın da "bu neslin sırtına yük bindirme" konusunda Hükümet ile aynı görüşte olduğunu göstermektedir.

Aslında Hükümet'in bayındırlık yatırımlarındaki uygulaması maliyenin bütçe hazırlama yaklaşımını yansıtan bir uygulamanın devam ettirilmesidir. Gelir ve giderlerden oluşan bütçe hazırlanırken ya gelirler dikkate alınıp ona göre giderler düzenlenir ya da tersi yapılır. Türk maliye yaklaşımında bütçe ilkelerinden biri "masrafların önceliği" ilkesidir. Buna göre önce devletin neler yapması gerektiğine karar verilerek harcamalar belirlenir. Ardından sıra bu masrafları karşılayacak gelirlere gelir. Maliye dilinde buna "Devlet önce ayağını uzatır; sonra yorganını ona göre ister" denmektedir.¹⁸³

Bayındırlık yatırımları vazgeçilemez kabul edildiğine göre masrafların önceliği ilkesine göre bu harcamalara kaynak sağlanması gerekmektedir. Bütçe konusunda Serbest Cumhuriyet Fırkası yöneticilerinin söz konusu ettikleri yatırımların yükünün tek bir neslin sırtına bindirilmemesi ve yatırımlardan yararlanacak gelecek nesillere de

¹⁷⁹ "Gazi Hazretlerinin mektupları", **Cumhuriyet**, 10 Eylül 1930, s. 1.

¹⁸⁰ **TBMMZC**, D. 3, C. 22, B. 5, (15.11.1930), s. 74.

¹⁸¹ "Serbest Fırka Feshedildi", **Cumhuriyet**, 17 Teşrinisani 1930, s.1; "Gazi Hz. Fesih kararını nasıl karşıladılar?", **Cumhuriyet**, 18 Teşrinisani 1930, s.1.

¹⁸² **TBMMZC**, D. 3, C. 22, B. 1, (1.11.1930), s. 3.

¹⁸³ Bedri Gürsoy, **Kamusal Maliye İkinci Cilt Bütçe**, İkinci Baskı, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, 1981, s. 363.

dağıtılması ise ileride ele alınacağı gibi üç yıl sonra uzun vadeli iç borçlanma yoluyla gerçekleştirilecektir.

1.3.6. Demiryolu Politikası Tartışmalarının 1930'lar Sonrasında da Sürmesi

1930 yılının sonunda tek parti rejimine dönülmesi demiryolu yatırımları konusunun güncelliğini ortadan kaldırmamıştır. Demiryolu yatırımlarının yükünü aşırı bulanlar, gerek Parlamento içinde, gerek Parlamento dışında zaman zaman konuya değinmişlerdir. Asıl olarak da Cumhuriyet Halk Partisi yönetimi ve hükümet, ileriki bölümlerde istikraz tahvillerinin satışını ele alırken göreceğimiz gibi, Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın geçmişte kalmış eleştirilerini gündeme getirerek bunlara yeniden cevaplar vermek gereğini duymuştur.

Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kapanmasının ardından Mayıs 1931'de toplanan Cumhuriyet Halk Fırkası Üçüncü Kongresi'nde partinin 1931 Programı kabul edilmiştir. 1931 programında demiryolları inşaatına devam edileceği belirtilmektedir. Bu programda bir yenilik olarak ülkeyi bağlayan iyi şose [karayolu] şebekesinden söz edilmiştir.¹⁸⁴

Cumhuriyet Halk Partisi'nin 1935 ve 1939 programları da, demiryolları yapımını sürdürme kararlılığını göstermektedir. Şose şebekesi de programlarda yer almakla birlikte özellikle 1935 programı şoselerin demiryollarını besleyecek yollar olmasını öngörerek karayollarına tali bir önem vermektedir. 1939 programı da “en önemli merkezleri bağlayan yollar”dan söz ederken, karayollarına demiryollarını besleme görevini veren 1931 programının ilerisinde bir ifade kullanmakla birlikte karayolu politikasında esaslı bir değişiklik getirmemektedir.¹⁸⁵

Partinin 7. Kurultayı'nca onaylanan 1947 programı, demiryollarının yapılma ve genişletilmesine devam edileceğini öngörürken önceki programların yolunu izlemektedir. Buna karşılık, ülkenin bütün üretim ve tüketim merkezlerini birbirine ve bunları limanlara; köyleri kasabalara, şehirlere bağlayan “geniş bir yol siyaseti

¹⁸⁴ C.H.F. Programı [1931], s. 21-22.

¹⁸⁵ C.H.P. Programı, Ankara, Ulus Basımevi, 1935, s. 11; C.H.P. Programı, Ankara, Ulus Basımevi, 1939, s. 14.

gütmek” bu programın yeni unsuru olmaktadır. Bu madde Cumhuriyet Halk Partisi’nin ulaştırma ve bayındırlık anlayışında bir değişikliğin habercisi olmuştur.¹⁸⁶

Cumhuriyet Halk Partisi 1947 Programının “mali politika” bölümünde dikkati çeken, daha önceki programlarda bulunmadığı halde bu programda ilk defa yer almış olan ulusal ekonominin ve yurt bayındırlığının çabucak geliştirilmesi için kısa ve uzun vadeli iç ve dış borçlanmadan yararlanmanın uygun bulunduğu maddesidir. İç ve dış borçlanma uygulamalarını zaten yapmakta olan ancak programlarında yer vermeyen C. H. P.’nin iç ve dış borçlanmaya programında yer vermesinin, 1946’da yayınlanan programına “iç ve dış borçlanma yoluyla finansmanı” alan Demokrat Parti’den geri kalmamak kaygısı ile olduğu söylenebilir.

1.3.7. Çok Partili Döneme Girerken Demiryolu Politikası

1930 ile 1946 arasındaki dönem iktidarda olan Cumhuriyet Halk Partisi’nin tek parti olarak varlığını sürdürdüğü, dolayısıyla programını uyguladığı bir dönem olmuştur. İncelediğimiz dönemin sonuna doğru başka partilerin kurulmasıyla çok partili ortama geçilmiştir. Bu partilerden daha sonra iktidara gelecek olan Demokrat Parti’nin programını da demiryolları, ulaştırma ve bayındırlık politikası açısından değerlendirmek yararlı olacaktır.

Demokrat Parti, 1946 yılında yayınladığı ilk programında demiryollarının inşasına devam olunması gereğini ifade etmiştir.¹⁸⁷ Özel teşebbüs ve sermayeye öncelik tanıyarak devletin iktisadi faaliyetlerinin sınırlarını çizen programda, demiryolları yapımı “bugün olduğu gibi” denilerek devletin doğrudan girişeceği işler arasında sayılmıştır.¹⁸⁸ Programda, köy ve bucak yolları dışında kalan yolların merkezden idaresinin ve büyük bir yol şebekesi kurulmasının öngörülmesi ulaştırma politikasında bir yenilik olarak anlaşılmaktadır.¹⁸⁹

Ulaştırma politikasındaki bu değişikliğin sadece Demokrat Parti’ye özgü bir görüş olmadığı, Cumhuriyet Halk Partisi’nin de bu dönemde karayollarına ağırlık verdiği görülmektedir. Karayollarına verilen önemin artmasıyla, karayollarının yapımı için ayrı bir genel müdürlük oluşturulması öngörülmüş ve karayollarının

¹⁸⁶ C.H.P. Program ve Tüzüğü, [y.y.], 1947, s. 25.

¹⁸⁷ Demokrat Parti Programı, [y.y.], 1946, s. 23.

¹⁸⁸ a.e., s. 13.

¹⁸⁹ a.e., s. 22-23.

gelişmesinin yolunu açan bu kuruluş, Karayolları Genel Müdürlüğü adıyla 11 Şubat 1950 tarihinde Cumhuriyet Halk Partisi döneminde yasalaşmıştır.¹⁹⁰ Aslında Cumhuriyet Halk Partisi, ilerde ele alınacağı gibi, 1946 yılında demiryolu inşaatlarını finanse etmeye yeni istikraz yapılmayacağını açıklamakla bayındırlık politikasındaki değişikliği ortaya sermiştir. Bu değişikliğin nedeni ayrıntılı bir çalışma konusu olmakla birlikte, karayollarının dünyadaki gelişimini gözleyerek abartılı biçimde benimsemek olabileceği gibi, karayolları inşasıyla daha geniş bir kesimi memnun ederek gündelik politik fayda ummak da olabilir.¹⁹¹

Demokrat Parti Programı, yatırımların finansmanı konusunda üretimin ve milli gelirin hızla artmasını sağlayacak işlerle sınırlı kalmak üzere iç borçlanmayı öngörmektedir. Programda dikkati çeken nokta, iktisadi bağımsızlığa dokunmayacak normal şartlarla uzun vadeli dış borçlanmaya gidilmesinin yararlı ve gerekli görülmesinin yeni bir görüş olarak yer almasıdır.¹⁹² Demokrat Parti'nin 1946 programında yer alan bu noktalar 1949 ve 1951 programlarında da benzer biçimde yer almıştır.¹⁹³

Demokrat Parti programları ile Cumhuriyet Halk Partisi programları karşılaştırıldığında, Demokrat Parti programının gerek demiryolları gerekse karayolları yapımı konusunda (1931 sonrası) Cumhuriyet Halk Partisi programlarından farklı bir öngöründe bulunmadığı görülmektedir. Demokrat Parti programının maliye bölümünde yer alan iç ve dış borçlanmanın gerektiğinde bir finansman aracı olarak kullanılması Cumhuriyet Halk Partisi programına da 1947'de girmiştir. Cumhuriyet Halk Partisi, 1926'dan itibaren kısa vadeli iç borçlanma, 1933'den sonra da uzun vadeli iç borçlanmayı finansman aracı olarak uygulamıştır. Uzun vadeli dış borçlanma da, Halk Partisi hükümetlerinin (kısıtlı biçimde de olsa) başvurdukları bir uygulama olmuştur. Ancak bu uygulamalar parti programlarına yansımamıştır. İç ve dış borçlanmanın Cumhuriyet Halk Partisi 1947 programında bir finansman aracı olarak yer almasında Demokrat Parti'nin 1946 programında bu hususun yer alması etkili olmuştur.

¹⁹⁰ 5539 sayılı ve 11.2.1950 tarihli Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri hakkında Kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 32, s. 480-489.

¹⁹¹ C.H.P.'nin bayındırlık politikasındaki dönüş için Bkz.: Çetin Yetkin, **Karşı Devrim 1945-1950**, Antalya, Yeniden Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Yayınları, 2007, s. 381-384.

¹⁹² **Demokrat Parti Programı** [1946], s. 21.

¹⁹³ **Demokrat Parti Tüzük ve Program**, Ankara, Doğu Matbaası, 1949, s. 60, 61, 69, 70-71; **Demokrat Parti Tüzük ve Programı**, Ankara, Güneş Matbaacılık T.A.O., 1952, s. 57, 58, 65, 66.

1.4. Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Mali ve Ekonomik Görünüş

1.4.1. Cumhuriyetin İlk Kısa Vadeli İç Borçlanması:

Demiryolları İnşaatı İçin Bono Çıkarılması

Cumhuriyet'in ilk iç borçlanma kanunu (kısa vadeli borçlanmayı öngörmek üzere)1926 yılında Behiç Bey'in Bayındırlık Bakanlığı döneminde çıkarılmıştır. Söz konusu kanun demiryolları ve limanlara kaynak yaratmak üzere 200 milyon liralık bono satışına imkân vermiştir.¹⁹⁴

Kanun tasarısının Meclis'te görüşülmesi sırasında Zonguldak mebusu Tunalı Hilmi Bey, “gecikmiş olmakla birlikte bono usulünü getiren” Maliye Bakanı'nı ve arkadaşlarını kutlamıştır.¹⁹⁵

Kanunun görüşülmesi sırasında sadece kanunda yer alan “su işleri” ibaresi üzerinde tartışma yaşanmış ve bazı mebuslar tarafından demiryollarına ayrılacak paranın su işlerine harcanmaması istenmiştir. Bu konudaki değişiklik önerilerinin oylamayla reddedilmesi sonucu kanun hükümet tasarısındaki gibi su işlerini kapsayacak biçimde yasalaşmıştır.

25 Aralık 1926 tarih ve 944 sayılı demiryolları ile limanlar ve su işleri için iki yüz milyon liralık bono ihracı hakkındaki kanun, bayındırlık işlerinden özellikle demiryolu, liman ve su işlerine ait olmak üzere Ziraat Bankası kefaletiyle iki yüz milyon liraya kadar bono ihracına yetki vermiştir. Kanuna göre her sene belirlenecek miktar Bayındırlık Bakanlığı bütçesine konulacak ve tamamı on yıl içinde ödenecektir. Bonoların belirli vadelerinde ödenmesini sağlamak üzere, tütün, alkollü içkiler ve kibrit tekellerinden Hükümete ait net gelir Ziraat Bankası'na verilecek ve bu gelirlerden bonoların karşılığı olan miktardan fazlası banka tarafından Hazineye geri ödenecektir.¹⁹⁶

Kanunun yürürlüğe girmesinden altı ay kadar sonra çıkarılan bir ek kanunla, demiryolları ile liman ve su işleri için 944 numaralı kanunla çıkarılmasına izin verilen iki yüz milyon liralık bono miktarı yirmi milyon lira artırılarak iki yüz yirmi milyon

¹⁹⁴ Dilaver Dinç, “Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2009), s. 28-29.

¹⁹⁵ **TBMMZC**, D. 2, C. 28, B. 17, (20.12.1926), s. 106.

¹⁹⁶ “25 Kânunuevvel 1926 tarih ve 944 sayılı Demiryollarile limanlar ve su işleri için iki yüz milyon liralık bono ihracı hakkındaki kanun”, **Resmi Gazete**, 3 Kânunusani 1927, S. 541, s. 2257.

liraya çıkarılmıştır.¹⁹⁷ Demiryolları inşaatlarında yüklenici şirket ve kişilere yapılacak ödemelerde kısa vadeli hazine bonoları çıkartılması daha sonra 1927 ve 1929 yıllarında da uygulanmıştır.¹⁹⁸

Bu uygulama, ödemelerin bir ölçüde belli bir vadeye yayılmasına imkân vermiştir. Demiryolu yatırımlarının finansmanı için Hazine bonoları ile sağlanan olanaklar da yetmediğinde ileride ele alınacağı gibi, uzun vadeli iç borçlanma yoluna gidilecektir.

1.4.2. Milli İktisat Cemiyeti'nin Yerli Malları Kampanyaları

Dünyada ekonomik krizin yükselmesiyle ülke dışından kaynak bulunmasının güçleştiği 1920'lerin sonunda ekonomik kaynakların verimli kullanılması amacıyla bir dernek oluşturulmuştur. Başkanlığını Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Kâzım Paşa'nın [Özalp] yaptığı Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti 14 Aralık 1929'da Ankara'da kurulmuştur. Dernek, tasarrufu özendirmek, yerli malı kullanılmasını teşvik etmek, israfı önlemek gibi konularda sergiler, toplantılar gibi çalışmalar yapmış, kitaplar yayınlamış, radyo konuşmaları yaptırmış, konferanslar düzenlemiştir.¹⁹⁹

Dernek faaliyetleri Cumhuriyet Halk Partisi ve Hükümet çevreleri tarafından desteklenmiştir. Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti'nin Ankara'da Himayefetfal [Çocuk Esirgeme] Cemiyeti Genel Merkezi salonunda yapılan kongresinde söz alan Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreteri Recep Bey [Peker] Cemiyet'in çalışmalarını överek, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti'ni milli varlığın iktisadi anlamdaki bir cemiyeti olarak tanımlamıştır. Recep Bey, Türkiye'de bir köşeye para ayırmak alışkanlığı olduğu halde milli bir servet birikmediğini ifade ederek, para biriktirmenin evin bir köşesine para koymak olmadığını, paranın nemalandırıcı ve faiz getirici bir kuruma verilmesi, paranın iktisat piyasalarına geçmesi gerektiğini vurgulamıştır.²⁰⁰

Derneğin faaliyetleri arasında en çok bilineni, her yıl Aralık ayında düzenlenen "Tasarruf ve Yerli Malları Haftası" olmuştur. İlk yıllarda çok görkemli olarak

¹⁹⁷ "18 Haziran 1927 tarihli ve 1091 sayılı Demiryolları ile liman ve su işleri için iki yüz milyon liralık bono ihracı hakkındaki 25 Kânunuevvel 1926 tarih ve 944 numaralı kanuna müzeyyel kanun", **Resmî Gazete**, 28 Haziran 1927, S. 619, s. 2727.

¹⁹⁸ "İkramiyeli dahili istikraz aktine salahiyet verilmesi hakkında 1/484 numaralık kanun layihası ve Bütçe ve Maliye encümenlerinden mürekkep müşterek encümen mazbatası", 5 Kânunusani 1933, s. 1.

¹⁹⁹ Doğan Duman, "Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti", **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, C. I, S. 2, (1992), s. 130.

²⁰⁰ "Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Kongresinde", **Hakimiyeti Milliye**, 1 Mayıs 1933, s. 1, 5.

düzenlenen bu haftaların anlamı ve kapsamı giderek daralmıştır. Yerli Malları Haftalarının, İkinci Dünya Savaşı yıllarında da geniş boyutlu olarak kutlandığı 1941 yılındaki Tasarruf ve Yerli Malları Haftası'nın Maliye Vekili Fuat Ağralı ve General Kazım Özalp'in konuşmalarıyla açılmasından anlaşılmaktadır.²⁰¹

Halkevlerinin ev sahipliği yaptığı Yerli Malları Haftalarında ortaokul ve liselerde kompozisyon yarışmaları yapılır, uçaklardan hediyeler atılır, Halkevlerinde temsiller, meydanlarda mitingler düzenlenir, Üniversite ve orta dereceli okullarda konferanslar verilirken vitrin düzenleme yarışmaları, ev hanımları arasında yerli ürünlerden tatlı yapma yarışmaları tertiplenmiş, ayrıca yerli malları pazarları kurulmuştur. Kutlamalarda öğrencilerden ev hanımlarına, işyeri sahiplerine kadar toplumun her kesiminin faaliyetler katılmasına özen gösterilmiştir.²⁰² Yerli Malı Kutlamalarında halkın merakla izlediği etkinliklerden biri de Tayyareci Vecihi Bey'in Beyazıt, Taksim, Kadıköy ve Üsküdar'da gösteri uçuşları yapması, havadan hediyeler atması ve havaya dumanla yerli malı hakkında vecizeler yazması olmuştur.²⁰³

Başvekil Celal Bayar'ın Ankara Halkevi'nde verdiği ve radyodan da yayınlanan nutkuyla açılan 1938 yılı Tasarruf ve Yerli Malları Haftası'nda caddelere üzerinde konu ile ilgili vecizeler bulunan bez afişler asılmıştır. Afişlerde, “Yerli mi? Sağlam ve Ucuzdur”, “Portakal mevsimi geldi. Reçel ve şurup yaptın mı?”, “En ucuz ve en kuvvetli gıdanın sırrı yerli yemişler”, “Sen de biriktir” gibi sözler yer almıştır. Milli Tasarruf ve İktisat Cemiyeti tarafından bastırılan resimli afişler de ulaşım araçlarına, vapur iskelelerine ve vitrinlere asılmıştır. Hafta boyunca, Ankara radyosundan milli tasarruf konusu üzerine konferanslar verilmiştir.²⁰⁴

Başvekil Refik Saydam'ın konuşmasıyla başlayan 1939 yılı Yerli Mallar ve Tasarruf Haftası'nda kuru meyve müsabakası açılmış ve manavlardan kuru meyve alanlara birer kupon verilmiştir. Dördüncüsü yapıldığı belirtilen bu müsabakanın ilk yılında normal satışlardan 5 bin, ikinci yılında 12 bin, üçüncü yılında 19 bin kilo fazla kuru yemiş satıldığı açıklanmıştır.²⁰⁵

²⁰¹ “Tasarruf haftası başladı”, **Vakit**, 13 Teşrinievvel 1941, s. 1.

²⁰² Özcan Saridoğan, “Tasarruf ve Yerli Malı Kutlamaları (1929-1949)”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2014), s. 67, 84, 86.

²⁰³ **a.e.**, s. 85-86.

²⁰⁴ Tasarruf ve Yerli Malı haftası bugün başlıyor”, **Cumhuriyet**, 12 Kânunuevvel 1938, s. 1, 3.

²⁰⁵ “Tasarruf haftası”, **Akşam**, 10 Kânunuevvel 1939, s. 4.

Yerli Malları haftaları daha sonraki yıllarda okul içlerinde kutlanan sıradan bir “müfredat etkinliğine” dönüşse de yarım yüzyıl kadar uygulanmaya devam etmiştir.

1.4.3. Milli İktisat Cemiyeti ve Tasarruf

Milli İktisat Cemiyeti, toplum önünde daha çok yerli malı kullanma etkinliklerinin görünür olmasına karşılık, toplumda tasarruf bilincini yerleştirme işlevini üstlenmiş ve bu yönüyle ekonomiye yön vermeyi de amaçlamıştır.

İlk Tasarruf ve Yerli Malları haftasının 12 Aralık 1930'daki açılış konuşmasını yapan Başbakan, sermaye için dış borçlar değerli olmakla birlikte asıl milli sermayenin milletin kendi tasarrufu ve biriktirmesi ile sağlanması gerektiğini vurgulamıştır.²⁰⁶

Türkiye'nin uygulayacağı gümrük vergilerini Lozan Antlaşması kapsamında beş yıl süre ile 1 Eylül 1916 tarifesi olarak sabitleyen Ticaret Sözleşmesi'nin yürürlüğünün sona ermesiyle dış ticaret kaynaklı vergi gelirlerinin artmasının beklendiği 1929-1930 yıllarında dünya ekonomik krizi nedeniyle vergi gelirleri beklenen artışı gösterememiştir. Başbakan İsmet Paşa, daha 20 Şubat 1930'da, tasarrufları yurt içinde tutmak, ithalat yerine yerli malı tüketimini özendirmek çalışmalarının üretimi artırmayı sağlayacağını söylemiş ve iktisadi gelişmeye imkân verecek bir program hazırlandığından söz etmiştir.²⁰⁷

Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Başkanı Kâzım Paşa, Dördüncü Tasarruf Haftası nedeniyle Ankara Radyosu'nda yaptığı konuşmada, bankalarda biriken küçük tasarrufların yıldan yıla artmakta olduğunu söylemiştir. Kâzım Paşa'nın verdiği rakamlara göre küçük tasarruflar 1931 yılı sonunda 38 milyon lirayı bulmuş, 1932 yılı sonunda 40 milyon kiraya yükselmiştir. Dernek Başkanı, tasarruf miktarının 1933 sonunda artacağından emin olduğunu ifade ederek derneğin çalışmalarının olumlu sonuçlar verdiğini eklemiştir.²⁰⁸

İstatistik Umum Müdürlüğü'nün açıkladığı bankalardaki tasarruf mevduatı istatistikleri de, tasarrufa ayrılan para miktarının ve tasarruf eden sayısının artmakta

²⁰⁶ Erdinç Tokgöz, “Atatürk'ün Tasarruf Politikası”, **Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri**, Ankara, A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1982, s. 42.

²⁰⁷ Bilsay Kuruç, **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası C. I (1929-1932)**, Ankara, A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1988, s. XLVI, 44.

²⁰⁸ “Büyük Millet Meclisi Reisi ve Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Reisi Kâzım Paşa Hazretlerinin Dördüncü tasarruf ve yerli malı haftası münasebetiyle Ankara radyosunda verdikleri konferans”, **Aynı Tarihi**, Matbuat Umum Müdürlüğü, S. 1, (15 II. Teşrin-31 I. Kânun 1933), s. 37.

olduğunu göstermiştir. Bankalara para biriktirenlerin sayısı 1924'te 10.481 kişi iken 1931'de 106.223 kişiye ulaşmıştır. Mevduatın para biriktirenlere bölünmesiyle bulunan kişi başına tasarruf, 1925'te 559, 1927'de 609 kuruş, 1932'de 359 kuruştur. Bu rakamlar küçük tasarrufun arttığını, son yıllarda bankalarda tasarruf hesabı açanların çoğunluğunun küçük tasarruf sahibi olduklarını göstermektedir. Tasarrufun bankalar arasındaki dağılımında ise, 38 milyon liralık tasarrufun 4 milyon lirasının yabancı bankalarda, 34 milyon lirasının milli bankalarda bulunduğu görülmüştür.²⁰⁹

Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti'nin çalışmaları, halkı tasarrufa yöneltmek hedefiyle başlamış, tasarrufların yeterince arttığı düşünüldüğünde hedef tasarrufların yatırıma yöneltilmesi üzerine yoğunlaşmıştır. İstanbul mebusu Alaettin Cemil [Topçuoğlu] Bey de, bir yazısında ilk hamlede yerli malı kullanma meselesinin halledildiğini, sıranın tasarrufun kendisine geldiğini yazmıştır.²¹⁰

Dördüncü Tasarruf Haftası konuşmacılarından tarih öğretmeni Afet Hanım [İnan] yurttaşların tasarruf ettikleri paraların sermaye halinde milli iktisadın ilerlemesine yardım etmesi halinde tasarruftan beklenen amacın gerçekleşmiş olacağını söylemiştir.²¹¹ Afet Hanım'ın, büyük ölçüde Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'in düşüncelerini yansıttığı bilindiğinden²¹² bu konuşması Cumhurbaşkanı'nın tasarruf konusuna önem verdiği bir işaret teşkil etmektedir.

Aynı günlerde İktisat Vekili Mahmut Celal Bey [Bayar] tasarruf ürünü ulusal sermayelerin ülke için yararlı faaliyet sahalarında kullanılması aşamasına geldiğini ifade etmiş; ülke için yarar ve kâr sağlayacak bir takım işlerin millet parasıyla yapılabileceğini söylemiştir.²¹³

Dönemin iktisat tarihini ayrıntılı biçimde inceleyen Kuruç'a göre, bütçe olanaklarının daraldığı 1930'larda Osmanlı döneminin olumsuz uygulamaları nedeniyle kaçınılan dış borçlanmaya bir alternatif olarak düşünülen uzun vadeli iç

²⁰⁹ "Kaç kişi para biriktiriyor?", **Cumhuriyet**, 19 Mayıs 1932, s. 2.

²¹⁰ Alaettin Cemil, "Tasarruf haftasına girerken", **Cumhuriyet**, 11 Kânunuevvel 1933, s. 1.

²¹¹ "Ankara Lisesi tarih muallimi Afet Hanımın Dördüncü tasarruf ve yerli malı haftasının açılma merasiminde verdikleri konferans", **Ayın Tarihi**, Matbuat Umum Müdürlüğü, S. 1, (15 II. Teşrin-31 I. Kânun 1933), s. 31.

²¹² Bilsay Kuruç, **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası C. II (1933-1935)**, s. 106.

²¹³ Yunus Nadi, "Türk Şimendiferine Türk Sermayesi", **Cumhuriyet**, 7 Kânunusani 1933, s. 1.

borçlanma gönüllü tasarrufları devlet yatırımlarına çekmenin yolu olarak tasarlanmıştır.²¹⁴

Dönemin Başbakanı İsmet İnönü, daha sonraki yıllarda anılarını anlatırken 1933-1938 arasındaki dönemde yatırımlarının gerçekleştirilmesi sırasında mali ve iktisadi şartların zorluğu nedeniyle kaynak bulmakta çekilen sıkıntıları dile getirmiştir. İnönü anılarında, iç borçlanmadan söz etmiş, halkın demiryolu yatırımına gösterdiği ilginin maliyecileri iç borçlanma bulmaya sevk ettiğini, bir tecrübe olarak iç istikraz yaptıklarını aktarmıştır. Yurttaşların bu denemeyi iyi karşılamaları sonucu dünya krizi içinde geçen mali yıllarda nispeten ferahlama sağlandığını ve yatırım ihtiyaçlarının karşılanmaya muvaffak olunduğunu sözlerine eklemiştir.²¹⁵

1.4.4. Endüstrileşme Hamlesinde Ergani Bakır Madenlerinin Önemi

Ergani bakır madenleri eski yıllardan bu yana bilinmektedir. Maden, Milattan Önce 2000 yıllarında Asurlular zamanında bulunmuştur. On ikinci yüzyılın başından sonra Araplar tarafından işletilmiştir. Daha yakın yıllara gelindiğinde, 300 yıl kadar önce Gümüşhane ve Samsun taraflarından göç eden aileler buraya gelerek yerleşmişler ve bakır üretimine girişmişlerdir. Üretim yöntemleri basit olduğu için kaynak canlanamamış, yakacak ihtiyacı odunla karşılandığı için de civar ormanlar tahrip edilmiştir.²¹⁶

Birinci Dünya Savaşı sırasında, maden işletilmemekle birlikte, sondajlar devam etmiştir. 1918 yılında madenin imtiyazı İtibarı Milli Bankası'na verilmiştir. Ancak, süresi içinde maden faaliyete geçirilememiştir. İtibarı Milli Bankası'nın imtiyazı 1924 yılında yenilenmiş, banka beş kuruluşla bir ortaklık kurmuştur. Ergani Türk Anonim Şirketi adındaki bu ortaklığın İtibarı Milli Bankası dışındaki ortakları şunlardır: Fransız Syndicat d'Entreprises d'Orient, İngiliz Societe Schrader, Alman Kreditanstalt, Alman Deutsche Bank ve Avusturya'dan Baron Hirsh.²¹⁷

²¹⁴ Bilsay Kuruç, **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası C. II (1933-1935)**, s. 5.

²¹⁵ İsmet İnönü, **Hatıralar**, İkinci Kitap, Ankara, Bilgi Yayınları, 1987, s. 278.

²¹⁶ Mediha Muzaffer Baysal, **Ergani Bakır Yatağı**, İstanbul, Devlet Basımevi, 1935, s. 25.

²¹⁷ Mediha Muzaffer Baysal, **Ergani Bakır Yatağı**, s. 27.

Ergani Bakır Madeni'nin işletilmesi konusunda bir de kanun çıkarılmıştır.²¹⁸ Söz konusu kanunun İktisat Encümeni Mazbatasında, Hükümetin [İstanbul Hükümeti] 1917 Ağustosunda İtibarı Milli Bankası ile imzaladığı sözleşmede, Ergani madeninin 20 kilometre yarıçaplı alanı içinde maden arama ve işletme imtiyazının söz konusu bankaya verildiği belirtilmiştir. Aynı sözleşme hükümlerine göre, maden gelirinin yüzde 62,5'u hükümete, yüzde 37,5'u şirkete ait olacaktır. Sözleşmede bankanın sermayesinin yeterli olmaması nedeniyle madeni yalnız başına işletemeyeceği ve bu nedenle Hükümet ile ortak olarak işletmesi uygun görülmüştür.²¹⁹

Bu konuda Mecliste konuşan Ticaret Vekili Hasan Bey, Ergani madeninin sözleşme ile İtibarı Milli Bankası'na otuz yıl süreyle ihale edilmiş olduğunu, bankanın kanun çıkar çıkmaz madeni teslim alacağını ifade etmiştir.²²⁰ Kanun teklifinin yasalaşmasının ardından Ergani Türk Anonim Şirketi 3 Nisan 1924'te madeni hükümetten teslim almıştır.²²¹

Ergani Bakır Madeni Şirketi hakkındaki kanunda da görüldüğü gibi, o dönemde inşaat, satın alma, imtiyaz verme, harcama yapma gibi fiillerde o işe mahsus bir kanun çıkarma uygulaması sürdürülmüştür.

Bilindiği gibi, TBMM tarafından 7 Haziran 1920 tarihinde kabul edilen 7 sayılı kanunla İstanbul'un işgal edildiği gün olan 16 Mart 1336 tarihinden sonra İstanbul Hükümetince akdedilen bütün anlaşmalar ve sözleşmeler yok sayılmıştır.²²² Bununla birlikte uygulamada görüldüğü şekilde bu tarihten önceki anlaşma ve sözleşmeler geçerli kabul edilmiştir. Bu kanun da, 16 Mart 1920 tarihinden önce Osmanlı İmparatorluğu Hükümeti tarafından yapılmış sözleşmeler ve verilmiş imtiyazların TBMM Hükümetince geçerli sayılarak bu işlerle ilgili uygulamaların devam ettirilmesine bir başka örnektir.

²¹⁸ “1 Nisan 1924 tarih ve 458 sayılı “Ergani bakır madeninin işletilmesi hakkında kanun”, **Kanunlar Dergisi**, C. 2, s. 303.

²¹⁹ “İktisat Encümeni Mazbatası 28.2.1340”, **TBMMZC**, D. 2, C. 8, B. 76, (1.4.1924), s. 189.

²²⁰ **TBMMZC**, D. 2, C. 8, B. 76, (1.4.1924), s. 190.

²²¹ Mediha Muzaffer Baysal, **a.g.e.**, s. 27.

²²² “7 sayılı 7 Haziran 1336 [1920] tarihli 16 Mart 1336 tarihinden itibaren İstanbul Hükümetince akdedilen bilcümle mukavelât, uhudat ve sairenin keenlemyekün addi hakkında kanun”, **Kanunlar Dergisi**, C. 1, s. 8.

İtibarı Milli Bankası'nın 1927 yılında Türkiye İş Bankası'na devrolunmasıyla bu bankanın Ergani madenleri imtiyazı ve Ergani Bakır Madeni Şirketi hisseleri de Türkiye İş Bankası'na geçmiştir.²²³

1.4.5. Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Bütçeleme ve Bütçe Finansmanı

İncelediğimiz dönemde hükümet, bütçeleme açısından hem yeni yatırımların finansmanını sağlamayı hem de devletin savunma giderlerini karşılamayı iki temel ilkedden biri olarak belirlemiştir. Hükümetin diğer temel ilkesi de sıkı bir mali disiplin uygulanması olmuştur.²²⁴

Cumhuriyetin ilk yıllarında devletin gerek dış gerek iç borçlanmasına karşı Osmanlı döneminin borçlanma uygulamalarının yaratmış olduğu borçlanma karşıtı kanaat nedeniyle genel olarak çekingen bir tavır oluşmuştur. Cumhuriyet'in ilk on yıllık döneminde borçlanma için gerekli şartlar oluşana kadar uzun vadeli iç borçlanma yoluna gidilmemiştir. İç borçlanma için, siyasi, ekonomik, mali ve psikolojik şartların oluştuğunun düşünülmesiyle ülke ekonomisinde önemli rolü olan ve kamuoyunun çoğunluğu tarafından arzu edilen demiryolu inşaatlarının finansmanı amacıyla ilk iç borçlanmaya gidilmiştir.²²⁵

Ülkenin ve dönemin özel şartlarının zorunlu harcamaları sınırlı gelirlerin ötesinde artırmasıyla kalkınma ve savunma harcamalarının bütçe gelirleriyle finansmanı imkânsız hale gelmiştir. 1933'ten başlayarak bütçe finansmanında önce ekonomik gelişmenin önemli unsuru olan demiryollarının finansmanı sonra fevkalade bütçe uygulaması içinde savaş ekonomisinin yarattığı açıkların karşılanması amacıyla iç borçlanma uygulanırken dış borçlanmadan büyük ölçüde kaçınılmıştır.²²⁶

1933 yılındaki ilk uzun vadeli iç borçlanmayı izleyen iç borçlanmalar yine demiryolu yatırımları ile İkinci Dünya Savaşı'nın zorlayıcı şartlarında 1942-1945 yılları arasında milli savunma harcamalarını karşılamak üzere yapılmıştır. İkinci

²²³ Mediha Muzaffer Baysal, **Ergani Bakır Yatağı**, s. 28.

²²⁴ Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, s. 297.

²²⁵ Ali Yavuz, "Başlangıcından Bugüne Türkiye'nin Borçlanma Serüveni: Durum ve Beklentiler", **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 20, (Aralık 2009), s. 208-209.

²²⁶ Bilsay Kuruç, "Ulus Devletin Payandaları: Ekonomik Büyüme ve Mali Disiplin 1923-1950", **Uluslararası Atatürk ve Çağdaş Toplum Sempozyumu**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2003, s. 41.

Dünya Savaşı sürerken iç borçlanmanın yanı sıra İngiltere, Fransa ve Almanya'dan dış borçlanmaya da gidilmiştir.²²⁷

İkinci Dünya Savaşı'nın hemen ardından gidilen iç borçlanmada, "kalkınmayı finanse etme" gerekçe gösterilmiştir. 1948'den sonra ise bir iki yıl arayla doğrudan bütçe açıklarını karşılamak amacıyla uzun vadeli iç borçlanmalara özel bir gerekçe gösterilmeksizin gidilmiştir.²²⁸ Söz konusu iç borçlanmalar, kanun tekliflerinde de belirtildiği gibi bütçe açıklarının kapatılmasında kullanılmıştır.²²⁹

1948 sonrasında uzun vadeli iç borçlanmaların yanı sıra çeşitli ülkelerden ve uluslararası kurumlardan çok sayıda dış borçlanmaya da gidilmiştir. Bu borçlanmalar arasında, Amerika Birleşik Devletleri'nden sağlanan Marshall yardımı, askeri silahlanma kredileri ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası, Avrupa Ödeme Birliği, Export-Import Bank, OECD gibi kurumlardan alınanların yanı sıra Avrupa ülkelerinden temin edilen krediler de bulunmaktadır.²³⁰

Söz konusu dönem bütçelerini incelerken, hükümetlerin Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunduğu bütçe layihaları (tasarıları), Meclis tarafından kabul edilerek yasalaşan bütçe kanunları ve bütçe döneminin tamamlanmasından sonra adı geçen yıla ait bütçe uygulamasının Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde ele alınıp onaylanması sonucu kabul edilen bütçe kesin hesap kanunlarından yararlanılmıştır.

²²⁷ İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla 1939 yılında Fransa ve İngiltere ile üç taraflı yardım antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmaya dayanılarak 8 Kasım 1940'da imzalanan anlaşmalarla İngiltere'den, 25 milyon, 15 milyon ve 2 milyon sterlin olmak üzere toplam 42 milyon sterlin; Fransa'dan da 264.750.000 Frank kredi alınmıştır. Almanya'dan da, 1942 yılında 100 milyon Reich Mark kredi alınmıştır: 3738 sayılı ve 8 Teşrinisani 1939 tarihli "Türkiye Cumhuriyeti ile Fransa Cumhuriyeti ve İngiltere Kırallığı arasında Ankarada imzalanan üç taraflı yardım muahedesile merbutlarının tasdikina dair kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 21, s. 1-4; 4171 sayılı ve 19 Sonkânun 1942 tarihli "Türkiye - Fransa - İngiltere Üç taraflı karşılıklı yardım Muahedesine merbut Hususi Anlaşmanın tatbiki zımında 8 Sonkânun 1940 tarihinde Paris'te imzalanan Kredi Anlaşmalarının tasdiki hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 23, s.100-109; 4398 sayılı ve 14 Nisan 1943 tarihli "Türkiye ile Almanya arasında 31 ilkkânun 1942 tarihinde imza edilen Kredi Anlaşmasının tasdiki hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 25, s. 35-39.

²²⁸ Ali Yavuz, "Başlangıcından Bugüne Türkiye'nin Borçlanma Serüveni: Durum ve Beklentiler", s. 209; Üren Arsan, **Türkiye'de Cumhuriyet Devrinde İç Devlet Borçları**, s. 18; Şevki Özbilen, **Türkiye'de Kamu İç Borçlanmaları ve Ekonomik Etkileri**, Ankara, Atilla Kitabevi Yayınları, 1999, s. 115-116.

²²⁹ Üren Arsan, **a.g.e.**, s.18.

²³⁰ 1948 sonrası dış borçlanmalar için Bkz: "1960 yılı Muvazenei Umumiye kanunu layihası ve Bütçe Encümeni mazbatası (1/454)", Sıra Sayısı: 43, 30 Kasım 1959, s. 195-198; **1965 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu Raporu I**, Ankara, TBMM Basımevi, 1965, s. 111-113.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında bütçe kanunları "Muvazaneyi Umumiye kanunu" adı altında yayınlanmıştır.²³¹ Bu dönemde mali yıl [bütçe yılı] 1 Haziran – 31 Mayıs arasını kapsamaktadır. 14.6.1927 tarih ve 1050 sayılı "Muhasebei umumiye Kanunu"nun beşinci maddesi "senei maliye, haziran ibtidasından başlayarak ertesi sene mayıs gayesine kadar imtidat etmek üzere on iki aylık bir müddetten ibarettir" hükmünü getirmiştir.²³²

Bu uygulama 1945 yılına kadar devam etmiş ve 17.1.1945 tarih ve 4698 sayılı kanunun birinci maddesi ile bütçe yılı 1 Ocak-31 Aralık arasında on iki ay olarak değiştirilmiştir.²³³ Aynı kanunun geçici birinci maddesiyle, 1945 yılı 1 Haziran-31 Aralık dönemi için 7 aylık bütçe yapılmıştır.²³⁴ 1946 bütçesi söz konusu kanun gereği 1 Ocak'ta başlamış ve 31 Aralık'ta sona ermiştir.

28 Şubat 1949 tarih ve 5350 sayılı "1949 yılı Bütçe Kanunu" da 1.1.1949 günü yürürlüğe girmiş; buna karşılık, 25 Şubat 1950 tarih ve 5561 sayılı "1950 Bütçe Kanunu" 1 Mart 1950 günü yürürlüğe girmiş yani bu tarihten sonra mali yıl başlangıcı 1 Mart olmuştur.

En son olarak da Muhasebei Umumiye Kanununda 16 Temmuz 1981 tarihinde 2493 sayılı kanunla²³⁵ yapılan değişiklik ile bütçe yılının takvim yılı ile aynı olacağı öngörülmüş yani 1981'den sonra mali yıl başlangıcı 1 Ocak olmuştur.²³⁶

Bütçe yılının sona ermesinden sonra, gerçekleşen bütçe yılı ile ilgili bir kesin hesap kanunu hazırlanarak kanunlaşır. Bunun için 26 Mayıs 1927 tarih ve 1050 sayılı "Muhasebei Umûmiye Kanunu" yaklaşık 2 yıllık bir süre öngörmüş ise de kesin hesap kanunlarının çıkması daha uzun zaman almaktadır. Örneğin 1933 yılı kesin hesap kanunu 3 Kânunusani 1938'de, 1947 yılı kesin hesap kanunu 3 Mart 1954'te kanunlaşmıştır.

Bütçe Kanunları hazırlanırken TBMM'ne sunulan bütçe tasarıları (layihaları) uzun yıllar boyunca, mali geçmişi incelemeye imkan veren ayrıntılı bilgiler içermiştir.

²³¹ Örnek olarak Bkz.: 6 Haziran 1926 tarih ve 848 sayılı "1926 senesi muvazenei umumiye kanunu".

²³² **Resmi Gazete**, 14 Haziran 1927, S. 607, s. 2607.

²³³ **Resmi Gazete**, 24 Ocak 1945, S. 5913, s. 8218.

²³⁴ **a.e.**

²³⁵ "1050 Sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 64. s. 556.

²³⁶ İlhan Özer, **Devlet Maliyesi**, Ankara, Maliye ve Gümrük Bakanlığı APK Kurulu Yayını, 1986, s. 80.

Bütçe tasarılarının konumuzla ilgili olan Harcamalar cetvelinin Devlet Borçları kısımlarında o güne kadarki iç borçlanmalar (istikrazlar) ayrıntılı biçimde dökülmüş, çeşitli yıllarda iç borçlarla ilgili tablolara yer verilmiştir. Bu ayrıntılı dökümler 1965 yılına kadar devam etmiş, en son olarak III. Koalisyon Hükümeti'nin 1965 Bütçe Kanunu Tasarısı'nda ayrıntılı bilgilere ulaşılmıştır. Bilindiği gibi söz konusu Bütçe Kanunu'nun Millet Meclisi'nde kabul edilmemesi üzerine III. Koalisyon Hükümeti istifa etmiştir. Yerine kurulan IV. Koalisyon Hükümeti, 1965 Bütçe Tasarısı'nı yeniden hazırlamıştır. Bu tasarı ve daha sonraki yılların bütçe tasarılarında Devlet Borçları faslında ayrıntılı dökümler bulmak mümkün olmamıştır. İstikrazlar, bundan sonra topluca tek bir kalem altında ifade edilmiştir.

Bu arada, 1962-1980 arasında TBMM'nin Millet Meclisi ve Cumhuriyet Senatosu şeklinde iki kanatlı olduğu dönemde, kanunlar önce Millet Meclisi'nde daha sonra Cumhuriyet Senatosu'nda görüşülmekteyken, bütçe kanunlarının bir özelliği olarak, bütçe kanunları önce Cumhuriyet Senatosu'nda, daha sonra Millet Meclisi'nde görüşüldüğünü tasarılarla ulaşabilmek açısından belirtmek gerekmektedir.

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında bütçe gelirleri, esas olarak üç unsura dayanmaktadır: Vergiler, gümrük gelirleri ve tekel gelirleri. Tekel gelirleri kalemine Kamu İktisadi Teşebbüslerinin kârları da eklenebilir. Bu bütçe gelir modeli Tek Parti Dönemi'nin bütçelerini belirlemiştir. Yukarıda sayılan üç gelir grubuna zamanla demiryolları yatırımlarının finansmanı amacı ile başlatılan iç borçlanma gelirleri ile sanayi programı kapsamında alınan, dış borç gelirleri de eklenmiştir.²³⁷

Bu dönemde, az sayıda ve düşük tutarda olmak üzere, Amerika Birleşik Devletleri, Sovyetler Birliği ve İngiltere'den alınmış dış borçlanmalar vardır.²³⁸

²³⁷ Güneri Akalın, **Atatürk Dönemi Maliye Politikaları**, s. 43.

²³⁸ İkinci Dünya Savaşı öncesi dönemde yer alan dış kredilerin ilki 1930 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nden alınan on milyon dolardır. Bu kredi kibrit ve çakmak tekeli işletmesinin devri ile ilgilidir. Daha sonra 1934 yılında Sovyetler Birliği'nden alınan sekiz milyon dolar, Birinci Sanayi Programı çerçevesinde yapılan fabrikaların yatırımında kullanılmıştır. Son olarak da 1938 yılında İngiltere'den 6 milyon sterlini Savunma harcamaları, 10 milyon sterlini bütçe harcamaları için olmak üzere 16 milyon sterlinlik kredi alınmıştır. Bkz: 1722 sayı ve 21 Haziran 1930 tarihli "Kibrit ve çakmak inhisarı işletmesinin devrine ve on milyon dolarlık istikraz aktine dair kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 8, s. 886-893; 2434 sayı ve 17 Mayıs 1934 tarihli "Türkiye Cumhuriyeti ile Sosyalist Sovyet Cumhuriyetleri İttihadi Hükümetleri arasında sekiz milyon Amerikan dolarlık kredinin tahakkukuna dair protokolün tasdiki hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 13, s. 263-267; 3525 sayı ve 28 Haziran 1938 tarihli "Londra'da 27 Mayıs 1938 tarihinde İngiltere Hükümeti ile imza edilen müzayyeli kliring anlaşması ve teslihat kredi anlaşması ile, Exports Credits Guarantee Departement ile imza olunan on milyon sterlinlik kredi anlaşmasının tasdiki hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 18, s. 1130-1148.

Dönem boyunca bütçe giderleri içinde, bayındırlık (demiryollarının satın alınması ve yapımı), milli savunma ve büyük çoğunluğu Osmanlı Devlet Borçlarının ödenmesi olan dış borç ödemeleri, harcamalar olarak en önemli yeri tutmuştur.²³⁹

1.4.6. Cumhuriyet Döneminde Fiyat İstatistikleri ve Fiyat İndeksleri

Bir piyasada fiyat dalgalanmalarını izleme ihtiyacı nedeniyle gerek borsalarda işlem gören toptan fiyatlar, gerekse perakende fiyatlar derlenerek yayınlanır. Çeşitli maddelerin fiyatlarının belirli yer ve zamanlardaki değişimlerini gösteren istatistiklere fiyat istatistikleri denir. Bu amaçla borsalardaki toptan fiyatlar, piyasadaki borsa dışı toptan fiyatlar, başlıca ihracat maddelerinin fiyatları ve perakende fiyat istatistikleri düzenlenerek yayınlanır. Karşılaştırmalar ve zaman içindeki değişiklikleri izlemek amacıyla nispi fiyatlara başvurulur. Bu nedenle fiyat istatistikleri dendiğinde akla daha çok fiyat indeksleri gelir.²⁴⁰

Fiyat indeksleri, elma gibi bir maddenin veya gıda maddeleri gibi bir grup maddenin ortalama fiyatının “devre” olarak adlandırılan diğer zaman birimlerinde gösterdiği artış ve eksilişi belirtmek için hesaplanır. Genellikle ay veya yıl bir zaman devresi olarak kabul edilir. Başlangıç ayı veya yılı fiyatı temel alınarak 100’e eşit kabul edilir ve sonraki devre (yıl) fiyat ortalamasının başlangıç kabul edilen (temel) devre (yıl) fiyatına oranı hesaplanır.²⁴¹ Yani tek bir mal üzerinden düşünülürse temel alınan yıl (örneğin 1960 yılında) ortalama 50 liraya satılan ürün ertesi yıl ortalama 60 liraya satılıyorsa fiyat indeksi hesabında temel alınan yılın (1960) indeksi 100, ertesi yılın (1961) indeksi ise 120 olur. Fiyat indeksleri sabit esaslı ve zincirleme indeksler olarak hesaplanır. Başlangıç yılını takip eden bütün yılların fiyatları başlangıç yılına (örneğin 1960 yılına) oranlanırsa bu indekse “sabit esaslı indeks” adı verilir. Takip eden bütün yılların fiyatları başlangıç yılı ile karşılaştırılmış olur. Zincirleme indekste ise her yılın fiyatı bir önceki yılın fiyatına oranlanır. Bu indeksler de yıllık fiyat artışlarını görmekte kullanılır. Sabit esaslı ve zincirleme fiyat indeksleri belli formüller kullanılarak birbirine dönüştürülebilir.

²³⁹ Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, 19. basım, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2007, s. 41.

²⁴⁰ Haluk Cillov, **İstatistik Tekniği ve Uygulaması**, İstanbul, İktisat Fakültesi Yayınları, 1976, s. 351-352.

²⁴¹ Haluk Cillov, **a.e.**, s. 352.

Perakende fiyatlar ihracat ve ithalat fiyatları indeksi gibi diğer bazı fiyat indeksleri de hesaplanmakla birlikte uygulamada en çok toptan eşya fiyatları indeksi ve geçinme indeksi kullanılmaktadır. Geçinme indeksine, tüketici fiyatları indeksi veya hayat pahalılığı indeksi gibi adlar da verilmektedir.²⁴²

Toptan eşya fiyatları indeksi, adından anlaşıldığı gibi toptan fiyatlara dayanır. Genel iktisadi gidişin bir göstergesi olan fiyatlar genel seviyesindeki nispi değişiklikleri, paranın değerinde (satın alma gücünde) meydana gelen değişiklikleri tespit ve takip etmek amacıyla düzenlenir.²⁴³

Geçinme indeksi, fiyatların seyrini tüketici açısından izleyerek belli bir sosyo ekonomik grubun belirli bir hayat standardını sürdürebilmesi için harcanması gereken para miktarında zamanla ortaya çıkan nispi değişiklikleri gösterir. Geçinme indeksi perakende fiyatlara dayanarak hesaplanır. Geçinme indeksleri coğrafi bölge ve sosyo ekonomik grup açısından sınırlıdır. Bütün ülke için değil, özellikle şehirler veya belli bir şehir için hesaplanır. Aynı şekilde, bütün sosyo ekonomik grupları kavrayacak şekilde değil, özellikle işçi ve memur gibi dar gelirli kesimler için düzenlenir.²⁴⁴

İncelediğimiz dönemde iki toptan eşya fiyatları indeksi düzenlenmiştir:

Türkiye’de ilk toptan fiyat endeksi İstanbul Ticaret Odası tarafından 1927 yılında düzenlenmeye ve 1928 yılından sonra yayınlanmaya başlanmıştır. Burada yer alan fiyatlar, toptancı tüccarlar ile ithalatçılar ve borsalardan temin edilmiştir.²⁴⁵ Bu indekste o dönemde 94 maddenin toptan fiyatları takip edilmiş ve indeks fiyatların geometrik ortalaması alınarak hesaplanmıştır. Fiyatlar yalnız İstanbul’da toplandığı için indeksin temsil kabiliyeti yereldir.²⁴⁶

İkinci indeks olan Konjonktür Dairesi toptan eşya fiyatları indeksi gıda maddeleri ve yemler ile sanayi maddeleri ve yarı mamuller olmak üzere 94 madde üzerinden hesaplanmıştır. İndeksin hesaplanmasına, 1938 yılındaki ortalama fiyatlar ile o yılın tüketim miktarları dikkate alınmış, ağırlıkların hesaplanmasında milli gelir rakamlarından yararlanılmıştır. Laspeyres formülüne göre hesaplanan indeks 1938 yılı

²⁴² Kenan Gürtan, **İstatistik ve Araştırma Metodları**, İstanbul, İşletme Fakültesi Yayınları, 1982, s. 410.

²⁴³ Kenan Gürtan, **a.e.**, s. 410.

²⁴⁴ Kenan Gürtan, **a.e.**, s. 410-411.

²⁴⁵ Haluk Cillov, **İktisadi Olaylara Uygulanmış İstatistik Metodları**, İstanbul, İktisat Fakültesi Yayınları, 1975, s. 36.

²⁴⁶ Haluk Cillov, **İstatistik Tekniği ve Uygulaması**, s. 352.

baz alınarak 1942 yılından itibaren yayınlanmıştır. O dönemde Ticaret Bakanlığı'na bağlı olan Konjonktür Dairesi, Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na bağlanınca indeks de böyle anılmaya başlanmış, indeks 1988 Şubat ayından itibaren yayından kaldırılmıştır.²⁴⁷

Döneme ilişkin üç geçinme indeksi mevcuttur:

İstanbul Ticaret Odası İstanbul Şehri Ücretliler Geçinme İndeksi, 1927 yılında herhangi bir ankete dayalı olmadan teorik olarak 5 nüfuslu bir ailenin masraflarının alındığı bir indeks kurularak meydana getirilmiş ve 1929 yılından 1953 yılına kadar yayınlanmıştır.²⁴⁸ Teorik bütçe esasına göre ve 1914'ü temel yıl kabul eden bu indeks sağlıklı kabul edilmemiştir.²⁴⁹

İkinci indeks olan, Ticaret Bakanlığı Konjonktür Dairesi'nin geçinme indeksleri, İstanbul için dört gelir grubu içinde sınıflandırılan işçi aileleri anketine, Ankara için üç gelir grubu içinde tarif edilen memur aileleri bütçe anketine dayanmaktadır. İndekste 1938 yılında yapılan bu anketlerde elde edilen tartılar kullanılmıştır.²⁵⁰ Konjonktür Dairesi Geçinme İndeksi'nde Ankara'da 83, İstanbul'da 81 madde indekse alınmıştır. Baz yılı 1938 olan indekste baz yılı daha sonra 1948, 1953 ve 1963 yıllarına kaydırılmıştır. Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı Geçinme İndeksi adını alan indeks, 1988 Şubat ayından itibaren yayından kaldırılmıştır.²⁵¹

Üçüncü olarak, Devlet İstatistik Enstitüsü de 1927=100 bazlı Tüketici Fiyat Endeksi hesaplamış daha sonra bu indeks 1938 ve 1948 bazlı olarak yayınlanmıştır. 1938 ve 1948 bazlı indekslere 70 madde alınmıştır.²⁵² DİE Geçinme Tüketici Fiyatları İndeksi, Ankara'da memurlar arasında hazırladığı anketlere dayanılarak katsayılanan çeşitli masraf grupları üzerinden düzenlenmiştir. Enstitü ayrıca, İstanbul'da dahil Türkiye'nin çeşitli illerinde düzenlediği geçinme anketleri sayesinde bu illere ait tüketici fiyatları indeks sayıları tertiplemiştir.²⁵³

²⁴⁷ Devlet İstatistik Enstitüsü, **İstatistik Göstergeler 1923-1990**, Ankara, DİE Yayınları, 1992, s. 313-314.

²⁴⁸ **a.e.**

²⁴⁹ Kenan Gürtan, **İstatistik ve Araştırma Metodları**, s. 416.

²⁵⁰ **a.e.**, s. 415.

²⁵¹ Devlet İstatistik Enstitüsü, **a.g.e.**, s. 313-314.

²⁵² Türkiye İstatistik Kurumu, **İstatistik Göstergeler 1923-2006**, Ankara, TÜİK Yayınları, 2007, s. 487.

²⁵³ Haluk Cillov, **İstatistik Tekniği ve Uygulaması**, s. 354.

2. İKİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET'İN İLK UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMASI: ERGANİ İSTİKRAZI

2.1. Ergani'ye Demiryolu Hattı İnşası

Ergani bakır madenlerinin işletilmesi için çalışmalar yürütülürken çıkartılacak madenin nakliyesi konusu önem kazanmıştır.¹ Bu konuda, 1924 yılı Nafia Vekâleti bütçesi görüşülürken verilen bir önerge ile Arade² – Diyarbakır – Ergani arasında ”yetmiş beş santimetre genişliğinde demiryolu” yani bir dar hat (dekovil hattı) yapılması Meclis gündemine gelmiştir.³ Gündem maddesi hakkında söz alan mebusların tamamı kanun teklifi lehinde konuşmuşlar, yurdun başka yörelerindeki madenlerin de işletilebilmesi ve o yörelere de ulaşımın sağlanabilmesi için yeni demiryolları yapılması önerilerini ifade etmişlerdir.⁴

Böylece, 22 Mart 1924 tarih ve 448 sayılı “Arada - Diyarbakır - Ergani arasında demiryolu inşasına dair kanun” Meclis’te kabul edilmiş, hattın inşası için 2.738 liranın harcanmasına izin verilerek 1924 mali yılı Nafia Vekâleti bütçesine özel fasıl olarak 1.000.000 lira tahsisat konulmuştur.⁵ Ertesi yıl da, aynı hattın inşası için, 1925 Mali yılı bütçe kanununda Nafia Vekâleti bütçesine, “Arada – Diyarbakır – Ergani dar hattının inşaat maaş ve masrafı” başlığı altında 1.000.000 lira tahsisat konulmuştur.⁶

¹ Mediha Muzaffer Baysal, **Ergani Bakır Yatağı**, s. 40.

² Eski Bağdat demiryolu hattı üzerindeki Arada (Arade) [Arrada] köyü, Mardin ili Kızıltepe ilçesi Merkez bucağına bağlı Akdoğan köyü. (**Köylerimiz**, s. 22, 606.)

³ **TBMMZC**, D. 2, C. 7/1, B. 18, (22.3.1924), s. 848.

⁴ **TBMMZC**, D. 2, C. 7/1, B. 18, (22.3.1924), s. 857-860.

⁵ **Düstur**, Üçüncü Tertip, İkinci Baskı, C. 5, İstanbul, Necmi İstikbal Matbaası, 1931, s. 739.

⁶ **TBMMZC**, D. 2, C. 13, B. 43, (31.1.1925), s. 386.

Kanunun TBMM'nde kabul edilmesiyle hükümet tarafından güzergâh tespit ve etüt çalışmalarına başlanmıştır. Hattın inşası, 2 Aralık 1924'de onaylanan 26 Kasım 1924 tarihli sözleşme ile İtibarı Milli Bankası'na ihale olunmuştur. Banka da taahhüdünü "Philip Holzman" şirketine devretmiştir. Şirket, 1925 yılı başlarında inşaat için gerekli malzemeyi getirerek işe başlamıştır. Fakat inşaatın başlamasından sonra yapılan incelemelerde bu hattın dar hat olması nedeniyle yeterli hız yapılamayacağı ve ulaşımın emniyetli olmayacağı saptanmıştır. Söz konusu dar hattın ikinci sakıncası, normal hat olan Bağdat Demiryolu ile birleştiği yer olan Arada'da aktarma gerektirmesidir. Üçüncü bir sakınca da demiryolu hattının Ergani-Diyarbakır üzerinden Arada'ya gitmesi, buradan Bağdat Demiryolu üzerinden Suriye'ye girip Suriye'yi dolaşarak tekrar Türkiye'ye dönmesi, böylece yolun uzaması olmuştur.⁷

Söz konusu hattın dar hat (dekovil hattı) yerine, normal genişlikte tren hattı şeklinde ve Keller [Fevzipaşa]⁸ – Malatya- Ergani Madeni-Diyarbakır yolunu izleyerek yapılması konusunda 1926 yılı başında Meclis'e bir yeni bir kanun teklifi verilmiştir.⁹ Arada-Diyarbakır-Ergani demiryolu inşaatının durdurulması için hazırlanan kanun teklifinin hükümet gerekçesinde ve Maliye Encümeni mazbatasında hattın yeni önerilen yolu izleyerek normal hat şeklinde yapılmasının idari, askeri ve iktisadi yönlerden daha fazla önem taşıdığı ifade edilmiştir. Maliye Encümeni mazbatasında, yurtiçi ulaşımı sağlayacak Arada-Diyarbakır hattının Suriye'ye girip çıkması nedeniyle özellikle askeri sakıncaları olduğunun Genelkurmay Başkanlığı'nın talebi üzerine anlaşıldığı belirtilmiş ve hattın yeni güzergâhta olmak üzere, 1926 yılı içinde yapımı kararlaştırılacak demiryolu hatları arasına alınması istenmiştir.¹⁰ Yapılacak demiryolu hattının belirtilen yeni güzergahtan geçmesini öngören kanun tasarısında Hükümet'in, Genelkurmay'ın hat güzergahının değiştirilmesi konusundaki

⁷ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s. 86.

⁸ **Fevzipaşa'nın** ilk ismi **Keller** idi.1926 yılında Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Malatya tren yolu hattının yerinin tespiti amacıyla bölgeye gelişi sırasında Keller köyü halkı Fevzi Çakmak'tan buraya ismini vermesini istemişlerdir. Fevzi Çakmak bu isteği İçişleri Bakanlığı'na bildirmiş, Keller köyü, 1928 yılında Fevzipaşa ismini alarak Cebelibereket vilayetine bağlı bir bucak olmuştur. Fevzipaşa, Cebelibereket vilayetinin 1933 yılında kaldırılması ile Gaziantep Valiliğine bağlanmıştır. (T.C. İslahiye Kaymakamlığı Fevzipaşa Belediyesi internet sitesi: <http://www.islahiye.gov.tr/fevzipasa.asp> / Erişim 8 Nisan 2014 10:01)

⁹ **Keller-Malatya-Ergani Demiryolunun inşası hakkında Başvekâletten gelen (1/803) numaralı kanun layihası ve Nafia ve Muvazenei Maliye Encümenleri Mazbataları**, Sıra Numarası 109, 29 Kânunusani 1341 [1925], s. 1.

¹⁰ "**Arada-Diyabekir-Ergani Demiryolu İnşaatının Tevkifi Hakkında Başvekâletten Gelen (1/806) Numaralı Kanun Layihası Nafia ve Muvazenei Maliye Encümenleri Mazbataları**", Sıra numarası: **82, 21 Kânunuevvel 1341** [1925], s. 1. [Genelkurmay Başkanlığı'nın 3 Teşrinievvel 1341 [1925] tarihli ve birinci şube 2727 sayılı yazısı]

görüşüne katıldığı ve bu yeni güzergahın idari ve iktisadi faydasının daha fazla olduğu görüşüne de yer verilmiştir.¹¹

Konunun Meclis'te tartışılması sırasında hattın yapılmasına karşı çıkan olmamakla birlikte kimi mebuslar hattın geçmesini istedikleri değişik güzergâhlar üzerine önerilerde bulunmuşlardır. Bu arada Nafia Vekili Behiç Bey, sorular üzerine hattın dar hat değil geniş hat olarak yapılacağını kesin olarak ifade etmiştir.¹² Behiç Bey, hattın inşa edilme yöntemi konusunda konuşurken, inşaatın uygun bir şirket bulunursa o şirkete verileceğini, bulunamazsa hükümet tarafından yaptırılacağını ifade etmiştir.¹³ Bakan Behiç Bey'in açıkça ifadesinden demiryolunun inşasının öncelikle özel şirkete verilmesine çalışılacağı görülmekte bundan da özel kesime öncelik veren iktisat politikası uygulanmakta olduğu anlaşılmaktadır.

Meclis'te yapılan görüşmelerden sonra, 24 Mart 1926 tarih ve 793 sayılı "Malatya - Ergani - Diyarıbekir demiryolunun inşası hakkında kanun" kabul edilmiştir.¹⁴ Demiryolunun normal hat olarak yeni güzergâhında yapılması kanunlaşınca Ergani'ye dekovil hattı yapılmasını öngören kanun geçersiz kalmıştır. Bu nedenle, Arada - Diyarbakır - Ergani arasında demiryolu inşasına dair 22 Mart 1924 tarih ve 448 numaralı kanunun ilgası hakkındaki kanun layihası Meclis'te maddeleri üzerinde görüşme yapılmaksızın kabul edilmiş ve eski hattın yapılmasını iptal eden 24 Mart 1926 tarih ve 794 sayılı kanun da böylece yasalaşmıştır.¹⁵

Ergani madenine ulaşımı sağlayacak olan ve inşaatının finanse edilmesi için 1933 Ergani İkramiyeli Uzun Vadeli İstikrazı çıkarılan demiryolu hattı yukarıda sözü edilen 793 sayılı kanuna dayanılarak yapılmıştır.

¹¹ **Keller-Malatya-Ergani Demiryolunun inşası hakkında Başvekâletten gelen (1/803) numaralı kanun layihası ve Nafia ve Muvazenei Maliye Encümenleri Mazbataları**, Sıra Numarası 109, 29 Kânunusani 1341 [1925], s. 1.

¹² **TBMMZC**, D. 2, C. 23, B. 75, (22.3.1926), s. 298-299. (Behiç Bey "geniş hat" terimini "dar olmayan, normal demiryolu hattı" anlamında kullanmıştır.)

¹³ **TBMMZC**, D. 2, C. 23, B. 75, (22.3.1926), s. 299.

¹⁴ **Kanunlar Dergisi**, C. 4, s. 535.

¹⁵ **TBMMZC**, D. 2, C. 23, B. 75, (22.3.1926), s. 300; "24 Mart 1926 tarih ve 794 sayılı "Arada - Diyarıbekir - Ergani arasında demiryolu inşasına dair 22 Mart 1340 [1924] tarih ve 448 numaralı kanunun ilgası hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 4, s. 536.

2.2. Ergani Demiryolu İç Borçlanması

Ergani maden yatağının işletilebilmesi için maden ocağına gerekli araç gerecin ulaştırılması gerekmektedir. Ancak maden ocağına giden bu işe elverişli yol bulunmamaktaydı. Ergani maden yatağına gidecek demiryolunun yapılması için kanun yukarıda sözü edildiği gibi 24 Mart 1926 tarihinde çıkarılmış fakat hat, gerek Ergani hattı gerek diğer demiryollarının inşası gibi bayındırlık yatırımlarının olağan bütçe gelirleriyle yapılması güç olduğundan tamamlanamamıştır. Bu tür büyük bayındırlık yatırımları uzun yıllar sürdüğü, buna karşılık bütçeler yıllık yapıldığı ve bütçelerde gelecek yıllara ilişkin harcama taahhütlerine girilemediği için, uzun vadeli yatırımların gerektirdiği harcamaları birden fazla yıl bütçelerinden ödeyebilmek üzere ya müteahhitlerle uzun yıllara yayılan taahhütlere girişerek Hazine bonoları vermek veya ödemeleri yıllara yayılmış uzun vadeli borçlanmalara gitmek gerekli görülmüştür.¹⁶

Bu koşullar altında, Başvekil İsmet Paşa, Ergani bakır madenine giden demiryolu hattının tamamlanabilmesi için hükümetin bir dahili istikraz [iç borçlanma] yapılması ile ilgili Hükümet tasarısını 3 Ocak 1933 günkü Cumhuriyet Halk Fırkası grup toplantısına getirmiştir.¹⁷ Grup toplantısında söz alanlar ülke imarının halkın tasarrufu ile yapılmasını olumlu bulduklarını ifade etmişlerdir. Antalya mebusu Rasih Bey [Kaplan], Denizli mebusu Emin Aslan Bey [Tokat]¹⁸ ve arkadaşları verdikleri bir önerge ile Afyon-Antalya hattının da bu yolla yapılmasını istemişlerdir. Söz konusu dahili istikraz kanunu tasarısında da görüldüğü gibi, demiryolu inşası ile ilgili görüşmelerde mebuslar büyük çoğunlukla demiryolu yatırımlarını desteklemişler, söz alanlar destek sözlerinin yanı sıra kendi yörelerine de demiryolu yatırımı yapılması için önerilerde bulunmuşlardır. Cumhuriyet Halk Fırkası grup toplantısında görüşmelerden sonra dahili istikraza gidilmesi onaylanmıştır.

Dahili istikraza parti grubu dışında da destek gelmiştir. Parti Grubu'nda alınan dahili istikraz kararını coşkuyla karşılayan Yunus Nadi Bey [Abalıoğlu], milli sermayenin büyük işlerde kullanılması için ilk tecrübe olarak dünyanın en zengin maden yatağına gidecek demiryolunun yapımının seçilmesini isabetli bulmuştur.¹⁹

¹⁶ “İkramiyeli dahili istikraz aktine salahiyet verilmesi hakkında 1/484 numaralı kanun layihası ve Bütçe ve Maliye encümenlerinden mürekkep müşterek encümen mazbatası”, Sıra No 54, 5 Kânunusani 1933, s. 1.

¹⁷ “Dahili bir istikraz yapılıyor”, **Cumhuriyet**, 4 Kânunusani 1933, s. 1, 5.

¹⁸ **Türkiye Büyük Millet Meclisi Albümü** 1920-1991, Ankara, TBMM Yayınları, 1994, s. 4, 76.

¹⁹ Yunus Nadi, “Türk Şimendiferine Türk Sermayesi”, **Cumhuriyet**, 7 Kânunusani 1933, s. 1.

Grup toplantısının ertesi günü İkramiyeli Dahili İstikraz Kanun Tasarısı TBMM'ne verilmiştir.²⁰

2.3. İkramiyeli İç Borçlanma Tasarısının Meclis'te Görüşülmesi ve Kanunlaşması

Kanun tasarısının TBMM'nde yaşadığı süreç basında ayrıntılı olarak izlenmiştir. Tasarının Meclis'e verilmesinin ardından, Meclis tatile girmeden kanunlaşacağı haberleri yayınlanmıştır. Bu haberlerde, kamuoyunda iç borçlanmaya karşı tereddüt oluşmasının önlenmesi amacıyla açıklamalar yer almıştır. Örneğin, Merkez Bankası'nın kurulması sırasında memurlara banka hissesi satılması uygulamasına gönderme yapılarak, memurların iç borçlanma tahvillerinde Devlet Bankası hisselerinde olduğu gibi tahvil almaya davet edilmeyecekleri belirtilerek satışların tamamen ihtiyari olacağı vurgulanmıştır.²¹

İkramiyeli İstikraz çıkarılması ile ilgili haberde satışların tamamen ihtiyari olacağının vurgulanmasından, geçmişte Merkez Bankası hisse senetlerinin satışında memurların isteklerinin karşılamasından öte hisse satışlarında zorlamalar olduğu izlenimi edinilmektedir.²² Gazete haberiyle iki yıl önceki bu uygulamanın, bu sefer tahvil satışı uygulamasını olumsuz etkilememesi amaçlanmıştır. İç borçlanma gelirinin münhasıran Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolu hattının Şefkatli istasyonu ile bakır madeni arasındaki bölümü için harcanacağına vurgulandığı haberde, kanun tasarısının Meclis Bütçe Komisyonunda incelenmesinin bitirildiği, kanunun hafta içinde Meclis'ten çıkacağı belirtilmiştir.²³

Aynı gazetenin birinci sayfasında Ergani madenleriyle ilgili bir haber manşetten duyurulmakta, demiryolu hattının madene varması için 85 kilometre ray döşenmesi gerektiği, bu gerçekleştiğinde madende 1000 işçi çalışacağı senede 200.000 ton ayrıştırılmış bakır üretileceği yazılmaktadır. Haberde ayrıca şirket memurlarının

²⁰ "İkramiyeli dahili istikraz aktine dair kanun layihası", T.C. Başvekâlet Muamelat Müdürlüğü, 5 Kânunusani 1933, sayı: 13695, **BCA**, Fon No: 30.18.1.2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu), Kutu No: 33 - Dosya No: 1- Sıra No: 19.

²¹ "Dahili İstikraz Tahvilleri Satışlar tamamen ihtiyari olacaktır", **Cumhuriyet**, 6 Kânunusani 1933, s. 4.

²² Bu konu ilerde Merkez Bankası'nın kuruluşu bölümünde ele alınacaktır.

²³ "Dahili istikraz Kanunu layihası", **Cumhuriyet**, 8 Kânunusani 1933, s. 3.

kalacağı binalar ile bir ilkokulun da inşa edildiği belirtilmektedir.²⁴ Bu haberin, Meclis'te görüşülmekte olan istikraz kanunu lehinde kamuoyu yaratmaya yönelik olduğu dikkat çekmektedir.

Kanun tasarısında, önemli harcamalar içeren demiryollarının sıradan bütçe gelirleriyle başarılmasının zor olduğu belirtilmiştir. Bu tür yatırım harcamalarının ya yıllara yayılması için müteahhitlerle uzun yılları kapsayan anlaşmalar imzalanması ya kısa vadeli Hazine bonoları ile ödeme yapılması ya da uzun vadeli borçlanmaya gidilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Sayılan seçenekler arasında uzun vadeli borçlanmaya gitmenin daha yararlı olacağı savunulmuştur. İktisadi durumun ve halkın tasarruf eğiliminin bu yolda yürüme cesaretini verdiği belirtilmiştir. Söz konusu istikrazın bir yandan tasarrufları teşvik etmek, bir yandan iş yaratmak gibi iktisadi ve sosyal yararları olacağı ifade edilmiştir. Tasarıya göre, istikraz geliriyle yapılacak demiryolu sayesinde, net gelirin % 62,5'i Hazineye ait olan ve dünya ekonomik krizi sırasında bile ihraç olanağına sahip Ergani bakır madeninin bir an önce işletilebilmesinin sağlanması amaçlanmıştır. Tahvillerin herkesin alabilmesi için yirmi lira gibi düşük bir kıymette olmasına, rağbet görmesi için faiz gelirin yanı sıra kura çekilişi ile dağıtılacak bir ikramiyeyi de içermesine dikkat edildiği belirtilmiştir.

Ergani Demiryolu İkramiyeli Dahili İstikraz kanunu daha sonraki iç borçlanmalarda da uygulanacak hükümleri ilk defa yürürlüğe koyduğu için önem taşımaktadır. Kanun tasarısı, üç tertipte çıkarılmak üzere, toplam 12 milyon lirayı geçmeyecek iç borçlanmaya gidilmesi konusunda Maliye Vekili'ne yetki vermektedir. Yirmi yılda itfa edilmek üzere çıkarılacak tahvillerin taşıyan adına (hamiline muharrer) olması öngörülmüştür. Yıllık faiz ve ikramiye toplamı yüzde yedi olarak belirlenmiştir. Borçlanma tahvillerinin itibari değerleri (nominal değeri) ile ihraç fiyatları arasındaki farkın ve tahvil çıkarılması sırasındaki işlemler için yapılacak her türlü masrafların toplamının borçlanmanın nominal değerinin yüzde sekizini (toplam 960.000 lirayı) geçemeyeceği hüküm altına alınmıştır.

Borçlanmanın ihraç şartlarının, ödeme hizmetlerinin, ikramiye ve itfa planlarının belirlenmesi Maliye Vekâleti ile Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası arasındaki bir mukaveleyle belirlenmektedir. Bu madde, gerek ilk borçlanmada gerekse sonraki borçlanmalarda, o borçlanmaya veya o tertibe özgü uygulamalar getirilmesini

²⁴ "Ergani dağlarındaki hazine", **Cumhuriyet**, 8 Kânunusani 1933, s. 1, 5.

sağlayan hüküm olmuştur. Tahvillerin itfası, başabaş fiyatı (tahvillerin nominal fiyatı olan 20 lira) üzerinden kura çekilişi ile yapılacaktır. Böylece, tahvil alanlar başabaş fiyatın altında ödeme yaptıklarından kendilerine bir kazanç daha sağlamıştır. İkramiyelerin kura çekilişi ile belirlenip dağıtılma usulü getirilmiştir.²⁵

Bu kanun gereğince çıkarılacak tahviller ihraç tarihinden ancak on yıl geçtikten sonra nominal değerleri başabaş ödenmek şartıyla dolaşımdan kaldırılabilir. Bu madde ile tahvil alanlara ilk on yıl boyunca sürekli gelir garantisi verilmiştir. İstikrazın ihracı ile ilgili ilanlar, geçici ve asıl tahviller, tahvil kuponları, ödemelere ilişkin evrak ve senetler, faiz ve ikramiyeler ve diğer işlemler istikraz tahvillerinin tamamen itfasına kadar her türlü vergi ve resimden muaftır. İstikraz tahvilleri, genel ve katma bütçe ile idare olunan daire ve kurumlarca, vilayet [il] özel idarelerince, belediyelerce yapılacak, artırma, eksiltme ve sözleşmelerde başabaş olarak (nominal değeri üzerinden) teminat kabul edilir. Teminatın irat kaydedilmesine karar verilmesi durumunda karar tarihinden önce bu tahvillere isabet eden ikramiyelerle vadesi dolan faiz kupon bedelleri tahvil sahiplerine ait olur. İkramiyenin yanı sıra tahvilin imha bedeli varsa o miktar tahvili teminat olarak alan idare ve kuruma aittir. Hazinece satılmış ve satılacak milli emlak bedellerinin ödemesinde de tahviller başabaş olarak kabul edilir. Bu madde, tahvilleri sanayi ve ticaret erbabına yönelik olarak çekici kılmak üzere konmuş hükümleri içermektedir.

İstikrazın yıllık faiz, ikramiye ve itfa akçesi karşılıkları her yıl Genel Borçlar bütçesinde açılacak özel bir fasla tahsisat olarak konulacaktır. Bu madde tahvil sahiplerine yapılacak geri ödemeleri garanti altına almaktadır. Gerçekten de 1934 mali yılı bütçesinde bu fasıl açılmış ve “1.132.938” lira konulmuştur.²⁶ Ertesi yıl, 1935 mali yılı bütçesinde de Genel Borçlar bütçesine “1.147.938” lira konulmuştur.²⁷

İstikrazın gelirleri, gelir bütçesinde açılacak özel bir fasla kaydedilerek Nafia Vekâleti bütçesinde özellikle Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun Şefkatli istasyonundan sonraki kısmının inşasına tahsis olunur. Türk bütçe sisteminde bütçe

²⁵ “İkramiyeli dahili istikraz akdine salahiyet verilmesi hakkında 1/484 numaralı kanun layihası ve Bütçe ve Maliye encümenlerinden mürekkep müşterek encümen mazbatası Sıra no 54”, 5 Kânunusani 1933, s. 1.

²⁶ **1934 Mali senesi muvazenei umumiye kanunu layihası ve Bütçe encümeni mazbatası**, Ankara, TBMM Matbaası, 1934, s. 430; “2476 sayı ve 30 Mayıs 1934 tarihli 1934 Mali Senesi Muvazenei Umumiye Kanunu”, Kanunlar Dergisi, C. 13, s. 430.

²⁷ “2730 sayı ve 30 Mayıs 1935 tarihli 1935 Mali Senesi Muvazenei Umumiye Kanunu”, Kanunlar Dergisi, C. 15, s. 188.

gelir ve giderlerinin genelliği ilkesi olsa da bu kanunla iç borçlanma gelirleri belli bir işin yapılmasına ayrılmış olmaktadır. Faiz kupon bedelleri ve ikramiyelerinin ödenmesi, ödenmesi gereken tarihten başlayarak beş yıl, tahvil bedelleri ise ödenmesi gerektiği tarihten itibaren on yıl geçtikten sonra Hazine lehine zaman aşımına uğrayacaktır.²⁸

Kanun tasarısı, Bütçe ve Maliye Karma Komisyonundan hızla geçerek Meclis genel kuruluna gelmiştir.²⁹ Bütçe ve Maliye Encümenleri Karma Komisyonu da ülkede iş sahası açılmasını, milli sermayenin sahipleri ve kullananları için kârlı bir biçimde dolaşımını genişletmeyi amaçlayan bu istikraz girişimini olumlu bulmuş ve kanun tasarısında sadece ifade değişiklikleri yaparak Meclis'e sevk etmiştir.³⁰ Kanun tasarısı 12 Ocak 1933 günkü Meclis birleşimine 5 numaralı gündem maddesi olarak gelmiştir.³¹ İkramiyeli istikraz tasarısının görüşülmesine sıra geldiğinde kanun tasarısının acil olarak görüşülmesi talebi olduğundan talep oya sunulmuş ve kabul edilmiştir.³²

Meclis genel kurulunda, tasarı üzerine beş mebus söz almış, Bütçe Komisyonu Mazbata Kâtibi Kemal Zaim Bey [Sunel] de bir maddede düzeltme olduğunu belirterek düzeltmeyi okumuştur. Bu düzeltme ile tahvil ve kuponlarla ödemeye ilişkin evrakın vergiden muaf olduğu maddesine “bu istikrazın tamamen itfasına kadar” cümlesi Karma Komisyon tarafından eklenmiştir.³³ Söz alan mebusların konuşmalarında, ülkede iç borçlanma ile ilgili bilinen tek örnek olan 1918 İkramiyeli İstikrazı tahvillerinin savaş sonrasında büyük değer kaybetmesinin hatıralarda canlı

²⁸ “İkramiyeli dahilî istikraz aktine salâhiyet verilmesi hakkında 1/484 numaralı kanun lâiyhası ve Bütçe ve Maliye encümenlerinden mürekkep müşterek encümen mazbatası”, Sıra No. 54, T.C. Başvekâlet Muamelat Müdürlüğü, Sayı: 5/69, 5 Kânunusani 1933, s. 3-5.

²⁹ “Dahili İstikraz layihası Muhtelit Encümenden Meclise gitti”, **Cumhuriyet**, 9 Kânunusani 1933, s. 1; “Hükümetin bu sene yapacağı işler”, **Cumhuriyet**, 10 Kânunusani 1933, s. 1, 2; “İstikraz layihası bugün müzakere edilecek”, **Cumhuriyet**, 12 Kânunusani 1933, s. 1.

³⁰ “İkramiyeli dahili istikraz akdine salâhiyet verilmesi hakkında 1/484 numaralı kanun layihası ve Bütçe ve Maliye encümenlerinden mürekkep müşterek encümen mazbatası Sıra no 54”, 5 Kânunusani 1933, s. 1, 2.

³¹ **TBMMZC**, D. 4, C. 12, B. 23, (12.1.1933), s. 51.

³² 2 Mayıs 1927 tarihinde kabul edilen (1957 yılına kadar değiştirilmeden uygulanan) TBMM İçtüzüğü 99. Maddeye göre (bütçe kanunları gibi İçtüzükte istisnaları belirtilenler dışında) kanunlar Meclis'te iki ayrı birleşimde oylanarak yürürlüğe girer. İçtüzüğün 70. Maddesine göre de Hükümet, teklif sahibi veya ait olduğu komisyonun teklifi ile acilen görüşülmesi isteği Genel Kurul'da kabul edilen kanun teklifleri bir kere görüşme ile kanunlaşır. Bkz.: **TBMM Teşkilatı Esasiye Kanunu ve Dahili Nizamnamesi**, Ankara, TBMM Yayını, 1935, s. 60, 61, 71; **TBMM Anayasa ve İçtüzük**, Ankara, TBMM Yayını, 1945, s. 28, 29, 37, 38. (TBMM İçtüzükleri için Bkz.: Şeref İba, **Meclis İçtüzük Metinleri**, Ankara, TBMM Basımevi Müdürlüğü, 2007, b.a.)

³³ **TBMMZC**, D. 4, C. 12, B. 23, (12.1.1933), s. 56.

olması nedeniyle, bu defa yapılacak iç borçlanmanın 1918 borçlanması gibi sonuçlanmayacağına olan güven vurgulanmıştır. Manisa mebusu Refik Şevket Bey [İnce], ülkede dahili istikraza ikinci defa gidildiğini hatırlatmış, ilk istikraz tahvillerinin [1918 Dahili İstikrazı] değerinin yüzde sekize kadar indiğini, Cumhuriyet Hükümetinin istikrazın arkasında durarak değerini yüzde yüze çıkardığını söylemiştir.³⁴ Yeni çıkarılacak istikrazın ise kuvvetli olduğunu savunan Refik Şevket Bey, istikraz tasarısını destekleyerek hükümete teşekkür etmiştir.³⁵ Eskişehir mebusu Emin Bey [Sazak], Ordu mebusu Ahmet İhsan Bey [Tokgöz] ve Aydın mebusu Tahsin Bey de [San] dahili istikraza gidilmesini övmüşlerdir. Emin Bey ayrıca yüzyıllardan beri işletilmeden duran Ergani bakırının işlenerek Mersin'e inmesinin önemine değinmiştir.³⁶

Günün en ilginç konuşmasını, Kocaeli mebusu Sırrı Bey [Bellioğlu] yapmıştır. Konuşmasına, (Halk Partisi'ne muhalif olarak bilinmesine gönderme yaparak) bir teşekkürle bağlı olmadığı için zaman zaman Hükümet tekliflerine karşı konuştuğunu söyleyerek başlayan Sırrı Bey, bu defa Hükümetin demiryolu politikasını desteklediğini söylemiş, kanun tasarısını gerek demiryolu yapılması, gerekse istikraza gidilmesi bakımından övmüştür. Sırrı Bey, hükümetin icraat ve kararlarını daima takdir ve teşekkürle karşılamak mecburiyetinde kalmayı temenni ederek, mebusların gürültüleri arasında başladığı konuşmasını bravo sesleri arasında bitirmiştir.³⁷

Görüşmeler hakkında verilen yeterlik önergesinin oylanarak kabul edilmesi üzerine kanunun maddelerine geçilmiş, kanun maddeleri ile kanunun bütünü oybirliğiyle kabul edilmiştir. Kanun teklifinin oylanmasına 317 üyeli Meclis'te 214 kişi katılmış, kanun teklifi aleyhte veya çekimser oy kullanılmaksızın 214 oyla kabul edilmiştir.³⁸ O gün Meclis'te oylanan beş kanun tasarısı içinde en yüksek katılım ve kabul oyu İkramiyeli Dahili İstikraz Kanununun kabulünde görülmüştür.³⁹ Dahili İstikraz Tasarısının Mecliste kabul edildiği basında manşetten verilmiş, görüşmeler

³⁴ Dünya Savaşının Osmanlı İmparatorluğunun ve Almanya'nın yenilgisiyle sona ermesinden sonra 1918 Dahili İstikraz tahvilleri büyük ölçüde değer kaybetmiştir. TBMM Hükümeti İcra Vekilleri Heyeti Reisi Fethi Bey, 5 Eylül 1923 günü Meclis kürsüsünden 1918 Dahili İstikraz kuponlarının ödenmesinin sağlam bir kurala bağlanacağını söyleyerek bu tahvillerin arkasında durmuş ve tahviller yeniden değer kazanmıştır. **TBMMZC**, D. 2, C. 1, B. 14, (5.9.1339 [1923]), s. 421.

³⁵ **TBMMZC**, D. 4, C. 12, B. 23, (12.1.1933), s. 56.

³⁶ **TBMMZC**, D. 4, C. 12, B. 23, (12.1.1933), s. 58-61.

³⁷ **TBMMZC**, D. 4, C. 12, B. 23, (12.1.1933), s. 56-58.

³⁸ "2094 sayı ve 12 Kânunusani 1933 tarihli İkramiyeli dahili istikraz akdine dair kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 12, s. 46-47.

³⁹ **TBMMZC**, D. 4, C. 12, B. 23, (12.1.1933), s. 62.

sırasında söz alan mebusların konuşmalarından alıntılar yapılmış ve kanun metninin tamamı iktibas edilmiştir.⁴⁰ Kanun 18 Ocak 1933 tarihli **Resmi Gazete**'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.⁴¹

2.4. Ergani İkramiyeli İç Borçlanma Tahvillerinin Satışı

Ergani İkramiyeli İstikraz tahvilleri, toplam nominal değeri olan 12.000.000 lira bir seferde değil bir buçuk yıl kadar bir süreye yayılan üç tertipte ihraç edilmiştir. Her biri 4.000.000 lira nominal değerinde olan üç tertipten, A tertibi 1 Nisan 1933-30 Nisan 1933, B tertibi 9 Aralık 1933-11 Ocak 1934 ve C tertibi 1 Eylül 1934-1 Ekim 1934 tarihleri arasında satışta kalmıştır.⁴²

Kanunun yürürlüğe girmesinden sonra tahvillerin satış usulü hakkındaki ayrıntılar Maliye Bakanlığı ile Merkez Bankası'nın birlikte yaptıkları çalışmalarla belirlenmiştir. Bu konuda her iki kurum arasında bir sözleşme imzalanmıştır. İmzalanan sözleşmeye göre, tahvillerin tertiplerine A, B ve C tertipleri adı verilmesi öngörülmüştür. Tahvillerin satış fiyatı nominal değerinin yüzde 95'i olacaktır. Bu fiyat A tertibinde 19 liradır. Diğer tertiplerin satış fiyatı ayrıca belirlenecektir. Her tahvilde, (tahviller yirmi yılda itfa edileceği için her bir yıla bir kupon olarak) 1 lira değerinde 20 faiz kuponu yer almaktadır. Çekilişlerde verilecek ikramiyelerin adedi ve miktarı da belirlenmiştir. Her yıl, bir adet 30.000, bir adet 15.000, üç adet 3.000, beş adet 909, 289 adet 120 liralık olmak üzere toplam 94.134 lira tutarında ikramiye dağıtılacaktır. İkramiye adet ve miktarları her yıl için aynıdır. O günkü şartlara göre yüksek olan söz konusu ikramiyeler, zamanı geldiğinde çekilişler yapılarak ödenmiştir.⁴³

Ergani istikrazında, tam tahvil 60 liralık olup piyasaya çıkarılan tahviller 20 lira nominal değerinde olduklarından 3 seri tahvil bir tam tahvil yapmaktadır. Buna göre A tertibinin 20 lira bedelindeki tahvil kupürlerine çıkan ikramiyeler üçte bir olarak ödenecektir.⁴⁴

⁴⁰ "Dahili İstikraz Kanunu Dün Mecliste Kabul Edildi", **Cumhuriyet**, 13 Kânunusani 1933, s. 1, 5.

⁴¹ **Resmi Gazete**, 18 Kânunusani 1933, Sayı: 2307, s. 2157-2158.

⁴² "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 1 Nisan 1933, s. 7.

⁴³ "Ergani Birinci İkramiye Keşidesi", **Cumhuriyet**, 19 Teşrinievvel 1933, s. 6; "Ergani Tahvilleri 121,313 numara 30 bin lira kazandı", **Cumhuriyet**, 18 Nisan 1939, s. 3.

⁴⁴ "Ergani Birinci İkramiye Keşidesi", **Cumhuriyet**, 19 Teşrinievvel 1933, s. 6.

Satış işleminin başlamasıyla Maliye Bakanlığı'nın gazetelere verdiği ilanlarla iç borçlanmayla ilgili konular kamuoyuna ayrıntılı biçimde açıklanmıştır.⁴⁵ Maliye Bakanlığı'nın ilanında, tahvil alımı için yapılacak kayıtlar sırasında 19 liranın peşin olarak ödenmesinden sonra banka tarafından hamiline muharrer geçici makbuzlar verileceği, bu makbuzların daha sonra asıl tahvillerle değiştirileceği belirtilmiştir. Gerçekten de, tahviller basılıp hazırlandığında Merkez Bankası tahvil sahiplerine ilan yoluyla çağrıda bulunmuştur.⁴⁶ İlanda A tertibi tahvil sahiplerinin tahvili almış oldukları banka şubesine bir ay içinde giderek ellerindeki geçici makbuz karşılığında tahvillerini alabilecekleri duyurulmuştur. Bir ay içinde tahvillerini alamayan tahvil sahipleri Merkez Bankası'nın Ankara'daki merkezine, doğrudan doğruya veya Ziraat ve İş Bankalarının herhangi bir şubesi aracılığıyla başvurarak tahvillerini alabileceklerdir. Açıklamaya, tahviller dağıtmaya başlandığından bundan böyle faiz kupon ve ikramiye ödemelerinin geçici makbuz karşılığı yapılmayacağı, sadece asıl tahvil karşılığı yapılabileceği de eklenmiştir.⁴⁷

Maliye Bakanlığı'nın ilanına göre tahvil kayıt işlemleri Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ile Ziraat, İş ve Emlâk bankalarının merkez ve şubelerinde yapılmıştır. Ayrıca, İstanbul'da Osmanlı, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri İttihadı Ticareti Hariciye Bankası⁴⁸, Selanik, Kommerciale, Franko-Asyatik, Amerikan Ekspres, Doyçe Bank, Doyçe Oryant Bank, Banko di Roma, Felemenk Bahri Sefit bankalarıyla ayrıca ilan edilecek bankalarda da işlemler yapılacaktır.

İlk tahvil satışı 1 Nisan 1933 günü Merkez Bankası'nda Maliye Müsteşarı Ali Rıza Bey'in ilk üç kaydı yapmasıyla başlamıştır. İlk gün tahvillere halkın büyük rağbet gösterdiği bildirilmiştir.⁴⁹ Tahvil satışlarına İstanbul'da da başlandığı ve tahvillere rağbetin fazla olduğu ifade edilmiştir.⁵⁰ Bir ay olan kayıt süresinin ortasına gelindiğinde tahvillere rağbetin arttığı, "8 binden fazla" tahvil satıldığı duyurulmuştur.⁵¹

⁴⁵ "Maliye Vekâletinden", **Akşam**, 1 Nisan 1933, s. 11; "Maliye Vekâletinden", **Vakit**, 1 Nisan 1933, s. 12; "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 1 Nisan 1933, 1. 7.

⁴⁶ "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 2 Nisan 1934, s. 8.

⁴⁷ "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 3 Kânunusani 1935, s. 7.

⁴⁸ Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Dış Ticaret Bankası'nın adı, gerek basında, gerek resmi ilanlarda bazen "Sovyet Bankası", bazen "Rus Bankası" olarak geçmektedir.

⁴⁹ "Dahili istikraz tahvilatı", **Cumhuriyet**, 2 Nisan 1933, s. 3.

⁵⁰ "Dahili istikraz Kayıt muamelesi İstanbul'da da başladı", **Cumhuriyet**, 3 Nisan 1933, s. 2.

⁵¹ "İkramiyeli istikraz Dahili istikraza rağbet artıyor", **Akşam**, 11 Nisan 1933, s. 1; "Ergani demiryolu tahvillerine rağbet", **Vakit**, 25 Nisan 1933, s. 3; "İkramiyeli istikraz", **Vakit**, 16 Nisan 1933, s. 3.

Tahvil satışı konusunda Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, bütün şubelere, yurt çapında harekete geçmeleri konusunda bir tamim göndermiştir. Tamimde, şubelerin Ergani istikraz tahvillerinin satışı için geniş propaganda yapmaları istenmiştir.⁵²

Maliye Bakanlığı Müsteşarı Ali Rıza Bey'in **Hakimiyeti Milliye**'ye yaptığı açıklama tahvillerin satışı konusunda açıklık getirmektedir. Müsteşar, araya bayram tatili girmesi ve halkın durumu yeterince kavrayamaması nedeniyle tahvillere önceleri ilgi gösterilmediğini, fakat gerek çeşitli ilanlar ve gerek gazetelerin yayınları ile borçlanmaya ilginin arttığını, kayıt işlemlerinin çoğaldığını söylemiştir. Müsteşar'a göre, son iki günlük kayıt, Nisanın on beşine kadar yapılan kayıttan çok fazladır. İş Bankası'nın taksitle satış yapmaya başlaması, Osmanlı, Doyçe Bank, Doyçe Oryant Bank'ın İş Bankası'nı takip ederek taksitle satış uygulamasına katılmaları, Ziraat Bankası'nın da bu yola gireceğinin anlaşılması satışların artmasında etkili olmuştur.⁵³ Taksitli satışların küçük tasarruf sahiplerini etkilediği görülmüştür. Birçok yerde çocuklar tasarruf kumbaralarını bankalara götürerek istikraz tahvilleri almışlardır.⁵⁴

Tahvil satışı hakkında alınan bilgiler sadece İstanbul ile sınırlı değildir. Yurdun çeşitli yerlerinden tahvil satışlarıyla ilgili haberler gelmiştir. Örneğin, Ergani'de iç borçlanma ile ilgili olarak bir toplantı yapıldığı ve toplantı sonrasında Ergani'de satılmak üzere ayrılmış miktarın bir katı fazlasına talep ortaya çıktığı bildirilmiştir.⁵⁵

Sinop'ta Ziraat Bankası'na gelen miktarın yarısı bir günde satılmıştır. Zonguldak'ta Vali Hikmet Bey'in başkanlığında yapılan toplantıda 400 tahvil satılmıştır. Muğla'ya gönderilen tahvillerin tamamı satılmış ve ikinci bir parti tahvil istenmiştir. Elazığ'da vilayete gönderilen tahvil miktarının bir katı fazlası satın alınmıştır.⁵⁶ Mersin'den de tahvillerin büyük rağbet gördüğü haberleri gelmiştir.⁵⁷ Bolu'da bütün tahviller 19 Nisan'da satılarak bitmiş ve yeni tahvil istenmiştir.⁵⁸

⁵² "İkramiyeli İstikraz", **Hakimiyeti Milliye**, 19 Nisan 1933, s. 1.

⁵³ "Maliye Müsteşarı Ali Rıza Beyin Beyanatu", **Hakimiyeti Milliye**, 18 Nisan 1933, s. 2.

⁵⁴ "İkramiyeli İstikraz", **Hakimiyeti Milliye**, 19 Nisan 1933, s. 1.

⁵⁵ "Dahili istikraza rağbet", **Vakit**, 16 Nisan 1933, s. 2.

⁵⁶ "Dahili istikraz Halk her tarafta büyük bir rağbet gösteriyor", **Akşam**, 17 Nisan 1933, s. 2.

⁵⁷ "Dahili istikraza rağbet", **Vakit**, 19 Nisan 1933, s. 2; "Mersinde tahviller", **Vakit**, 22 Nisan 1933, s. 10.

⁵⁸ "Boluda bütün tahviller satıldı", **Akşam**, 20 Nisan 1933, s. 1.

İzmir’de de dahili istikraz tahvillerine halk büyük rağbet göstermiştir.⁵⁹ Çankırı’ndan gelen haberler tahvillerin iki gün içinde satılarak bittiğini göstermektedir.⁶⁰ Zonguldak’tan gelen yeni haberlere göre 112 bin liralık tahvil satılmıştır.⁶¹ Aynı gün Amasya’da da tahvillerin derhal satıldığı ve Ziraat Bankası’nın yeni tahvil getirmek zorunda kaldığı öğrenilmiştir.⁶² Tahvil satışlarının sona ermesine üç gün kala birçok şehirde tahvil kalmamıştır.⁶³ İstanbul’da ayın 16’sı akşamına kadar satılan tahvil toplamının “10 bini geçtiği” ifade edilmiştir. İstanbul’daki banka ve kurumların memurlarının tahvil almaya karar verdikleri, İş Bankası’nın avans suretiyle kayıt yaptığı belirtilmiştir.⁶⁴

İstanbul’da borsada ikramiyeli tahvil satışlarının en canlı iş olduğu bildirilirken, kambiyo borsası acenteleri müşterileri hesabına “6 binden fazla” tahvil almışlardır.⁶⁵ Ankara, İstanbul ve İzmir’de satışın günde yüzer bin lirayı bulduğu, birinci tertibin ancak halkın talebine yetişebileceği bu nedenle bankaların taleplerinin karşılanamayacağı belirtilmiştir.⁶⁶ Maliye Bakanlığı’ndan yapılan açıklamaya göre İstanbul’a gönderilen tahviller bittiği için yeni tahvil gönderilmesi istenmiş ve İstanbul’a uçakla tahvil gönderilmiştir.⁶⁷ Satışların kapanmasına iki gün kala, yani 29 Nisan günü bir günde ülke çapında 360.000 liralık satış yapılmıştır.⁶⁸

Bazı tüzel kişiler de toplu tahvil alımı yapmışlardır. A tertibi tahvillerden 300.000 lirasını iki sigorta şirketinin, 50.000 lirasını İzmir Liman Şirketi’nin aldığı açıklanmıştır.⁶⁹ İstanbul’da bir şirket de 750.000 liralık tahvil almaya talip olmuştur.⁷⁰ Maliye Müsteşarı Ali Rıza Bey İstanbul’da yaptığı açıklamada, sigorta şirketlerinin vermekle yükümlü oldukları teminat akçesi karşılığında ikramiyeli istikraz tahvili almak istediklerini, teminat akçesi olarak tahvil kabulü halinde tahvillerden beş yüz bin liraya yakın miktarının sigorta şirketleri tarafından alınacağını açıklamıştır.⁷¹

⁵⁹ “Dahili istikraz”, **Vakit**, 20 Nisan 1933, s. 2.

⁶⁰ “Dahili istikraz için halkın akını”, **Vakit**, 21 Nisan 1933, s. 1.

⁶¹ “En Kârlı ve en sağlam iş”, **Akşam**, 22 Nisan 1933, s. 1.

⁶² “Birkaç günümüz kaldı, tahviller kapışılmaktadır”, **Vakit**, 22 Nisan 1933, s. 1.

⁶³ “Üç gün kaldı”, **Akşam**, 27 Nisan 1933, s. 1.

⁶⁴ “Satılan dahili istikraz tahvilleri on bini geçti”, **Vakit**, 17 Nisan 1933, s. 2.

⁶⁵ “Dahili istikraza rağbet gittikçe artıyor”, **Akşam**, 20 Nisan 1933, s. 1.

⁶⁶ “Tahvilat bitmek üzere”, **Cumhuriyet**, 25 Nisan 1933, s. 1.

⁶⁷ “İstanbul’da tahvil kalmadı”, **Cumhuriyet**, 30 Nisan 1933, s. 7.

⁶⁸ “Dahili İstikrazın Birinci tertibi Muvaffakiyetle Kapanı”, **Hakimiyeti Milliye**, 1 Mayıs 1933, s. 1.

⁶⁹ “İkramiyeli istikrazın...”, **Hakimiyeti Milliye**, 21 Nisan 1933, s. 1.

⁷⁰ “Tahvilat bitmek üzere”, **Cumhuriyet**, 25 Nisan 1933, s. 1.

⁷¹ “Sigorta Şirketleri Teminat Akçesi Yerine Tahvil Vermek İstiyorlar”, **Hakimiyeti Milliye**, 19 Nisan 1933, s. 4.

Ergani İstikrazı A tertibi tahvil satışları 30 Nisan Pazar akşamı sona ermiştir. Satışların son günü, Pazar günü olmasına rağmen banka gişelerinin açık olacağı açıklanmış, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İstanbul Şubesi, gişelerinin kayıt işlemleri için öğleden sonra akşama kadar açık tutulacağını gazete ilanı ile duyurmuştur.⁷² Ertesi gün de, kayıtların son gününün Pazar⁷³ olmasına rağmen, İstanbul'da Cumhuriyet Merkez Bankası, İş Bankası, Ziraat Bankası, Banka Kommerçiyale, Banko di Roma ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri İttihadı Ticareti Hariciye Bankası⁷⁴ saat 18'e kadar kayıt işlemlerine devam etmişlerdir.⁷⁵ İstanbul'daki diğer yabancı bankalar da gişelerini saat 15'e kadar açık tutmuşlardır. Yabancı bankaların Pazar günü kapalı olması anlaşılırsa da o dönemde hafta tatili Cuma günü olduğu halde Merkez Bankasının da Pazar günleri tam gün veya öğleden sonra kapalı olduğu görülmektedir. Hafta tatili kanununda değişiklik yapılarak hafta tatilinin Cuma gününden Pazar gününe alınmasından iki yıl kadar önce Merkez Bankası gişelerinin Pazar günleri kapalı olması dikkat çekmektedir.

Yapılan tahvil satışları sonunda son gün yalnız İstanbul'da öğleye kadar (bütün bankalarca) "1.000.000 liralıktan fazla" tahvil satılmıştır. Bu satışın 50.000 liralık kısmı İş Bankası İstanbul şubesi tarafından gerçekleştirilmiştir. Maliye Bakanlığı yetkilileri de, gelen bilgilere göre girişimin parlak bir başarıyla sonuçlandığını açıklamışlardır.⁷⁶

Ergani İç Borçlanması tahvillerinin B tertibi satışları da hareketli geçmiştir. Toplam 4.000.000 lira nominal değerindeki tahvillerin satışları 9 Aralık 1933-11 Ocak 1934 günleri arasında yapılmıştır.⁷⁷

⁷² "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İstanbul Şubesinden", **Akşam**, 30 Nisan 1933, s. 12; "Bugün son gün", **Cumhuriyet**, 30 Nisan 1933, s. 2; "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İstanbul Şubesinden", **Cumhuriyet**, 30 Nisan 1933, s. 8; "Dahili İstikrazın Birinci tertibi Muvaffakiyetle Kapandı", **Hakimiyeti Milliye**, 1 Mayıs 1933, s. 1.

⁷³ Hafta tatili 2 Kânunusani [Ocak] 1924 tarih ve 394 sayılı kanunun birinci maddesine göre Cuma günüdür. Hafta tatili, 27 Mayıs 1935 tarih ve 2739 sayılı kanunun üçüncü maddesi ile Pazar günü olmuştur. Bkz: **Resmi Gazete**, 1 Haziran 1935, S. 3017, s. 5262; "Tatil kanunu mer'iyete giriyor", **Cumhuriyet**, 31 Mayıs 1935, s. 1, 5.

⁷⁴ Gazetede "Rus Bankası" olarak geçiyor.

⁷⁵ "Kayıt muamelesine dün akşam nihayet verildi", **Cumhuriyet**, 1 Mayıs 1933, s. 1.

⁷⁶ "Dahili istikrazın ilk tertibi parlak bir muvaffakiyetle neticelendi", **Cumhuriyet**, 1 Mayıs 1933, s. 1, 4.

⁷⁷ "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Vakit**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 11; "Maliye Vekâletinden", **Hakimiyeti Milliye**, s. 6; "İkramiyeli %5 faizli Ergani istikrazının B tertibine ait ilan Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 8 Kânunuevvel 1933, s. 7; "Emlak ve Eytam, İş, Sumer, Osmanlı ve Ziraat Bankalarından", **Hakimiyeti Milliye**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 7; "Emlak ve Eytam, İş, Sumer, Osmanlı ve Ziraat Bankalarından", **Vakit**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 12.

Ergani istikrazı B tertibi tahvil kupürlerinin satış fiyatlarının değiştirildiği ve A tertibine göre artırılmış olduğu görülmüştür. B tertibi tahviller de A tertibinde olduğu gibi 20 lira nominal değerinde olduğu halde ilk tertip gibi 19 liradan değil “ilk kuponun tam olarak ödenmesini sağlamak” gerekçesiyle 19,70 liradan satılmıştır.⁷⁸ Bu değişiklik söz konusu 2094 sayılı kanunun üçüncü maddesinin istikrazın ihraç şartlarının belirlenmesini Maliye Bakanlığı ile Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası’na bırakan hükmü gereğince yapılmıştır.⁷⁹

Ergani istikrazının A tertibi tahvillerini almış olanlara B tertibi tahvillerini alma konusunda öncelik tanınmıştır. Beş gün süre ile 9 Aralık 1933 gününden 13 Aralık 1933 gününe kadar sadece A tertibi tahvil almış olanların kayıt işlemleri yapılmıştır. A tertibi tahvil sahiplerinden B tertibi tahvil almak isteyenler tahvillerini aldıkları banka şubelerine başvurarak aynı numaralı tahvilin B tertibini talep etmişlerdir. İlk beş günden sonra ise, 14 Aralık 1933’den sonra, tahvil satışları herkese serbestçe yapılmıştır.⁸⁰

Maliye Vekâleti’nin açıklamasına göre B tertibi kayıt işlemleri, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası ile Ziraat, İş, Osmanlı ve Emlak bankalarının merkez ve şubeleri tarafından her yerde yapılmıştır. Ayrıca İstanbul’da Amerikan Ekspres, Doyçe Bank, Doyçe Oryant Bank, Banko di Roma, Felemenk Bahrisefit, Selanik Bankası, Banka Komerçiyale İtalyana, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri İttihadı Ticareti Hariciye Bankası, Banka Franko Aziyatik bankalarıyla İzmir, Samsun ve Mersin’deki diğer bankalar tarafından da kayıt işlemleri yapılmıştır. İstikrazı B tertibinin kamuoyuna duyurulması amacıyla Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası da ayrıca ilan vermiştir. Merkez Bankası ilanında, Emlak ve Eytam, İş, Osmanlı, Sümer ve Ziraat Bankalarının her tahvil için 5 lira peşin alınmak üzere bakiyesi üç taksitle ödenmek üzere tahvil satışı yapacakları belirtilmiştir. (Bkz. ŞEKİL 2.1.)

⁷⁸ “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Vakit**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 11.

⁷⁹ “İkramiyeli dahili istikraz akdine dair Kanun”, **Düstur**, Üçüncü Tertip, C. 14, İkinci Basılış, Ankara, Başvekalet Devlet Matbaası, 1954, s. 69.

⁸⁰ “Ergani istikrazı Tahviller bugünden itibaren herkese satılıyor”, **Akşam**, 14 Kânunuevvel 1935, s. 1.



ŞEKİL 2.1.

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Ergani İstikrazı B Tertibi İlanı

Banka gişelerinde, on dokuz lira yetmiş kuruşun ödenmesi karşılığında tahvillerin asılları yerine geçmek üzere yirmi liralık geçici makbuz verilmiştir. Geçici makbuzların asıllarıyla ne zaman değiştirileceğinin ayrıca ilan edileceği söylenmiş, daha sonra B tertibi geçici makbuzların asıl tahvillerle değiştirileceği Merkez Bankasının ilanlarıyla duyurulmuş ve basında haber olarak yer almıştır. B tertibi tahvilleri de tahvil sahiplerinin tahvillerini aldıkları bankalara geçici makbuzlarıyla başvurularıyla değiştirilmiştir. Bir ay içinde değiştirme işlemini yapamayanların doğrudan Merkez Bankası'nın Ankara'daki merkezine başvurmaları gerektiği belirtilmiştir.⁸¹ İş ve Ziraat Bankalarının herhangi bir şubesi yoluyla tahvili Merkez Bankası merkez şubesinden değiştirmek de yine mümkün olmuştur.

Ancak B tertibi geçici makbuzların değiştirilmesinde ilk bir ay içinde asıl tahvillerini almayanlar İş ve Ziraat Bankası şubeleri aracılığıyla Merkez Bankası'na başvurduklarında kendilerinden bu defa bir masraf talep edilmiştir.⁸²

Ergani B tertibi tahvilleri kayıt işlemleri başlamadan Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, A tertibinin satışı sırasında olduğu gibi, tahvil satışları için “geniş propaganda” yapmaları konusunda şubelerine tamim göndermiştir.⁸³

Halkın istikraza katılmalarını sağlamak üzere Emlak ve Eytam, İş, Sümer, Osmanlı ve Ziraat Bankaları satış kolaylığı sağlamışlardır. Bu bankaların verdikleri ortak ilanlarda duyurduklarına göre, tahvil almak üzere başvuranlar peşin olarak beş

⁸¹ “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası”, **Cumhuriyet**, 3 Kânunusani 1935, s. 7; “Dahili istikraz Tahviller asıllarıyla değiştirilmeğe başlanıyor”, **Cumhuriyet**, 2 Şubat 1935, s. 1; “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası”, **Cumhuriyet**, 25 Şubat 1935, s. 7.

⁸² “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası”, **Cumhuriyet**, 3 Kânunusani 1935, s. 7; “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası”, **Cumhuriyet**, 25 Şubat 1935, s. 7.

⁸³ “Ergani tahvilleri için Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Şubelerini Seferberliğe Davet Etti”, **Hakimiyeti Milliye**, 30 Teşrinisani 1933, s. 2.

lira ödediklerinde satış için kayıt yapılacaktır. Tahvil bedelinin geri kalan on beş lirası üç ay içinde beşer liralık üç taksitte ödenebilecektir. Böylece taksitle ödeme kolaylığı karşılığında işlemi yapan bankaya 30 kuruş fazladan ödenmiş olacaktır.⁸⁴

B tertibinin satışa çıkarılmasından sonra Ankara ve İstanbul'da ilk günden başlayan istekler ve banka gişelerinde giderek artan kalabalık tahvillerin gününden önce satılacağı izlenimini vermiştir. Kayıt süresinin ortasına gelindiğinde, tahvillerin yurdun her tarafında ilgi gördüğü ve şimdiye kadar bir milyon liralık satış yapıldığı açıklanmıştır.⁸⁵ B tertibi tahvil satışları ile ilgili olarak gelen bilgiler arasında en az satışın İzmir'de olması dikkat çekmiştir. Bu konuda farklı gazetelerde aynı ifadelerle yayınlanan haberin kaynağı olan Anadolu Ajansı, İzmir gibi önemli bir ticaret ve iş merkezinde satışların diğer şehirlere göre düşük kalmasının hayretle karşılandığını bunun bir rakam yanlışlığından ileri geldiğinin tahmin edildiğini yazmıştır.⁸⁶ Daha önce belirtildiği gibi, A tertibi tahviller İzmir'de beklenen ilgiyi görmüştü. İzmir'de tahvil satışlarının istenen düzeyde olmaması İçişleri Bakanlığı ve Başbakanlık düzeyinde ele alınan bir konu olmuştur. İzmir Valisi Kâzım [Dirik] 7 Ocak 1934 tarihli bir telgrafla, İzmir'deki tahvil satışlarının gidişi hakkında İçişleri Bakanlığına bilgi vermiştir. İzmir Valisi bu telgrafında tüccarların önemli bir bölümünün konuyu görüşmek üzere Ticaret Odası'nda toplandığını, Banka müdürlerinin de katıldığı dört grup oluşturarak tahvil satmak üzere ticarethaneleri gezmek suretiyle faaliyette bulunacaklarını aktarmıştır. İzmir Valisi'nin bu telgrafi İçişleri Bakanı Şükrü Kaya tarafından, 8 Ocak 1934 tarihli "Başvekil Paşa Hazretlerine" hitaplı bir yazı ile doğrudan Başbakan'a iletilmiştir.⁸⁷ İdari makamlar konu üzerinde durmaya devam etmişlerdir. İzmir Valisi Kâzım Dirik, B tertibi tahvil satışlarının sona erdiği 11 Ocak 1934 günü "Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Beyefendiye" çektiği yeni bir "şifreli" telgrafla İzmir'de gerçekleşen tahvil satışı hakkında bilgi vererek o akşama kadar seksen bin ile doksan bin lira arasında tahvil satıldığını, bu miktar ile İzmir'deki B tertibi tahvil satışlarının A tertibi tahvil satışlarını geçmiş olduğunu bildirmiştir.

⁸⁴ "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Vakit**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 11; "Emlak ve Eytam, İş, Sumer, Osmanlı ve Ziraat Bankalarından", **Hakimiyeti Milliye**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 7; "Emlak ve Eytam, İş, Sumer, Osmanlı ve Ziraat Bankalarından", 1 Kânunuevvel 1933, **Vakit**, s. 12.

⁸⁵ "Ergani istikrazı", **Hakimiyeti Milliye**, 10 Kânunuevvel 1933, s. 1; "Ergani istikrazına eşsiz rağbet", **Hakimiyeti Milliye**, 24 Kânunuevvel 1933, s. 1.

⁸⁶ "Hayret İzmir Neden Geri Kalsın?", **Hakimiyeti Milliye**, 25 Kânunuevvel 1933, s. 1; "Ergani istikrazı İzmir şehri en geriye kalmış", **Akşam**, 25 Kânunuevvel 1933, s. 2.

⁸⁷ BCA Fon No: 30.10.0.0 (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 164 – Dosya No: 148 – Sıra No: 8, sayfa 1,2.

İçişleri Müsteşarı, Vali Dirik'in bu telgrafını da 13 Ocak günü "Başvekil Paşa Hazretlerine arz edilmek üzere" Başvekâlet Müsteşarı'na göndermiştir.⁸⁸ Ergani B tertibi tahvillerin başlangıçta İzmir'de az satılması sorunu, böylece idari makamlar ve ticaret çevrelerinin duruma el koymasıyla giderilmiştir. Bu çalışmalar sonucu olarak, ilerde ele alınacağı gibi daha sonra piyasaya çıkartılan Ergani istikrazı C tertibi satışları da, Sivas-Erzurum istikrazı tahvilleri satışları da İzmir'de arzu edilen düzeyde gerçekleşmiştir.

Bayındırlık Bakanlığı'nın demiryolu yatırımlarını finanse etmek amacıyla Maliye Bakanlığı tarafından çıkartılan iç borçlanma tahvillerinin satışı konusunun İçişleri Bakanlığı tarafından titizlikle takip edilerek Başbakan'a anında bilgi verilmesi iç borçlanma konusunun sıradan bir finansman konusu olmasının ötesinde önemli bir "hükümet politikası" olduğunu da göstermektedir.

Tahvil satışlarıyla ilgili olarak Zonguldak'tan gelen haberlerde ise Zonguldak Amele Birliği'nin 100.000 liralık tahvil aldığı, Zonguldak vilayetinde 5 Ocak tarihine kadar toplam 5.434 tahvil satıldığı belirtilmiştir.⁸⁹ İstanbul'daki bankaların bir kısmında tahviller, satış süresi sona ermeden birkaç gün önce tamamen satılarak bitmiştir. Tahvil kayıt süresinin son günü de elinde tahvil kalmış olan bankalara akşama kadar yoğun talep olmuştur. Merkez Bankası İstanbul Şubesi bu sevindirici durumu telefonla Ankara'ya bildirmiştir. Ülkenin birçok yerinde tahvil kalmadığından kayıt olmak isteyenler satış süresinin uzatılmasını istemişler, bu yerlerdeki banka şubelerine kayda devam etmeleri bildirilmiştir. B tertibi tahvillerin ülkede bulunan yabancılar tarafından da alındığı dikkat çekmiştir.⁹⁰ Tamamı satılarak biten Ergani İkramiyeli istikrazı B tertibi tahvilleri için açıklanan satış rakamlarına göre Merkez Bankası 168.161, İş Bankası 7.563 ve Ziraat Bankası 2.397 adet tahvil satmıştır.⁹¹

Ergani İç Borçlanmasının üçüncü ve son tertibi ile ilgili olarak ilk çıkan haberlerde tahvillerin temmuzda piyasaya çıkarılacağı belirtilmiştir.⁹² Hazırlıkların uzamasıyla C tertibinin piyasaya sunulması Ağustos sonunu bulmuştur. Daha sonra yapılan açıklamalarda kayıt işlemlerine 1934 yılı Ağustos ayının son günü başlanacağı

⁸⁸ BCA Fon No: 30.10.0.0 (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 167 – Dosya No: 161 – Sıra No: 3, sayfa 1,2.

⁸⁹ "Kömür İşçileri ve Ergani İstikrazı", **Hakimiyeti Milliye**, 15 Kânunuevvel 1933, s. 1; "Ergani istikrazı Zonguldaklıların iştiraki", **Cumhuriyet**, 6 Kânunusani 1934, s. 3.

⁹⁰ "Dahili istikrazın muvaffakiyeti", **Cumhuriyet**, 12 Kânunusani 1934, s. 2.

⁹¹ "Dahili istikraz Satılmamış bir tek tahvil kalmadı", **Cumhuriyet**, 15 Kânunusani 1934, s. 3.

⁹² "Ergani istikrazının üçüncü kısmı temmuzda çıkarılacak", **Cumhuriyet**, 2 Mayıs 1934, s. 3.

açıklanmıştır.⁹³ **Vakit**, her ne kadar C tertibi tahvillerin 30 Ağustos günü satışa çıkarıldığını duyurmuşsa da o gün Zafer ve Tayyare Bayramları⁹⁴ nedeniyle bankalar kapalı olduğundan C tertibi tahviller 1 Eylül 1934 günü piyasaya çıkarılmıştır.⁹⁵ Üçüncü tertip tahvillerin de her bir kuponu 20 lira değerinde olup, B tertibinde olduğu gibi başabaşın altında, kupon faizi olarak 40 kuruş eklenerek bu sefer “19,40 liradan satışa sunulmuştur.”⁹⁶ Böylece 20 lira nominal değerdeki Ergani tahvillerinin üç tertibi de başabaşın altında fakat farklı fiyattan, A tertibi, 19,00 TL, B tertibi 19,70 TL, C tertibi 19, 40 TL’den satılmıştır.

C tertibi tahvillerinin kayıt işlemi, B tertibi tahvillerinden alanların aynı numaralı tahvilleri alabilmelerini sağlamak üzere, ilk 6 gün, sadece önceki seriyi alanların başvurularına açık tutulmuştur. Tahvil sahipleri B tertibi başvurularını hangi bankaya yapmışlarsa yine aynı bankaya başvurarak tahvillerini almışlardır. C tertibi tahvillerinin satışının yedinci günden başlayarak satın almayı arzu eden herkese açık olduğu ilan edilmiştir.

Satışlara 30 Ağustos günü başlanacağı öngörüldüğü için A ve B tertibi tahvil alanlara mahsus satışın 4 Eylül’e kadar devam edeceği açıklanmışsa da bayram nedeniyle tarihler ileri doğru kaymış, C tertibi satışlarının A ve B tertibini alanlara mahsus olarak yapılması 6 Eylül’e kadar sürmüştür. C tertibinin, önceki tertip tahvilleri alanlara mahsus satışlarının başlamasından henüz dört gün sonra Merkez Bankası’na yapılan açıklamaya göre satışlar 1 milyon lirayı bulmuştur.⁹⁷ C tertibi tahvil alanlara geçici makbuz verilmeyerek doğrudan asıl tahvil verilmiştir.⁹⁸

Tahviller 7 Eylül’de genel satışa açılırken Merkez Bankası gişelerinin önünde her zamankinden fazla bir kalabalık görüldüğü ve satışların hararetle sürdüğü dikkati çekmiştir.⁹⁹ C tertibi tahvilleri de önceki seriler gibi yurdun büyük şehirler dışında

⁹³ “Ergani istikrazı Son tertibin kayıt muamelesi ay sonunda başlayacak”, **Hakimiyeti Milliye**, 13 Ağustos 1934, s. 1; “Ergani istikrazı Son tertip tahvillere ait hazırlıklar bitiyor”, **Cumhuriyet**, 22 Ağustos 1934, s. 1, 3; “Bakır yolu değil altın yolu C Tertibi tahvillerin yarın satılmasına başlanıyor”, **Vakit**, 29 Ağustos 1934, s. 1.

⁹⁴ 30 Ağustos günü “795 numaralı ve 1 Nisan 1926 tarihli Zafer bayramı kanunu” ile tatil ilan edilmiştir.

⁹⁵ “En kârlı iş”, **Vakit**, 31 Ağustos 1934, s. 3; “Ergani tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 1 Eylül 1934, s. 5; “Ergani bakıryolu istikrazının C tertibi satışa çıkarılmıştır”, **Hakimiyeti Milliye**, 1 Eylül 1934, s. 3.

⁹⁶ “fii ihracına müterakim kupon faizi olarak 40 kuruş zam olunmuştur.”: “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Vakit**, 7 Eylül 1934, s. 12; Bkz. EK 2.7. Ergani C tertibi Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ilanı.

⁹⁷ “Ergani istikrazı”, **Cumhuriyet**, 5 Eylül 1934, s. 2.

⁹⁸ “Ergani istikrazının üçüncü kısmı temmuzda çıkarılacak”, **Cumhuriyet**, 2 Mayıs 1934, s. 3.

⁹⁹ “Yeni tertip Ergani tahvilleri de büyük bir rağbet gördü”, **Vakit**, 7 Eylül 1934, s. 3.

kalan yörelerinde de ilgi görmüştür. Muğla’da satışların gidişatından gönderilen tahvillerin tamamının satılacağına anlaşıldığı bildirilmiştir.¹⁰⁰

Bu arada, kurumlar da tahvillerin satışı konusunda, kendilerine bağlı birim ve kişileri tahvil almaya teşvik edici duyurular yapmışlardır. Örneğin, Ankara Ticaret Odası Başkâtipliği, odaya bağlı esnaf teşekküllerine Ergani istikrazına katılmanın iktisadi ve milli zorunluluklarını anlatan bir tamim göndermiştir.¹⁰¹ Bu tür duyuruların, ilgili kurum ile kuruma bağlı birim ve kişilerin aralarındaki ilişkiye ve bu kurum, birim ve kişilerin özel durumlarına bağlı olarak uygulamada tanıtımdan teşviğe hatta manevi cebre kadar uzanabildiğini söylemek mümkündür.

Ergani istikrazı C tertibi tahvil satışları, çıkarılmış olan tahvil toplamından 41.000 liralık fazla taleple kapanmıştır. Yurdun çeşitli illerindeki satışlarla ilgili bilgi edinilebilen Çorum, Amasya, Burdur’da gönderilen tahvillerin tamamı satılmıştır. İzmir’deki satışın 128.000 lira olduğu öğrenilmiştir. Diyarbakır’da da geçen tertibe göre 404 adet fazla satış yapılmıştır. Diyarbakır’a 1800 adet tahvil gönderilmişken 204 fazlasıyla 2004 tahvil satılmıştır.¹⁰²

2.4.1. Ergani İstikrazıyla İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda

Ergani istikrazı tahvillerinin satışı sırasında basında yoğun bir ilan ve reklam kampanyası yürütülmüştür. Basın ilanlarında önceliği Maliye Bakanlığı ve Merkez Bankası’nın verdikleri ilanlar almaktadır. Merkez Bankası ilanları tahvil alım işlemlerinin başlangıç ve bitiş tarihleri, tahvil fiyatları, satın alma işlemlerinin yapılabileceği bankaların adları gibi gerekli bilgileri içermektedir.¹⁰³

¹⁰⁰ “Muğlada Ergani tahvilleri”, **Vakit**, 26 Eylül 1934, s. 2.

¹⁰¹ “Ergani istikrazına iştirakin iktisadi zaruretleri”, **Vakit**, 5 Eylül 1934, s. 2.

¹⁰² “Ergani Tahvilleri her yerde kâmilan satıldı”, **Cumhuriyet**, 2 Teşrinievvel 1934, s. 3.

¹⁰³ “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Vakit**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 11; “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Hakimiyeti Milliye**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 6; “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Akşam**, 9 Kânunuevvel 1933, s. 11.

Maliye Vekâletinden:

14/12/1932 tarih ve 2094 numaralı kanun mecburince başlı Fevzi-paşa - Diyarbekir demir yolunun Şefkatli İstasyonundan sonra olan kısmının inşasına tahsis edilmek üzere yapılacak 12.000.000 liralık istikrazın "A" tertibini teşkil eden 4.000.000 liralık kısmının kayıt muamelesine 1 Nisan 1933 de başlanacak ve bu müddet bir ay devam ederek 30 Nisan 1933 akşamı bitecektir.

1 — Bu istikraz üç müsaavi tertipte ve beheri yirmişer liralık itibari kıymette hamiline muharrer tahvillerle yapılacaktır.

2 — Her tertip birden iki yüz bine kadar numarayı taşıyacaktır.

3 — Bu itibarla tam tahvil altmış lira itibari kıymetinde olup bunun için her tertibe ait yirmi liralık tahvil tam tahvilin üçte birini temsil eder ve ikramiyelere de o nisbette iştirak hakkını verir.

4 — Bu defa kayıt muamelesine başlanan "A" tertibine ait tahvillerin ihraç fiatı yüzde doksan beş olarak tesbit edilmiştir. Yani yirmi liralık bir tahvil bu müddet zarfında on dokuz liraya satılacaktır.

5 — İstikrazın faizi % 5 tir. Bunun için her tahvil bir lira kıymetinde yirmi kuponu taşıyacaktır.

6 — Faizden başka senede iki defa 16 Nisan ve 16 Teğrinievvel tarihlerinde yapılacak keşidelerde kazanan numaralar aşağıda yazılı ikramiyeler tevzi olunur.

Adet	Türk lirası beherine	Yekûn Türk lirası
1	30 000	30 000
1	15 000	15 000
3	3 000	9 000
6	909	5 454
289	120	34 680
300		94 134

Yukarıda yazılı miktarlar tam tahvil üzerinden hesap ve tespit edilmiş olup numarasına ikramiye isabet edecek tertiplerden her birine üçte biri tevzi edilecektir.

"Altı ayda bir yapılacak keşideler neticesi tevzi edilecek işbu ikramiye miktarlarının ne suretle hesap ve tespit edilmiş olduğu ayrıca broşür halinde yapılan neşriyatla izah edilmiştir. Bu broşürlerin kayıt muamelesini yapan bankadan talep edilmesi.."

7 — Faiz ve ikramiyeler bu istikrazın tamamen itfasına kadar her türlü resim ve vergilerden muaftır.

8 — Bu istikraz tahvilleri resmi devair ve müesseselerce hususi idare ve belediyelerce yapılacak müzayede, münakasa ve mukavelelerde teminat olarak itibari kıymetleri üzerinden başa baş kabul edilir. Bundan başka bazinece satılmış ve satılacak olan milli emlak bedellerinin ödenmesinde de başa baş alınır.

Kayıt muamelâti:

9 — Kayıt muamelesi Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası ile Ziraat İş ve Emlâk Bankalarının merkez ve şubeleri tarafından her tarafta icra edilecektir. Bu bankalardan başka İstanbulda Osmanlı, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri İttihadı Ticareti Hariciye Bankası, Selânik, Kommerçiale, Franko-Asyatik Amerikan Ekspres, Doyçe Bank, Doyçe Oryant Bank, Banko di Roma, Felemenk Bahri Sefit Bankalarile ayrıca ilân edilecek diğer bankalar tarafından da icra edilecektir.

10 — Bu defa yapılacak (A) tertibine ait kayıt muamelesi için on dokuz liranın peşinen tediyesi mukabilinde yukarıda yazılı bankalar tarafından tahvillerin asılları yerine geçmek üzere yine hamiline muharrer yirmi liralık muvakkat makbuz verilecektir.

11 — Muvakkat makbuzların asıllarıyla ne zaman değiştirileceği ayrıca ilân edilecektir.

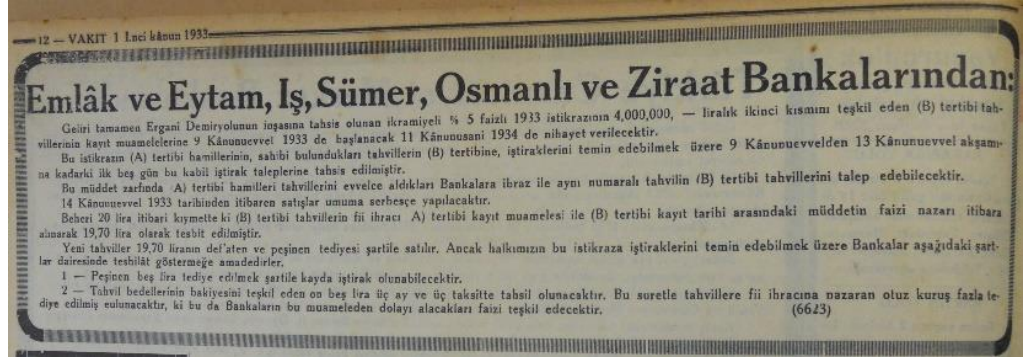
ŞEKİL 2.2.

Maliye Bakanlığı Ergani İstikrazı A Tertibi İlanı

Maliye Bakanlığı ilanlarında ise Merkez Bankası ilanındaki bilgilerin yanı sıra dağıtılacak ikramiyeler, tahvillerin resmi kurumlarca artırma ve eksiltmelerde teminat olarak kabul edileceği gibi ayrıntılar da yer almıştır.¹⁰⁴

¹⁰⁴ "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 1 Nisan 1933, s. 7; "Maliye Vekâletinden", **Akşam**, 1 Nisan 1933, s. 11; "Maliye Vekâletinden", **Hakimiyeti Milliye**, 1 Nisan 1933, s. 11; "Maliye Vekâletinden", **Vakit**, 17 Nisan 1933, s. 11; "İkramiyeli %5 faizli Ergani istikrazının B tertibine ait ilan Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 8 Kânunuevvel 1933, s. 7.

Merkez Bankası dışındaki bankaların bir bölümü, bir araya gelerek ayrıca ortak ilanlar vermişlerdir. Emlak ve Eytam Bankası, İş Bankası, Sümerbank, Osmanlı Bankası ve Ziraat Bankası, verdikleri ortak ilanda tahvil alıcılarına kolaylık sağlayacaklarını, tahvil bedelinin dörtte biri olan beş liranın peşin ödenmesi halinde geri kalan 15 liranın üç ayda üç taksit halinde ödenebileceğini ilan etmişlerdir.¹⁰⁵



ŞEKİL 2.3.

Bankaların Ergani İstikrazı B Tertibi İçin Ortak İlanı

Bazı özel bankalar, ortak ilanla yetinmeyerek ayrıca tek başlarına basın ilanları vermişlerdir. Osmanlı Bankası, verdiği ilanlarda tahvile kaydolma konusunda kolaylık gösterdiğini duyurmuştur.¹⁰⁶ Doyçe Orientbank, kayıt işlemleri yaptığını ve alıcılara kolaylık gösterdiğini ifade eden ilanlar vermiştir.¹⁰⁷ Emlak ve Eytam Bankası, bankaların anlaşarak uyguladıkları taksitle satışın yanı sıra tahvil almak isteyenlere “avans” (kredi) vereceğini ilan etmiştir. Emlak ve Eytam Bankası’nın ilanına göre peşin 5 lira veren alıcıya Banka, tahvil bedelinin geri kalanı için kredi açacak ancak bu kredi karşılığı % 7,5 faiz tahsil edecektir.¹⁰⁸

Özel bankalar arasında en büyük ilanları İş Bankası vermiştir. İş Bankası’nın diğer bankalarla birlikte verdiği ortak ilanlarla yetinmeyerek tek başına verdiği ilanlar hem boyut olarak büyük hem de şekil ve içerik olarak daha kapsamlıdır. Diğer bankaların ilanları genellikle gazetelerin kendi dizgicileri tarafından o

¹⁰⁵ “Emlak ve Eytam, İş Sümer, Osmanlı ve Ziraat Bankalarından”, **Vakit**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 12; “Emlak ve Eytam, İş Sümer, Osmanlı ve Ziraat Bankalarından”, **Hakimiyeti Milliye**, 1 Kânunuevvel 1933, s. 7.

¹⁰⁶ “Osmanlı Bankası 1933 tarihli % 5 faizli ikramiyeli, dahili istikraz”, **Akşam**, 20 Nisan 1933, s. 15.

¹⁰⁷ “Doyçe Orientbank Ergani İstikrazı”, **Akşam**, 19 Nisan 1933, s. 11; “Doyçe Orientbank Ergani İstikrazı”, **Cumhuriyet**, 25 Nisan 1933, s. 8.

¹⁰⁸ “Emlak ve Eytam Bankası”, **Hakimiyeti Milliye**, 23 Nisan 1933, s. 12.

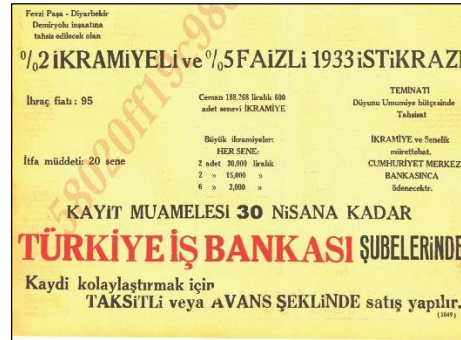
gazetenin sayfa alışkanlıklarına göre dizilmiş ilanlar halindeyken İş Bankası ilanları, sayfa düzenlemesi açısından da özel olarak hazırlanmıştır. İş Bankası, verdiği ilanlardan birinde 20 liralık tahvilin 5 lira peşin vermek suretiyle 19 liradan satın alınabileceğini duyurmuştur.¹⁰⁹ Böylece İş Bankası özel bankaların ortak ilanında ifade edildiği şekilde taksitli satıştan ek bir bedel almamıştır.



ŞEKİL 2.4.

İş Bankası'nın Ergani İstikrazı Taksitli Satış İlanı

İş Bankası'nın diğer bir ilanı daha büyük boyuttadır. Bu ilan, değişik gazetelerde aynı biçim ve düzende yayınlandığından yerleştirme, yazı fontu ve puntoları bakımından özel (muhtemelen klişe) olarak hazırlanarak gazeteye verilmiş bir ilan görünümündedir. İlanda taksitli veya avans şeklinde satış yapıldığı belirtilmektedir. İkramiye çekilişlerinde verilecek büyük ikramiyeler alıcıları teşvik etmek amacıyla ilanda sıralanmıştır.¹¹⁰



ŞEKİL 2.5.

İş Bankası'nın Ergani İstikrazı İçin Büyük ve Ayrıntılı İlanı

¹⁰⁹ "Ergani İstikrazı Acele Ediniz", *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1933, s. 7.

¹¹⁰ "%2 İkramiyeli ve % 5 faizli 1933 İstikrazı", *Akşam*, 17 Nisan 1933, s. 12.

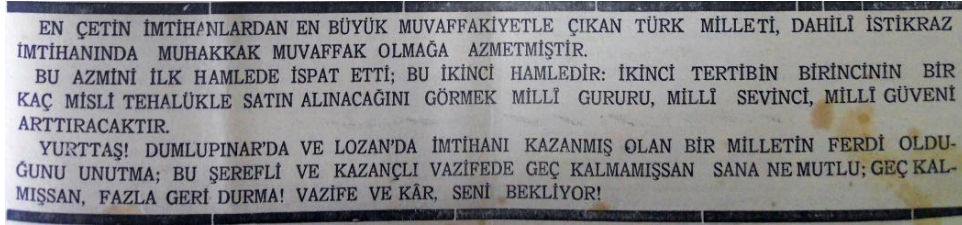
Bankaların verdikleri ilanlar dışında da gazetelerde “reklam” kapsamında kabul edilebilecek ilan ve duyurular yer almıştır. Örneğin, gazete sayfasının en altında boydan boya şerit biçiminde duyurular yapılmıştır. Bu duyurularda ikramiye ve faiz öne çıkarılmış, okurlar tahvil alımında acele etmeye çağırılmıştır.¹¹¹



ŞEKİL 2.6.

Ergani İstikrazı İçin Gazetelerde Yayınlanan Şerit İlan

Şerit ilanın, uzun bir metin halinde kullanıldığı durumlar da görülmüştür. Bu uygulamada sayfanın altında yine iki çizgi arasında okurları tahvil almaya teşvik eden üç paragraf yazı tamamı büyük harf olarak dizilmiştir.¹¹²



ŞEKİL 2.7.

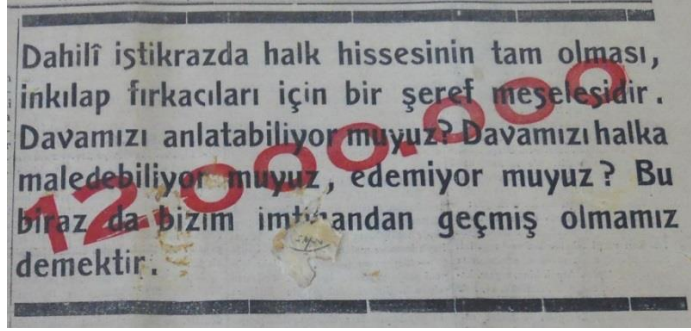
Uzun Metinden Oluşan Ergani İstikrazı Şerit İlanı

Okurları tahvil almaya çağıran sözlerin çerçeve içinde dikkat çekici bir çizimle birlikte verildiği ilanlar da görülmektedir. Bu ilanlar gazetenin çoğunlukla ilk sayfasında en çok göze çaracak yerlere konulmuştur.¹¹³

¹¹¹ “Dolgun ikramiyeleri ve % 5 faizi ile sağlam bir gelir olan istikraza iştirak için istical ediniz”, **Cumhuriyet**, 11 Nisan 1933, s. 1; “Dolgun ikramiyeleri ve % 5 faizi ile sağlam bir gelir olan istikraza iştirak için istical ediniz”, **Vakit**, 11 Nisan 1933, s. 1; “Dolgun ikramiyeleri ve % 5 faizi ile sağlam bir gelir olan istikraza iştirak için istical ediniz”, **Akşam**, 18 Nisan 1933, s. 1.

¹¹² “EN ÇETİN...”, **Hakimiyeti Milliye**, 27 Kânunuevvel 1933, s. 1.

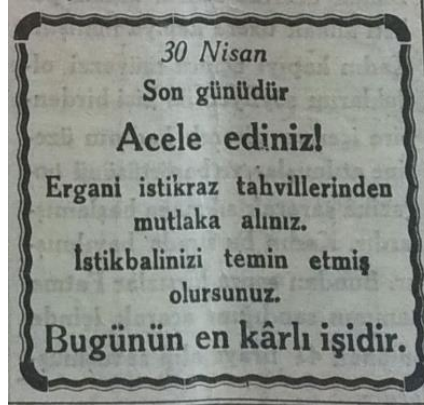
¹¹³ “Ergani dahili...”, **Akşam**, 18 Nisan 1933, s. 1; “Ergani ilk imtihanıdır”, **Hakimiyeti Milliye**, 25 Kânunuevvel 1933, s. 1.



ŞEKİL 2.8.

Çerçeveli İlan Spotlarına İki Örnek

Bu çerçeveli ve çizimli ilanlar arasında ilan-haber [advertorial] niteliğinde olanlar da vardır. Çerçeve içinde, çizimle zenginleştirilmiş olarak sayfanın en görünür yerinde yer alan haber istikrazla ilgili bilgiyi ve büyük ölçüde satın almaya özendirme ifadelerini kapsamaktadır.¹¹⁴

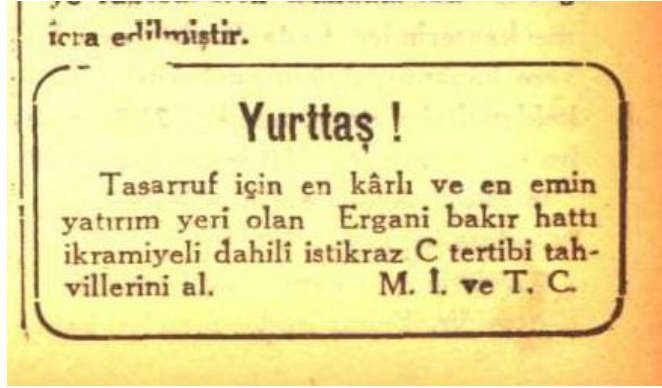


ŞEKİL 2.9.

Çerçeve İçinde Tahvil Almaya Özendirici İlan

¹¹⁴ "Birkaç günümüz kaldı", **Vakit**, 22 Nisan 1933, s. 1.

Gazetelerin değişik sayfalarında çerçeve içinde satışı teşvik edici küçük duyurular da yer almaktadır.¹¹⁵ Bunların bazıları duyurudan çok emir kipinde talimat üslubunda yazılmıştır.¹¹⁶



ŞEKİL 2.10.
Talimat Üslubuyla Yazılmış İlan

Ergani İstikrazı basın haberlerinde daha sonraki yıllarda basın yayıncılığında yaygın görülen vinyetler de kullanılmıştır. Vinyet daha çok uzun yazıların arasına, yazıyı yeknesaklıktan kurtarmak ve görsel zenginlik katmak için konan küçük çizimlerdir. Bu uygulama Ergani İstikrazı ile ilgili haberlerde ve haber-reklamlarda kullanılmıştır.¹¹⁷ Ergani istikrazı reklamları arasında “illüstrasyon”¹¹⁸ denilen çizimlerin kullanıldığı dikkati çekmektedir. Örneğin, istikraz hakkında bilgiler içeren bir yazının üstünde raylar üzerinde bir lokomotif ve vagonlar, arka planda bacası tüten fabrika, onun arkasında üzerinde “Ergani” yazan bir dağ, en önde de madeni paralar ve “Faiz”, “İkramiye” yazıları görülmektedir. Bu illüstrasyon renkli basılmıştır.¹¹⁹

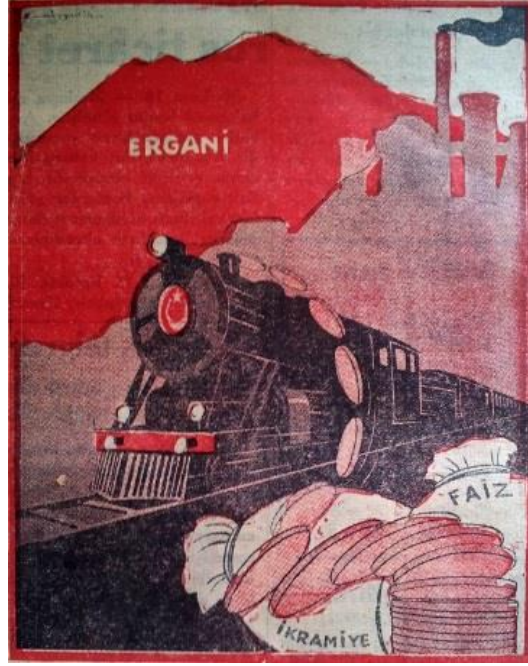
¹¹⁵ “Acele ediniz!”, **Akşam**, 20 Nisan 1933, s. 1.

¹¹⁶ “Yurttaş!”, **Cumhuriyet**, 20 Eylül 1934, s. 3.

¹¹⁷ “Ergani istikrazı yeni tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 9 Kânunuevvel 1933, s. 1; “Ergani tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 1 Eylül 1934, s. 3.

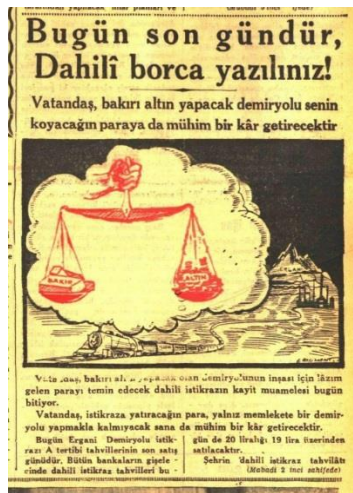
¹¹⁸ İllüstrasyon: Basın reklamının fotoğraf dışı tekniklerle oluşturulan görsel kısmı. Bkz.: Tanses Gülsoy, **Reklam Terimleri ve Kavramları Sözlüğü**, İstanbul, Adam Yayınları, 1999, s. 247; **Reklam Terimleri Sözlüğü**, Derleyen: Leyla Melek, İstanbul, Yayınevi İletişim Hizmetleri Ltd., 1995, s. 129.

¹¹⁹ “Ergani dahili istikrazı”, **Akşam**, 19 Nisan 1933, s. 1.



ŞEKİL 2.11.
Ergani İstikrazı İllüstrasyonu

Diğer bir illüstrasyonda arka plandaki Ergani dağı ve önündeki fabrikadan uzanan tren yolu üzerinde bir tren, üstte terazi tutan bir el görülmektedir. Terazinin bir kefesinde bakır, diğer kefesinde altın bulunmaktadır. Terazinin dengede durmasından bakırın altın değerinde olduğu anlaşılmaktadır. El ve terazi kırmızı basılmıştır. İllüstrasyonda “Ercüment” imzası görülmektedir.¹²⁰



ŞEKİL 2.12.
İllüstrasyon ile Zenginleştirilmiş Haber-İlan

¹²⁰ “Bugün son gündür, Dahili borca yazılız!”, **Cumhuriyet**, 30 Nisan 1933, s.1.

“Ercüment” imzalı başka bir illüstrasyonda da üzerinde “dahili istikraz” yazılı içi para (TL) dolu kapısı açık bir kasaya dayanmış genç bir kız görülmektedir. Genç kız Türk bayrağına sarılmıştır. Bayrak renkli basılmıştır.¹²¹ Farklı illüstrasyonlar **Hakimiyeti Milliye**’de de görülmektedir.¹²² Ergani istikrazı sırasında **Hakimiyeti Milliye** gazetesinde afiş biçiminde çizimler göze çarpmaktadır. Bu afiş-ilanların bir bölümünde “B. Şefik” imzası okunmaktadır.¹²³ Aynı ressam bir çiziminde de imzasını Bursalı Şefik biçiminde atmıştır.¹²⁴ Diğer bazı imzalı afiş-ilanlarda ise “Ratip”¹²⁵ imzası görülmektedir.¹²⁶



ŞEKİL 2.13.
Bursalı Şefik’in Çizimi

Ergani İstikrazı’nın tanıtımı sırasındaki çizim ve afişlerin gazetelerin kendi bünyelerinde hazırlandığı anlaşılmaktadır. İlerde ele alınacağı gibi, 1940’larda yapılan istikrazlarda tek bir merkezde hazırlanmış aynı reklam ilanının çeşitli gazetelerde yayımlandığı görülecektir.

Ergani İç Borçlanması sırasında, tahvil satışını duyurmak, tahvil alımını teşvik etmek amacıyla toplantılar düzenlenmiş, konferanslar verilmiştir. Bu

¹²¹ “Kayıt muamelesine dün akşam nihayet verildi”, **Cumhuriyet**, 1 Mayıs 1933, s.1

¹²² **Hakimiyeti Milliye**, 13 Ağustos 1934, Sayı: 4689, s. 1; **Hakimiyeti Milliye**, 15 Ağustos 1934, Sayı: 4691, s. 1.

¹²³ **Hakimiyeti Milliye**, 24 Kânunuevvel 1933, Sayı: 4465, s. 1; **Hakimiyeti Milliye**, 16 Ağustos 1934, Sayı: 4692, s. 1.

¹²⁴ **Hakimiyeti Milliye**, 3 Eylül 1934, Sayı: 4711, s. 1.

¹²⁵ Ratip Tahir Burak (1904-1977) Ressam, karikatürist.

¹²⁶ **Hakimiyeti Milliye**, 30 Teşrinisani 1933, Sayı: 4443, s. 1; Bkz.: EK 2.5.

konferanslar önceden basın yoluyla duyurulmuş, bazı konferansların içerikleri basında yayınlanmıştır. Radyoda da tahvil alımını özendiren konuşmalar yapılmış, bazı radyo konuşmalarının metinleri kısmen basında yayınlanmıştır. Radyo konuşmalarına verilen önem Burhan Asaf Bey'in [Belge] bu konuda yazdığı bir yazıdan görülmektedir. O dönemde, yayınlarında öğretici programlar önemli yer tutan radyo bir propaganda mecrası olarak yoğun biçimde kullanılmıştır. Evlerde radyo henüz yaygınlaşmamış olduğu için Halkevleri gibi toplu dinleyicilerin bulunduğu yerlere alınan radyolarla ve hatta radyolardan hatlar çekilerek meydanlara kurulan hoparlörlerle radyo programlarının geniş kitlelerce dinlenmesi sağlanmıştır. Bu arada radyodan istikraz tahvillerinin tanıtımı ve satışı konusunda da yararlanılmıştır.¹²⁷

Burhan Asaf Bey, tasarruf haftasının kumbara hacminden milli iktisat davası ölçüsüne çıktığını, inkılap Türkiyesinde bütün hareketlerin istikametinin halkın ileri ve büyük menfaatlerine doğru olduğunu söyleyerek başladığı yazısında Türk radyolarının ileri gelen devlet adamlarının nutuklarını millete dinlettiğini eklemektedir. Bu nutukların Türklerin iktisadi şuurlarının ne kadar ileri olduğunu gösterdiğini ifade eden Burhan Asaf Bey, radyo nutuklarını yabancı dillerde okutacak gazeteler olmamasını eksiklik olarak değerlendirmekte ve Ankara'da hiç olmazsa bir yabancı dilde yayınlanacak gazete çıkarılmasını görev olarak ileri sürmektedir.¹²⁸ Burhan Asaf Bey'in yazısı, ulaşım ve eğitim kısıtlamaları dolayısıyla yazılı basının erişemediği kitlelere ulaşmanın en yaygın yolu olan radyonun gündelik hayattaki yerini ortaya koyduğu gibi, yeni Türkiye'nin görüşlerini dünyaya duyurma arzusunu da göstermektedir.

Konferansları daha çok üniversite profesörleri, maliyeci ve iktisatçılar ile siyasetçiler vermişlerdir. Konferanslar için Halkevleri ve Liselerin salonları ile İstanbul Darülfünunu [Üniversitesi] dersaneleri kullanılmıştır. Eski İktisat Vekili ve Burdur Mebusu Mustafa Şeref Bey'in [Özkan] Halkevi'nde verdiği konferans çok ilgi görmüştür. Dinleyicilerin çoğunluğunun gençler olduğu dikkati çekmiştir. Mustafa Şeref Bey uzun bir bölümü yayınlanmış olan konuşmasına, önemli ülke sorunlarını topluluk önünde görüşmenin yurttaşların da kişisel menfaatleri üzerinde daha iyi anlaşmayı sağlayacağını öne sürerek başlamıştır. Mustafa Şeref Bey, yurttaşların

¹²⁷ Türk Devrimi'nin benimsetilmesinde radyonun etkinliği üzerine ayrıntılı bilgi için Bkz.: Işıl Çakan, **Konuşunuz Konuşturunuz**, İstanbul, Otopsi Yayınları, 2004, s. 272-281.

¹²⁸ Burhan Asaf, "Radyo Nutukları", **Hakimiyeti Milliye**, 20 Kânunuevvel 1933, s. 3.

ülkenin büyük bir imar işine paraları ile katılmalarının söz konusu olduğunu, bu katılmadan yurttaşların da en üst düzeyde yararlanacaklarını söylemiştir. Şeref Bey, Cumhuriyet hükümetlerinin Karadeniz ile Akdeniz’i demiryoluyla birbirine bağlama çabasını ve Ergani bakır madeninin dünya piyasasındaki önemini belirttikten sonra sözü tasarruf konusuna getirmiştir. Şeref Bey, tasarrufun parayı toplayıp bir yere kapatmak olmadığını, toplanan paranın işlemesi gerektiğini vurgulamıştır. Tasarrufların gayrimenkule yatırılmasının uzun işlemlere tabi olduğunu, borsaya yatırılmasının aile geçindirmek zorunda olanların tasarruflarını hisse senedi gibi değişken gelire bağlamalarının sakıncaları nedeniyle doğru olmadığını anlatan Şeref Bey en uygun yatırımın devlet tahvilleri olduğunu ifade etmiştir. Şeref Bey, devletin demiryolları inşaatları için 200 milyon liradan fazla harcama yapmış olduğunu; Ergani demiryolu hattını yurttaşın tasarrufundan ve el emeğinden ayırdığı parayla yapmayı düşündüğünü söylemiş ve bunun yeni bir inkılabı açmak amacı taşıdığı sonucuna varmıştır.¹²⁹

Üniversite konferans salonunda 23 Nisan günü bir konferans veren Üniversite Profesörlerinden Aynizade Hasan Tahsin Bey de istikraza katılanların hem kendi menfaatlerini sağlamış hem de bir yurt görevi yapmış olacaklarını belirtmiştir.¹³⁰

Darülfünun Eminliği, [Üniversite Rektörlüğü] Darülfünun müderris ve muallimlerinin [Profesör ve Öğretim Görevlilerinin] verecekleri halka açık konferansların yer ve saatlerini gazete ilanıyla topluca duyurmuştur.¹³¹ Bu ilandaki ilk konferans olan İktisat Profesörü İbrahim Fazıl Bey’in konuşması 25 Nisan Salı günü Galatasaray Lisesi’nde yapılmıştır. Bu konferansların haberleri ile bazı konferansların metinleri basında ayrıca yer almıştır.¹³²

¹²⁹ “Yeni ikramiyeli Dahili istikrazımız hakkında Eski iktisat vekili Mustafa Şeref Beyin dünkü konferansı”, **Vakit**, 15 Nisan 1933, s. 6.

¹³⁰ “Darülfünun konferans salonunda dahili istikraz hakkında dünkü konferans”, **Vakit**, 23 Nisan 1933, s. 4.

¹³¹ “Dahili istikraz”, **Vakit**, 24 Nisan 1933, s. 4; “İstikraz hakkında Müderrisler tarafından verilecek konferanslar”, **Vakit**, 26 Nisan 1933, s. 4.

¹³² “Darülfünun Eminliğinden”, **Cumhuriyet**, 25 Nisan 1933, s. 7, Darülfünun Eminliğince düzenlenen diğer konferanslar da şöyledir: 26 Nisan Çarşamba günü Bakırköy Halk Partisi binasında İktisat Doçenti [Müderris Muavini] Muhlis Ethem Bey. Muhlis Ethem Bey ayrıca bir gece radyoda da konuşacaktır. 27 Nisan Perşembe günü Fen Fakültesi konferans salonunda Fen Fakültesi öğretim görevlilerinden Hamit Nafiz Bey, aynı gün Kadıköy Süreyya sinemasında İktisat Profesörü Zühtü Bey, yine aynı gün Üniversite Coğrafya bölümünde Coğrafya Öğretim Üyesi Sadi Bey. 29 Nisan’da Ticaret Okulu’nda İktisat Profesörü Zühtü Bey, aynı gün Üniversite Coğrafya bölümünde Coğrafya Profesörü Macit Bey.

Aynı gün iki konferans düzenlenmesi, aynı yerde birden fazla günde konferans yapılması konferanslara ilgiyi göstermektedir. Aynizade Hasan Tahsin Bey'in konferansına üç yüz dinleyicinin katılması katılım hakkında bir fikir vermektedir.¹³³ Mustafa Şeref Bey'in konferansı sırasında çekilmiş dinleyici fotoğrafı¹³⁴ ile Muhlis Etem Bey'in Halkevi salonunda verdiği konferansı sırasında çekilmiş fotoğraf konferanslara geniş bir katılım olduğunu göstermektedir.¹³⁵

Ankara Halkevi'nde de konferanslar düzenlenmiştir. Ziraat Bankasından Hulki Bey 27 Nisan akşamı dahili istikraz konusunda bir konferans vermiştir. Konferanstan sonra, Halkevi temsil şubesi tarafından, "Mete" piyesi¹³⁶ temsil edilmiştir.¹³⁷ 28 Nisan günü de Profesör Cemil Bey dahili istikraz hakkında konuşmuştur. Konferanstan sonra sanatkar Cezmi Bey tarafından bir konser düzenlenmiştir. Profesör Cemil Bey'in konuşması radyodan da yayınlanmıştır.¹³⁸

Konferans ve toplantılar B ve C tertiplerinin satışı sırasında da devam etmiştir. İktisat Profesörü Muhlis Etem Bey, B tertibinin satışa çıkarılması dolayısıyla 6 Aralık günü Halkevi'nde bir konferans vermiştir.¹³⁹ Ankara Halkevi'nde ise 22 Aralık'da Ergani Günü tertip edilmiştir. Bu toplantıda Ziraat Bankası müşavirlerinden Fazıl Bey bir konuşma yapmış, uygarlık dünyasında devletin görevlerinin çoğaldığını, devletin görevlerini yapmasını sağlayacak kaynakları yaratmak gerektiğini belirtmiş, tasarrufun önemine değinerek, tasarrufu sermayeleştirmek ve sonra da ekonomik hareket etmek gerektiğini ifade etmiştir. Konuşmadan sonra İsmetpaşa Kız Enstitüsü öğrencileri bir müsamere sunmuşlardır.¹⁴⁰

¹³³ "Darülfünun konferans salonunda dahili istikraz hakkında dünkü konferans", **Vakit**, 23 Nisan 1933, s. 4.

¹³⁴ "Yeni ikramiyeli Dahili istikrazımız hakkında Eski iktisat vekili Mustafa Şeref Beyin dünkü konferansı", **Vakit**, 15 Nisan 1933, s. 6.

¹³⁵ "Ergani Bakır madenleri", **Cumhuriyet**, 8 Kânunuevvel 1933, s. 2.

¹³⁶ Hunların Tanrı kutu (hakani) Mete üzerinden Türklerin esarete düşmelerini ve esaretten kurtulmalarını anlatan 3 perde, 4 tablolu oyun için Bkz.: Yaşar Nabi [Nayır], **Mete**, İstanbul, Muallim Ahmet Halit Kitapevi, 1932, b.a.

¹³⁷ Tek parti döneminde, temsiller (tiyatro oyunları) etkili bir sözlü propaganda aracı olarak kullanılmıştır. Türk Devrimi'nin yaygınlaştırılmasında Halkevleri temsil çalışmaları ve bu çalışmalarda sahneye konan, aralarında "Mete" piyesinin de bulunduğu piyeslerin bir listesi için Bkz.: Işıl Çakan, **Konuşunuz Konuşturunuz**, s. 237-262.

¹³⁸ "Halkevinde İki Kıymetli Konferans", **Hakimiyeti Milliye**, 27 Nisan 1933, s. 1

¹³⁹ "Ergani istikrazı", **Akşam**, 7 Kânunuevvel 1933, s. 2.

¹⁴⁰ "Halkevinde Ergani Günü", **Hakimiyeti Milliye**, 23 Kânunuevvel 1933, s. 1, 5.

Toplantılar sadece büyük şehirlerle sınırlı kalmamıştır. Zonguldak'ta Halk Partisi salonunda yapılan toplantının sonunda dinleyiciler tahvil satın almışlardır.¹⁴¹ Mersin'de Halkevi'nde Maliye Müfettişi Celalettin Sait Bey'in verdiği konferansa Vali, Belediye Başkanı, Halk Partisi İl Başkanı ve memurların yanı sıra kalabalık bir halk topluluğu katılmıştır.¹⁴² Amasya'da halkevi salonunda Halkevi Yönetim Kurulu Üyesi Kemal Bey salonu dolduran kalabalık bir dinleyici topluluğuna Ergani İstikrazı hakkında konferans vermiştir.¹⁴³

Özellikle B tertibi satışları Tasarruf ve Yerli Malı Haftası ile örtüşmüştür. Hafta ile ilgili olarak toplantılar düzenlenmiş, salonlarda ve radyoda konuşmalar yapılmıştır. Bu konuşmalarda konuşmacılar özellikle Ergani istikrazına değinmişler, halkı tahvil almaya teşvik eden sözler söylemişlerdir.

Ergani istikrazı Cumhuriyet döneminin ilk uzun vadeli iç borçlanmasıdır. Bundan önce bilinen tek iç borçlanma örneği olan 1918 İkramiyeli istikrazı tahvilleri alıcılar açısından kötü sonuçlanmıştır. 1918 İstikrazı tahvillerinin piyasa değeri, tahvilleri ihraç etmiş bulunan Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle çıkmasından sonra büyük ölçüde düşmüştür. TBMM Hükümeti'nin tahvillere sahip çıkmasından sonra tahvil fiyatları bir ölçüde toparlanabilmiş ancak tahvil sahipleri büyük kayıplara uğramışlardır. 1918 İstikrazı'nın üzerinden sadece 15 yıl geçmişken ve bu tahviller tek iç borçlanma örneği olarak mevcutken kamuoyunda iç borçlanma konusunda olabilecek tereddütleri ortadan kaldırmak gerekli görülmüştür. Ayrıca tahvilleri daha büyük bir kitleye ulaştırabilmek için de istikrazın özellikleri konusunda tanıtıcı yazılar yayınlanmış, Demiryolu iç borçlanması konusu, gazetelerde yayınlanan makalelerde¹⁴⁴ geniş biçimde ele alınmıştır. Kanun teklifi daha Cumhuriyet Halk Fırkası grubunda ele alınır alınmaz istikraz konulu yazılar basında yer almaya başlamıştır.

Makalelerde öncelikle, Ergani istikrazının 1918 istikrazı ile ilgisi olmadığı ve farklı olduğuna değinilmiştir. Yunus Nadi Bey, 1918 istikrazı tahvillerinin dokuz kuruşa inmiş olan değerinin yeni rejimin değer vermesiyle zaman içinde değerine

¹⁴¹ "Dahili istikraz", **Akşam**, 17 Nisan 1933, s. 2.

¹⁴² "Mersinde tahviller", **Vakit**, 22 Nisan 1933, s. 10.

¹⁴³ "Ergani istikrazı hakkında konferans", **Hakimiyeti Milliye**, 1 Eylül 1934, s. 1.

¹⁴⁴ Günümüzde gazetelerde "köşe yazısı" olarak adlandırılan gazete yazarlarının imzalı yazıları o dönemde "makale" olarak adlandırılan bir edebiyat türü sayılmaktadır.

ulaştığını ve 1918 istikrazının faizlerinin Cumhuriyet hükümeti tarafından ödenmekte olduğunu söyleyerek bu taahhüdü yerine getiren hükümete halkın itimat edip güvendiğini vurgulamıştır.¹⁴⁵ Falih Rıfki Bey de 1918 İstikrazını hatırlatmış ve o kötü tecrübeyi zihinlerden silmeyi amaçlayan açıklamalar getirerek devletin Ergani istikrazının geri ödenmesinde güçlük çekmeyeceğini yazmıştır.¹⁴⁶ **Vakit** gazetesi başyazarı Mehmet Asım Bey [Us] dahili istikraz teşebbüsünün tam zamanında düşünülüp yapıldığını savunmuştur. Halkın istikraza ilgi göstermesinin altında Ergani istikrazı kadar halk için uygun şartlarla yapılmış bir devlet istikrazı olmamasının yattığını ifade etmiştir. Osmanlı dönemindeki 1918 istikrazının savaş masraflarına harcadığını oysa Ergani istikrazı gelirin ne maaşa ne devletin genel giderlerine harcanmayıp yararlı bir bayındırlık işine harcanacağını söylemiştir.¹⁴⁷ Kemal Zaim Bey, dahili borç konusunda **Ülkü**'de yayınlanan yazısının başında, Cumhuriyet idaresinin eski yönetimin [Osmanlı] yatırım harcamaları için değil günlük masrafları karşılamak üzere yapmış olduğu borçlanmaları ödeme dürüstlüğü gösterdiğini, yine Cumhuriyet idaresinin [1918] dahili istikraz tahvillerinin değerini muhafaza etmiş olduğunu belirtmiştir.¹⁴⁸

Ergani istikrazı konusundaki birçok yazıda, tahvilin alıcılara getireceği yararlar sayılmıştır. **Hakimiyeti Milliye**'deki makalelerinde istikrazlar konusuna geniş yer ayıran ve istikraza büyük destek veren Falih Rıfki Bey, basit bir tüccar gözüyle halkın tasarruf ettiği parayı yatırmak için en iyi işlerden birinin Ergani İstikrazı tahvili almak olduğunu savunmuştur.¹⁴⁹

Vakit gazetesi başyazarı Mehmet Asım Bey [Us], bankaların mevduat sahiplerine yüzde üç, en fazla yüzde dört mevduat faizi verdiklerine dikkat çekerek yüzde beş faizin yüksekliğini ve ayrıca ikramiyelerin çekiciliğini de hatırlatmıştır. Cumhuriyet Hükümetinin devlet itibarına verdiği önem nedeniyle, değeri ve itibarı Türkiye Cumhuriyetinin varlığına dayanan Ergani istikrazına rağbet göstermemenin mümkün olmadığını vurgulamıştır.¹⁵⁰

¹⁴⁵ Yunus Nadi, "Türk şimendiferine Türk sermayesi", **Cumhuriyet**, 7 Kânunusani 1933, s. 1.

¹⁴⁶ Falih Rıfki, "Halk Parası ile", **Hakimiyeti Milliye**, 13 Nisan 1933, s. 1.

¹⁴⁷ Mehmet Asım, "Ergani istikrazına rağbet", **Vakit**, 13 Nisan 1933, s. 1, 2.

¹⁴⁸ Kemal Zaim, "Dahili Borç", **Ülkü**, C.1, Sayı: 1, (Şubat 1933), 55-57.

¹⁴⁹ Falih Rıfki, "Halk Parası ile", **Hakimiyeti Milliye**, 13 Nisan 1933, s. 1.

¹⁵⁰ Mehmet Asım, "Ergani istikrazına rağbet", **Vakit**, 13 Nisan 1933, s. 1, 2.

Milliyet'de Ahmet Şükrü Bey [Esmer], tasarruf sahiplerinin eskiden yabancı tahvillere ilgi gösterdiklerini, bugün ise örneğin Fransız parası büyük ölçüde değer kaybettiği için bu ülke tahvillerine yatırım yapmanın cazibesi kalmadığını yazmıştır. İsmet Paşa'nın "ne mutlu cebinde Türk parası olana" sözünü hatırlatan Ahmet Şükrü Bey, Türk parasının dünyanın en sağlam paralarından biri olması nedeniyle Ergani istikrazının en cazip yatırım olduğunu savunmuştur.¹⁵¹

Hükümetin borç aldığı parayı geri öderken her yıl yüzde beş faiz ödeyeceğini ve ayrıca yılda iki defa çekilecek kuralarda ikramiye kazanma şansı bulunduğunu ifade eden Yunus Nadi Bey, bu gelirin mesela bir apartman yaptırmaktan daha emin bir yatırım olduğunu yazmıştır.¹⁵² Yunus Nadi Bey, başka bir yazısında, Avrupa medeniyetinin büyük ölçüde dahili istikraza dayandığını söyleyen herkesin hem verdiği parayı geri alacağını, hem de ortaya bir demiryolu çıkacağını söyleyerek "taş attın da kolun mu yoruldu" deyişini hatırlatmıştır.¹⁵³ İstikraza desteğini hep sürdüren Yunus Nadi Bey, Ergani istikrazının B tertibi çıkartılırken de, tahvillerin faiz oranları, ikramiyeler, tahvillerin borsada değerlendirileceği, vergiden muaf olduğu gibi konuları bir kere daha ele alarak okurların bilgilerini tazelemiştir.¹⁵⁴

Mehmet Asım Bey, C tertibinin satışı sırasında da mevcut bankaların hiçbirinin "tasarruf sandıklarına yatırılan" tevdiat için yüzde dörtten fazla faiz vermediğini oysa Ergani istikrazının yüzde beş faizi ve ayrıca ikramiyesi ile cazip bulunduğunu tekrar etmiştir. Tahvil kupürlerinin yirmi lira gibi küçük parçalara ayrılması ve milli bankaların taksit ve kredi gibi kolaylıklar sağlamasıyla üç, beş lira biriktiren her vatandaşın bu istikraza katılabileceğini söylemiştir.¹⁵⁵

Ülkü yazarlarından Kemal Zaim Bey, Ergani tahvillerinin faiz ve ikramiye avantajlarına değinerek tahvil geliriyle İstanbul'da iyi bir mevkide yapılacak bir binanın gelirini karşılaştırmıştır. Otuz bin liraya yapılacak böyle bir binanın yılda ancak yüzde sekiz brüt gelir getireceğini, tamirat, vergi ve resimler ve başka masraflar sonucu net gelirin yüzde beşe düşeceğini, kiralarn tahsil edilip edilememesinin de ayrı bir konu olduğunu yazmıştır. Kemal Zaim Bey, binanın amortismanı hesap edildiğinde net gelirin yıllık yüzde üçe düşeceğini öne sürmüştür. Ergani istikrazının, yüzde beş

¹⁵¹ Ahmet Şükrü, "Ergani İstikrazı", **Ayın Tarihi**, No: 2, (Şubat 1934), s. 42-43.

¹⁵² Yunus Nadi, "Türk şimendiferine Türk sermayesi", **Cumhuriyet**, 7 Kânunusani 1933, s. 1.

¹⁵³ Yunus Nadi, "Büyük milli hamle: Yeni dahili istikrazımız", **Cumhuriyet**, 14 Nisan 1933, s. 1.

¹⁵⁴ Yunus Nadi, "Dahili istikrazın İkinci tertibi", **Cumhuriyet**, 8 Kânunuevvel 1933, s. 1, 2.

¹⁵⁵ Mehmet Asım, "Ergani istikrazı ve küçük tasarruflar", **Vakit**, 3 Eylül 1934, s. 1, 4.

eksisine alınabilmesi, garantili yıllık yüzde beş faizi ve bunlara ek olarak ikramiye şansının senelerce gelir imkanı sağlayacağını söyleyerek okurları vakit geçirmeden tahvil almaya çağırmıştır.¹⁵⁶

Ali Süreyya Bey, **Ülkü** dergisinin ilk sayısında demiryolu inşaatı masraflarını bugünkü nesle yükletmenin çekilen sıkıntıların sebebi olduğunu savunan görüşleri eleştirmiştir. Bu düşüncelerin altında yabancı sermayecilerin gölgesi yoksa kısa görüş ve gündelik düşünme zihniyetinin yattığını öne sürmüştür. Ali Süreyya Bey, demiryolu yapmanın tam tersine sıkıntılardan kurtulmak demek olduğunu anlatmıştır. Cumhuriyetin demiryolu siyasetinin imparatorluğun siyasetinin tamamen zıddı olduğunu ve yalnızca milli ihtiyaçlardan doğup milli varlıktan kuvvet aldığını söylemiştir.¹⁵⁷

İstikraz çerçevesinde demiryolları konusuna ulusal politika ve ekonomi açısından yaklaşan, Kemal Turan Bey, **Ülkü**'deki yazısına, İsmet Paşa'nın, Mustafa Kemal Paşa'nın söylemiş olduğu "İlk hedefiniz Akdenizdir" sözünün sadece bir meydan muharebesinin hedefi olmayıp, Türk milletinin Akdeniz siyasetinde ve Akdeniz uygarlığında layık olduğu yüksek mevki alma hedefi olduğunu belirterek başlamıştır. Kemal Turan Bey, Akdeniz uygarlığına ulaşma hedefine götüren yollardan birinin refah ve saadete götüren demiryolları olduğunu söylemiştir. Demiryolları sayesinde sahillerin hinterlandıyla birlikte imarının beş bin yıllık geçmişten daha şaşaalı, daha muhteşem bir Türk dünyasının kapısını geniş ülkelere açacağını öne sürmüştür. Kemal Turan Bey, zengin bakır yatağını Mersin limanına bağlayacak, mutlak kâr getirecek bu hattın veriminde yatan güçten istifade edilerek istikrazdan gelecek devirler için sosyal ve iktisadi faydalar elde edilmek istendiğini yazmıştır.¹⁵⁸

Akşam yazarı, Cevat Nizami Bey yazısında, hükümetin yeni para basmayarak iç borçlanma yoluna gitmesini övmektedir. Tasarrufların ihtiyaçtan fazla binalar yapılarak gayrimenkule yatırılmasının sermayeyi tükettiğini, bakır madeninin işletilmesiyle ihracatın artacağına ve toplumsal fayda sağlanacağına dikkati çekmektedir. Cevat Nizami Bey, bankaların muayyen bir miktarı geçen mevduata hemen hemen hiç faiz vermediğini, hatta bazı yerlerde bir masraf aldığını da

¹⁵⁶ Kemal Zaim, "Dahili Borç", **Ülkü**, C.1, Sayı: 1, (Şubat 1933), 55-57.

¹⁵⁷ Ali Süreyya, "Demiryolu Siyasetimiz", **Ülkü**, C. I, S. 1, (Şubat 1933), 58-64.

¹⁵⁸ Kemal Turan, "Yeni Demiryollarımızın Büyük Hedefi", **Ülkü**, C. I, S. 3, (Nisan 1933), 198-200.

eklemiştir. Cevat Nizami Bey'in yazısından istikrazın duyurulması ve halkın teşvik edilmesi amacıyla "memleketin her yerine" duvar ilanları asıldığı da anlaşılmaktadır.¹⁵⁹

Hakimiyeti Milliye'de Zeki Mesut Bey, konuyu dönemin önde gelen temalarından "memleketin imarı" açısından ele almıştır. Zeki Mesut Bey, milli kuvvetin yurttaşların birbirine eklenen küçük yardımlarından doğduğunu, bu yardımlardan büyük faydalar elde edileceğini yazmıştır. Zeki Mesut Bey'e göre, Ergani, memleketin imar siyasetinde bir merhaledir. Ergani hazinelerinin gelecekte ülkeye sağlayacağı servetten çocuklarımız yararlanacaklardır.¹⁶⁰

İleriki yıllarda edebiyatçı kimliğiyle tanınan Yaşar Nabi Bey¹⁶¹ [Nayır] de **Hakimiyeti Milliye**'de Ergani istikrazıyla ilgili yazısında konuyu milli iktisat çerçevesinde ele almıştır. Yaşar Nabi Bey, milli iktisadın şiarının ülke topraklarında saklı doğal zenginlikleri arayıp çıkartmak ve bunları işlemek için sanayi kurmak olduğunu söylemiştir. Bu iktisat siyasetinin ilk hedefi olarak Ergani madenlerini işlemeyi gösteren Yaşar Nabi Bey, milli servetleri yine milli sermaye ile işletmeyi ikinci ilke olarak öne sürmüştür. Ergani istikrazını gelecekteki sınai hareketin ilk tecrübesi olarak niteleyen Yaşar Nabi Bey, halkın gösterdiği büyük rağbetin yarınlar için büyük ümitler vadettiğini ifade etmiştir.¹⁶²

Profesör Süheyp Nizami Bey de, **Hakimiyeti Milliye**'de Ergani istikrazının ülke ekonomisi içindeki yerini ayrıntılı olarak ele alan bir makale yayınlamıştır. Süheyp Nizami Bey, İsmet Paşa Hükümetinin istikraz yapmadan yüzlerce kilometre demiryolu yaptırdığı halde 80 kilometrelik bu hat için neden istikraza gidildiği sorusunu sorarak şu cevabı vermiştir: Ülkede milli tasarruf serveti her yıl artmaktadır. Altı büyük bankaya yatırılan tevdiat toplamı 1925'teki 18 milyon liradan 1932 sonunda 134 milyon liraya çıkmıştır. Tasarrufların artması, tüketim ihtiyaçlarından arta kalan bir gelire işaret ettiğinden memnuniyet vericidir. Tasarrufun artması ayrıca tasarruf fikrinin de yaygınlaştığına işaret etmektedir. Bankalara yatırılan tasarrufları bankalar kısa vadeli kredi işlerinde işletirler. Ancak kısa vadeli kredi işleri gittikçe

¹⁵⁹ Cevat Nizami, "Ergani istikrazı", **Akşam**, 15 Nisan 1933, s. 1, 2.

¹⁶⁰ Zeki Mesut, "Ergani", **Hakimiyeti Milliye**, 5 Eylül 1934, s. 1.

¹⁶¹ Yaşar Nabi Nayır, (25 Aralık 1908 Üsküp-15 Mart 1981 İstanbul) Yayın hayatını sürdürmeye devam eden **Varlık** dergisini 1933'de, Varlık Yayınlarını 1946'da kurmuş, ayrıca çok sayıda çeviri yapmış, telif eser yazmıştır.

¹⁶² Yaşar Nabi, "Ergani istikrazı", **Hakimiyeti Milliye**, 12 Ağustos 1934, s. 1, 3.

azalmaktadır. Dış ticaret hacmi de dünya ekonomik durumu nedeniyle 1925'teki 435 milyon lira, 1929'daki 411 milyon lira seviyesinden 1932'de 187 milyon liraya düşmüştür. Bankaların yatırılan parayı işletecek yer bulamadıkları ortamda Ergani istikrazı tasarruf sahiplerinin ihtiyacını karşılamaktadır.¹⁶³

Ergani istikrazını ülke ekonomisi açısından ele alanlardan **Hakimiyeti Milliye** yazarlarından Şefik Bey, yeni dahili istikrazdan beklenen faydaları üç başlıkta toplamıştır: Ülkenin en verimli doğu ovalarını birer tahıl ambarı haline getirmek, ülke savunması açısından önemli bir demiryolu kazanılması ve çok zengin bir bakır madeni olan Ergani madeninin işletilmesi. Şefik Bey, Ergani bakır madeninin tahmini getirisi ile istikrazın bedelini karşılaştıran bir hesap yaparak, 20 yılda madenin işletilmesiyle elde edilecek gelirin istikrazı ve maden havzasına kurulan fabrikanın maliyetini kat kat karşılayacağı sonucuna varmıştır. Şefik Bey, istikraz tahvillerini almanın satın alanlara neden fayda sağlayacağını da maddeler halinde uzun uzun anlatmıştır.¹⁶⁴

Ergani istikrazı, dönemin farklı bakışlara sahip iki dergisi **Kadro** ve Halkevlerinin yayın organı **Ülkü** dergileri tarafından da ayrı ayrı desteklenmiştir. **Kadro** dergisi, A. Şefik Bey'in "12.000.000 liralık dahili istikraz tahvilleri neden en sağlam bir plasmandır?" yazısına yer vermiştir. Şefik Bey, **Hakimiyeti Milliye**'de 30 Nisan 1933 günü yayınlanan yazısının genişletilmiş biçimi olan bu yazısında önce dış ve iç borçlanmaların dünyada ve Türkiye'deki geçmişini anlatmış, sonra Ergani Bakır madenini ele almış, bakır üretiminin ülkenin ödemeler dengesine yapacağı katkıları belirtmiştir. Ergani istikrazı tahvillerinin dört avantajını ayrıntılı olarak izah etmiş, faiz ve ikramiye hesapları yaparak tahvillerin muhtemel gelirini göstermeye çalışmıştır. Şefik Bey, beş, on lira tasarrufu olan bir kimsenin bu tahvillerden almamak için hiçbir gerekçesi olmadığını söyleyerek yazısını bitirmiştir.¹⁶⁵

Falih Rıfki Bey de bir yazısında, 1908 sonrasındaki "iktisadi uyanışı", kurulan şirketleri, bankaları ele alarak, bu girişimlerin başarısız sonuçlarının halkta bir itimatsızlık yarattığını savunmuştur. Bu itimatsızlık sonucu, paranın değer kaybetmesine karşı bir tedbir olarak insanların tasarruflarını altına ve gayrimenkule yatırma alışkanlığının yayıldığını anlatmıştır. Yeni Türkiye'de ise halkın tekrar itimat

¹⁶³ Süheyp Nizami, "Ergani İstikrazı", **Hakimiyeti Milliye**, 31 Kânunuevvel 1933, s. 3.

¹⁶⁴ A. Şefik, "Dahili istikrazda Milli Faydalar", **Hakimiyeti Milliye**, 30 Nisan 1933, s. 3.

¹⁶⁵ A. Şefik, "12.000.000 liralık dahili istikraz tahvilleri neden en sağlam bir plasmandır?", **Kadro**, C. I, S. 17, (Mayıs 1933), s. 50-55.

duymaya başladığını ve tasarruf ettiği parayı milli bankalara emanet etmeye başladığını öne sürmüştür. Falih Rıfki Bey, dahili istikraz uygulamasında, hükümete ve bankalara duyulan itimat dalgasının istikrar kazanmasını sağlamanın, az miktarda da satın alsalar tahvilleri mümkün olduğu kadar çok sayıda vatandaşın eline ulaştırmanın önemli olduğunu vurgulamıştır.¹⁶⁶

Ergani İstikrazı'nın B tertibinin piyasaya çıkarıldığı günlerde Başbakan İsmet Paşa'nın da, çeşitli yayın organlarınca iktibas edilen ve üzerinde çok konuşulan bir makalesi yayınlanmıştır. Makale önce Halkevleri'nin yayın organı olan **Ülkü** dergisinde “Memleketi İmar Edecek Sermaye” adıyla yayınlanmıştır.¹⁶⁷

İsmet Paşa'nın yazısı daha sonra **Hakimiyeti Milliye**'de aynı başlıkla basılmıştır.¹⁶⁸ Söz konusu makale **Cumhuriyet**'te “Vatanı nasıl imar edecek ve kuvvetlendireceğiz?” başlığıyla yayınlanmıştır.¹⁶⁹ Makale **Akşam**'da da “Memleketi imar edecek sermaye nasıl bulunacak?” başlığıyla verilmiştir.¹⁷⁰ **Ülkü**'de dizgi yanlışı nedeniyle atlanan dört kelime gazetelerde düzeltilmiş olarak verilmiştir. Yazı, Dahiliye Vekâleti Matbuat Umum Müdürlüğü tarafından çıkarılan, geçmiş bir ay içinde basında yer alan haber ve yazıların derlenerek yayınlandığı **Ayn Tarihi**'nde de atlanan kelimeler düzeltilmiş olarak iktibas edilmiştir.¹⁷¹

İsmet Paşa, ülkenin imarı ve güçlendirilmesi hareketine ara vermeden devam etme zorunluluğunu ifade ederek yazısına başlamıştır. Modern bir devletin idaresinde ilk şartın intizam, intizamın temelinin ise mali intizam olduğunu belirtmiştir. Yıllardan bu yana devlet bütçesinde dengeyi muhafaza ettiklerini ancak bütçe dengesinin bütçenin ihtiyaca ve maksada yeterli olması anlamına gelmediğini de eklemiştir. İhtiyaçlara kafi gelmeyen bir bütçenin denk olabileceğini ama bu denkliğin okul açamamanın, yol, fabrika yapamamanın, hastaları tedavisiz bırakmanın tehlikelerini açıklamaya yetmeyeceğini söylemiştir. Memleketi imar edelim diye dışardan bol para vermeyi kimsenin düşünmeyeceğini anlatan İsmet Paşa, milli mücadeleyi kendi

¹⁶⁶ Falih Rıfki, “İki Dalga”, **Hakimiyeti Milliye**, 17 Nisan 1933, s. 1.

¹⁶⁷ İsmet Paşa, “Memleketi İmar Edecek Sermaye”, **Ülkü**, C. II, S. 11, (Birincikânun 1933), s. 353-355.

¹⁶⁸ İsmet Paşa, “Memleketi İmar Edecek Sermaye”, **Hakimiyeti Milliye**, 21 Kânunuevvel 1933, s. 1.

¹⁶⁹ İsmet Paşa, “Vatanı nasıl imar edecek ve kuvvetlendireceğiz?”, **Cumhuriyet**, 21 Kânunuevvel 1933, s. 1.

¹⁷⁰ “İsmet Paşanın bir makalesi Memleketi imar edecek sermaye nasıl bulunacak?”, **Akşam**, 21 Kânunuevvel 1933, s. 1, 2.

¹⁷¹ İsmet Paşa, “Memleketi İmar Edecek Sermaye”, **Ayn Tarihi**, Sayı: 1, (15 II. Teşrin-31 I. Kânun 1933), s. 55-57.

parasıyla yapan Türk milletinin memleketinin geleceğinin de kendi parasına bağı olduğunu vurgulamıştır. İsmet Paşa, ülkenin imarı ve iktisadi gelişmesi için iç borçlanmaların esasının, içyüzünün bu olduğunu ve iç borçlanmanın milli kalkınmanın en emin yolu olduğunu söylemiştir. İç borçlanma siyasetinin, vatandaşın devletine itimadına, milli paranın değerine güvenmesine, bu yollarla kendisinin ve ailesinin menfaatini emniyette saymasına bağı olduğunu ifade etmiştir. Elli milyon lira sarf edilen Ergani bakır madenlerine giden demiryolu hattına on milyon liranın başka türlü de bulunabileceğini ancak yeni bir anlayışın, yeni bir sistemin başlangıcı olarak iç borçlanma yolunun tutulduğunu anlatmıştır. Sistemin ve bu siyasetin başarılı sayılmasında düğüm noktasının, vatandaşın anlayarak ve isteyerek iç borçlanmaya katılması olduğunu söylemiştir. Yeni vatani iç borçlanmalar yapabilir diyen İsmet Paşa, iç borçlanmanın sermaye bakımından içinde bulunulan kısır döngüyü geniş, doğru ve olumlu bir düzen haline getirebilecek tek çare olduğunu öne sürmüştür.

Başvekil İsmet Paşa'nın yukarıda ele aldığımız yazısı çok ses getirmiş ve üzerinde yazılar yazılmıştır. Örneğin Falih Rıfki Bey, İsmet Paşa'nın "Memleketi İmar Edecek Sermaye" makalesinden söz ederek, makaleyi "1933 Türk yılının başlıca hadisesi" olarak nitelemiştir. Falih Rıfki Bey, Babıali zihniyeti hakim olsaydı sermaye ve sanayi devletlerine memleketimizi işletiniz deneceğini oysa Cumhuriyet'in borç almadığını, borç ödemediğini, Kemalizmin inşacı bir inkılap hareketi olduğunu yazmıştır. Kemalizm ihtilalinin geri bir Asya memleketinden çağdaş bir devlet ve ileri bir millet yaratmış bir medeniyet değiştirme hareketi olduğunu söylemiştir.¹⁷²

Ergani istikrazının ilk tertibinin başarıyla satılması da basında yankı bulmuştur. Falih Rıfki Bey, Ergani istikrazının 4.000.000 liralık A tertibine 6.550.000 liralık talep gelmesi karşısında duyduğu memnuniyeti bir yazısında belirtmiştir. Falih Rıfki Bey, istikrazın kamuoyunda tanıtımı konusundaki yayınların çok geç başlaması nedeniyle yeterli talep olmayacağı düşünülerek kayıt süresinin on, on beş gün daha uzatılmasının basında istendiğini ancak Hükümetin böyle bir uzatmayı uygun görmediğini yazmıştır. Başbakan'ın istikrazın başarılı olacağı konusunda hiçbir şüphesi olmadığını ve Ergani istikrazını halkın hükümete itimadı konusundaki bütün şüpheleri silmek için iyi bir tecrübe olarak gördüğünü ifade etmiştir. Falih Rıfki Bey, Cumhuriyet maliyesinin hesaba uymayan parayı almama ilkesi gereğince çıkarılan tahvil miktarından

¹⁷² Falih Rıfki, "Davanın Tam Üstündeyiz", **Hakimiyeti Milliye**, 23 Kânunuevvel 1933, s. 1.

fazlasının satılmayacağını vurgulamış, istikrazın yeni tertiplerinde halkın aynı şevki göstererek dünyaya ne dersler vereceğini anlatmaya devam etmek gerektiğini söyleyerek yazısına son vermiştir.¹⁷³

Yunus Nadi Bey de, istikrazın ilk tertibinin, çıkartılan 4 milyon liralık tahvile 6 milyon 555 bin liralık talep gelerek başarıyla sonuçlanmasından duyduğu sevinci istikrazın milli hayatımızda yepyeni bir merhale açtığını ifade ederek göstermiştir.¹⁷⁴

Mehmet Asım Bey'in C tertibinin satışı sırasında yayınladığı bir yazısı konu ile ilgili yazılar arasında farklı bir duruş sergilemektedir. Mehmet Asım Bey, bu makalesinde, tahvil alıcılarıyla ilgili olarak başka yazarların değinmediği bir noktaya değinmektedir. Bir hafta önce İş Bankasının onuncu yıl dönümünde açıklanan, tasarruf sandıkları [küçük tasarruf hesapları] toplamının on iki milyon lirayı aştığı haberine değinen Mehmet Asım Bey, bununla birlikte gerek A, gerek B tertiplerine ait kayıt işlemlerinden küçük tasarruf sahiplerinden ziyade büyük sermaye sahiplerinin yararlandıklarını öne sürmüştür. Büyük sermaye sahiplerinin bankalara başvurarak istedikleri kadar tahvil aldıklarını, ilk haftaları tereddüt içinde geçiren küçük tasarruf sahiplerinin ise bankalara başvurduklarında tahvil kalmadığı cevabını aldıklarını öne sürmüştür. Mehmet Asım Bey, hiç olmazsa C tertibinde küçük tasarruf sahiplerinin arzu ettikleri tahvilleri almalarının sağlanmasını dilemiştir.¹⁷⁵ Bu yazı, Ergani istikrazı tahvil satışı ile ilgili yayınlanmış eleştiri sayılabilecek tek örnektir. Yazar, Ergani istikrazının (A ve B tertiplerinin) daha çok bankaların müşterileri olan büyük sermaye sahipleri tarafından alınmış olduğunu öne sürmektedir. Bununla birlikte, Mehmet Asım Bey, yeterince tahvil alamadıklarını ifade etse de, yazıdan küçük tasarruf sahiplerinin tahvil almak için çaba gösterdikleri, bankalara müracaat ettikleri, yani istikraza geniş kitlelerin ilgi gösterdiği de anlaşılmaktadır.

2.5. Tahvil Alımının Vatandaşlık Görevine Dönüştürülmesi

Ergani istikrazının piyasaya çıkartılması sırasında, duyuru, tanıtım ve reklam faaliyeti yürütülmesi bütün satışlarda olduğu gibi beklenen bir uygulamadır. Bu faaliyetlerde tahvil alımının özendirilmesi de özel bir durum değildir. Bununla birlikte

¹⁷³ Falih Rıfki, "6.550.000", **Hakimiyeti Milliye**, 3 Mayıs 1933, s. 1.

¹⁷⁴ Yunus Nadi, "Milli bir Muvaffakiyet: Dahili istikraz", **Cumhuriyet**, 4 Mayıs 1933, s. 1.

¹⁷⁵ Mehmet Asım, "Ergani istikrazı ve küçük tasarruflar", **Vakit**, 3 Eylül 1934, s. 1, 4.

Ergani tahvilleri piyasaya sürülürken tahvil almanın kişiye sağlayacağı avantajların ötesinde tahvil almayı bir vatandaşlık görevi gibi gösteren çok sayıda yayın yapılmıştır. Bu olguyu ele almadan önce vatandaşlık kavramını, ülkemizde bu kavramın ortaya çıkışını ve Cumhuriyet Türkiye'sinin vatandaşlık kavramına yaklaşımını ele almak yararlı olacaktır.

2.5.1. Cumhuriyet Döneminde Vatandaşlık Kavramı

Belirli bir ülke, bu ülke üzerinde sürekli olarak yerleşmiş insan topluluğu ve ülke üzerinde egemenlik kurmuş kamu gücü, devleti oluşturan temel öğelerden sayılmaktadır. Bu öğeler içindeki insan ögesi devletin vazgeçilmez öğelerinden biridir. Devletle devlete bağlı tek tek insanlar (gerçek kişiler) arasındaki hukuki ilişki vatandaşlık kavramıyla incelenmektedir. Aslında devletin insan ögesi, millet, ulus, halk, ahali, teba (tebaa), nüfus gibi deyimlerle karşılanırsa da günümüzde belirli bir devletle kişi arasındaki karşılıklı hak, görev ve yükümlülük ilişkileri vatandaşlık (uyrukluk) hukuku içinde ele alınmaktadır.¹⁷⁶

Uyrukluk çağlar içinde değişik biçimler almış ve değişik şekillerde anlaşılmıştır. Yunan site devletleri içinde bir yurttaşlar topluluğu olan Atina'da söz sahibi olanlar 20 yaşını tamamlamış hür erkeklerdi. Roma Cumhuriyetinde erkek, aile reisi ve Romalı olanlar söz sahibi "civitas" sayılıyordu. Feodal düzende toprak sahibi soyluların topraklarını işleyen serflerin sadece yükümlülükleri vardı ve tebaa olarak adlandırılıyorlardı. İngiliz, Amerikan ve Fransız devrimleri, eşit haklara sahip yurttaş kavramını ortaya çıkartmıştır. Bu yurttaşlık kavramı da zaman içinde ve mekanda değişiklikler göstermiştir. Yirminci Yüzyılda, Avrupa Birliği'nin geçirdiği aşamalarla birlikte, yurttaşlık haklarından tümüyle yararlanan ulusal siyasal yurttaş ayrıca (Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin yurttaşları için) "uluslarüstü" kuruluşların ortaklaşa kararlarından yararlanır, uluslararası hukukta da söz sahibi olur hale gelmiştir. Yurttaşlık bilincinin gelişmesinin yanı sıra günümüzde insanların kamu çıkarlarından çok kişisel çıkarlarını gözetme eğilimi de yaygınlaşmakta, bu nedenle yurttaşlık bilincinin bir yandan da gerilediği gözlenmektedir.¹⁷⁷

¹⁷⁶ Rona Aybay, **Vatandaşlık Hukuku**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2008, s. 3-4.

¹⁷⁷ Artun Ünsal, "Yurttaşlık Anlayışının Gelişimi", **75 Yılda Tebaa'dan Yurttaş'a Doğru**, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, 1998, s. 4-19.

Osmanlı devletinde, devlet egemenliği altındaki kişiler, padişahın kulu ve tebaasıdır. Osmanlı’da uyrukluk konusunu düzene sokan ilk yasa olan 1869 Tabiiyet-i Osmaniye Kanunnamesi’nde belirleyici öge Osmanlı padişahına bağlılıktır. Bu yasadan yedi yıl sonra yayınlanan 1876 Kanunu Esasi’sinde de vatandaş kavramı değil, teba vardır.¹⁷⁸ TBMM açıldığında bu uyrukluk düzenlemesi Osmanlı döneminden devralınmıştır.¹⁷⁹

Vatandaşlık kavramı 1924 Teşkilatı Esasiye Kanunu [Anayasası] ile Türkiye Cumhuriyeti hukuk kavramları arasına girmiştir.¹⁸⁰ Burada, Türkiye halkına, din ve ırk farkı olmadan vatandaşlık itibariyle “Türk” deneceği hükmü getirilmiştir. Ancak tebaa yerine “vatandaşlık” kavramı ilk defa 1924 Anayasası’nda görülmüş değildir. Vatandaşlık kavramı ilk defa 17/18 Ocak 1919’da Büyük Kars Kongresi’nce kurulan Cenubi Garbî Kafkas Hükûmet-i Muvakkate-i Milliyesi’nin “Teşkilat-ı Esasiye Kanunu’nun beşinci maddesinde yer almıştır.¹⁸¹ Yeni bir kavram olan vatandaşlığın nasıl kazanılıp kaybedileceği de 1928 yılında çıkartılan Türk Vatandaşlığı Kanunu ile düzenlenmiştir.¹⁸²

Vatandaşlığın kimleri kapsadığı, nasıl kazanılıp kaybedildiği gibi hukuki konular kanunla düzenlenmekle birlikte, vatandaşlık kavramı, içeriği ve vatandaş-devlet arasındaki ilişkiler, siyasal, toplumsal, ekonomik yaklaşımlarla belirlenebilecek karmaşık bir süreçtir. Vatandaşlık kavramını anlatmak ve topluma benimsetmek üzere 1930 yılından başlayarak bir dizi kitap yayınlanmış, okullarda dersler okutulmuştur. Bu kitaplarda yazar olarak imzası olan Profesör Afet İnan, daha sonra bu kitapların

¹⁷⁸ “Kanun-ı Esasî”, 7 Zilhicce 1293 (23 Aralık 1876): Madde 8- Devlet-i Osmaniye tabiiyetinde bulunan efradın cümlesine herhangi din ve mezhepten olur ise olsun bila istisna Osmanlı tabir olunur ve Osmanlı sıfatı kanunen muayyen olan ahvale göre istihsal ve izae edilir. Suna Kili, A. Şeref Gözübüyük, **Sened-i İttifak’tan Günümüze Türk Anayasa Metinleri**, Üçüncü Baskı, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2006, s. 37.

¹⁷⁹ Rona Aybay, “Teba-i Osmani”den “T.C. Yurttaşı”na Geçişin Neresindeyiz?”, **75 Yılda Tebaa’dan Yurttaş’a Doğru**, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, 1998, s. 37-38.

¹⁸⁰ “20 Nisan 1340 [1924] tarih ve 491 sayılı Teşkilatı Esasiye Kanunu”: SEKSEN SEKİZİNCİ MADDE — Türkiye ahalisine din ve ırk farkı olmaksızın vatandaşlık itibariyle (Türk) itlak olunur. Türkiye’de veya hariçte bir Türk babanın sulbünden doğan veyahut Türkiye’de mütemekkin bir ecnebi babanın sulbünden Türkiye’de doğup da memleket dahilinde ikamet ve sinni rüşte vusulünde resmen Türklüğü ihtiyar eden veyahut Vatandaşlık kanunu mucibince Türklüğe kabul olunan herkes Türktür. Türklük sıfatı kanunen muayyen olan ahvalde izaa edilir. **Kanunlar Mecmuası**, C. 2, s. 371; **Teşkilâtı Esasiye Kanunu ve Dahili Nizamname**, s. 25.

¹⁸¹ Bülent Tanör, **Türkiye’de Kongre İktidarları**, İstanbul, Yapı ve Kredi Bankası Yayınları, 1998, s. 195.

¹⁸² 22 Mayıs 1928 tarih ve 1312 sayılı Türk Vatandaşlığı Kanunu, **Kanunlar Mecmuası**, C. 6, s. 329-331.

toplu yeniden basımında kitapları aslında Mustafa Kemal Atatürk'ün ya bizzat yazmış, ya da yazdırmış ve redakte etmiş olduğunu belirtmiştir.¹⁸³

Kitabın yazarı Afet Hanım¹⁸⁴, 1932 yılında kitabın ne amaçla yazıldığını açıklarken insanların tanıdıkları, bildikleri şeyleri sevdiklerini ve sevdikleri şeylerle ilgilendiklerini; Yurtbilgisinin vatandaşlarda memleket sevgisini beslemeyi amaçladığını ifade etmiştir.¹⁸⁵ Medeni Bilgiler, vatandaşlara, gerek devlet ve hükümetle, gerekse kendi aralarındaki ilişkilere göre olan görev ve haklarını ve devlet teşkilatını öğreten bilgiler olarak tanımlanmıştır.¹⁸⁶ Kitabın konusu açıklanırken, milletin kurduğu devletin millete, vatandaşlara karşı görevleri olduğu, buna karşılık devletin de vatandaşlardan birtakım yükümlülükler, görevler beklediği belirtilmiştir. Vatandaşların, kendi aralarında da, devlet hayatını, fikri ve iktisadi hayatı ortaklaşa yaşamaktan kaynaklanan birtakım ilişkileri olduğuna dikkat çekilmiştir.¹⁸⁷

Kitapta, devletin vatandaşa karşı ilk görevi olarak, ülke içinde, asayiş ve adaleti sağlayıp sürdürerek vatandaşların her türlü özgürlüklerini korumak gösterilmiştir. Devletin ikinci görevi olarak, dış politikayı ve diğer uluslarla ilişkileri iyi idare ederek, yurt içinde her türlü savunma güçlerini daima hazır bulundurarak ulusal bağımsızlığı sağlamak, başka çare kalmazsa ulusun haklarını silahla korumak olarak ifade edilmiştir. Kitaba göre bu iki görev devletin en esaslı görevleridir.¹⁸⁸

Birinci Dünya Savaşı da içinde olmak üzere on yıl sürekli savaşmış bir ülkenin devletin görevleri olarak güvenlik ve asayiş sağlamayı öne çıkartması anlaşılır bir durumdur. Bu kitabın basılmasının üzerinden on yıl geçmeden yeni bir dünya savaşının çıkması da bu öncelikleri haklı çıkartmıştır.

Kitapta devletin yukarıda sayılan iki esas görevinin yanı sıra, yollar, demiryolları gibi bayındırlık yapıları, eğitim, sağlık, sosyal yardım işleri ile tarım, ticaret ve zanaata ait iktisadi işleri olduğu da ifade edilmiştir.¹⁸⁹ Vatandaşın devlete karşı başlıca

¹⁸³ Bu kitaplar benim ismimle çıkmış olmasa rağmen, Atatürk'ün fikirleri ve telkinlerinden mülhem olduğunu ve üslûbun tamamen kendisine ait olduğunu tarihi hakikatleri belirtmek bakımından bana düşen bir ödev telâkki ediyorum. A. Afetinan, **Medenî Bilgiler ve M. Kemal Atatürk'ün El Yazıları**, s. 7.

¹⁸⁴ “Musiki Muallim Mektebi Yurtbilgisi ve Tarih Muallimi” [Afet İnan].

¹⁸⁵ Afet, **Vatandaş İçin Medenî Bilgiler**, İstanbul, Devlet Matbaası, 1932, s. 1.

¹⁸⁶ **a.e.**, s. 3.

¹⁸⁷ **a.e.**

¹⁸⁸ **a.e.**, s. 52.

¹⁸⁹ **a.e.**, s. 53.

görevleri olarak, [aynı zamanda bir hak olduğu da vurgulanan] seçmek, vergi vermek ve askerlik yapmak gösterilmiştir.

Ergani istikrazı tahvillerinin piyasaya arzı sırasında, tahvil almanın da yukarıda sayılan “vatandaşlık görevleri gibi” bir görev sayılacağı, çeşitli, yazı, konuşma ve duyurularda, ima ve bazen açıkça ifade edilmiştir.

2.5.2. Vatandaşın Tahvil Alma Yükümlülüğü

Ergani iç borçlanması sırasında basında, radyoda ve konferanslarda istikraza katılmanın bir vatandaşlık görevi olduğu sıkça vurgulanmıştır. Yine yazı, ilan ve konuşmalarda vatandaşlara görevleri hatırlatılarak istikraz almak vatan göreviyle ilişkilendirilmiştir.

Ergani tahvillerinin satış sürecinde özellikle **Hakimiyeti Milliye** gazetesinin yayınları dikkat çekicidir. Cumhuriyet Halk Fırkası'nın yarı resmi yayın organı olan ve başlığının yanında “altı ok” bulunan **Hakimiyeti Milliye** gazetesi¹⁹⁰, tahvillerin satışı sırasında yayınladığı duyurularla bir “vatanseverlik” kampanyası yürütmüş ve konuyu bir yurttaşlık görevi olarak sunmuştur. Okuru göreve çağıran bu yayınlar, bir yanıyla da okur üzerinde tahvil alma yönünde manevi baskı yaratan yayınlar olmuştur.



ŞEKİL 2.14.

Hakimiyeti Milliye Gazetesinin Altı Ok'lu Başlığı

Basında yer alan makalelerde en çok işlenen temalardan başlıcaları tahvil almanın bir “vatan hizmeti” ve “vatan borcu” olduğudur. Örneğin, dönemin etkili kişilerinden İçişleri Bakanı Şükrü Kaya Bey radyoda yaptığı konuşmada Ergani tahvilleri almayı her vatandaş için şerefli bir borç olarak nitelendirmiştir.¹⁹¹ Mehmet Asım Bey [Us] de dahili istikraza kaydolanların memleket için vatani bir hizmette bulunmuş olacaklarını yazmıştır.¹⁹²

¹⁹⁰ **Hakimiyeti Milliye**, 15 Ağustos 1934, S. 4691, s. 1.

¹⁹¹ “Şükrü Kaya Beyin Radyoda Konferansı”, **Hakimiyeti Milliye**, 18 Kânunuevvel 1933, s. 1.

¹⁹² Mehmet Asım, “Son gün”, **Vakit**, 30 Nisan 1933, s. 1.

İstikraza para koyan herkesin, parasını fazlasıyla geri almasının yanı sıra, vatan borcunu yerine getireceği gibi “bu hattı yapanlardan biri de benim” diye övünme hakkı kazanmış olacağı da vurgulanmıştır.¹⁹³ Konuya heyecanla yaklaşanlardan olan Burhan Asaf Bey [Belge] milletten beklenenin yalnız bakır yolu tahvillerine yazılması olmadığını, asıl devlet istikrazlarına karşı göstereceği ilgideki sağlamlık ve olgunluk olduğunu söylemektedir. Burhan Asaf Bey, devlet istikrazının her Türk için, vatan savunması gibi, kan borcu gibi, bayrak sevgisi gibi bir milli terbiye unsuru olduğunu yazmaktadır.¹⁹⁴ Burhan Asaf Bey’in yazısında değinildiği gibi Ergani istikrazı konusunda yazılan makalelerden dikkati çeken bir bölümünde istikrazın eğitici yönü ağırlıklı olarak işlenmiştir. Örneğin Yunus Nadi Bey, Hükümetin Ergani iç borçlanması ile iktisadi alanda büyük çaplı milli terbiye amacı güttüğünü bu amacın büyüklüğüne oranla Ergani demiryolu hattının inşasının işin küçük bir parçası olduğunu yazmıştır. Ziraat Bankası idare meclisi üyesi Cevdet Nasuhi Bey, Halkevi’nde verdiği ve Ergani istikrazının eğitici önemini ele aldığı konferansında istikrazın terbiyevi [eğitici] etkilerinin çok önemli ve geniş olacağını söyleyerek bu girişime halkın vereceği cevabın kendi kendimize ve birbirimize inancımızın ölçüsü olacağını öne sürmüştür.¹⁹⁵

İstikraz dolayısıyla demiryolu politikası da gündemde tutulmuştur. Falih Rıfki Bey, Ergani istikrazının halkın demiryolu siyasetine ilgi gösterdiğini, büyük milli girişimlerin milli sermaye ile başarılmasına başladığını ve halkın milli siyasete ve milli devlete bağlılığını ispat edeceğini yazmıştır. Ona göre Ergani istikrazı vasıtasıyla milli demiryolu siyasetinin gerçek bir halk siyaseti olduğu herkes karşısında ispat edilmiş olacaktır.¹⁹⁶

Demiryolu politikası ele alınırken, bu konuda yakın geçmişte yaşanmış olan tartışmalar da gündeme getirilmiştir. Falih Rıfki Bey, bir yazısında gizli ve sinsî bir propagandanın kalkınma hamlelerini manen gevşetmeye, milli mesuliyetin zorunlu kıldığı vazife ve fedakarlığın geçici zorluklarından milleti yıldırmaya çalıştığını yazmıştır. Falih Rıfki Bey’e göre, yeni Türkiye’nin halkı, hakkı olan refahı elde etmek için kendisinden istenen hiçbir vazifeyi ağır bulmayacak, tam tersine verilen her

¹⁹³ Yunus Nadi, “Millî bir Muvaffakiyet: Dahili istikraz”, **Cumhuriyet**, 4 Mayıs 1933, s. 1.

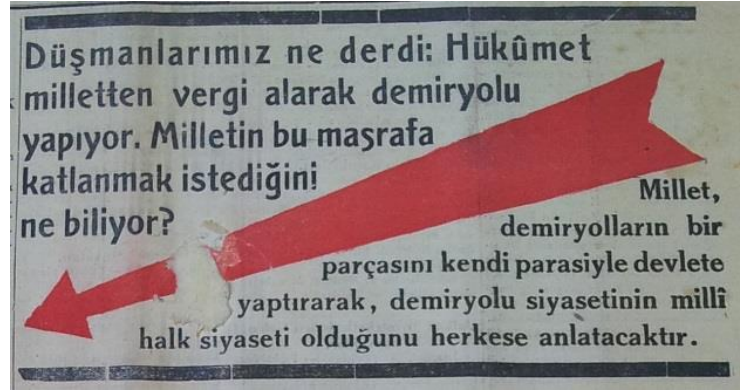
¹⁹⁴ Burhan Asaf, “Devlet istikrazı”, **Hakimiyeti Milliye**, 25 Kânunuevvel 1933, s. 3.

¹⁹⁵ “Terbiye Bakımından İkramiyeli İstikraz”, **Hakimiyeti Milliye**, 22 Nisan 1933, s. 4.

¹⁹⁶ Falih Rıfki, “Halk Parası İle”, **Hakimiyeti Milliye**, 13 Nisan 1933, s. 1.

vazifeyi azımsayacaktır.¹⁹⁷ Falih Rıfkı Bey'in sözlerinin altında Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın, önceden ele aldığımız "bir neslin omuzlarına fazla yük bindirmek" eleştirilerine cevap verme kaygısı yatmaktadır.

Bu tema **Hakimiyeti Milliye** tarafından da işlenmiştir. Düşmanlarımızın, "milletten vergi alarak demiryolu yapan hükümetin milletin bu masrafa katlanmak isteyip istemediğini nereden bildiğini" sorduğunu yazan **Hakimiyeti Milliye**, milletin demiryollarının bir parçasını kendi parasıyla devlete yaptırarak demiryolu siyasetinin milli bir halk siyaseti olduğunu herkese anlatacağını ifade etmiştir.¹⁹⁸



ŞEKİL 2.15.

“Demiryolu Siyaseti Milli Bir Halk Siyasetidir”

ŞEKİL 2.15'te görülen spotta "düşmanlara" atfedilen soru aslında Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın üç yıl kadar önce sorguladığı büyük altyapı yatırımları nedeniyle konulan vergilerle bugünün neslinin sırtına gelecek nesillerin yükünün bindirilmesi konusudur. Bu soruyu sormuş olanlar siyasi hayattan çekilmiş olsa da halkın demiryolu siyasetini, uzun vadeli yatırımları desteklediğinin kamuoyu önünde ispatının, dahili istikrazdan beklenen başlıca faydalardan biri olduğu anlaşılmaktadır.

Milletin hükümete güven duyduğunun vurgulanması da halk desteği konusuyla bağlantılı olarak işlenmiştir. Zeki Mesut Bey, milletin kendine ve hükümetine itimadı konusunu işlemiş, hakiki zenginlik ve büyüklüğü milletin kendi ırkına ve mukadderatına olan iman ve itimadında aramak gerektiğini, Türk milleti ve Türk hükümetinin bu bakımdan dünyanın en zengin ve en kudretli milleti ve hükümeti olduğunu ifade etmiştir.¹⁹⁹

¹⁹⁷ Falih Rıfkı, "Sanayileşme Ne Demektir?", **Hakimiyeti Milliye**, 10 Kânunuevvel 1933, s. 1.

¹⁹⁸ **Hakimiyeti Milliye**, 16 Nisan 1933, S. 4215, s. 1.

¹⁹⁹ Zeki Mesut, "Milletin İytimadı", **Hakimiyeti Milliye**, 5 Mayıs 1933, s. 1.

Ergani demiryolu istikrazı, tıpkı 1930'ların başında demiryolu inşa politikasında olduğu gibi İstiklal Savaşı'na benzetilmiştir. Falih Rıfkı Bey, konuya geniş ekonomik cepheden yaklaşarak, üçüncü şeker fabrikasını açılması vesilesiyle yazdığı makalesinde bu hadiseleri fabrika açılışı değil istiklal savaşının ilerleyiş hamleleri olarak karşılamak gerektiğini söylemiştir.²⁰⁰ Darülfünun profesörlerinden Aynizade Tahsin Bey, Darülfünun salonunda Ergani istikrazı konusunda verdiği konferansında, Lozan Konferansı sırasında İngiltere başdelegesi Lord Curson'un söylediği "paraya ihtiyacınız olduğunda bize geleceksiniz" sözünü hatırlatarak "Türklerin parasız kalarak diz çöcekleri iddiasının gerçekleşmediğini, bizim vaziyetimizin iyileşmesine mukabil, Lord Curson'un haleflerinin zor durumda kalarak Amerika'ya başvurmak zorunda kaldıklarını" anlatmıştır.²⁰¹ **Hakimiyeti Milliye**, Ergani tahvillerinin B tertibinin satışa çıkarılacağı haberini, Mustafa Kemal'in 1923 yılında söylediği "tam istiklal için milli hâkimiyet iktisadi hâkimiyetle sağlamlaştırılmalıdır" sözünü alıntılararak, Hükümetin siyasi Dumlupınar'ı bir iktisadi Dumlupınar ile tamamlamak yolunda olduğunu ifade ederek vermiştir.²⁰²

Kullanılan temalardan biri de demiryollarının yapılmasında Osmanlı İmparatorluğu döneminden farklı bir yol izlendiğidir. **Hakimiyeti Milliye**'de yayınlanan bir ilanda, Osmanlı İmparatorluğunun demiryolları ve limanlarının, faiz ödenerek ve imtiyazlar verilerek yabancılara yaptırıldığı yazılmıştır. Yeni Türkiye'de ise, büyük milli teşebbüslerin önce devlet parası ile yapıldığı, şimdi ise halkın kendi parasını yatırarak milli sermaye ile büyük milli işler devrini açacağı vurgulanmıştır.²⁰³

Demiryolu yapılması ile yurt bütünlüğünün sağlanacağı ve ulusun istikraz yoluyla bir milli işin üstesinden geleceği konu edilmiştir. **Hakimiyeti Milliye**, yayınladığı bir spotta, demiryolları ile milli birliğin temellerinden biri olan milli toprağın birliğinin sağlandığı belirtilerek bunun halkta bilinçlenmiş bir dava olup olmadığı sorusuna halkın Ergani istikrazını başardığında "Evet!" cevabını vereceği yazılmıştır.²⁰⁴ Yunus Nadi Bey, istikrazda asıl maksadın milletin işlerini en kârlı ve en akıllı surette kendi kendine yapması olduğunu, yeni Türkiye'nin ancak böyle bir

²⁰⁰ Falih Rıfkı, "İkinci Beyaz", **Hakimiyeti Milliye**, 7 Kânunuevvel 1933, s. 1.

²⁰¹ "Dahili istikraz bir nimettir!", **Cumhuriyet**, 23 Nisan 1933, s. 2.

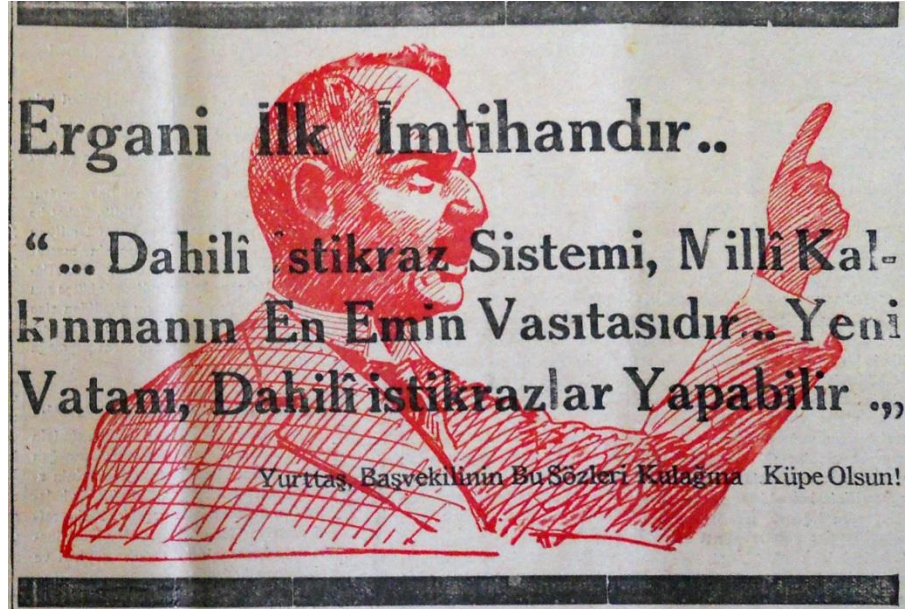
²⁰² "Milli Hizmet ve Şahsi Kazanç İçin En Güzel Fırsat", **Hakimiyeti Milliye**, 29 Teşrinisani 1933, s. 1.

²⁰³ **Hakimiyeti Milliye**, 15 Nisan 1933, S. 4214, s. 1.

²⁰⁴ **Hakimiyeti Milliye**, 17 Nisan 1933, S. 4216, s. 1.

zihniyet inkılabıyla eski Türkiye’den ayrılan yepyeni bir toplum olacağını ifade etmiştir.²⁰⁵ Olayın “milli” yönüne sık sık vurgu yapan **Hakimiyeti Milliye**’de, Ergani bakırını Akdeniz’e “millet yolu”nun götüreceği, bu yatırımın kârlı olmasının, faiz ve ikramiye gelirlerinin bulunmasının yanı sıra Şefkatli-Ergani demiryolunun milli bir iş olduğu ve Türk milletinin milli işin nasıl başarılacağını bildiği ifade edilmiştir.²⁰⁶

İlan spotlarının en ilginç Başbakan İsmet Paşa’nın dahili istikraz sisteminin milli kalkınmanın en emin yolu olduğu, yeni vatanı dahili istikrazların yapabileceği sözlerinin yer aldığı ilandır. İlanın zemininde İsmet Paşa’nın konuşma yaparken çekilmiş bir fotoğrafından yapılmış bir desen vardır. İlanda “Ergani ilk imtihandır. Yurttaş Başvekilin bu sözleri kulağına küpe olsun” denmektedir.²⁰⁷ İlandan, vatandaşlık görevinin sonunda yurttaşı “vatandaşlık sınavları” beklediği anlamı çıkmaktadır.



ŞEKİL 2.16.
“Ergani İmtihandır”

Tasarruf ve Yerli Mallar haftası dolayısıyla 1933 yılı Aralık ayında Ankara’da yapılan Milli İktisat mitinginde, Ergani istikrazı başlıca konu olmuş, istikraz ile ilgili konuşma ve çağrılar yapılmıştır. Bu miting, dahili istikraz için yapılmış bir kitlesel gösteri oluşuyla önem kazanmıştır. 15 Aralık Cuma günü Ankara Ulus’ta Hakimiyeti

²⁰⁵ Yunus Nadi, “Yeni istikrazın Terbiyevi tesiri”, **Cumhuriyet**, 30 Kânunuevvel 1933, s. 1.

²⁰⁶ **Hakimiyeti Milliye**, 14 Nisan 1933, S. 4213, s. 1.

²⁰⁷ **Hakimiyeti Milliye**, 25 Kânunuevvel 1933, S. 4466, s. 1; ŞEKİL 2.16.

Milliye meydanında toplananlar yağmur altında Onuncu Yıl Marşı'nı söyleyerek mitingin başlamasını beklemişlerdir. İlk konuşmayı yapan İffet Halim Hanım, yerli malı kullanmanın önemini anlattıktan sonra milli tasarruf konusuna değinmiş ve sözü Ergani tahvillerine getirmiştir. Ergani tahvili almanın yararlarını ve milli vazifeyi anlatmıştır. İffet Halim Hanım, iki üç yıl sonra Ergani'den sınırlar dışına akan bakır altın olarak yurda döndüğünde bunu biz yaptık diye göğsümüzün kabarcığını söylemiştir. İffet Halim Hanım, konuşmasını bitirirken “Yurttaş! Yerli malı giy! Yerli kömürü yak! Ergani tahvili al!” diye haykırmış ve çok alkışlanmıştı. Daha sonra Demirciler Cemiyeti başkanı Sabri Bey konuşmuştur. Onu şiir okumak üzere kürsüye gelen Behçet Kemal Bey takip etmiştir. Behçet Kemal Bey'in şiirinde “En büyük akınlardan bize veriyor haber/Şahlanan atlar gibi coşkun lokomotifler” diye Ergani demiryolundan söz eden bölümü çok beğenilmiştir. Mitinge katılanlar hep bir ağızdan yerli malı kullanacaklarına dair ant içmişler ve İstiklal Marşı'nın bir ağızdan okunmasından sonra dağılmışlardır.²⁰⁸ Ergani İstikrazı ile ilgili olarak Behçet Kemal Bey'in şiir yazması ve kitlesel toplantılar yapılması, 1918 İstikrazı sırasında yapılan toplantıları, yazılan şiirleri ve Ali Ulvi Bey'in “istikraz marşı”nı hatırlatmaktadır.²⁰⁹ Yakın tarihin birbirini izleyen ancak iki ayrı yönetim tarafından uygulanan istikrazlarında benzer uygulamalar yaşanması toplumun alışkanlıkları ve gündelik uygulamalarındaki sürekliliği sergilemesi bakımından dikkat çekicidir.

Ergani istikrazı tahvillerinin satışı, tek parti hükümeti tarafından yeni bir toplumun ve bu yeni toplumun yeni bireylerinin oluşturulmasında bir propaganda ve eğitim fırsatı olarak değerlendirilmiştir. Tahvil satışları sırasında gördüğümüz gibi, başkanlığını bizzat TBMM Başkanı'nın üstlendiği Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti tahvil satışları sırasında yurt çapında teşkilatını tahvil satışları konusunda görevlendirmiştir.²¹⁰ Yine satışlar sırasında gördüğümüz gibi valiler tahvil satışlarıyla yakından ilgilenmişler, Bakanlığı bilgilendirmişler ve gerektiğinde satışların artırılması konusunda müdahil olmuşlardır.²¹¹ Ergani istikrazı sırasındaki bu

²⁰⁸ “Ankara Dün Antiçti”, **Hakimiyeti Milliye**, 16 Kânunuevvel 1933, s. 1, 5.

²⁰⁹ François Georgeon, **Osmanlı-Türk Modernleşmesi**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2006, s. 165.

²¹⁰ “İkramiyeli İstikraz”, **Hakimiyeti Milliye**, 19 Nisan 1933, s. 1; “Ergani tahvilleri için Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Şubelerini Seferberliğe Davet Etti”, **Hakimiyeti Milliye**, 30 Teşrinisani 1933, s. 2.

²¹¹ BCA Fon No: 30.10.0.0 (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 164 – Dosya No: 148 – Sıra No: 8, sayfa 1,2; BCA Fon No: 30.10.0.0 (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 167 – Dosya No: 161 – Sıra No: 3, sayfa 1,2; “Dahili istikraz

çalışmalar daha sonraki yıllarda hayata geçirilen istikrazlarda da sürmüştür. İlerde Sivas-Erzurum hattı istikrazında göreceğimiz gibi Cumhuriyet Halk Partisi de, Genel Sekreteri vasıtasıyla parti örgütünü tahvil satışları konusunda görevlendirmiştir.²¹²

Ergani İç Borçlanması sırasında yapılan yaygın ve yoğun yayın, tanıtım, toplantı, propaganda ve idari ve mülki erkanın çabaları ile piyasaya çıkarılan tahviller, ilerde ele alacağımız gibi tamamıyla satılmıştır. Ancak, geniş halk kitleleri hedef gözetilerek yapılan tanıtım faaliyetinin, Ergani İç Borçlanması tahvillerinin çoğunluğunun halkın çoğunluğu oluşturan dar gelirli kesimine satılmasını sağladığı şüphelidir. Bu konuda elde resmi veriler bulunmaktadır.

Sivas-Erzurum hattı inşaatı için çıkarılan iç borçlanma tahvilleri daha piyasaya çıkarılmadan bu tahvillerin ikramiyeli değil, sadece faizli olmasını sağlamak üzere çıkarılan 2614 sayılı değişiklik kanununun gerekçesi, Ergani İç borçlanması tahvillerini satın alanların kim ya da hangi kurumlar oldukları konusunda genel bir bilgi vermektedir. Sözü edilen kanun gerekçesinde, Ergani istikrazının “son tertiplerinin”²¹³ bankalar ve Merkez Bankası tarafından satın alındığı ifade edilerek piyasanın tahvil satın almaya hazır olmaması nedeniyle yeni çıkarılacak tahvillerin (Sivas-Erzurum demiryolu tahvilleri) ikramiyeli olarak ihracının gerekli görülmediği izah edilmektedir.²¹⁴

Bununla birlikte bütün bu tanıtım çalışmalarının, halkın bir iktisadi ve toplumsal seferberliğe katılması yoluyla yeni toplumda, yeni bireyin şekillendirilmesine, vatandaşın vazifelerinin bildirilmesine mecra olmuş bir kamuoyu oluşturma faaliyeti olarak kabul edilmesi gerçekçi olacaktır.

Halk her tarafta büyük bir rağbet gösteriyor”, **Akşam**, 17 Nisan 1933, s. 2; “Dahili istikraz Halk her tarafta büyük bir rağbet gösteriyor”, **Akşam**, 17 Nisan 1933, s. 2.

²¹² BCA Fon No: 490.1.0.0 (Cumhuriyet Halk Partisi Evrakı Kataloğu) Kutu No: 3 – Dosya No: 11 – Sıra No: 10; BCA Fon No: 490.1.0.0 (Cumhuriyet Halk Partisi Evrakı Kataloğu) Kutu No: 3 – Dosya No: 14 – Sıra No: 10.

²¹³ Ergani istikrazı zaten toplam üç tertiptir.

²¹⁴ “Sivas - Erzurum hattını inşa için dahili istikraz akdine dair kanunun Inci maddesine bir fıkra ilâvesi hakkında kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/1151)”, S. Sayısı: 38, T.C. Başvekâlet Kararlar Müdürlüğü, Sayı: 6/3283, 28 Teşrinisani 1934.

2.6. Ergani İkramiyeli İç Borçlanmasının Sonucu ve Demiryolu Hattının İnşası

Ergani İç Borçlanmasının A tertibinin sonuçlanmasından sonra Halk Partisi Grup Toplantısı'nda konuşan Başbakan İsmet Paşa, Ergani ikramiyeli istikrazının dört milyon liralık ilk tertibinin süresi içinde bittiğini, dört milyon liralık tahvillere 6.550.000 liralık talip çıktığını açıklamıştır. Parti Genel Sekreterliği, Parti örgütüne ve Halkevlerine bir tamim göndererek başarılı sonucu bildirmiş ve kutlamıştır.²¹⁵

Ergani istikrazının ilk tertibinin kayıt işlemleri sürerken bir yandan da Ergani demiryolu hattının yapım çalışmaları devam etmiştir. Şefkatli istasyonu ile Ergani arasındaki hattın 20, 23 ve 25. bölümleri ihale edilmiştir. Yüksekliği nedeniyle en masraflı bölümler olan 21, 22 ve 24. bölümlerin ihale hazırlıklarına da başlanmıştır.²¹⁶ Demiryolu inşaatı devam ederken, Bayındırlık Bakanı, Maliye Bakanı, Birinci Bölge Umumi Müfettişi, Kolordu ve Tümen Komutanı ile Elazığ Valisinden oluşan bir heyet, otomobillerle Ergani'ye giderek inşa halindeki bakır madeni tesislerini gezmişlerdir. Heyet, yolda da Ergani demiryolu inşaatını, tünel ve köprüleri incelemiş ve denetlemiştir.²¹⁷

Ergani maden yatağına giden demiryolu üzerindeki ve maden yatağındaki çalışmalar hızla ilerlemiştir. Ağustos 1934'te Yolçatı-Ergani arasındaki 66 tünelin tamamı açılmıştır. Öte yandan istasyon binalarının yapımı devam etmiştir. Ergani maden alanında beş ambar, lokomotif hangarları ve tamirhane inşaatı bitirilmiştir. Memur evleri ile hastane ve okul inşaatına da bu arada devam edilmiştir.²¹⁸ Üç ay sonra, İktisat Vekili Celal Bey [Bayar] beraberinde Ergani Madenleri Şirketi Genel Müdürü Mahmut Nedim Bey olduğu halde Ergani'ye bir gezi yapmıştır. Ergani'de maden tesisleri yapımı ile memurlar evi ve içinde sinema olan gazino inşasında 1.000 işçinin çalıştığı belirtilmiştir. Yeni bir memurlar evi ile sineması da olan bir gazino

²¹⁵ “Dahili istikraz muvaffakiyetle neticelendi”, **Akşam**, 3 Mayıs 1933, s. 1; “Dahili İstikrazın Zafer Haberi C.H.F. Meclis Grupunda Yüksek Bir Sevinçle Karşılandı”, **Hakimiyeti Milliye**, 3 Mayıs 1933, s. 1.

²¹⁶ “Ergani hattı Üç kısmın ihalesi icra edildi”, **Akşam**, 23 Nisan 1933, s. 2; “Ergani hattında inşaat ilerliyor”, **Cumhuriyet**, 24 Nisan 1933, s. 3.

²¹⁷ “Vekillerimiz Elazizden ayrıldılar”, **Hakimiyeti Milliye**, 15 Ağustos 1934, s. 1, Bayındırlık Bakanı Ali Bey'i [Çetinkaya] ve yanındakileri Ergani maden bölgesinde, demiryolu hattında ve demiryolu köprüleri altında gösteren geziyle ilgili fotoğraflar yayınlanmıştır. “Nafia ve Maliye Vekillerinin seyahatleri”, **Cumhuriyet**, 20 Ağustos 1934, s. 2.

²¹⁸ “Şarka koşan demir ağlar”, **Cumhuriyet**, 28 Ağustos 1934, s. 1, 5; (İnşaatı devam eden demiryolu tünelleri ile Ergani maden bölgesinden fotoğraflar da haberde yer almıştır.)

yapıldığı belirtilerek Demiryolu Ergani'ye ulaşınca öncelikle madenin dizel motorlarının çalıştırılması için mazot ve kok kömürü getirileceği, birkaç aylık kömür ve mazot geldikten sonra madenin faaliyete geçeceği açıklanmıştır.²¹⁹

Ergani'ye giden 421 kilometrelik demiryolu tamamlanmış ve 5 Ağustos 1935 günü Ergani'ye ilk tren törenle ulaşmıştır. Cumhuriyet'in ilk uzun vadeli iç borçlanması sonucu finansmanı sağlanarak gerçekleştirilen ve yüzyıllardan beri zorlukla ulaşılmaya çalışılan Ergani bakır madenine ulaşımı sağlayan bu demiryolu hattının açılışı Birinci Bölge Umumi Müfettişi Abidin Özmen tarafından yapılmıştır.²²⁰ Törende, Elazığ ve Diyarbakır Valileri, Umumi Müfettişlik erkanı, mahalli memurlar ile civar köy ve kasabalardan gelen binlerce kişi hazır bulunmuştur.²²¹ Bakır hattının açılması dolayısıyla, Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen, "Cumhuriyetin demiryolu siyasasının kurucuları" Atatürk'e, Başbakan İsmet İnönü'ye ve Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'ya şükran ve minnettarlık telgrafları çekmiştir.²²² Özmen, Bayındırlık Bakanı'na çektiği telgrafta "bu şerefli işi kendisine tevdiinden dolayı minnettarlığını" arz etmiştir.²²³

Toplam uzunluğu 505 kilometre olan Fevzipaşa - Diyarbakır hattı üzerindeki 84 kilometrelik Ergani-Diyarbakır hattının yapımı ise yıl sonuna kadar devam etmiştir.²²⁴ Fevzipaşa – Diyarbakır hattının da tamamlanmasıyla tren 22 Kasım 1935'de Diyarbakır'a ulaşmıştır. Diyarbakır hattının açılışı Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın katıldığı bir törenle yapılmıştır. Ankara'dan yola çıkan tren yol boyunca

²¹⁹ "Erganide hazırlık sür'atle ileriliyor", **Cumhuriyet**, 21 Teşrinisani 1934, s. 1, 5.

²²⁰ Erganimadeni hattının açıldığı 5 Ağustos günü Cumhurbaşkanı Atatürk İstanbul'da Dolmabahçe Sarayı'nda bulunmaktaydı. Cumhurbaşkanı'nın, bir gün 4 Ağustos günü Dolmabahçe'de kabul ettikleri arasında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya da bulunmaktadır. **Atatürk'ün Nöbet Defteri**, Der: Özel Şahingiray, Ankara, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1955, s. 410. Başbakan İnönü ise, 30 Haziran'da başlayıp 8 Ağustos'ta sona eren Doğu gezisi kapsamında 5 Ağustos günü Giresun'daydı. Bkz.: Utkan Kocatürk, **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi 1918-1938**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988, s. 579-581.

²²¹ "Ergani demiryolu dün büyük törenle açıldı", **Cumhuriyet**, 6 Ağustos 1935, s. 1, 7.

²²² Bu telgraflara Cumhurbaşkanı ve Başbakan tarafından verilmiş cevaplara rastlanmamıştır. Bkz.: **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III**, b.a.; **Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV**, b.a.; İsmet İnönü, **Konuşma, Demeç, Makale, Mesaj ve Söyleşiler 1933-1938**, Ankara, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, 2003, b.a.; **İnönü'nün Söylev ve Demeçleri 1919-1946**, b.a. Yurt gezisindeki İsmet İnönü, günlüğünde, 5 Ağustos Pazartesi günü Giresundan hareket ederek Samsun'a geldiğini, kışla meydanında halkla buluştuğunu yazarken Erganimadeni demiryolu hattının açılışından söz etmemiştir. İsmet İnönü, **Defterler 1919-1973**, 1. Cilt 1919-1953, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2000, s. 189.

²²³ "Ergani hattının açılma töreni - Evvelki gün yapılan törenin tafsilatı", **Cumhuriyet**, 7 Ağustos 1935, s. 3.

²²⁴ "Ergani demiryolu dün büyük törenle açıldı", **Cumhuriyet**, 6 Ağustos 1935, s. 1, 7; "Erganide şimendifer için yapılan büyük tören", **Cumhuriyet**, 13 Ağustos 1933, s. 9.

istasyonlarda durmuş, Bakan ve beraberindekiler trenden inerek istasyonlarda toplanan halkla konuşmuşlardır. Ali Çetinkaya, Diyarbakır istasyonunda yaptığı konuşmada, Diyarbakır'ın 14. ve 15. Yüzyıllarda Doğu'dan Batı'ya giden kervanların uğrağı olması gibi şimdi de Batı'dan Doğu'ya 20. Yüzyılın medeniyetini, fen ve sanatını nakledecek olan demiryolunun ve ticaretin önemli bir merkezi olacağını söylemiştir. Çetinkaya, konuşmasında Hükümetin çıkarmış olduğu Ergani istikrazını büyük bir istekle ve kısa zamanda satın alan halkın gösterdiği güvenin ne kadar yerinde olduğunun yakında görüleceğini de eklemiştir.²²⁵ Ali Çetinkaya, Fevzipaşa-Diyarbakır hattının açılışı dolayısıyla Cumhurbaşkanı ve Başbakan'a telgraflar çekmiş ve kendilerinden cevaben birer kutlama telgrafi gelmiştir.²²⁶ Diyarbakır hattının açılışı ile ilgili fotoğraflar basında yayınlanmıştır.²²⁷

Çetinkaya, Diyarbakır'daki konuşmasında iki büyük yer altı hazinesi olan kömür ile bakırın çıkarılması ve taşınmasından söz etmiştir. Bakanın kömür ve bakır birlikte anması ve hattın açılışı haberinin başlığındaki “kömür yolundan sonra bakır yolu” ifadesi Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın on gün önce Zonguldak kömür havzasındaki Irmak-Filyos demiryolu hattını açmış olmasına gönderme olarak kullanılmıştır.²²⁸ Fevzipaşa- Diyarbakır hattının yapımı Diyarbakır'dan sonra da devam etmiş ve 28 Ekim 1944 tarihinde Kurtalan'a ilk tren ulaşmıştır.²²⁹

2.7. Ergani İstikrazı İkramiyelerinin Dağıtılması

Ergani İkramiyeli İstikrazı'nın ikramiye çekilişleri öngörüldüğü gibi hemen başlamıştır. Birinci çekiliş 16 Ekim 1933 Pazartesi günü Ankara Cumhuriyet Merkez Bankası merkez binasında yapılmıştır. Çekiliş öncesinde Maliye Bakanlığı ve Merkez Bankası'nın verdikleri ortak ilanlarda, çekiliş törenine arzu edenlerin katılabileceği

²²⁵ “Fevzipaşa-Diyarbakır hattı bugün açılıyor”, **Kurun**, 22 Teşrinisani 1935, s. 1, 7; “Bakır yolu büyük törenle açılıyor”, **Cumhuriyet**, 22 Teşrinisani 1935, s. 1, 4; “Şimendifer siyasetimizde en büyük zafer”, **Kurun**, 23 Teşrinisani 1935, s. 1, 10; “Kömür yolundan sonra Diyarbakır'a kadar uzanan Bakır yolu da açıldı”, **Cumhuriyet**, 23 Teşrinisani 1935, s. 1, 8; “Bakır yolumuz dün törenle açıldı”, **Ulus**, 23 Teşrinisani 1935, s. 1, 5.

²²⁶ **Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV**, s. 650; İsmet İnönü, **Konuşma, Demeç, Makale, Mesaj ve Söyleşiler 1933-1938**, s. 179.

²²⁷ “Bakır yolu dün törenle açıldı”, **Ulus**, 23 Teşrinisani 1935, s. 5; “Diyarbakırın bayramı”, **Cumhuriyet**, 27 Teşrinisani 1935, s. 1; “Diyarbakır hattının açılışından intibalar”, **Cumhuriyet**, 27 Teşrinisani 1935, s. 7.

²²⁸ “Irmak-Filyos hattı büyük törenle işlemeye açıldı”, **Cumhuriyet**, 13 Teşrinisani 1935, s. 1, 6.

²²⁹ **Bayındırlıkta 50 Yıl**, s. 10; **Ayın Tarihi**, No. 131, (I. Teşrin 1944), s. 4.

duyurulmuştur. İkramiye kazanan numaraların ilan edileceği, ikramiyelerin hiçbir vergi ve kesintiye tabi olmadan ödeneceği de belirtilmiştir.²³⁰

Çekiliş, duyurulan günde, Maliye Bakanlığı, Merkez Bankası yetkilileri, milli ve yabancı bankalar temsilcilerinin huzurunda yapılmıştır. Henüz asıl tahviller hak sahiplerine dağıtılmamış olduğu için ikramiyeler geçici makbuzlar karşılığında dağıtılmıştır. Ergani istikrazının bir özelliği olarak, A, B ve C serilerine ait 20'şer liralık üç tahvil (toplam 60 lira) birlikte bir tam tahvil sayılmış, 20 lira nominal değer taşıyan A, B ve C serisi tahvillerinin her biri üçte bir tahvil kabul edilmiştir. Bu nedenle, ikramiye çekilişinde A tertibi tahvil karşılığında isabet eden ikramiyenin üçte biri ödenmiştir. İlk çekiliş sonunda ikramiye kazanan bütün tahviller verilen ilanda numara sırasıyla yayınlanmıştır.²³¹

Daha sonraki çekilişlerde, ikramiye kazanan numaralar Merkez Bankası ve İş Bankası merkez ve şubeleriyle mal sandıklarında ilan edilmiş, gazetelerde de büyük ikramiyeleri kazananlar duyurulmuştur.²³² Ayrıca Maliye Bakanlığı ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, gerek Ergani gerek daha sonraki ikramiyeli istikrazlarda, ikramiye kazanan numaraları belirten ortak broşürler bastırıp dağıtmışlardır.²³³ İkramiyeler Merkez Bankası merkez ve şubeleriyle bu bankanın olmadığı yerlerde İş Bankası şubelerince ödenmiştir. Çekilişlerde en küçük ikramiye olarak 289 adet verilen 120 liradan ayrı olarak "amorti" çekilişi de yapılmıştır. Örneğin 16 Nisan 1937 çekilişinde 5400 amorti dağıtılmıştır.²³⁴ Yapı ve Kredi Bankası, 1948 yılında verdiği bir ilanda Ergani tahvillerinde amorti kazananlara bir yeni tahvil vereceğini ilan etmiştir.²³⁵ Bu ilan, yeni bir bankanın yeni bir tanıtım şekli olarak dikkati çekmektedir.

²³⁰ "Ergani istikrazı birinci ikramiye keşidesi hakkında ilan", **Cumhuriyet**, 15 Teşrinievvel 1933, s. 7.

²³¹ "Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez bankasından", **Cumhuriyet**, 19 Teşrinievvel 1933, s. 6.

²³² "Ergani istikrazının beşinci ikramiyesi çekildi", **Kurun**, 17 Teşrinievvel 1935, s. 4.

²³³ Maliye Bakanlığı ve Merkez Bankasının, ikramiye kazanan tahvil numaralarını ilan eden yayınlarına örnek EK 2.9, EK 2.10 ve EK 2.11'de verilmiştir.

²³⁴ "Ergani tahvillerinden ikramiye kazanan numaralar", **Cumhuriyet**, 17 Teşrinievvel 1936, s. 3; "İkramiye kazanan Ergani tahvilleri", **Cumhuriyet**, 17 Nisan 1937, s. 3; "Ergani istikrazı", **Cumhuriyet**, 17 Teşrinievvel 1937, s. 3; "Ergani istikrazı keşidesi yapıldı", **Cumhuriyet**, 18 Teşrinievvel 1938, s. 3.

²³⁵ "İkramiyeli Ergani Tahvilleri", **Cumhuriyet**, 4 Nisan 1948, s. 3.

2.7.1. Ergani İstikrazı Tahvillerinin İtfası

Ergani İstikrazı A, B ve C tertibi tahvilleri kanun gereği istikrazın arzından 10 yıl sonra kura ile itfa edilmeye başlanmış ve en son kupürleri 16 Nisan 1953 tarihinde itfa olunarak istikrazın tamamı geri ödenmiştir.²³⁶

Yukarıda da belirtildiği gibi, Ergani İstikrazı tahvillerinde daha sonraki yıllarda çıkarılan tahvillerden farklı olarak her biri 20 lira nominal değerdeki A, B ve C serilerinin toplamı yani nominal 60 liralık tahvil tek bir birim olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle, A tertibi tahvillerinin satışa çıkarıldığı 1 Nisan-30 Nisan 1933 tarihlerinin ortası olan 16 Nisan tarihi de, istikraz tahvillerinin tamamı yani her üç seride çıkarılmış olan kupürlerin hepsi için ortak itfa tarihi olarak tespit edilmiştir.²³⁷ Daha sonraki yıllarda görüleceği gibi piyasaya sürülecek tahvillerde Ergani istikrazının aksine, her bir seri için ayrı itfa tarihleri tespit ve ilan edilmiştir.²³⁸

2.8. Bütçe ve Fiyatlar Yönünden Ergani İç Borçlanması

Ergani İç Borçlanmasının her üç tertibinden elde edilen gelirleri ve Şefkatli – Ergani demiryolu hattı inşaatı için yapılan yatırım harcamaları, bütçe kesin hesap kanunlarında görülmektedir.

²³⁶ 1964 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu Raporu I, Ankara, TBMM Basımevi, 1964, s. 98-101; Bkz: EK 2.2. “1933-1947 Uzun Vadeli İç Borçlanmalar İtfa Tarihleri”.

²³⁷ Bkz.: EK 2.1. “1933-1947 İç Borçlanma Tertipleri”.

²³⁸ Bkz.: EK 2.2. “1933-1947 Uzun Vadeli İç Borçlanmalar İtfa Tarihleri”

TABLO 2.1.**Tertiplere Göre
1933-1947 UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMA TAHVİLLERİ
BRÜT MEBLAĞLARI**

Takvim		Brüt
<u>Yılı</u>	<u>Tahvil Tertibi</u>	<u>İhraç (T.L.)</u>
1933	Ergani A	4.000.000
1933	Ergani B	4.000.000
1934	Ergani C	4.000.000
1935	Sivas Erzurum I	2.000.000
1935	Sivas Erzurum II	4.500.000
1936	Sivas Erzurum III	4.500.000
1937	Sivas Erzurum IV	4.500.000
1938	Sivas Erzurum V	4.500.000
1939	Sivas Erzurum VI	4.500.000
1940	Sivas Erzurum VII	5.500.000
1941	İran-Irak Sınır Hattı I	5.000.000
1942	İran-Irak Sınır Hattı II	10.000.000
1942	Milli Müdafaa I	40.000.000
1943	İran-Irak Sınır Hattı III	15.000.000
1944	Milli Müdafaa II	25.000.000
1945	İran-Irak Sınır Hattı IV	10.000.000
1945	Milli Müdafaa III	35.000.000
1945	İran-Irak Sınır Hattı V	10.000.000
1945	Milli Müdafaa IV	35.000.000
1946	İran-Irak Sınır Hattı VI	10.000.000
1946	Kalkınma I	50.000.000
1947	Kalkınma II	40.000.000
1947	Kalkınma III	40.000.000
Toplam Brüt Tahvil ihracı		367.000.000

Kaynak: 2094, 2463, 2463, 4057, 4275, 4625, 4938 sayılı kanunlar; **Cumhuriyet, Ulus, Vakit, Akşam** gazetelerinde yayımlanan Maliye Bakanlığı tebliğ ve ilanları ile T.C. Merkez Bankası ilanlarından tarafımızdan tertiplenmiştir.

Konu ile ilgili dikkat çekilmesi gereken bir nokta, Ergani İstikrazı A Tertibinin, 1933 takvim yılı içinde, 1 Nisan-30 Nisan tarihleri arasında piyasaya sunulmasına rağmen o zamanlar mali yıl 1 Haziran'da başlayıp 31 Mayıs tarihinde sona erdiğinden Ergani İstikrazı A Tertibi gelirinin 1932 mali yılı bütçesi içinde görünmesidir. İhraç edilen tahviller başabaşın altında bir fiyatla satılmış olduğundan toplam nominal ihraç fiyatıyla, bütçeye giren net gelir arasında da fark bulunmaktadır.²³⁹

²³⁹ Bkz.: TABLO 2.1. Uzun Vadeli İç Borçlanma Tahvilleri Brüt Meblağları; TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri.

TABLO 2.2.

**UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMA GELİRLERİ
1932 - 1947**

<u>Bütçe</u>	<u>Bütçe Gelir Kalemi</u>	<u>Bütçe Geliri (TL)</u>
1932	Ergani istikrazı (A) tertibi	3 800 000,00
1933	Ergani istikrazı (B) tertibi	3 794 300,00
1934	Ergani istikrazı (C) tertibi	3 708 800,00
1934	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	1 900 000,00
1935	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	4 275 000,00
1936	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	3 880 796,48
1937	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	4 140 000,00
1939	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	4 281 362,97
1940	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	5 400 894,48
1941	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	7 476,48
1942	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	1 000,00
1942	İran-İrak sınır hattı demiryolu istikrazı	6 080 496,10
1942	Milli Müdafaa istikrazı	24 991 037,70
1943	İran-İrak sınır hattı demiryolu istikrazı	6 238 465,78
1943	Milli Müdafaa istikrazı	23 758 570,64
1944	İran-İrak sınır hattı demiryolu istikrazı	9 510 763,32
1944	Milli Müdafaa istikrazı	263 429,32
1944	Milli Müdafaa istikrazı	32 915 391,66
1945	İran-İrak sınır hattı demiryolu istikrazı	9 500 000,00
1945	Milli Müdafaa istikrazı	33 250 000,00
1946	İran-İrak sınır hattı demiryolu istikrazı	8 869 965,00
1946	Kalkınma İstikrazı	47 580 035,00
1946	Milli Müdafaa istikrazı	7 163 168,05
1946	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	101 100,40
1947	Sivas - Erzurum demiryolu istikrazı	150 000,00
1947	Kalkınma İstikrazı	400 000,00
1947	Kalkınma İstikrazı	38 000 000,00
1947	Kalkınma İstikrazı	38 000 000,00
	Toplam	331 962 053,38

Kaynak: 1932-1947 Mali Yılları Bütçe Kesin Hesap Kanunlarından tarafımızdan derlenmiştir. 1932-1944 mali yılları 1 Haziran'da başlar. 1945 mali yılı 1 Haziran'da başlayarak 7 aydır. 1946-1948 mali yılları 1 Ocak'ta başlar. 1933 takvim yılı içindeki Ergani istikrazı A tertibi geliri 1932 Mali Yılı Bütçesindedir. 1947 takvim yılındaki istikrazların gelirleri 1948 Mali Yılı Bütçesine girmiştir.

Harcamalar açısından da Şefkatli-Ergani hattı için yapılan ilk harcama 1933 bütçe yılında başlamış, bu demiryolu hattı için son harcama 1936 bütçe yılı içinde yapılmıştır.²⁴⁰

²⁴⁰ Burada verilen rakamlar tarafımızdan 1932-1936 mali yılları bütçe kesin hesap kanunlarından derlenmiş ve gereken yerlerde hesaplamalar yapılmıştır. Bkz.: EK 1.3. Bütçe Kesin Hesap Kanunlarındaki Demiryolu Yatırım Giderleri.

Bütçe Kesin hesap kanunlarına göre Ergani İstikrazı A tertibinden 3.800.000 lira, B tertibinden 3.794.300 lira ve C tertibinden 3.708.800 lira olmak üzere, Ergani İstikrazından toplam 11.303.100 lira gelir elde edilmiştir.²⁴¹

Şefkatli-Ergani demiryolu hattı için yapılmış harcamalara gelince, 1932 mali yılı bütçesine “Fevzipaşa-Diyarbakir demiryolunun Şefkatli istasyonundan sonra olan kısmının inşaat” faslı açılarak 3.752.372,12 lira tahsisat konulmuştur. Ancak 1932 mali yılı kesin hesap kanununda görüldüğü gibi bu fasıldan hiç harcama yapılmamış ve tahsisat ertesi yıla devrolunmuştur. Şefkatli-Ergani demiryolu inşaatına, 1933 mali yılı bütçesinden 4.547.885,73 lira; 1935 mali yılı bütçesinden 150.329,02 lira ve 1936 mali yılı bütçesinden 101.533,79 lira olmak üzere toplam 4.799.748,54 lira harcama yapılmıştır. 1934 mali yılı bütçe kesin hesaplarında Şefkatli-Ergani hattına harcanmış bir masraf görülmemektedir.²⁴² Bu rakamlardan Ergani İstikrazı gelirinin Şefkatli-Ergani demiryolu hattının yatırım giderlerinin iki katı kadar olduğu görülmektedir. Buradan Şefkatli-Ergani demiryolu hattı inşaat masraflarının tamamen iç borçlanma geliri ile karşılanmış olduğu anlaşılmaktadır.

Ancak söz konusu yıllarda demiryolları yatırımları sadece Şefkatli-Ergani hattı ile sınırlı değildir. Bütçe kesin hesap kanunlarından bu yıllarda Sivas-Erzurum, Afyon-Antalya, Burdur-Isparta, Filyos-Çatalağzı hatlarının inşaatlarının da gerçekleştirildiği görülmektedir.

²⁴¹ Bkz.: TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri.

²⁴² Bkz.: EK 1.3. Bütçe Kesin Hesap Kanunlarındaki Demiryolu Yatırım Giderleri.

TABLO 2.3.**DEMİRYOLU İÇ BORÇLANMA GELİRLERİ
DEMİRYOLU YATIRIM GİDERLERİ
1932-1948**

<u>Bütçe Yılı</u>	<u>Demiryolu İç Borçlanma Geliri (TL)</u>	<u>Bütçe Yılı</u>	<u>Demiryolu Yatırım Gideri (TL)</u>
1932	3.800.000,00		
1933	3.794.300,00	1933	15.308.579,45
1934	5.608.800,00	1934	1.350.764,90
1935	4.275.000,00	1935	16.916.395,93
1936	3.880.796,48	1936	17.216.082,24
1937	4.140.000,00	1937	13.126.597,64
1938	-	1938	21.244.440,30
1939	4.281.362,97	1939	21.328.915,88
1940	5.400.894,48	1940	19.339.019,28
1941	7.476,48	1941	13.913.342,49
1942	6.081.496,10	1942	12.186.257,01
1943	16.238.465,78	1943	3.414.240,12
1944	9.510.763,32	1944	17.246.566,05
1945	9.500.000,00	1945	8.836.399,97
1946	8.971.065,40	1946	20.602.691,82
1947	150.000,00	1947	20.483.060,55
1948	20.361.843,89		
TOPLAM	73.325.001,01	TOPLAM	242.875.197,52

Kaynak: 1932-1948 Mali Yılları Bütçe Kesin Hesap Kanunlarından tarafımızdan derlenmiştir. 1932-1944 mali yılları 1 Haziran'da başlar. 1945 mali yılı 1 Haziran'da başlayarak 7 aydır. 1946-1948 mali yılları 1 Ocak'ta başlar. 1933 takvim yılı içindeki Ergani istikrazı A tertibi geliri 1932 Mali Yılı Bütçesindedir. 1947 takvim yılındaki istikrazların gelirleri 1948 Mali Yılı Bütçesine girmiştir.

Bütçe kesin hesap kanunlarına göre 1933 yılında 15.308.579,45 lira, 1934 yılında 1.350.764,90 lira, 1935 yılında 16.916.395,93 lira, 1936 yılında 17.216.082,24 lira demiryolu yatırım harcaması yapılmıştır. Bu durumda 1933-1936 yılları arasındaki bütün demiryolu yatırımları için toplam harcama 50.791.822,52 lira olmuştur.²⁴³ Bu rakamlara göre, demiryolu yatırım giderleri, 1933 mali yılı bütçesi toplam giderlerinin % 7,5'ini, 1934 mali yılı bütçesi toplam giderlerinin % 0,6'sını, 1935 mali yılı bütçesi toplam giderlerinin % 6,5'ini ve 1936 mali yılı bütçesi toplam giderlerinin de % 6,5'ini oluşturmaktadır. Demiryolu yatırım harcamalarının düşük olduğu 1934 mali yılını dışta bırakırsak her yıl toplam bütçe harcamalarının % 7'ye yakını demiryolu yatırımlarına ayrılmıştır. 1934 mali yılını hesaba kattığımızda 1933-1936 mali yıllar

²⁴³ Bkz.: TABLO 2.3. Demiryolu İç Borçlanma Gelirleri Demiryolu Yatırım Giderleri.

dönemi ortalaması olarak demiryolu yatırımlarının yıllık toplam bütçe harcamalarının % 5'inden fazla olduğu görülmektedir.²⁴⁴

TABLO 2.4.

BÜTÇE GELİR ve GİDERLERİ
1932 – 1947

Bütçe Yılı	Toplam Bütçe Gelirleri	Toplam Bütçe Giderleri	Fark
1932	214.365.254,55	211.988.413,03	2.376.841,52
1933	198.947.884,57	205.421.639,43	-6.473.754,86
1934	241.229.796,23	228.807.122,67	12.422.673,56
1935	266.784.988,28	259.476.797,97	7.308.190,31
1936	270.805.298,61	265.796.726,84	5.008.571,77
1937	317.041.492,28	310.692.833,83	6.348.658,45
1938	329.333.942,00	314.697.489,34	14.636.452,66
1939	388.257.268,98	394.427.914,77	-6.170.645,79
1940	552.245.014,24	546.519.814,60	5.725.199,64
1941	652.251.392,50	586.411.550,51	65.839.841,99
1942	983.777.352,51	918.509.735,51	65.267.617,00
1943	1.038.507.212,45	1.037.177.802,14	1.329.410,31
1944	1.079.241.236,85	1.082.964.913,60	-3.723.676,75
1945	663.860.373,86	605.042.262,60	58.818.111,26
1946	1.061.055.263,58	1.024.319.301,86	36.735.961,72
1947	1.624.943.384,57	1.572.669.368,20	52.274.016,37

Kaynak: 1932-1947 Mali Yılları Bütçe Kesin Hesap Kanunlarından tarafımızdan derlenmiştir. 1932-1944 mali yılları 1 Haziran'da başlar. 1945 mali yılı 1 Haziran'da başlayarak 7 aydır. 1946-1947 mali yılları 1 Ocak'ta başlar.

Dönem içindeki istikraz gelirleri de Ergani İstikrazı ile sınırlı değildir. Ergani İstikrazının başarılı olması üzerine 1934 yılı Mayıs ayında kanunlaştırılan, bir sonraki bölümde ele alacağımız, Sivas-Erzurum demiryolu istikrazının ilk tertibi 1935 takvim yılı içinde, Ocak ayında piyasaya çıkartılmış, ancak mali yıl 30 Mayıs'ta sona erdiği için bu istikraz 1934 mali yılı bütçesi içinde yer almıştır. Böylece 1934 mali yılı bütçesi içinde biri Ereğli istikrazı, biri Sivas-Erzurum istikrazı olmak üzere iki istikraz piyasaya sürülmüştür. Şefkatlı-Ergani demiryolu hattı için masraf kalemlerinin yer aldığı 1935 ve 1936 mali yılları bütçeleri içinde de Sivas-Erzurum istikrazının ikinci ve üçüncü tertiplerinin gelirleri yer almaktadır.

²⁴⁴ Bkz.: TABLO 2.4. Bütçe Gelir ve Giderleri.

1932-1936 bütçe yılları içinde yer alan toplam istikraz gelirlerine bakıldığında, 1932 bütçe yılında 3.800.000,00 lira, 1933 bütçe yılında 3.794.300,00 lira, 1934 bütçe yılında 5.608.800,00 lira, 1935 bütçe yılında 4.275.999,00 lira, 1936 bütçe yılında 3.880.796,48 lira olmak üzere 1932-1936 bütçe yılları döneminde toplam 21.358.896,48 lira istikraz geliri sağlanmıştır.²⁴⁵

İstikraz gelirleri, toplam bütçe gelirleri ile karşılaştırıldığında, toplam bütçe gelirleri içinde istikraz gelirlerinin oranı şöyledir:

1932-1936 mali yılları arasındaki toplam istikraz gelirleri, 1932 mali yılı toplam bütçe gelirlerinin % 1,77'sini, 1933 mali yılı toplam bütçe gelirlerinin % 1,91'ini, 1934 mali yılı toplam bütçe gelirlerinin % 2,33'ünü, 1935 mali yılı toplam bütçe gelirlerinin %1,60'ını, 1936 mali yılı toplam bütçe gelirlerinin % 1,43'ünü oluşturmaktadır. Buna göre, 1932-1936 mali yılları arasında istikraz gelirleri toplam bütçe gelirlerinin ortalama % 1,8'ini oluşturmaktadır.

1933-1936 yıllarındaki demiryolları yatırımları yıl yıl ele alındığında, demiryolu istikraz gelirlerinin demiryolu yatırımlarını karşılama oranı,1933 bütçe yılında % 33,79 olmuştur. Bütçe yılı başlangıcının Haziran ayı olması nedeniyle 1932 bütçesinde görülen Ergani A tertibi geliri de 1933 bütçe yılına aktarılarak 1933 mali yılı istikraz gelirin eklenmesinde karşılama oranı % 49,61'e yükselmektedir. 1934 bütçe yılında demiryolu yatırım harcamaları çok düşük tutarda olup dönem içindeki istikraz gelirin ancak dörtte biri kadardır. 1935 bütçe yılındaki istikraz gelirin demiryolu harcamalarını karşılama oranı % 25,27, 1936 bütçe yılında ise % 22,54 olmuştur.²⁴⁶

Genelde bakıldığında, 1932-1936 mali yılları arasındaki demiryolu yatırım harcamalarının % 42,05'i demiryolu istikraz gelirlerinden sağlanmış olup yatırımın geri kalanı genel bütçe gelirlerinden karşılanmıştır.

2.8.1. Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması

Ergani İkramiyeli İstikrazı, kamuoyuna tanıtılırken yetkililer ve basın % 5 faiz gelirin cazip bir gelir olduğu üzerinde durmuştu. O dönemde alternatif bir yatırım olarak değerlendirilebilecek gayrimenkul yatırımı çeşitli iktisatçı ve yazarlarca kıyaslanmış, istikraz gelirin gayrimenkul gelirinden daha cazip olduğu sonucuna

²⁴⁵ Bkz.: TABLO 2.3. Demiryolu İç Borçlanma Gelirleri Demiryolu Yatırım Giderleri.

²⁴⁶ TABLO 2.3. Demiryolu İç Borçlanma Gelirleri Demiryolu Yatırım Giderleri.

varılmıştır. Yine dönemin yazarları ve iktisatçıları tarafından, istikrazın faiz gelirinin başka bir alternatif gelir kaynağı olabilecek banka tasarruf mevduatı faizinden de kârlı olduğu öne sürülmüştü. İstikrazın yılda yüzde 5 getirili faiz oranını, bankaların o dönem tasarruf mevduatlarına verdikleri faizle karşılaştırarak banka faizinin küçük tasarruf sahipleri açısından bir alternatif teşkil edip etmediği konumuz açısından önemlidir.

Ergani İstikrazı'nın halka arz edildiği dönemde dünya ekonomik krizi nedeniyle ihracatın azalması, ekonominin durgunluğa girmesi sebebiyle kredi ihtiyacı azalmış, bankalar yatırılan paraları işletecek yer bulamamaya başladıklarından bankalara yatırılan mevduatın azalmasını sağlamak için tevdiat faizlerini indirmişlerdir.²⁴⁷ Gazetelere verilen banka ilanlarından ve konu ile ilgili yazılardan anlaşıldığına göre bankalara yatırılan ve faiz verilen tasarruf mevduatı küçük tasarruf sahibinden çok bankalarla iş yapan, ticaret, tarım, sanayi kesiminden mevduat sahipleridir. Bankaların belirledikleri bir miktarın üzerinde mevduat arzu etmedikleri de ilanlarda belli bir mevduat miktarından fazlasına faiz ödenmemesinden anlaşılmaktadır. Örneğin Emniyet Sandığı 1931 yılında, 500 liraya kadar vadesiz mevduata % 3 faiz vermekte, 500 liradan fazlası için faiz ödemesi yapmamaktadır. Kısmen ihbarlı tasarruf mevduatı adlı hesabı açtıranlara da 1.000 liraya kadar % 4 faiz ödemektedir. Bu hesaptan yararlananlar hesaplarından günde yirmi lira çekebilmektedirler. Daha fazla para çekebilmek için on beş gün önceden haber vermek şartı bulunmaktadır. Bu mevduat hesabında da 1.000 liradan fazlası için faiz ödememektedir. Vadeli mevduat faizi altı ay için % 5, bir yıl için % 7, iki yıl ve daha fazlası için % 8'dir. İki yıllık mevduatın faizi vade sonunda ödenmektedir. Üç yıl ve daha uzun vadeli mevduatın faizi on liradan az olmamak üzere her ay veya üç ayda bir verilmektedir.²⁴⁸ Bu hesaba göre, üç yıl için ödenecek faiz karşılığı bankaya yaklaşık 1.500 liralık bir mevduat yatırmak gerekmektedir. Buradan bankaların faiz verilen tasarruf mevduatı olarak, küçük mevduattan çok ticari mevduatı kastettikleri anlaşılmaktadır.

Yüksek faiz vermekle tanınan Adapazarı Türk Ticaret Bankası, verdiği ilanda vadeli mevduat faizlerini yıllık % 8, altı aylık % 7, üç aylık % 6 olarak açıklamıştır. İlanda “kumbaralar faizinin” yıllık % 5 olduğu, yıl sonunda ikramiye verildiği belirtilmiştir. Bugün küçük tasarruf hesabı diye tanımlanan hesap ilanda “kumbaralar

²⁴⁷ Süheyy Nizami, “Ergani İstikrazı”, **Hakimiyeti Milliye**, 31 Kânunuevvel 1933, s. 3.

²⁴⁸ “Emniyet Sandığı Müdiriyyetinden”, **Cumhuriyet**, 30 Haziran 1931, s. 5.

hesabı” denilen hesap olmalıdır.²⁴⁹ Adapazarı Türk Ticaret Bankası, aynı dönemde verdiği bir başka ilanda ise mevduat faiz oranlarını belirtmeyerek “mevduat faizlerinin müdüriyet ile görüşülerek tespit edileceğini” ilan etmiştir.²⁵⁰ İstanbul’da tek bir şubesi olan söz konusu bankanın müdürüyle görüşüp faiz oranı tespit edebilmenin küçük tasarruf sahibinden çok iş sahiplerine mahsus olabilmesi kuvvetle muhtemeldir.

Bu gazete ilanlarından banka ile büyük iş hacmi olmayan küçük tasarruf sahibinin tasarruf hesabına faiz alabilmelerinin zor görüldüğü, eğer faiz verilirse de yıllık yüzde beşin üzerinde olmadığı anlaşılmaktadır. Mehmet Asım Bey [Us] daha önce ele aldığımız bir yazısında, bankaların tasarruf mevduatı için yüzde dörtten fazla faiz vermediğini yazmıştır.²⁵¹

Küçük tasarruf sahiplerinin önündeki bir engel de küçük tasarruf hesaplarıyla ilgili yasal düzenlemelerdir. Ergani istikrazı uygulanmaya konulduğunda yürürlükte olan tasarruf sandıkları hakkında kanun bankaların tasarruf hesabı açabilmeleri için hükümetten izin alınmasını gerektirmektedir.²⁵² Belirtildiğine göre 1933 yılı sonunda bu izni almış bankalar Ziraat Bankası ve Emniyet Sandığı’dır. Söz konusu kanunun, tasarruf mevduatı hesaplarını yürütmesi öngörülen, hususi idareler ve belediyeler tarafından kurulacak tasarruf sandıkları da henüz uygulamaya geçmemiştir.²⁵³ Bankaların çalışmaları ve mevduat ile ilgili düzenlemeleri içeren mevduatı koruma kanunu 1933 yılı ortalarında kanunlaşmış, bu kanuna ek ve değişiklik yapan iki kanundan sonra, bankaların çalışmalarını düzenleyen kanun 1936 yılında çıkarılmıştır.²⁵⁴ Bu durumda küçük tasarruf sahipleri²⁵⁵ için o dönemde tasarruflarına

²⁴⁹ “Adapazarı Türk Ticaret Bankası”, **Cumhuriyet**, 4 Kânunusani 1933, s. 8.

²⁵⁰ “Adapazarı Türk Ticaret Bankası”, **Cumhuriyet**, 8 Şubat 1933, s. 8.

²⁵¹ Mehmet Asım, “Ergani istikrazı ve küçük tasarruflar”, **Vakit**, 3 Eylül 1934, s. 1.

²⁵² “1711 sayılı ve 14 Haziran 1930 tarihli Tasarruf sandıkları hakkında kanun”, **Kanunlar Dergisi**, C. 8, s. 854-855.

²⁵³ Alaettin Cemil, “Tasarruf haftasına girerken”, **Cumhuriyet**, 11 Kânunuevvel 1933, s. 1; Alaettin Cemil, “Memleket tasarruf paralarından nasıl istifade edebilir?”, **Cumhuriyet**, 17 Kânunusani 1934, s. 1.

²⁵⁴ “2243 sayılı ve 30 Mayıs 1933 tarihli Mevduatı koruma kanunu”, **Resmi Gazete**, 5 Haziran 1933, Sayı: 2419; “2457 sayılı ve 28 Mayıs 1934 tarihli Mevduatı koruma kanununun 8. Maddesine bir fıkra ilavesine dair kanun”, **Resmi Gazete**, 30 Mayıs 1934, Sayı: 2714; “2806 sayılı ve 14 Haziran 1935 tarihli Mevduatı koruma kanununun 8. Maddesinin tadiline dair kanun”, **Resmi Gazete**, 22 Haziran 1935, Sayı: 3035; “2999 sayılı ve 1 Haziran 1936 tarihli Bankalar kanunu”, **Resmi Gazete**, 9 Haziran 1936, Sayı: 3325.

²⁵⁵ 1930’larda bankalar mevduat hesaplarını henüz mevduatın büyüklüğüne göre ayırmamışlardır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türk Ticaret Bankası ilanında (**Cumhuriyet**, 9.11.1947, s. 4) görüleceği gibi “Küçük Cari Hesap” doğmuştur. 1930’larda ise, yukarıda maaşları ele alınan küçük ve orta düzeydeki sabit gelir sahipleri bizce “küçük tasarruf sahibi” olarak kabul edilmiştir. Bu tanım İkinci Dünya Savaşı sonrasında bankalar tarafından ayrı bir gelir sahibi türü olarak kabul edilecek ve bu gruba özgü mevduat hesapları açılacaktır.

bankalarda Ergani İstikrazından elde edebileceklerinin üzerinde faiz alabilmeleri mümkün görünmemektedir.

2.8.2. Tahvil Fiyatları ile Maaşların Karşılaştırılması

Öte yandan, istikraz kuponlarının, ortalama bir yurttaş tarafından satın alınabilir olup olmadığı da incelenmesi gereken bir noktadır. Ergani İstikrazı kuponları her üç dönemde de 20 lira nominal değerde çıkarılmış, A tertibi 19,00 lira, B tertibi 19,70 lira ve C tertibi 19,40 lira üzerinden satılmıştır. Bu satış bedelini sıradan bir yurttaş açısından “ucuz” veya “pahalı” olarak değerlendirebilmek için zamanın memur maaşlarını kıyaslamak bir örnek olacaktır.

İstikrazın çıkarıldığı 1933 yılı içinde Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâletince [Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı] yapılan atamalardan üçüncü sınıf il sağlık müdürlerinin maaşlarının 55 lira, ikinci sınıf il sağlık müdürlerinin maaşlarının 45 lira olduğu görülmektedir.²⁵⁶ Aynı yıl düzenlenen Maarif Vekâleti [Eğitim Bakanlığı] kadrolarından Bakanlık Müsteşarı'nın maaşının 125 lira, Teftiş Heyeti Reisi'nin 100 lira, Yüksek Tedrisat, Orta Tedrisat, İlk Tedrisat, Mesleki ve Teknik Tedrisat Umum Müdürlerinin maaşlarının 90 lira, Zat İşleri Müdürü'nün 70 lira, Hususi Kalem Müdürü'nün 55 lira, Evrak Müdürü'nün 40 liradır. Aynı kadro çizelgesinde, Evrak memurlarının maaşlarının 20 lira, kâtiplerin maaşlarının 14 lira olduğu görülmektedir.²⁵⁷ Aynı yıl yayınlanan bir Maliye Vekâleti kararnamesine göre, Tokat, İçel, Zonguldak, Samsun, Seyhan gibi illerin tapu müdürlerinin maaşlarının 22 lira, 25 lira, 30 lira, 35 lira ve 40 lira olduğu anlaşılmaktadır.²⁵⁸ Bir Başvekâlet kararnamesinden de, Orman ve Arazi Fen Müfettişi'nin, Evkaf ve Arazi Umum Müdürlüğü Orman ve Arazi Müdürlüğü'ne 55 lira maaşla tayin edildiği anlaşılmaktadır.²⁵⁹ Ergani İstikrazı'nın bir kupürün 19 liralık satış fiyatı, yukarıdaki bilgiler ışığında orta düzeyde bir memur için aylık maaşının önemli bir bölümü olup, alt kademedeki bir memurun aylık maaşının da üstündedir.

Her ne kadar, kanunun çıkarılma gerekçesinde 20 liralık kupürden “küçük” diye bahsedilmekteyse de müdür seviyesindeki bir memur için bile tahvil almak aylık

²⁵⁶ **Resmi Gazete**, 19 Mart 1933, S: 2356, s. 2317.

²⁵⁷ **Resmi Gazete**, 22 Haziran 1933, S: 2434, s. 2767-2768.

²⁵⁸ **Resmi Gazete**, 2.7.1933, S: 2442, s. 2824; **Resmi Gazete**, 17 Eylül 1933, S: 2505, s. 3076.

²⁵⁹ **Resmi Gazete**, 1 Ağustos 1934, S: 2766, s. 4195.

gelirinin önemli bir kısmını ayırmayı gerektirmektedir. İşte bu nedenle, **Hakimiyeti Milliye**, “küçük kazançlı memur, işçiler ve sair vatandaşların” arzu ettikleri halde derhal 19 lira verip tahvil alamadıklarını ve kolaylık gösterilirse pek çoğunun tahvil almaya istekli olduğunu yazmıştır.²⁶⁰ Bu uyarılardan sonra taksitli satış ve kredi uygulamaları başlatılmıştır.

Dönemin fiyatları için örnek olmak üzere, aynı sayfadaki bir ilanda yer alan İngilizce ve Fransızca akşam lisan derslerinin haftada üç gün olmak üzere üç aylık kurs bedelinin 7 lira olması ilginçtir.²⁶¹ Bu durumda bir tahvil kuponunun fiyatı dokuz aylık yabancı dil kursu bedeline yakındır.

Yirmi liralık istikraz kuponu ucuz olmamakla birlikte, o dönemin belli düzeydeki bir devlet memurunun bir kenara ayrılmış birikimiyle veya taksitle satın alabileceği bir meblağ olarak görülmektedir. Alt düzeydeki (örneğin ayda 14 lira maaşı olan) bir memurun tahvil alabilmesi için uzun bir süreye yayılan bir birikim gerekmektedir.

2.8.3. Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması

Ergani İstikrazının halka arz edildiği dönemde fiyat artışları yaşanmamakta olup enflasyon sorunu yoktur. Sadece İstanbul ve Ankara için hesaplanmış olsa da eldeki fiyat endeksi istatistikleri 1932-1935 yılları arasında perakende fiyatların İstanbul ve Ankara şehirlerinde bir önceki yıla göre düştüğünü göstermektedir. Ancak, perakende fiyatlar 1936 yılında bir önceki yıla göre yüzde 2’lik bir artış göstermiştir. İstanbul için hesaplanmış toptan eşya fiyatları endeksi de 1932-1935 yılları arasında her yıl bir önceki yıla göre azalmaktadır. Buna karşılık, fiyatlar ertesi yıl önemli bir artış göstermiş ve İstanbul toptan eşya fiyatları endeksi 1936 yılında bir önceki yıla göre yüzde 11’e yakın artmıştır.²⁶²

²⁶⁰ “İkramiyeli istikraz için”, **Hakimiyeti Milliye**, 13 Nisan 1933, s. 1.

²⁶¹ “Adapazarı Türk Ticaret Bankası”, **Cumhuriyet**, 4 Kânunusani 1933, s. 8.

²⁶² Bkz.: TABLO 2.5. İTO İstanbul Geçinme İndeksi 1931-1947; TABLO 2.6. İstanbul’da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon 1931-1947; TABLO 2.7. Ankara’da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon 1931-1947; TABLO 2.8. İTO İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi 1931-1947.

TABLO 2.5.
İTO İSTANBUL GEÇİNME İNDEKSİ

<u>Yıl</u>	<u>(1914=100)</u>	<u>(1931=100)</u>	<u>Zincirleme İndeks</u>
1931	1203	100,0	-
1932	1172	97,4	97,4
1933	1047	87,0	89,3
1934	1031	85,7	98,5
1935	957	79,6	92,8
1936	960	79,8	100,3
1937	975	81,0	101,6
1938	971	80,7	99,6
1939	983	81,7	101,2
1940	1082	89,9	110,1
1941	1288	107,1	119,0
1942	2055	170,8	159,5
1943	2806	233,3	136,5
1944	2948	245,1	105,1
1945	2968	246,7	100,7
1946	2935	244,0	98,9
1947	2935	244,0	100,0

Kaynak, İstanbul Ticaret Odası İstatistik Bölümü Bültenleri, İstanbul, İTO Yayınları, 1929-1954. İstanbul Ticaret Odası tarafından 1929 yılından itibaren aylık olarak yayınlanan (1914=100) esaslı İstanbul Geçinme İndeksi kullanılarak, 1931=100 esaslı indeks ve bir önceki yıla göre değişimi ifade eden zincirleme indeks tarafımızdan hesaplanmıştır.

TABLO 2.6.
İSTANBUL'DA TÜKETİCİ FİYATLARI
VE ENFLASYON
1931-1947

Yıl	Tüketici Fiyatları 1914=1,0	Yıllık Enflasyon Oranı (yüzde)
1931	12,03	- 5,4
1932	11,72	- 2,6
1933	10,47	- 10,7
1934	10,31	- 1,5
1935	9,57	- 7,2
1936	9,60	0,3
1937	9,75	1,6
1938	9,71	- 0,4
1939	9,85	1,4
1940	10,91	10,8
1941	13,40	22,8
1942	22,58	68,5
1943	33,72	49,4
1944	32,92	- 2,4
1945	34,41	4,5
1946	33,26	- 3,4
1947	33,43	0,5

Kaynak: Şevket Pamuk, **İstanbul ve Diğer Kentlerde 500 Yıllık Fiyatlar ve Ücretler**, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayını, 2011, s. 22.

TABLO 2.7.
ANKARA'DA TÜKETİCİ FİYATLARI
VE ENFLASYON
1931-1947

<u>Yıl</u>	<u>Tüketici Fiyatları</u> <u>1914=1,0</u>	<u>Yıllık Enflasyon Oranı (yüzde)</u>
1931	13,26	- 4,9
1932	12,02	- 9,3
1933	11,76	- 2,2
1934	10,55	- 10,3
1935	9,9	- 6,2
1936	10,02	1,3
1937	9,23	- 7,9
1938	9,25	0,2
1939	9,48	2,5
1940	10,4	9,4
1941	12,1	16,6
1942	20,4	68,7
1943	28,0	37,2
1944	30,3	8,1
1945	31,9	5,3
1946	33,3	4,3
1947	31,1	- 6,6

Kaynak: Şevket Pamuk, **İstanbul ve Diğer Kentlerde 500 Yıllık Fiyatlar ve Ücretler**, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayını, 2011, s. 58.

TABLO 2.8.**İTO İSTANBUL TOPTAN EŞYA FİYATLARI İNDEKSİ**

<u>Yıl</u>	<u>(1914=100)</u>	<u>(1931=100)</u>	<u>Zincirleme İndeks</u>
1931	859	100,0	-
1932	738	85,9	85,9
1933	648	75,4	87,8
1934	672	78,2	103,7
1935	735	85,6	109,4
1936	817	95,1	111,2
1937	849	98,8	103,9
1938	808	94,1	95,2
1939	831	96,7	102,8
1940	999	116,3	120,2
1941	1336	155,5	133,7
1942	2262	263,3	169,3
1943	3688	429,3	163,0
1944	3411	397,1	92,5
1945	3244	377,6	95,1
1946	3260	379,5	100,5
1947	3590	417,9	110,1

Kaynak, İstanbul Ticaret Odası İstatistik Bölümü Bültenleri, İstanbul, İTO Yayınları, 1929-1954. İstanbul Ticaret Odası tarafından 1929 yılından itibaren aylık olarak yayınlanan (1914=100) esaslı İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi kullanılarak, 1931=100 esaslı indeks ve bir önceki yıla göre değişimi ifade eden zincirleme indeksler tarafımızdan hesaplanmıştır.

Ergani tahvillerinin küçük tasarruf sahipleri tarafından satın alınabilirliği konusunda, bir tahvil kuponunun satış bedelini Ankara ve İstanbul şehirlerindeki gıda maddelerinin perakende fiyatlarıyla kıyaslamak tahvilin bir aile için maliyeti konusunda fikir verecektir. Bu hesaplama için Ankara ve İstanbul şehirlerindeki seçilmiş gıda maddeleri fiyatları esas alınmıştır.²⁶³ (Tahvillerin B tertibi 19,70 ve C tertibi 19,40 liradan satılmış olmakla birlikte A tertibinin satış fiyatı olan 19,00 lira hesaplamada baz alınmıştır.) Yapılan hesaplara göre, Ergani İstikrazının A tertibinin bir tahvil kupürününün satış bedeli olan 19 lira karşılığında örneğin 1933 yılında Ankara'da, 51 kilo koyun eti, 31 kilo zeytinyağı, İstanbul'da, 39 kilo koyun eti, 950

²⁶³ Bkz.: TABLO 2.9. 19 Liralık Tahvil Kuponunun Ankara Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı; TABLO 2.10. 19 Liralık Tahvil Kuponunun İstanbul Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı.

adet yumurta, 48 kilo zeytinyağı almak mümkündür. Buradan, istikraz tahvil kupürlerinin olabildiğince düşük meblağda tutulmakla birlikte belli bir alım gücünün üstüne hitap ettiği anlaşılmaktadır.

Ele alınan dönemde enflasyon söz konusu olmadığından hanehalkının²⁶⁴ dönem içinde tasarruf yapabilme imkanına sahip olduğu, bu bakımdan tahvil kupürü karşılığı 19 lirayı gelirine göre bir zaman süresi içinde tasarruf etmesinin mümkün olduğu ve 19 liraya satılan tahvilin küçük tasarruf sahibi tarafından talep edilebileceği görülmektedir.

TABLO 2.9.

19 LİRALIK TAHVİL KUPONUNUN ANKARA ŞEHRİNDE SEÇİLMİŞ GIDA MADDELERİ KARŞILIĞI

Yıl	Ekmek (Kg)	Buğday Unu (Kg)	Pirinç (Kg)	Kesme Şeker (Kg)	Toz Şeker (Kg)	Tuz (Kg)	Koyun Eti (Kg)	Yumurta (adet)	Zeytin Yağı (Kg)	Süt (Kg)	Beyaz Peynir (Kg)	Çay (Kg)
1933	237,5	211,1	105,6	39,6	-	-	51,4	950	31,7	-	33,9	6,1
1935	237,5	172,7	95,0	52,8	-	-	50,0	1900	40,4	-	38,0	6,1
1940	172,7	126,7	67,9	47,5	52,8	271,4	43,2	950	30,6	100,0	35,2	3,2
1941	158,3	105,6	50,0	38,0	41,3	237,5	33,9	633	22,4	90,5	30,2	2,5
1942	76,0	-	21,1	11,3	12,8	190,0	17,8	380	13,0	55,9	17,3	1,3
1943	46,3	-	12,8	5,5	5,7	126,7	11,9	211	9,4	33,3	11,4	1,3

Kaynak: İstatistik Göstergeler 1923-1990, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1992, s. 316'da verilen fiyatlardan faydalanılarak gıda maddelerinin miktarları, tarafımızdan hesaplanmıştır.

²⁶⁴ Hanehalkı'nın tanımı konusunda Türkiye İstatistik Kurumu şu tanımları yapmaktadır: Hanehalkı, aralarında akrabalık bağı bulunsun ya da bulunmasın aynı konutta veya aynı konutun bir bölümünde yaşayan, temel ihtiyaçlarını birlikte karşılayan, hanehalkı hizmet ve yönetimine katılan bir veya birden fazla kişiden oluşan topluluktur. Hanehalkı ferdi ise hanehalkını meydana getiren topluluğun bir üyesidir. Daimi ikameti örnek hanehalkı olan fertler, görüşme anında geçici olarak hanede bulunmasalar da hanehalkı ferdi olarak kabul edilirler. Bununla birlikte, kurumsal nüfus kapsamında yer alan fertler (zorunlu askerlik görevini yapmakta olan er ve erbaşlar, hapiste olanlar, huzurevinde kalan yaşlılar ve yurttan kalan öğrenciler vb.) hanehalkı ferdi olarak kabul edilmezler. Hanehalkı tüketim harcaması, hanehalklarının anket ayı içinde gıda ve alkolsüz içecekler, alkollü içecekler sigara ve tütün, giyim ve ayakkabı, konut, su, elektrik, gaz ve diğer yakıtlar, mobilya, ev aletleri ve ev bakım hizmetleri, sağlık, ulaştırma, haberleşme, eğlence ve kültür, eğitim hizmetleri, lokanta ve oteller ile çeşitli mal ve hizmetler ile ilgili ihtiyaçlarını karşılamak için yapmış olduğu peşin veya vadeli mal ve hizmet satın alımları, hanehalkı fertlerinin kendi ekonomik faaliyetleri sonucu yaptıkları üretimlerinden tükettikleri, hanede iktisaden faal olan fertlerin çalıştığı işyerinde üretilen ya da satışa sunulan mal ve hizmetlerden hanede tüketilenler, hane halkının özel kişi ve kuruluşlara vermek üzere hediye veya yardım amacıyla satın aldığı mal ve hizmetlerin değeri ve izafi kira değerini kapsamaktadır. Bkz.: **Türkiye İstatistik Yılığ 2013**, Ankara, Türkiye İstatistik Kurumu, 2014, s. 366, 385.

TABLO 2.10.

19 LİRALIK TAHVİL KUPONUNUN İSTANBUL ŞEHRİNDE SEÇİLMİŞ GIDA MADDELERİ KARŞILIĞI

Yıl	Ekmek (Kg)	Buğday Unu (Kg)	Pirinç (Kg)	Kesme Şeker (Kg)	Toz Şeker (Kg)	Tuz (Kg)	Koyun Eti (Kg)	Yumurta (adet)	Zeytin Yağı (Kg)	Süt (Kg)	Beyaz Peynir (Kg)	Çay (Kg)
1933	237,5	-	57,6	-	50,0	211,1	39,6	950	48,7	105,6	-	-
1935	190,0	73,1	55,9	59,4	-	237,5	36,5	1900	51,4	126,7	40,4	-
1940	190,0	100,0	55,9	50,0	55,9	316,7	36,5	950	31,7	126,7	38,8	3,2
1941	146,2	82,5	41,3	40,4	43,2	316,7	31,1	950	23,5	90,5	29,2	2,5
1942	76,0	-	20,2	11,5	13,0	211,1	14,2	380	13,9	50,0	16,5	1,3
1943	48,7	-	11,2	5,5	5,9	158,3	9,7	237	9,1	37,3	12,3	1,2

Kaynak: İstatistik Göstergeler 1923-1990, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1992, s. 319’da verilen fiyatlardan faydalanılarak gıda maddelerinin miktarları, tarafımızdan hesaplanmıştır.

2.8.4. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı

İç Borçlanma tahvillerinin, ortalama gelire sahip vatandaşlar tarafından alınıp alınmayacağı konusunda istatistik veriler değerlendirilerek yukarıdaki sonuçlara varılmıştır. Konunun bir de uygulamada ne netice verdiği yönü bulunmaktadır. Her ne kadar Ergani İç Borçlanması tahvillerinin kimler tarafından satın alındığı üzerine istatistik veriler yoksa da bu konuda başka dolaylı veriler mevcuttur.

Hakimiyeti Milliye, az gelirli memur, işçi ve diğer yurttaşların istedikleri halde tahvil alamadıklarını yazarak taksitle satış gibi kolaylıklar sağlanmasını önermiştir.²⁶⁵ Mehmet Asım [Us] Bey de tahvil almak isteyen küçük tasarruf sahiplerinin bankalara ulaşip tahvil alamadıklarından şikayet etmiştir.²⁶⁶ Bu yazılar, kimlerin tahvil aldıklarını açıkça göstermese de, kimlerin alamadıkları hakkında veri sağlamaktadır.

Bu konudaki en önemli resmi veri ise Sivas-Erzurum İç Borçlanması’nın piyasaya çıkarılmasından önce, 28 Aralık 1934’de yani Ergani İç Borçlanması’nın 30 Eylülde kapanan üçüncü ve son tertibinin değerlendirilmesinin ardından Hükümet tarafından Meclis’e sunulan kanun tasarısında yer almıştır. 28 Mayıs 1934 tarih ve 2463 sayılı Sivas-Erzurum İç Borçlanma kanunu tahvillerin yüzde 5 faizli ve yüzde 2 ikramiyeli olmasını öngörmüşken, 28 Aralık’ta Meclis’e verilen tasarı ile bir değişiklik

²⁶⁵ “İkramiyeli istikraz için”, **Hakimiyeti Milliye**, 13 Nisan 1933, s. 1.

²⁶⁶ Mehmet Asım, “Ergani istikrazı ve küçük tasarruflar”, **Vakit**, 3 Eylül 1934, s. 1, 4.

yapılarak İç Borçlanma tahvillerinin ikramiyeli olmasından vazgeçildiği ve sadece faizli olmasının öngörüldüğü ifade edilmiştir. Gerekçe olarak da, Ergani istikrazının son tertiplerinin bankalar ve Merkez Bankası'na satıldığı yazılmıştır. Bu durumda zaten üç tertip olan Ergani istikrazının en azından son iki tertibinin halktan çok bankalar ve Merkez Bankası tarafından alıcı bulduğu söylenebilir. **Hakimiyeti Milliye** ve **Vakit**'te çıkan küçük tasarruf sahiplerinin tahvillere ulaşamadığı şikayetlerini de dikkate alarak çok sayıda tahvilin dar gelirli ortalama vatandaşın eline geçmediği söylenebilir.

3. ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİVAS-ERZURUM VE İRAN-IRAK SINIR HATLARI UZUN VADELİ DEMİRYOLU İÇ BORÇLANMALARI

Ergani-Alaçatı demiryolu hattının yapılmasında, hattın finansmanını sağlamak için uygulanan Ergani ikramiyeli demiryolu istikrazının başarılı olması üzerine yapılması öngörülen diğer demiryolu hatlarının inşa harcamalarını karşılamak üzere de başka uzun vadeli iç borçlanmalara gidilmiştir. Bunlardan ilki olan, Sivas-Erzurum arasındaki demiryolunun yapılması için çıkartılan Sivas-Erzurum demiryolu iç borçlanması 1935-1940 yılları arasında yedi tertip halinde piyasaya çıkarılmıştır. Daha sonra, demiryolu hatlarının İran ve Irak sınırlarına uzatılması amacıyla planlanan İran ve Irak sınır hatları demiryollarının finanse edilmesi için, İran-İrak sınır hattı istikrazı 1941-1943 yılları arasında üç tertip olarak çıkarılmıştır. İkinci Dünya Savaşı nedeniyle tamamlanamayan İran sınır hattı demiryolu inşaatının sürdürülmesi için çıkartılan yeni bir kanunla ek istikraza gidilerek 1945-1946 yıllarında üç tertip tahvil daha ihraç edilmiştir.

3.1. Sivas Erzurum Demiryolu Hattı

Sivas-Erzurum demiryolu hattının inşası 1933 yılı başında Hükümetin programa aldığı önemli işler arasında gösterilmiştir.¹ Bayındırlık Bakanlığı mühendisleri hattın önce Zara üzerinden geçmesini uygun bulmuşlardır. Fakat Genelkurmay Başkanlığı ve Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, hattın daha güneyden Divriği üzerinden geçirilmesini gerekli görmüşlerdir. Hattın güneyden geçmesi ise inşası daha pahalı olacağı için Bakanlık tarafından sakıncalı görünmüştür. Bununla birlikte hattın,

¹ “Hükümetin bu sene yapacağı işler”, **Cumhuriyet**, 10 Kânunusani 1933, s. 1, 2.

Genelkurmay Başkanlığı'nın istediği şekilde yapılması kararlaştırılmıştır. Bu kararın alınması sırasında hattın maliyetinin artacağını ifade eden Bayındırlık Bakanı Hilmi Uran'a, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, Divriği'de demir madeni olduğunu Kâtip Çelebi'nin **Cihannüma**'sında okuduğunu, Divriği'den geçecek yolun daha ekonomik olacağını anlatmıştır. Hilmi Uran'ın anılarında aktardığına göre, gerçekten de daha sonraki yıllarda Divriği'den çıkartılan demir cevheri tren yolu ile Karabük demir çelik fabrikasına taşınmıştır.²

Nafia Vekâleti'nde hazırlanan Sivas-Erzurum demiryolunun inşaatına ait projeye göre, Sivas-Erzurum hattının uygun bir yerden ayrılacak bir hatla Malatya'da Fevzipaşa-Diyarbakır hattı ile birleşmesi de öngörülmüştür. Projede yapılacak işler için para ayrılması, işin mümkün olan en kısa zamanda tamamlanması, uzun vadelere yayılacak ödemenin bonolarla ve mutedil bir faizle tamamlanması yer almıştır. Hattın inşa edilmesi için, açıklanan esaslar dahilinde yabancı bir grupla görüşmeler yapıldığı belirtilmiştir.³

İzleyen aylarda, bir Fransız grubundan 50 milyon lira borçlanmaya gidileceği, söz konusu grubun Sivas-Erzurum demiryolu hattı için gereken malzemeyi sağlayıp inşaatını yapacağı, bu harcamaların borçlanmadan mahsup edilerek kalanının Fransız Frangı olarak alınacağı basına yansımıştır.⁴ Bu haberlere karşılık, dış borçlanmaya gidileceği Ankara mali çevrelerinde doğrulanmamıştır.⁵ Bu arada Hükümet, Meclis'e 25 Nisan'da Sivas-Erzurum demiryolunun yaptırılması konusunda bir kanun tasarısı sunmuştur.⁶ Hükümet'in Sivas-Erzurum demiryolunun yapılması hakkındaki kanun tasarısını Meclis'e vermesinden sonra çıkan dış borç alınacağı haberlerinin kanun tasarısının yanlış anlaşılmasından ya da dış borç alınması yönünde kamuoyu oluşturmayı hedefleyen spekülasyonlardan doğduğu anlaşılmaktadır.

Hükümetçe Meclis'e verilen Sivas-Erzurum demiryolu kanun tasarısında geniş kapsamlı bir gerekçe yer almıştır. Tasarının gerekçesinde, ülkenin en değerli ve verimli, her türlü gelişmeye elverişli yörelerinden birini oluşturduğu halde Cumhuriyet devrine kadar bakımsız kalarak gelişemeyen doğu illerini demiryolu hatlarıyla

² Hilmi Uran, **Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti Hatıralarım**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2007, s. 208-209

³ "Sivas-Erzurum hattı", **Cumhuriyet**, 10 Kânunusani 1933, s. 1.

⁴ "50 milyonluk yeni bir istikraz mı?", **Cumhuriyet**, 4 Mayıs 1933, s. 1.

⁵ "Ankarada malumat yok", **Cumhuriyet**, 4 Mayıs 1933, s. 1.

⁶ "Sivas-Erzurum Hattını Yaptırmak İçin Hükümet Meclise Layiha Verdi", **Hakimiyeti Milliye**, 27 Nisan 1933, s. 1

Hükümet merkezine, batı illerine, Samsun, Mersin gibi çıkış limanlarına bağlayarak doğu illeri ve çevresinin gelişmesini sağlamanın amaçlandığı belirtilmiştir. Yapılması öngörülen demiryolunun Sivas'tan Erzurum'a ulaşacağı, ayrıca bir şube hattının Divriği'de bu hatta bağlanarak bu hat vasıtasıyla güney illerinin kuzey ve doğu illerine bağlanmasının sağlanacağı ifade edilmiştir. Kanun, Sivas-Erzurum hattı 530, bağlantı hattı da 140 kilometre olmak üzere toplam 670 kilometre demiryolu yapımının sekiz yıl içinde tamamlanmasını öngörmüştür. İnşaatın kesintiye uğramamasını sağlamak üzere birden fazla yıla yayılmış taahhütlere girişilmesine izin verilmesi ve inşaatın yapılması için tahsisatın her yıl Bayındırlık bütçesine konulması, Ziraat Bankası kefaletiyle 80.000.000 lirayı geçmemek üzere bono çıkarılabilmesi tasarıda yer almıştır.⁷

Kanun tasarısı, Meclis gündemine geldiğinde tek mebus söz almıştır. Erzincan mebusu Aziz Samih Bey [İlter] konuşmasında kanun tasarısını destekleyerek, yapılması önerilen Erzurum hattını memleketin belkemiği ve büyük kan damarı olarak nitelemiş ve civar illere sağlayacağı faydaları saymıştır. Kanunun maddelerine geçilmesinin oylanarak kabulünden sonra, kanunun birinci maddesinde geçen “Ziraat Bankası kefaleti” ifadesinin nasıl daha doğru ifade edileceği konusunda çeşitli mebuslar söz almışlardır. İzmir mebusu Kitapçı Hüsnü Bey [Kitapçı], Bütçe Encümeni Reisi ve Gümüşhane mebusu Hasan Fehmi Bey [Ataç], Manisa mebusu Refik Şevket Bey [İnce], Diyarbakır mebusu Kazım Paşa [Sevüktekin], Maliye Vekili ve Çankırı mebusu Mustafa Abdülhalik Bey [Renda], Isparta mebusu Mükerrerem Bey [Karaağaç] bu konuda görüşlerini ifade etmişlerdir.

Bursa mebusu Rüştü Bey [Eğel] söz alarak, fiyatlar yıldan yıla ucuzladığı için finansmanı uzun yıllara yayılan bu tür yatırımlarda geleceğe yönelik sözleşmeler yapmanın doğru olmadığını söylemiştir. Bursa mebusu, ilerde fiyatlar düştüğünde önceden yapılmış yüksek fiyatlı sözleşmeler nedeniyle zarara uğranılacağını savunmuştur. Rüştü Bey, söz almışken konu dışına çıkarak, Mudanya demiryolunun kafi gelmemesi nedeniyle Bursa'yı diğer şehirlere bağlayacak bir demiryolu yapılması için İsmet Paşa ile görüştüğünü, Erzurum hattından sonra Bursa'ya da demiryolu yapılmasını Bursalıların istediğini de söylemiştir. Rüştü Bey'in geleceğe yönelik

⁷ “Sivas-Erzurum hattı ile Malatyadan başlayarak Divriki civarında bu hatla birleşecek iltisak hattının yapılması hakkında 1/641 numaralı kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları”, Sırasıyla: 190, T. C. Başvekâlet Muamelat Müdürlüğü, 25 Nisan 1933.

sözleşmeler yapılması konusundaki eleştirisine cevap veren Nafia Vekili Adana mebusu Hilmi Bey [Uran], tasarlananın büyük bir şebeke olması nedeniyle bütünü taahhüde bağlayarak geleceğe yönelik sözleşmeler yapmanın zorunlu olduğunu söylemiştir. Bakan, inşaat ve ihalelerin kısım kısım açık eksiltmeyle ve tespit edilen fiyatlar üzerinden olmak üzere iki türlü yapılacağını anlatmıştır. Başka söz alan olmayınca kanunun maddeleri ve bütünü oylanarak, katılanların tamamının olumlu oylarıyla (179 oy) kabul edilmiştir.⁸ “2200 sayılı ve 20.5.1933 tarihli Sivas - Erzurum hattı ile Malatya’dan başlayarak Divriği civarında bu hatla birleşecek iltisak hattının inşalarına dair kanun”, 27 Mayıs 1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁹ Kanunla söz konusu demiryolu hatlarının normal genişlikte inşasının 8 yıl içinde tamamlanması için 80 milyon lira sarf edilmesine ve bunlarla ilgili gelecek yıllara yönelik taahhütlere girişilmesine izin verilmiştir.

Sivas-Erzurum demiryolunun yapılmasını öngören 2200 sayılı kanunun Meclis’te yasalaşmasının hemen ardından, Erzurum mebusu Tahsin Bey [Uzer], **Cumhuriyet**’te bu girişimi coşkuyla destekleyen bir makale yayınlamıştır. Tahsin Bey, Birinci Dünya Savaşı sırasında Kafkas Cephesi’nde Sarıkamış muharebelerinden sonra, sorusu üzerine Enver Paşa’nın kendisine “Ankara’daki beşinci kolordunun Erzurum’a hareketini emrettiği” cevabını verdiğini ancak Ocak ayında Ankara’dan Kafkas cephesine bir kolordunun o zamanlar kısa zamanda gidemeyeceğinin bilindiğini anlatmaktadır. O dönemde Köprüköy¹⁰ muharebeleri sonrasında, Ulukışla’dan¹¹ gönderilen pamuk ve sargı bezlerinin ancak 27 gün sonra savaş cephesine ulaşabildiğini söylemektedir. Tahsin Bey, demiryolu politikasında yarım yüzyıla sığabilecek başarının yedi sekiz yıl gibi kısa bir süreye sığdırılarak ülkenin önemli noktalarının bir balık ağı gibi birine bağlandığını ifade etmiştir.¹²

Sivas-Erzurum demiryolu hattının yapılmasına dair kanunun çıkmasından bir yıl kadar sonra, Bütçe görüşmeleri dolayısıyla Meclis’te konuşan Maliye Bakanı Fuat Ağralı, Bayındırlık programının uygulanması için gereken harcamaların kısmen bütçeye konulduğunu, kısmen de Ergani istikrazıyla karşılandığını belirtmiştir. Sivas-Erzurum hattı inşaatı ile ilgili söylentiler çıkarıldığını aktaran Bakan, Ergani

⁸ TBMMZC, D. 4, C. 15, B. 54, (20.5.1933), s. 213.

⁹ **Resmî Gazete**, 27 Mayıs 1933, S. 2411, s. 2513.

¹⁰ Köprüköy: Erzurum’a 58 kilometre.

¹¹ Ulukışla: Niğde iline bağlı ilçe.

¹² Tahsin, “Erzurum Demiryolu”, **Cumhuriyet**, 15 Haziran 1933, s. 1, 2.

istikrazının birinci ve ikinci tertiplerinin başarılı olması sonucu Sivas-Erzurum demiryolu inşaatı harcamalarının bir bölümünün de istikrazla karşılanması için Meclis'e bir kanun tasarısı sunulduğunu açıklamıştır. Maliye Bakanı, bu arada, çıkarılacak tahvillerin satılmasını garanti edecek yeni yasal düzenlemelerden de bahsetmiştir. Bakan, Merkez Bankası Genel Kurulu tarafından talep edilen Merkez Bankası kanunundaki bir değişiklikle Merkez Bankası portföyünde tahvil bulundurulması imkânı doğacağını söylemiş ve tahvillerin bu yolla da satılmasının sağlanacağını anlatmıştır.¹³

3.1.1. Sivas Erzurum Demiryolu İç Borçlanma Kanunu

Geliri, Sivas-Erzurum demiryolu hattı inşaatı harcamalarına ayrılmak üzere ikramiyeli iç borçlanma tahvilleri çıkarılmasını öngören dokuz maddelik hükümet tasarısı 1934 Mayıs'ında Meclis'e sunulmuştur.¹⁴ Sivas-Erzurum demiryolu hattına tahsis edilecek uzun vadeli iç borçlanma hakkında kanun tasarısı, her yıl on milyon lirayı geçmemek ve yirmi yılda itfa edilmek üzere toplam otuz milyon nominal kıymette hamiline [taşıyana] yazılı tahvil çıkarılmasını öngörmüştür. Tahvillerin yıllık faiz ve ikramiye toplamı yüzde yedidir. Tahviller on yıl geçtikten sonra nominal kıymetleri üzerinden ödenmek üzere tedavülden kaldırılabilir. Tahviller, itfa planı gereğince başabaş fiyattan kura ile itfa edilebilecek, ikramiyeler de kura ile dağıtılacaktır. Bu iç borçlanmanın geçici ve asıl tahvilleri, ilanları, kuponları ve ödemelerine ait evrak ve senetler, faiz ve ikramiyeler her türlü vergi ve resimden muaftır. Tahviller, genel ve katma bütçeye dahil daire ve kurumların, il genel idareleri ve belediyelerin artırma, eksiltme ve sözleşmelerinde nominal başabaş kıymetleri üzerinden teminat olarak kabul edilmektedir. İç borçlanmanın ihraç şartları, ödeme şekli, ikramiye ve itfa planları, Ergani istikrazında olduğu gibi Maliye Vekâleti ile Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası arasında kararlaştırılacaktır.¹⁵

Hükümet tasarısının gerekçesinde, yürütülen demiryolu politikasının sonuçlarının bir an önce ortaya çıkmasını sağlamak için yapılması gereken demiryolu hatlarının masraflarının bütçeyi olumsuz etkilemeyecek şekilde uzun yıllara bölünerek ödenmesi için [iç] borçlanma yapılmasının en uygun yol olarak belirlendiği

¹³ "Maliye Vekilinin beyanati", **Cumhuriyet**, 28 Mayıs 1934, s. 5.

¹⁴ "Sivas-Erzurum dahili istikrazı", **Cumhuriyet**, 29 Mayıs 1934, s.3.

¹⁵ "2463 sayılı ve 28 Mayıs 1934 tarihli Sivas-Erzurum hattını inşa için dahili istikraz aktine dair kanun", **Resmi Gazete**, 30 Mayıs 1933, S. 2714, s. 3875.

belirtilmiştir. Bu gerekçeyi desteklemek üzere demiryolu inşaatı konusunda yapılmış ilk iç borçlanma olan Ergani demiryolu borçlanmasının başarısı vurgulanmıştır. Tasarıda borçlanmanın faiz, ikramiye ve tahvil çıkarma şartlarının Ergani istikrazının şartlarıyla aynı olduğu ifade edilmiştir. Kanun layihasında, bu istikrazın piyasada satılma imkânlarının, Sivas-Erzurum demiryolu istikrazı kanunuyla birlikte Meclis'e sevk edilen iki kanun tasarısıyla elde edileceği de ilave edilmiştir.

Tahvil satılmasını sağlayacağı öngörülen, bankacılık ile ilgili iki tasarıdan ilki, Merkez Bankası Genel Kurulu'nun Merkez Bankası nizamnamesinde yapmış olduğu değişiklik uyarınca Merkez Bankası kanununun 9. maddesinde değişikliğe gidilmesidir. Bu değişiklikle devlet, Merkez Bankası sermayesinin ödenmesi ile ilgili olarak Merkez Bankası'na olan borcunu nakit yerine yüzde beş veya daha fazla geliri bulunan devlet tahvilleri ile ödeyebilecektir. Kanun tasarısında, bu ödemede hangi tahvillerin kullanılacağına tespiti Maliye Bakanlığına bırakılmıştır. Maliye Bakanlığının bu yetkisini kullanırken, o anda piyasaya sunulmuş ve henüz satılmamış tahvilleri seçeceği beklenmelidir.¹⁶ Sivas-Erzurum istikrazı tasarısında, tahvillerin satılmasını sağlayacağı ifade edilen diğer kanun tasarısına göre de 2243 sayılı Mevduatı Koruma kanununda yapılması öngörülen değişiklikle, bankaların mevduat karşılığı olarak kasalarında bulduklarını mecburi olan meblağın % 50'si ile tahvil almalarına imkân sağlanmaktadır.¹⁷

Sivas-Erzurum hattını inşa için dahili istikraz yapılması hakkındaki kanun layihasında, Merkez Bankası kanununda yapılacak değişikliğin her yıl iki buçuk milyon lira tutarında tahvil alımını sağlayacağı, mevduatı koruma kanununda yapılacak değişikliklerle ilgili olarak halihazırda bankaların yürürlükteki mevduat gereği bulundurmaları zorunda oldukları meblağın 8-10 milyon lira olduğu, bunun yarısının en az 3-4 milyon liralık tahvil alımını sağlayacağı ifade edilmiştir.¹⁸ Kanun tasarısına Hükümet'in yazdığı gerekçenin son paragrafında istikrazın faiz ve ikramiyeli olmasının halk ve kurumların da katılımını sağlayabileceği zikredilmiştir.

¹⁶ T.C. Merkez Bankası kanununun ilgili maddesi için Bkz.: "1715 sayılı ve 11 Haziran 1930 sayılı Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası kanunu", **Düstur**, Üçüncü Tertip, C. 11, Ankara, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1930, s. 1864.

¹⁷ Mevduatı Koruma kanunu için Bkz.: "2243 sayılı ve 30 Mayıs 1933 tarihli Mevduatı Koruma kanunu", **Kanunlar Dergisi**, C. 12, s. 752-757.

¹⁸ "Sivas - Erzurum Hattını İnşa İçin Dahilî İstikraz Aktine Dair 1/1043 Numaralı Kanun Lâyihası ve Maliye ve Bütçe Encümenlerinden Mürekkep Muhtelit Encümen Mazbatası", Sıra No: 222, T. C. Başvekâlet Kararlar Müdürlüğü, Sayı: 6/1463, 24 Mayıs 1934.

Bununla birlikte, tasarı ile aynı anda Meclis gündemine getirilen iki ayrı kanun tasarısı nedeni ile Hükümetin tahvillerin geniş bir tasarruf sahibi kitleye satılmasından çok yukarıda anlatılan yasal düzenlemeler sonucu ortaya çıkacak zorunlu satışlara güvendiği anlaşılmaktadır.

Sivas-Erzurum demiryolu hattı harcamalarının iç borçlanma tahvil gelirleriyle ile karşılanmasına dair kanun tasarısı 28 Mayıs 1934 günü TBMM Genel Kurulu'na gelmiştir. Acil olarak görüşülmesi teklifi kabul edilen 12 maddelik kanun tasarısı okunduktan sonra önce maddelere geçilmesi oylanmış, sonra kanun tasarısının maddeleri tek tek oylanmış ve kabul edilmiştir. Kanunun bütünü de oylanmış ve oylamaya katılan 177 mebusun ittifakıyla kanunlaşmıştır. Kanun tasarısı görüşülür ve oylanırken söz isteyen olmamıştır.¹⁹

Kanunun kabul edildiği gün, Meclis'te Mevduatı Koruma kanununda değişiklik yapan tasarı da görüşülmüş, tasarı üzerine sadece Manisa mebusu Refik Şevket Bey [İnce] söz alarak kanun tasarısında geçen "kıyemi menkule" tabirinin "menkul kıymetler" olarak değiştirilmesini teklif etmiştir. Görüşmede başka söz alan olmayınca başka değişiklik de olmaksızın kanun tasarısı oylamaya katılan 192 mebusun ittifakıyla kabul edilmiştir.²⁰

Meclis'te aynı gün, bankaların çalışmalarını düzenleyen, Mevduatı koruma kanununun sekizinci maddesindeki değişiklik de görüşülmüştür. Bu kanunda yapılan değişiklikle bankaların ellerindeki mevduat karşılığında kasalarında nakit olarak bulundurmaları zorunda oldukları ihtiyatın en fazla yarısını Maliye Vekâletinin oluruyla almak şartıyla faiz getiren menkul değerlere dönüştürebilmeleri sağlanmıştır.²¹ Bu kanun değişikliği ile bankaların alacağı tahvillerin belirlenmesi yetkisi Maliye Vekâleti'ne verildiğinden, piyasada yeterli alıcı çıkmaması durumunda uzun vadeli iç borçlanma tahvillerinin bankalarca alınmasının sağlanması amaçlanmıştır.

Yine aynı gün görüşülen Merkez Bankası kanununun 8. Maddesini değiştiren kanun da üzerinde söz alan olmadan, oylamaya katılan 179 mebusun ittifakıyla kabul edilmiştir.²² Bu kanunla da Devletin, Merkez Bankasına yapmak durumunda olduğu

¹⁹ TBMMZC, D. 4, C. 22, B. 59, (28.5.1934), s. 378-379.

²⁰ TBMMZC, D. 4, C. 22, B. 59, (28.5.1934), s. 366, 379.

²¹ "2457 sayılı ve 28.5.1934 tarihli, 2243 sayılı Mevduatı Koruma kanununun 8inci maddesine bir fıkra ilavesine dair kanun", **Resmi Gazete**, 30 Mayıs 1933, S. 2714, s. 3872.

²² TBMMZC, D. 4, C. 22, B. 59, (28.5.1934), s. 378-379.

ödemenin Maliye Vekâletinin saptayacağı tahviller ile yapılması imkânı doğmuştur.²³ Maliye Vekâletinin bu uygulamada da hangi tahvillerin alınacağını tespit etme yetkisi bulunduğundan bu değişiklik de, Merkez Bankası sermayesinin satışta bulunan uzun vadeli iç borçlanma tahvilleri ile ödenebilmesine yönelik bir değişikliktir.

Sivas-Erzurum İç Borçlanma kanunu ikramiyeli istikraz şeklinde kanunlaşmış olmakla birlikte, istikrazın ilk tertibi çıkarılmadan önce, 1934 yılı Aralık ayında bir değişiklik yapılmıştır.²⁴ Bu değişiklikte tahvillerin, Ergani ikramiyeli istikrazı gibi yasalastığı şekilde “% 5 faizli ve % 2 ikramiyeli” değil, ikramiyesiz olarak % 7 faizli olarak piyasaya çıkarılması öngörülmüştür. İstikrazın ikramiyeli olarak çıkartılması, halkın ikramiye çekilişlerinin çekiciliğine kapılarak tahvil satın almalarını sağlamaktı. Değişikliği öngören kanun tasarısında, yeni tamamlanmış olan Ergani istikrazı tahvillerinin son tertiplerinin bankalara ve Cumhuriyet Merkez Bankası’na satıldığı, “halkın sermaye durumunun yeniden bu ölçüde bir istikrazı karşılayacak güçte olmadığı” gerekçe gösterilerek istikrazın ikramiyesiz olarak piyasaya çıkarılması öngörülmüştür.²⁵ Tek maddelik kanun değişikliği, 13 Aralık 1934 günü Maliye Vekili Fuat Ağralı’nın acilen görüşülmesi önerisiyle Meclis gündemine alınmıştır. Maliye Vekili de kanunu takdim ederken içeriği üzerine söz söylememiş, kanun tasarısı üzerine söz alan olmamıştır.²⁶ Sivas-Erzurum İç Borçlanması tahvillerini ikramiyesiz hale getiren kanun tasarısı kabul edilmiştir.²⁷ Bu değişiklik, o dönemde tasarruf sahiplerini cezbetmek için kullanılan bir vasıta olan ikramiyeden vazgeçilmesi, tahvillerin tasarruf sahibi kişilerden çok önceden bahsettiğimiz Merkez Bankası ve bankalarla ilgili iki kanun değişikliğinden faydalanarak bankacılık kesimine satılmasının öngörüldüğüne işaret etmektedir.

²³ “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası hakkındaki 11 Haziran 1930 tarih ve 1715 numaralı kanunun sekizinci maddesine bir fıkra ilavesine dair kanun”, **Resmi Gazete**, 31 Mayıs 1933, S. 2715, s. 3883.

²⁴ Değişikliğin zamanlaması için Bknz.: **EK 3** 1933-1947 İç Borçlanma Tertipleri.

²⁵ “Sivas - Erzurum hattını inşa için dahilî istikraz akdine dair kanunun I nci maddesine bir fıkra ilâvesi hakkında kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/1151)” Sıra Sayısı: 38, T.C. Başvekalet Kararlar Müdürlüğü, Sayı: 6/3283, 28.11.1934.

²⁶ **TBMMZC**, D. 4, C. 25, B. 17, (15.12.1934), s. 177.

²⁷ “Sivas-Erzurum hattını inşa için dahilî istikraz aktine dair 28 Mayıs 1934 tarih ve 2463 numaralı Kanunun birinci maddesine bir fıkra ilâvesi hakkında” 2614 sayı ve 15 Kânunuevvel 1934 tarihli Kanun, **Kanunlar Dergisi**, C. 14, s. 65.

3.1.2. Sivas Erzurum Demiryolu İç Borçlanma Tahvillerinin Satışı

Sivas-Erzurum istikrazı yapılması hakkındaki kanunun 1934 yılı Mayıs ayında kanunlaşmasına rağmen istikrazın ilk tertibi 1935 yılı Ocak ayında piyasaya sunulmuştur. Ergani İstikrazı'nın üçüncü tertibi olan C tertibinin satışının 1934 yılı 30 Eylül'ünde sona ermesinden sonra yeni bir iç borçlanmanın piyasada uygulanması için bir süre geçmesi beklenmiştir.

Sivas-Erzurum istikrazı birinci tertibi toplam 2 milyon lira olarak 10 Ocak 1935 tarihinde satışa çıkarılmış ve satış süresi 15 Ocak 1935 günü sona ermiştir. Bu tahvillerin de kupürleri 20 lira nominal değerinde hazırlanmış ve başbaşaın altında bir fiyatla 19 liradan satılmıştır. Tahviller Merkez Bankası, Ziraat Bankası ve İş Bankası şubelerinde satışa sunulmuştur.²⁸ Önceden söz edildiği gibi, 2463 sayılı İstikraz kanununda faiz ve ikramiye toplamının yüzde 7 olması hükmü yer almışken, daha sonra kanunda yapılan değişiklikle tahvillerin yüzde 7 faizle ve ikramiyesiz olması uygun görülmüştür.²⁹ Tahviller de piyasaya bu değişikliğe uygun olarak % 7 faizli olarak çıkarılmıştır.

İstikraz tahvillerinin satışa çıkarılacağına ilişkin gazete haberinde, “Merkez Bankası ile diğer milli bankalarda” yeni istikrazın satışına ilişkin hazırlıkların başladığı bildirilmiştir.³⁰ Söz konusu haberde satışın Merkez Bankası ve diğer milli bankalarda yürütüleceğinin yazılmış olmasına karşılık, Maliye Bakanlığı ve Merkez Bankası'nın basın ilanlarında tahvillerin “Merkez Bankası, Ziraat ve İş Bankaları şubelerinde” satılacağı duyurulmuştur. İlanlarda Adapazarı Ticaret Bankası gibi diğer milli bankaların adı geçmemiştir.³¹ Görüldüğü gibi, tahvillerin hangi bankalarda satıldığı konusunda, 1 Kânunusani 1935 tarihli **Cumhuriyet** gazetesinin 8. sayfasında yer alan Sivas-Erzurum istikrazına ilişkin haberde verilen “Merkez bankası ve diğer milli bankalar” bilgisiyle, aynı tarihli gazetenin 11. sayfasındaki Merkez Bankası

²⁸ “Sivas demiryolu istikrazı”, **Cumhuriyet**, 1 Kânunusani 1935, s. 8.

²⁹ “Sivas-Erzurum hattını inşa için dahili istikraz akdine dair 28 Mayıs 1934 tarih ve 2463 numaralı kanunun birinci maddesine bir fıkra ilavesi hakkında kanun”, **Resmi Gazete**, 23 Kânunuevvel 1934, S. 2887, s. 4561.

³⁰ “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 1 Kânunusani 1935, s. 11; “Sivas demiryolu istikrazı”, **Cumhuriyet**, 1 Kânunusani 1935, s. 8.

³¹ “Maliye Vekâletinden”, **Cumhuriyet**, 10 Kânunusani 1935, s. 8.

ilanındaki, tahvillerin “Merkez, İş ve Ziraat Bankaları şubelerinde satılacağı bilgisi” çelişmiştir.

Ergani İkramiyeli istikrazı ile Sivas-Erzurum istikrazı arasında benzerlikler ve farklılıklar bulunmaktadır. Her iki istikrazın aynı olan özellikleri şöyledir: Tahvil müddetinin yirmi yıl olması, vergiden muaf oluşu, her türlü artırma ve eksiltmelerde teminat olarak kabul edilmesinin yanı sıra Sivas-Erzurum demiryolu istikrazı da başabaş fiyatının yüzde beş altında olarak satışa çıkarılmıştır. Sivas-Erzurum istikrazının birinci tertibi de Ergani istikrazı gibi 20 lira nominal değerdeki kupürler halinde her bir kupür 19 liradan satışa arz edilmiştir.³²

Ergani istikrazı ikramiyeli iken Sivas-Erzurum istikrazında ikramiye bulunmamaktadır. Ergani istikrazının faiz oranı % 5 faiz + ikramiye ile % 7’ye gelmektedir. Sivas-Erzurum istikrazının faiz oranı ise % 7’dir. İki istikraz arasındaki diğer farklılık da istikraz tertiplerinin adlandırılması ve satış sürelerine ilişkindir. Ergani istikrazı tertipleri, harfle, A, B, C diye adlandırılmışken Sivas-Erzurum istikrazı tertipleri, sıra sayılar ile birinci, ikinci, üçüncü olarak adlandırılmıştır. Daha sonraki İran-İrak sınır hattı, Milli Müdafaa, Kalkınma istikrazları da aynı şekilde sayı ile adlandırılmışlardır. Sivas-Erzurum istikrazının tertiplerinin satış süreleri daha kısa tutulmuştur. Ergani istikrazının A ve C tertipleri 30, B tertibi 34 gün süresince satışta kalmış olduğu halde Sivas-Erzurum demiryolu istikrazı birinci tertibi sadece 6 gün satışta kalmıştır. Sivas-Erzurum demiryolu istikrazının birinci tertibi satışı altı gün içinde tamamen satılarak sonuçlanmıştır.³³

Sivas-Erzurum istikrazının ikinci tertip tahvilleri 20 Kasım 1935- 5 Aralık 1935 günleri arasında 16 gün süreyle satışa çıkarılmıştır.³⁴ İkinci tertip tahviller, yalnızca 20 lira nominal değerde kupürler halinde çıkarılmış olan birinci tertipten farklı olarak 20 ve 500 lira nominal değerde iki farklı kupür halinde satışa çıkarılmıştır. Dört buçuk milyon lira olan ikinci seri tahvil toplamının iki milyon lirası 20 liralık, iki buçuk milyon lirası da 500 liralık kupürlerle piyasaya sunulmuştur. Yirmi liralık kupürler 19 liradan, 500 liralık tahviller de 475 liradan satılmıştır. İkinci tertip tahviller de ilk tertip gibi yüzde 7 faizlidir. İkramiye uygulaması yoktur. Gerek kupür büyüklüğü gerekse

³² “Maliye Vekâletinden”, **Cumhuriyet**, 10 Kânunusani 1935, s. 8.

³³ “Sivas-Erzurum istikrazı”, **Cumhuriyet**, 17 Kânunusani 1935, s.3.

³⁴ “Sivas-Erzurum”, **Cumhuriyet**, 13.11.1935, s. 5; “Sivas- Erzurum istikrazına yazılız”, **Ulus**, 18 Sontesrin 1935, s. 1; “Sivas Tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 19 Teşrinisani 1935, s. 5; “Sivas- Erzurum istikrazına yazılız”, **Ulus**, 20 Sontesrin 1935, s. 1

faiz oranı ile ikramiye uygulanmaması ikinci tertipten yedinci tertibe kadar bu biçimde uygulanmıştır. İlk tertibin sadece Merkez Bankası, Ziraat ve İş Bankası şubelerinde satılmasına karşılık, Sivas-Erzurum istikrazının ikinci tertibi, yukarıda sayılan bankaların yanı sıra Adapazarı Türk Ticaret, Emlak ve Eytam, Sümerbank merkez ve şubeleriyle Osmanlı Bankası, Selanik Bankası, Komerçiyale Bankası, Roma Bankası, Holandsche Bank - Üni N. V., Rus Ticareti Hariciye Bankası³⁵, Doyçe Oryent Bank, Dresdner Bank, Doyçe Bank Und Diskonto Gezelschaft tarafından satışa arz edilmiştir.³⁶ Tahvillerin birinci tertibi, sadece Merkez Bankası, Ziraat ve İş Bankası şubelerinde satılmıştır. 2614 sayılı Sivas-Erzurum hattını inşa için dahilî istikraz aktine dair 28.5.1934 tarih ve 2463 numaralı Kanunun birinci maddesine bir fıkra ilâvesi hakkında kanunda ifade edildiği ve yukarıda da değindiğimiz gibi Sivas Erzurum istikrazının ilk tertibinin “halkın alım gücü olmaması” nedeniyle bankalara satılması öngörülmüştü. Bu nedenle tahviller sadece Merkez Bankası, Ziraat ve İş Bankası şubelerinde satılmıştır. İkinci tertip tahvillerin ise bundan farklı olarak çok sayıda yerli ve yabancı banka tarafından satışa sunulması, bu tertipte halkın alım gücüne kavuştuğunun düşünüldüğünü ve geniş tasarruf sahibi kitlesine ulaşılacak istendiğinin göstergesidir. Nitekim, ilerde TABLO 3.2. ve TABLO 3.3. ele alınırken görüleceği gibi Sivas-Erzurum istikrazının ilk tertibinin yüzde 80’i Merkez Bankası tarafından, geri kalan yüzde 20’si kişi ve kurumlarca satın alınmıştır. “Kişi ve kurumlar” kategorisi gerçek kişiler ile meslek birlikleri, meslek odaları, emekli sandıkları gibi tüzel kişileri bir arada ifade etmektedir. Bu kategori içinde gerçek kişilerin payı bilinmemektedir. Daha ayrıntılı olan 1964 yayını verilerde ise Sivas-Erzurum istikrazının birinci tertibine yer verilmemiştir. İkinci tertibin yüzde 70’i Merkez Bankası ve bankalar tarafından satın alınmış, meslek örgütleri ve emekli sandıklarından oluşan kurumlar tahvillerin yüzde 9’unu almış, tüccarlar ise yüzde 20’lik bir alım yapmışlardır.³⁷

Ergani istikrazının verdiği parlak satış sonucunun bütün milletin dikkatlerini Sivas-Erzurum istikrazı tahvillerine çevirdiği ifade edilmiştir. Satışlar başladığında

³⁵ Bu bankanın adı Maliye Bakanlığı ilanlarında “Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri İttihadı Ticareti Hariciye Bankası” ve “Rus Ticareti Hariciye Bankası” olarak farklı şekilde geçmektedir. Karş.: “Maliye Vekaletinden”, **Cumhuriyet**, 15 Nisan 1933, s. 7; “Maliye Vekaletinden”, **Cumhuriyet**, 20 Teşrinisani 1935, s. 10.

³⁶ “Maliye Vekâletinden”, **Cumhuriyet**, 20 Kânunuevvel 1935, s. 10; “Maliye Vekâletinden”, **Kurun**, 26 Teşrinisani 1935, s. 11.

³⁷ Bkz.: TABLO 3.2.. TABLO 3.3.

halkın ve ulusal kurumların tahvillere gösterdiği yüksek ilgi, halkın hükümetin demiryolu politikasına yakından bağlı olduğu şeklinde yorumlanmıştır. Bu nedenle tahvillerin süresi içinde satılıp tükeneceğine muhakkak gözü ile bakılmıştır.³⁸ Tahviller Bursa’da da ilgiyle karşılanmış, Adapazarı’nda Ticaret Bankası ile Emlak ve Eytam Bankası’na gelen tahvillerin hepsi satılmış, Ziraat Bankası ile İş Bankası’nda pek az tahvil kalmıştır.³⁹ Sinop’a gönderilen ikinci seri tahvillerin tamamı Kasım sonunda satılmıştır.⁴⁰ İkinci seri Sivas-Erzurum tahvillerine İzmir’de de ilginin büyük olduğu görülmüştür. İzmir’e gönderilmiş tahvillerin hepsi satılmıştır. İzmir’den bildirildiğine göre, halk devlet tahvillerinin güvenli ve kârlı bir iş olduğuna inandığını bir kere daha göstermiş, devletin demiryolu siyasetine bağlılığını teyit etmiştir.⁴¹ İzmir’deki tahvil satışlarında Seferihisar ilçesi birinciliği kazanmış ve Valilik tarafından takdir edilmiştir.⁴² İkinci tertip tahviller sigorta şirketlerinden de ilgi görmüştür. Ünyon ve İttihadı Milli sigorta şirketleri 75.000 liralık Sivas-Erzurum istikrazı ikinci tertip tahvili almışlardır.⁴³

Sivas-Erzurum istikrazının ikinci tertip tahvilleri satışı 5 Ocak 1935 akşamı talep fazlasıyla kapanmıştır. Maliye Bakanlığı’na illerden gelen telgraflardan birçok yerde istekleri karşılayacak tahvil kalmadığı bildirilmiştir. Anadolu Ajansına göre halk, bu rağbette Cumhuriyet idaresine olan bağlılığını ve finans bünyesine olan güvenini bir kere daha göstermiştir.⁴⁴

Bu arada önceki istikrazda olduğu gibi, tahvil alanlara önce geçici makbuz verilerek daha sonra geçici makbuzların asıl tahvillerle değiştirilmesi işlemleri Sivas Erzurum istikrazında da uygulanmıştır. Sivas-Erzurum istikrazı birinci tertibi geçici makbuzlarını asıl tahvillerle değiştirme işlemi, 25 Aralık 1935 tarihi ile 10 Ocak 1936 tarihi arasında Merkez Bankası Merkez ve Şubeleri ile önceden geçici makbuz satışı yapan muhabirler tarafından yapılmıştır. Geçici tahvilleri asıl tahvillerle değiştirme işleminde, daha önceki Ergani istikrazı, ikramiye çekilişli olduğundan değiştirme işleminde özel bir uygulama yapılmıştı. İkramiye çekilişleri geçici tahvil [makbuz]

³⁸ “Sivas istikrazı Tahviller adeta kapışılırcasına satılıyor”, **Cumhuriyet**, 29 Teşrinisani 1935, s. 2.

³⁹ “Erzurum-Sivas tahvilleri Bursada hararetle satılıyor”, **Cumhuriyet**, 2 Kânunuevvel 1935, s. 4.

⁴⁰ “Sivas-Erzurum Tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 3 Kânunuevvel 1935, s. 3.

⁴¹ “Sivas-Erzurum hattı tahvilleri ve İzmirililer”, **Cumhuriyet**, 8 Kânunuevvel 1935, s. 3.

⁴² “Sivas-Erzurum tahvilleri satışı”, **Cumhuriyet**, 6 Kânunuevvel 1935, s. 3.

⁴³ “Erzurum Sivas İstikrazı”, **Cumhuriyet**, 7 Kânunuevvel 1935, s. 3.

⁴⁴ “Sivas-Erzurum tahvilleri satışı”, **Cumhuriyet**, 7 Kânunuevvel 1935, s. 3; “Sivas-Erzurum tahvillerinin hepsi satıldı”, **Ulus**, 7 Sonkanun 1935, s. 3.

numaraları ile yapıldığından değiştirme işleminde asıl tahvillerin numaralarının geçici makbuz numaralarının aynısı olmasına dikkat edilmişti. Sivas Erzurum istikrazı ise ikramiyeli olmadığı için asıl tahvillerin numaralarının geçici makbuzlarla aynı olması gerekmemiş, tahvil sahiplerinin elindeki geçici makbuzlar ile asıl tahvillerin numaraları farklı olabilmiştir. Bu durumun tahvil sahiplerinde endişe uyandırmaması için Sivas-Erzurum istikraz makbuzları asıl tahvillerle değiştirilirken farklı tahvil numaraları verileceği ilanda belirtilmiştir.⁴⁵

Sivas-Erzurum istikrazının üçüncü tertip tahvilleri, 16 Kasım 1936 günü ile 5 Aralık 1936 günleri arasında, 20 gün süre ile satışa çıkarılmıştır. Tahvillerin kayıt işlemleri İstanbul'da bütün milli ve yabancı bankalarda, taşrada ise yalnız milli bankalarda yapılmıştır.⁴⁶ Üçüncü tertip tahvilleri de 20 liralık ve 500 liralık kupürler halinde satışa sunulmuştur. Toplam dört buçuk milyon lira olan tertibin 2.500.000 liralık kısmı 20 liralık, 2.000.000 liralık kısmı ise 500 liralık kupürler halinde ihraç edilmiştir. 20 lira nominal değerdeki kupürlerin ihraç fiyatı 19 lira, 500 lira nominal değerdeki kupürlerin ihraç fiyatı 475 liradır. Maliye Vekâleti'nin duyurusunda üçüncü tertip kayıt işlemlerinin Merkez Bankası, Adapazarı Türk Ticaret, Türkiye İş, Emlak ve Eytam, Sümer ve Türkiye Ziraat Bankaları merkez ve şubeleri tarafından her yerde yapılacağı ifade edilmiştir. Maliye Vekâleti, bundan başka İstanbul'daki diğer bankaların da kayıt işlemine katılabileceklerini eklemiştir.⁴⁷

Bu tertiple ilgili olarak illerden gelen bilgilere göre, Maraş'a gönderilen 325 adet tahvil satılmıştır. Henüz çeltik mahsulleri paraya tahsil edilmemiş olduğu halde halkın gösterdiği yurtseverlik ve rağbet takdirle karşılanmıştır.⁴⁸ Bolu ve Mudurnu'ya gönderilen tahvillerin tamamen satıldığı, Mudurnulu Bay Salim'in tek başına 150 tahvil satın aldığı açıklanmıştır.⁴⁹ Üçüncü tertip satışların sona ermesine beş gün kala tahvillerin üçte ikisinin kayıt işleminin yapıldığı, tamamının da süresi içinde satılacağı

⁴⁵ "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 22 Kânunuevvel 1935, s. 8; "Sivas-Erzurum istikraz tahvilleri", **Cumhuriyet**, 23 Kânunuevvel 1935, s. 2.

⁴⁶ "Sivas-Erzurum hattı tahvillerinin üçüncü tertibi satışa çıkarılıyor", **Cumhuriyet**, 10 Teşrinisani 1936, s. 2; "Sivas-Erzurum hattı istikrazı", **Cumhuriyet**, 14 Teşrinisani 1936, s. 2; "Erzurum-Sivas hattı istikraz tahvilleri satışa çıkarıldı", **Cumhuriyet**, 17 Teşrinisani 1936, s. 6; "Demiryolu istikrazımız", **Kurun**, 17 Teşrinisani 1936, s. 3.

⁴⁷ "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 8 Teşrinisani 1936, s. 10; "Maliye Vekâletinden", **Kurun**, 16 Teşrinisani 1936, s. 7; "Maliye Vekâletinden", **Akşam**, 18 Teşrinisani 1936, s. 10; "Maliye Vekâletinden", **Kurun**, 25 Teşrinisani 1936, s. 7; "Sivas-Erzurum", **Ulus**, 1 İllkânun 1936, s. 1; "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 3 Kânunuevvel 1936, s. 9.

⁴⁸ **Ayn Tarihi**, S. 37, (II. Kanun 1937), s. 5.

⁴⁹ "Erzurum-Sivas tahvilleri Bolu'da tamamen satıldı", **Ulus**, 1 İllkânun 1936, s. 1.

belirtmiştir.⁵⁰ Gerçekten de satış süresinin dolmasının ardından Maliye Vekâleti'nden yapılan açıklamaya göre, Sivas-Erzurum istikrazının üçüncü tertibinin kayıtları, halkın göstermiş olduğu büyük rağbet ve talep fazlası ile 5 Ocak 1936 günü başarıyla kapanmıştır.⁵¹

Sivas-Erzurum istikrazının dördüncü tertibi, yine dört buçuk milyon lira toplam değerinde olarak önceki tertibin şartlarıyla piyasaya verilmiştir. Kupürler önceki tertipteki gibi 20 lira ve 500 liralıktır. Dördüncü tertip tahvil satışı 20 Kasım 1937 günü başlamış, 16 gün devam ederek 5 Aralık 1937 günü sona ermiştir.⁵² Maliye Vekâleti'nce kayıtların son günü beklenmeden 2 Aralık günü yayınlanan tebliğe göre, tahvillerin tamamen satılmıştır.⁵³

Sivas-Erzurum istikrazının beşinci tertibi için kayıtlar, 19 Kasım 1938 günü başlamış ve 5 Aralık 1938 gününe kadar 17 gün devam etmiştir.⁵⁴ Sivas-Erzurum istikrazının beşinci tertibi de dört buçuk milyon lira toplam değerinde tahvilden meydana gelmiştir. Beşinci tertip de 20 liralık ve 500 liralık iki kupür halinde satışa sunulmuştur. Kupürler diğer tertiplerde olduğu gibi başabaş fiyatının % 5 eksiğine satılmıştır. Beşinci tertibin kayıt işlemleri Merkez Bankası, Ziraat, Türkiye İş, Emlak ve Eytam, Halk, Türk Ticaret, Belediyeler Bankalarıyla, Sümer, Eti ve Denizbank tarafından yapılmıştır. Diğer bankalar vasıtasıyla de tahvil alımının sağlanabileceği ilan edilmiştir.⁵⁵

Beşinci tertip için yapılan duyurularda tahvil kupürlerinin adlandırılmasında yeni bir terim ilk defa kullanılmıştır. 20 lira nominal değerindeki kupür “birlik”, 500 lira nominal değerindeki kupür ise “yirmi beşlik” olarak adlandırılmıştır. Bundan sonraki yıllarda yapılan tahvil satışlarında da 20 liralık tahvil kupürü bir birim kabul edilerek “birlik” olarak adlandırılmış, daha büyük tahvil kupürleri 20 liralık kupürün

⁵⁰ “Sivas-Erzurum hattı tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 1 Kânunuevvel 1936, s. 2.

⁵¹ **Ayn Tarihi**, S. 37, (II. Kanun 1937), s. 3.

⁵² “Sivas-Erzurum hattı istikraz tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 13 Teşrinisani 1937, s. 2; “Yeni tahviller dün satışa çıkarıldı”, **Cumhuriyet**, 21 Teşrinisani 1937, s. 2.

⁵³ “Sivas-Erzurum tahvilleri tamamen satıldı”, **Ulus**, 3 İllkânun 1937, s. 1.

⁵⁴ “Sivas-Erzurum istikrazı bugün başlıyor”, **Kurun**, 22 Teşrinisani 1938, s. 3; “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 21 Teşrinisani 1938, s. 8.

⁵⁵ “Sivas-Erzurum tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 6 Kânunuevvel 1938, s. 2.

katları olarak adlandırılmaya devam edilmiştir.⁵⁶ Beşinci tertip kayıtları, araya bayram tatili⁵⁷ girmesine rağmen tahvillerin tamamı satılarak sona ermiştir.⁵⁸

Sivas-Erzurum istikrazının dört buçuk milyon lira toplam değerindeki altıncı tertibinin kayıt işlemleri, 25 Kasım 1939 ile 5 Aralık 1939 tarihleri arasında 11 gün süresince yapılmıştır. Bu tahvillerin satış şartları da önceki tertipler ile aynıdır. Tahviller birlik adı verilen 20 lira nominal değerinde ve yirmi beşlik adı verilen 500 lira nominal değerinde iki ayrı kupür olarak çıkarılmıştır. Tahvil satış fiyatı yine başabaş fiyatının yüzde 95'i olarak tespit edilmiştir.⁵⁹ Altıncı tertip kayıt işlemleri, Merkez Bankası, Türkiye Cumhuriyeti Ziraat, Türkiye İş, Emlak ve Eytam, Halk, Türk Ticaret, Belediyeler Bankalarıyla, Sümerbank ve Etibank tarafından yapılmıştır. Bununla birlikte, diğer bankalar aracılığıyla da tahvil alımının mümkün olduğu da ilan edilmiştir.⁶⁰

Altıncı tertibin satışının sona ermesinden sonra Başvekil Refik Saydam, Tasarruf Haftası'nın açılış konuşmasında dahili istikraz satışlarına değinmiş ve Sivas-Erzurum istikrazının altıncı tertibinin özellikle küçük tasarruf sahipleri nezdinde eski istikraz tertiplerinden daha fazla rağbet göreceğini söylemiştir.⁶¹ Oysa daha sonraki yıllarda açıklanan verilere göre, altıncı tertibin kişi ve kurumlarca satın alınma oranı, bir önceki yani beşinci tertibin kişi ve kurumlar tarafından satın alınma oranından düşüktür.⁶²

⁵⁶ “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Ulus**, 17 Senteşrin 1938, s. 12; “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Ulus**, 19 Senteşrin 1938, s. 12; “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 1 Kânunuevvel 1938, s. 9; “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 5 Kânunuevvel 1938, s. 11.

⁵⁷ 23-24-25 Kasım 1938 Ramazan bayramı'dır.

⁵⁸ “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 5 Kânunuevvel 1938, s. 11.

⁵⁹ “Sivas-Erzurum istikrazı”, **Cumhuriyet**, 19 Teşrinisani 1939, s. 3.

⁶⁰ “Sivas Erzurum demiryolu istikrazı tahvilleri Maliye Vekâleti ve Türkiye Merkez Bankasından”, **Ulus**, 20 Senteşrin 1939, s. 8; “Sivas Erzurum demiryolu istikrazı tahvilleri Maliye Vekâleti ve Türkiye Merkez Bankasından”, **Ulus**, 21 Senteşrin 1939, s. 8; “Sivas Erzurum demiryolu istikrazı tahvilleri Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Akşam**, 23 Teşrinisani 1939, s. 8; “Sivas Erzurum demiryolu istikrazı tahvilleri Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Vakit**, 25 Teşrinisani 1939, s. 8 “Sivas Erzurum demiryolu istikrazı tahvilleri Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 2 Kânunuevvel 1939, s. 7; “Sivas Erzurum demiryolu istikrazı tahvilleri Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Akşam**, 4 Kânunuevvel 1939, s. 12; “Sivas Erzurum demiryolu istikrazı tahvilleri Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 5 Kânunuevvel 1939, s. 7.

⁶¹ “Başvekilimiz dün mühim bir nutukla haftayı açtı”, **Cumhuriyet**, 13 Kânunuevvel 1939, s. 6.

⁶² Bkz.: TABLO 3.2. 1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1947 Yayını.

Sivas-Erzurum demiryolu istikrazının yedinci ve son tertibinin satış işlemleri, 20 Kasım 1940 tarihinde başlamıştır. Basında, kayıtların başladığı haberi verilirken **Cumhuriyet** işlemlerin bir ay, **Ulus** on beş gün süreceğini belirmişlerse de kayıtlar 16 gün sürmüş ve 5 Aralıkta sona etmiştir.⁶³ Yedinci tertip de yüzde 7 faizli ve ikramiyesiz olarak başabaşın yüzde beş eksiğine satışa çıkarılmıştır. Kupürler 20 liralık birlik ve 500 liralık yirmi beşlik olarak çıkartılmıştır. Tahvil alımı için kayıt işlemleri Türkiye Cumhuriyet Merkez, Türkiye Cumhuriyeti Ziraat, Türkiye İş, Emlak ve Eytam, Halk, Türk Ticaret, Belediyeler Bankalarıyla, Sümer ve Etibank tarafından yapılmıştır. Duyurulara kayıt işlemlerinin diğer bankalar aracılığıyla sağlanabileceği de eklenmiştir. Sivas-Erzurum demiryolu istikrazının yedinci tertibinde beş buçuk milyon lira toplam nominal değerinde tahvil satışa sunulmuştur. Satış süresinin sonunda, Sivas-Erzurum istikrazının yedinci ve son tertibine kayıtlar diğer tertiplerde olduğu gibi halkın ve kurumların gösterdiği rağbet sonucunda son kayıt tarihinden önce başarıyla kapanmıştır.⁶⁴ Kayıtların başarıyla kapandığı basın ilanı şeklinde de duyurulmuştur.⁶⁵

Yukarıda da belirtildiği gibi, Sivas-Erzurum istikrazının birinci tertibinde iki milyon liralık, ikinci ve altıncı tertipleri arasındaki beş tertibin her birinde dört buçuk milyon liralık, yedinci ve son tertipte de beş buçuk milyon liralık tahvil piyasaya sunulmuştur. Böylece Sivas-Erzurum demiryolu istikrazında kanunda öngörülen otuz milyon liralık istikrazın tamamı kullanılmıştır.⁶⁶ İlk tertip sadece 20 liralık kupürler, ikinciden yedinciye kadarki tertipler ise 20 ve 500 liralık iki cins kupürler halinde satılmıştır. Sivas-Erzurum demiryolu istikrazı için yapılan yedi tertip satışı toplu halde ele aldığımızda, 1935 yılında iki tertip satış yapılmış, takip eden 1936, 1937, 1938, 1939 ve 1940 yıllarında da birer tertip tahvil satılarak kanunda sekiz yıl süre tanınmış olan istikraz altı yılda tamamlanmıştır.

⁶³ “Sivas Demiryolu istikrazı tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 20 Teşrinisani 1940, s. 3; “Sivas-Erzurum istikrazı başladı”, **Akşam**, 20 Teşrinisani 1940, s. 2; “Sivas-Erzurum istikrazı Bugün yedinci tertibin kayıt muamelesi başlıyor”, **Ulus**, 20 Sontişrin 1940, s. 1.

⁶⁴ “Sivas-Erzurum istikrazının son tertibi kapandı”, **Vakit**, 4 Kânunuevvel 1940, s. 2; “Sivas-Erzurum istikrazının son tertip kaydı kapandı”, **Ulus**, 4 İlkânun 1940, s. 2.

⁶⁵ “Sivas-Erzurum”, **Cumhuriyet**, 6 Kânunuevvel 1940, s. 4.

⁶⁶ “Sivas Erzurum demiryolu istikrazı tahvilleri Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Ulus**, 18 Sontişrin 1940, s. 8; “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Akşam**, 19 Teşrinisani 1940, s. 8; “Sivas Erzurum demiryolu istikrazı Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Ulus**, 20 Sontişrin 1940, s. 8 “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 1 Kânunuevvel 1940, s. 9; “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Vakit**, 3 Kânunuevvel 1940, s. 4.

Sivas-Erzurum istikrazının 1935 yılındaki birinci tertip tahvilleri sadece Merkez Bankası, Ziraat ve İş Bankası gişelerinde satılmıştır. Aynı yıl ikinci tertip tahviller yukarıda adı geçen bankaları yanı sıra diğer milli ve yabancı bankalar tarafından satılmıştır. İstikrazın 1936 ile 1940 yılları arasındaki üçüncü tertibinden yedinci tertibine kadar ise Maliye Bakanlığı ilanlarında tahvillerin satılacağı bankalar olarak sadece milli bankaların adları sayılmıştır. Aynı duyurularda “diğer bankalar aracılığıyla da” tahvil alınabileceği eklenmekle birlikte bu uygulamanın milli bankaların iş hacmini artırmaya yönelik olduğu görülmektedir.

Sivas-Erzurum İstikrazının bütün tertipleri yüzde 7 faiz getirili ve ikramiyesiz olarak satışa çıkarılmıştır. Kanunda istikraz için izin verilmiş olan 30 milyon liranın tamamı kullanılmıştır. Bu miktarın yıllara dağılımında ise, kanun bir yılda en fazla on milyon liralık tahvil satışına imkân tanımışken, ilk yıl birincisi 2 milyon, ikincisi 4,5 milyon lira olmak üzere 6,5 milyon liralık tahvil ihraç edilmiş, 1936-1939 yılları arasındaki dört yılda ise her yıl 4,5 milyon liralık tahvil çıkarılmış, istikraz uygulamasının son yılı olan 1940 yılında da 5,5 milyon liralık tahvil çıkarılmıştır.

Ergani İstikrazı tertiplerinin birinci ve üçüncü tertipleri 30’ar gün, ikincisi 34 gün satışta kalmışken Sivas-Erzurum istikrazı tertipleri çok daha kısa sürelerde satışta kalmışlardır. Birinci tertip 6 gün gibi kısa bir sürede satılmış, sonraki tertipler de 11 günden 20 güne kadar değişen sürelerde satışta kalmışlardır. Sivas-Erzurum İstikrazı’nın birinci tertibi sadece 20 lira nominal değerli kúpürle satılmış, ikinciden yedinciye kadar geri kalan tertiplerde 20 lira nominal değerli tahvillerin yanı sıra 500 lira nominal değerli tahviller de satışa sunulmuştur. Yirmi lira nominal değerli tahviller 19 liradan, beş yüz lira nominal değerli tahviller 475 liradan satılmıştır. Beş yüz lira nominal değerdeki tahvillerin bankaların, kurumların, şirketlerin ve tüccarların alımı için çıkartıldığı anlaşılmaktadır.⁶⁷

10 Ocak 1935 tarihinde birinci tertibi satışa sunulan, 5 Aralık 1940 tarihinde yedinci ve son tertibinin satışı sona eren Sivas-Erzurum demiryolu iç borçlanmasının yedi tertibinden elde edilen gelir toplamı 23.886.530,41 lira olmuştur. TABLO 3.1.’de

⁶⁷ Sivas-Erzurum İstikrazı tertipleri için Bkz.: EK 3.

de görüldüğü gibi Sivas-Erzurum istikrazından sağlanan bütçe geliri, Ergani istikrazından sağlanan gelirin iki katından fazla olmuştur.⁶⁸

TABLO 3.1.

HALKA ARZEDİLEN UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMA GELİRLERİ 1933-1947

<u>İç Borçlanma</u>	<u>Bütçe Geliri (TL)</u>
Ergani Demiryolu İstikrazı	11.303.100,00
Sivas-Erzurum Demiryolu İstikrazı	23.886.530,41
İran-Irak Sınır Hattı Demiryolu İstikrazı	50.450.790,60
Milli Müdafaa İstikrazı	122.341.597,37
Kalkınma İstikrazı	<u>123.980.035,00</u>
TOPLAM	331.962.053,38

Kaynak: 1932-1947 Mali Yılları Bütçe Kesin Hesap Kanunlarından tarafımızdan derlenmiş ve hesaplanmıştır.

3.1.2.1. Sivas Erzurum Tahvilleriyle İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda

Sivas-Erzurum Demiryolu İç Borçlanması, altı yıla yayılmış yedi tertip halinde uygulanmıştır. Bir buçuk yıl içinde tamamlanan Ergani borçlanmasına göre nispeten uzun bir sürede gerçekleştirilen Sivas-Erzurum Demiryolu İç Borçlanmasının her tertibine, basında o an içinde bulunulan dönemin özelliklerine de bağlı olarak farklı büyüklük ve şekillerde yer verilmiştir.

Gazetelerin daha çok birinci sayfalarında yer alan Ergani istikrazı haberlerine nazaran, Sivas-Erzurum istikrazı haberleri daha çok iç sayfalara kaymıştır. Gazetelerde yer alan haberlerin boyutu da giderek küçülmüştür. İstikraz sürerken ülke dışında savaş havasının giderek yayılması ve son iki tertip sırasında İkinci Dünya Savaşı'nın başlamış olması gazetelerdeki haber ve konu önceliğini etkilemiştir. Bununla birlikte basın istikraza olabildiğince yer vermiş ve ilgi göstermiştir.

⁶⁸ Bkz.: TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri ve TABLO 3.1. Halka Arz Edilen Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri.

İlk tertibin satışa çıkarılması öncesinde ve kayıt işlemleri sürerken hem Maliye Bakanlığı, hem de Merkez Bankası istikrazı duyuran ayrı ayrı ilanlar vermişlerdir.⁶⁹ Tahvil satışlarının Maliye Bakanlığı'nın verdiği basın ilanları yoluyla duyurulma uygulaması diğer tertiplerin piyasaya çıkarılması sırasında da devam etmiştir. Sivas-Erzurum istikrazı için verilen basın ilanları resimsiz, sadece metinden ibaret ilanlardır.⁷⁰ Maliye Bakanlığı ayrıca, tahvile ihraç tertipleri öncesinde ve bitiminde konuyla ilgili açıklamalar yapmış, bu açıklamalar basında yer almıştır.

Sivas-Erzurum istikrazı tahvillerinin satış dönemlerinde basında konu ile ilgili makale ve yazılar da yer almıştır. Basındaki makale ve yazılarda ele alınan temaların başında tasarruf konusu gelmektedir. Kişilerin tasarruflarının küpte, sandıkta, kasada kalmaması, tasarrufların kendilerine ve topluma yararlı faaliyet alanlarına sokulması gereğinin altı çizilmiştir. Tek tek tasarrufların önemsiz görülmelerine karşılık tasarrufların bir araya geldiklerinde milli hayata yeni bir güç ve hız vereceği vurgulanmıştır. Bu görüş, Celal Bayar'ın "tasarrufun batı dünyasında gerek ulusal ekonomi gerekse ülke maliyesinin önemle uyguladığı bu uygulamanın ülkemizde de yer bulduğu" yolundaki sözleri aktararak güçlendirilmek istenmiştir.⁷¹

Ergani istikrazı tertiplerinin satışa çıkarıldığı dönemlerde, gazete yazılarında en büyük yer tahvil almanın alıcılar açısından avantajlarını anlatmaya ayrılmıştı. Yazılarda, tahvilin getireceği gelir, tahvilin geleceğe yönelik olarak güvenli bir yatırım olduğu konusu işlenmişti. Sivas-Erzurum istikrazı tertiplerinin satışa sunulduğu dönemlerde bu konu da işlenmiş olsa da çok yer verilerek vurgulanan bir konu olmamıştır.⁷² Yazıların çoğunluğunda hakim olan tema borçlanmanın toplumsal

⁶⁹ "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 2 Kânunusani 1935, s. 7; "Maliye Vekâletinden", **Ulus**, 3 Sonkânun 1935, s. 6; "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 10 Kânunusani 1935, s. 8; "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 12 Kânunusani 1935, s. 7; "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 14 Kânunusani 1935, s. 8; "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 1 Kânunusani 1935, s. 11; "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 11 Kânunusani 1935, s. 8; "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 13 Kânunusani 1935, s. 8; "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 15 Kânunusani 1935, s. 8.

⁷⁰ "Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 11 Kânunusani 1935, s. 8; "Sivas-Erzurum hattı inşasına tahsis edilen % 7 faizli istikrazın 4 buçuk milyon liralık 2nci tertibin kayid muamelesi Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 20 Teşrinisani 1935, s. 10; "Maliye Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 3 Kânunuevvel 1936, s. 9; "Maliye Vekâleti ve TCM Bankasından", **Cumhuriyet**, 5 Kânunuevvel 1938, s. 11; "Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 1 Kânunuevvel 1940, s. 4.

⁷¹ Kemal Ünal, "Sivas-Erzurum İç Ödücü", **Ulus**, 10 Sonkânun 1935; Yunus Nadi, "Tasarruf Haftası Münasebetile Ferd ve cemiyet", **Cumhuriyet**, 12 Kânunuevvel 1936, s. 1, 3, Yunus Nadi, "Milli ekonomi temeli üzerine kurulan Cumhuriyet Devleti", **Cumhuriyet**, 15 Kânunuevvel 1937, s. 1.

⁷² Kemal Ünal, "Yeni İç Ödücü", **Ulus**, 5 Sonkânun 1935, s. 1.

yönünün vurgulanması olmuştur. Devlete borç vermenin sadece bir kazanç işi olmadığı, yüce bir yurtseverlik olduğu görüşü işlenmiştir. Bütün unsurların ulus yararına bir düzene girmesiyle ulusal kalkınmanın sağlanabileceği öne sürülerek, duyguda birlik olduğu gibi ekonomik düzende de birlik olunması gerektiği ifade edilmiştir.⁷³

Kullanılan temalardan biri yeni iktisadi hayat temasıdır. Bu yeni iktisadi hayatın, milli tasarruf, milli teşebbüs ve milli müteşebbisler safhalarına ulaştığı, demiryollarının inşasını sermaye ve işgücü olarak kendi imkanlarıyla başaran yeni Türkiye'nin iktisadi hayatının yüksek yeni tarihi devresine geçmiş olduğu ifade edilmiştir.⁷⁴ Birer netice gibi görünen ancak gelişmenin bizzat sebebi olan yeni demiryollarının yapıldığı, yeni fabrikaların açıldığı belirtilmiş ve bu işleri yapabilmenin ekonomik bağımsızlık ile mümkün olabileceği öne sürülmüştür. Ekonomik bağımsızlığın iki ön koşulu olduğu belirtilerek bunlardan birincisinin siyasi bağımsızlık ancak ikinci ön koşulun bilgi ve kültür olduğu ifade edilmiştir. Bu nedenle makine ve aletlerin tek başına yeterli olmadığı önemli olanın makine ve aletlere hakim olacak kafalar olduğu üzerinde durulmuştur.⁷⁵

Her devletin ekonomi temeli üzerinde kurulu olduğu belirtilmiş, devletin gücünün ekonomik gücüyle doğru orantılı olduğu vurgulanmıştır. Ülke ekonomik hayatında, demiryolu borçlanmaları yoluyla küçük tasarrufların ülkenin büyük ihtiyaçlarının karşılamasına yöneltildiği ifade edilmiştir. Bunun başarı olduğu söylenerek başarının nedeni düzenli maliye politikasına bağlanmıştır.⁷⁶

Cumhuriyet döneminde yapılan ve "refah yolu" olarak nitelendirilen demiryollarının niceliksel büyüklüğü rakamlarla sergilenirken, bu başarı karşısında duyulması gereken iftihar duygusunun da en az yapılan eserlerin kendisi kadar büyük olduğu savunulmuştur. Yeni Türkiye'nin başardığı en büyük işlerden biri olarak demiryolları gösterilmiş, demiryolculuğun milli hamlelerin en anlamlılarından ve en büyüklerinden birini teşkil ettiği savunulmuştur.⁷⁷

⁷³ Kemal Ünal, "Sivas-Erzurum İç Ödücü", **Ulus**, 10 Sonkânun 1935.

⁷⁴ Yunus Nadi, "Tasarruf Haftası Münasebetile Ferd ve cemiyet", **Cumhuriyet**, 12 Kânunuevvel 1936, s. 1, 3.

⁷⁵ N.S. [Necmettin Sadak], "Büyük Eser", **Akşam**, 30 Teşrinisani 1935, s. 1.

⁷⁶ Yunus Nadi, "Milli ekonomi temeli üzerine kurulan Cumhuriyet Devleti", **Cumhuriyet**, 15 Kânunuevvel 1937, s. 1.

⁷⁷ [Abidin Daver], "Hem Nalına Hem Mihına Birkaç belîğ rakam", **Cumhuriyet**, 30 Teşrinievvel 1939, s. 3; Yunus Nadi, "Türk mühendisliğinin hakettiği takdir", **Cumhuriyet**, 19 Kânunuevvel 1939, s. 1, 3;

Yazılarda demiryollarının ülke bütünlüğünü sağlamada katkısı da ele alınmıştır. Yurttaşların ülkeyi ancak coğrafya kitapları ve haritalar üzerinden tanıdıkları söylenerek, iller birbirinden kopuk okyanus adalarına benzetilmiştir. Demiryollarının yapımı ile Cumhuriyet rejiminin Türk yurdunda bir bütünlük kurduğu söylenerek, “yurdu çelik ağlarla birbirine bağlamak” siyasetinin zafer kazandığı öne sürülmüştür.⁷⁸

Sivas-Erzurum İç Borçlanması tahvillerinin satış sürecinde Ergani İç Borçlanması tahvillerinin satış dönemlerinde olduğu kadar yoğun toplantı ve konferans faaliyeti görülmemiştir. Aslında o dönemde Üniversite’de halka açık konferanslar verilmesi alışılmış bir uygulamadır. Örneğin, Sivas-Erzurum istikraz tahvilleri ilanı ile aynı sayfada Üniversite’de halk konferanslarının devam ettiği, Felsefe Profesörü Raynbah’ın [Hans Reichenbach] Dekart [Descartes] ve Rasyonalizm konusunda konferans verdiği belirtilmiştir.⁷⁹ Gazetelerde Üniversite konferanslarına ait bunun gibi başka duyurular da görülmektedir. Üniversite konferansları devam ederken konuların Ergani borçlanması sırasında olduğu kadar istikraz konusunda yoğunlaşmadığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, sayıları çok olmamakla birlikte Sivas-Erzurum istikrazını konu alan konferanslar da tertiplenmiştir.

Beşiktaş Halkevi’nde Sivas-Erzurum hattının ekonomik, finansal ve coğrafi bakımlardan önemi konusunda 23 Kasım 1935 Cumartesi akşamı 20’de girişi serbest olan bir konferans verilmiş, ayrıca bir konser ile bir gösteri de yapılmıştır.⁸⁰ Kadıköy Halkevi’nde de 24 Kasım 1935 Pazar günü saat 20.30’da Müderris Zühtü tarafından Sivas-Erzurum hattı hakkında, herkese açık bir konferans verilmiştir.⁸¹

Sivas Erzurum istikrazı sırasında da radyodan yararlanılmıştır. İstikrazın ikinci tertibini duyurmak amacıyla Üniversite ve Yüksek İktisat Okulu profesörleri 1935 yılı Kasım ayı sonlarında radyodan konu ile ilgili radyo konuşmaları yapmışlardır.⁸²

“Hem Nalın Hem Mihına” sütununun Abidin Daver’e ait olduğu hakkında Bkz.: “Üstad Abidin Daver dün akşam vefat etti”, **Cumhuriyet**, 9 Şubat 1954, s. 1, 7.

⁷⁸ Abidin Daver, “Ankara-Erzurum”, **Cumhuriyet**, 30 Teşrinievvel 1939, s. 3.

⁷⁹ “Üniversitede konferanslar”, **Ulus**, 22 Sontışrin 1935, s. 3.

⁸⁰ “Çağrılar konferanslar kongreler”, **Cumhuriyet**, 22 Teşrinisani, s. 4.

⁸¹ “Sivas hattına dair konferans”, **Cumhuriyet**, 23 Teşrinisani 1935, s. 4.

⁸² “Sivas istikrazı tahvilleri satışı başladı”, **Cumhuriyet**, 20 Teşrinisani 1935, s. 5. Konferans programı şöyledir: İbrahim Fazıl, 20 Kasım 1935 Çarşamba saat 20.20, Zühtü, 22 Kasım 1935 Cuma saat 21, Ömer Celal, 24 Kasım 1935 saat 20, Vehbi 26 Kasım 1935 saat 20.30.

Sivas-Erzurum istikrazının duyurulması için afişler de hazırlanmıştır. Sivas-Erzurum istikrazı için hazırlanan afişler, Ergani istikrazı afişlerine nazaran afiş sanatı bakımından daha gelişkindir. Dönemin önde gelen afiş sanatçısı İhap Hulusi'ye, ikinci ve üçüncü tertipler için afişler yaptırılmış olması dikkat çekicidir.



ŞEKİL 3.1.

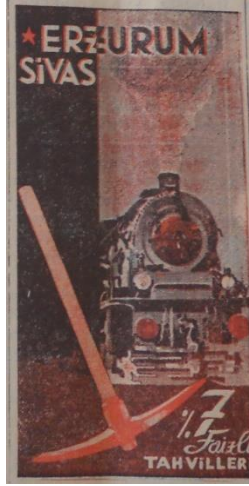
Sivas-Erzurum İstikrazı İhap Hulusi Afişleri

İhap Hulusi, ikinci tertip için hazırladığı afişte istasyona giren yolcu treni katarının üzerinde inşaatı simgeleyen bir kazma kullanmıştır. Bu görseller ile alınacak tahvillerin demiryolu inşaatlarına katkıda bulunacağı anlatılmaktadır. Aynı sanatçı, üçüncü tertip için hazırladığı afişte ise elindeki cüzdandan para çıkaran bir kişiyi resmetmiştir. İhap Hulusi burada o zamana kadar demiryolu istikrazlarında kullanılan tren, lokomotif desenleri yerine parayı kullanmıştır. Böylece istikrazın demiryolu inşa temasını bir yana bırakarak tahvil ile para arasında bir bağlantı kurmuştur. Tasarruf sahibinin (afişteki çizimle belki tüccarın) tahvil almak suretiyle para kazanacağı izlenimini vermiştir. Her iki afişte de faiz oranı büyük “7” rakamlarıyla öne çıkarılmıştır.⁸³

İkinci tertip satışları için birinci tertip afişine çok benzeyen, istikrazı genel olarak tanıtan, üzerinde bir lokomotif ve önünde kazma deseni olan bir afiş de yaptırılmıştır.⁸⁴ Bu afişin dikkat çeken yanı İhap Hulusi'nin, ikinci tertip afişi ile gerek inşaat teması (kazma çizimi), gerek faiz oranının öne çıkartması, gerekse iki afişin genel yerleştirme yönünden benzerlikler göstermesidir. Bununla birlikte istikrazı genel olarak tanıtan bu afişte herhangi bir imza bulunmamaktadır.

⁸³ “Erzurum-Sivas hattı tahvilleri”, *Cumhuriyet*, 17 Teşrinisani 1935, s. 5; İhap Hulusi, *Müsellesten Üçgene*, [y.y.], Tür Tanıtım Reklam Hizmetleri A.Ş., 1998, s. 93.

⁸⁴ *Kurun*, 28 Teşrinisani 1935, s. 1.



ŞEKİL 3.2.

Sivas-Erzurum İstikrazı Genel Afişi

Ulus gazetesi, Ergani İç Borçlanmasından olduğu gibi, bu İç Borçlanma tahvillerinin satışı sırasında da bazıları birinci sayfada olmak üzere istikraz tahvillerinin satın alınmasına yönelik (çerçeve içinde spot) çağrılar yayınlamıştır.⁸⁵ Ancak bu yayınlar gerek yayın sıklığı gerekse kapladığı alan olarak Ergani istikrazı zamanındaki büyüklüğe yaklaşmamıştır.⁸⁶



ŞEKİL 3.3.

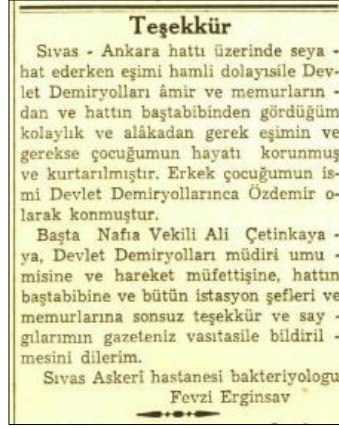
Sivas-Erzurum İstikrazı Çerçeve İçinde Spot Çağrılar

Öte yandan Sivas-Erzurum İç Borçlanması döneminde Sivas-Erzurum arasında, tren yolculuğunda meydana gelen bir olay tren hattı için kendiliğinden bir tanıtım işlevi görmüştür. Gazeteye verilen teşekkür ilanından anlaşıldığına göre Sivas Askeri

⁸⁵ “Sivas-Erzurum istikrazına yazılız”, **Ulus**, 18 Senteşrin 1935, s. 1; “Sivas-Erzurum istikrazına yazılız”, **Ulus**, 20 Senteşrin 1935, s. 1; “Sivas-Erzurum istikraz tahvillerinden alınız”, **Ulus**, 22 Senteşrin 1935, s. 3.

⁸⁶ “İkinci Tertip”, **Ulus**, 25 Senteşrin 1935, s. 5.

Hastanesi Bakteriyoğu Fevzi Erginsav, 1936 yılında hamile eşiyle birlikte Sivas-Ankara hattında seyahat ederken eşi trende doğum yapmıştır. Doktor Erginsav, verdiği ilanda, Devlet Demiryolları amir ve memurlarından ve hattın baştabibinden büyük ilgi ve yardım gördüklerini kaydederek başta Nafia Vekili Ali Çetinkaya olmak üzere bütün demiryolu çalışanlarına teşekkür etmiştir. İlanda doğan çocuğa Özdemir adının verildiği de belirtilmiştir.⁸⁷



ŞEKİL 3.4.

Trende Mutlu Bir Olay

Sivas-Erzurum İç Borçlanması basında Ergani İç Borçlanması'na göre daha az yankı bulmuş, basın ve diğer tanıtım faaliyetlerindeki kitlesel heyecan Ergani İç Borçlanmasına göre daha düşük düzeyde olmuştur. Bu durumun nedenleri ile ilgili bir açıklama Sivas-Erzurum İç Borçlanması kanununu değiştiren kanunun Hükümet gerekçesinde bulunabilir. Sivas-Erzurum İç Borçlanması uygulamaya geçilmeden, tahvillerin ikramiyeli değil sadece faizli olmasını öngören 15.12.1934 tarih ve 2614 sayılı tek maddelik bir kanun değişikliği yapılmıştır.⁸⁸ Bu kanunun Kasım 1934 tarihli tasarısının hükümet gerekçesinde, çıkarılacak tahvillerin rağbet bulması için belirlenecek ikramiyelerin Ergani istikrazından az olmaması için tertiplerin en az dört milyon lira olmasının gerekeceği, oysa Ergani istikrazının son tertibinin satışı henüz tamamlanmış olduğundan dört milyon liralık tahvilin piyasada satılmasının mümkün olmadığı ifade edilmiştir. Aynı gerekçede ayrıca Ergani istikrazının “son tertiplerinin bankalara ve bilhassa Cumhuriyet Merkez Bankası'na satılmak suretiyle plase edilmiş

⁸⁷ “Teşekkür”, **Cumhuriyet**, 13 Teşrinisani 1936, s. 4.

⁸⁸ “Sivas - Erzurum hattını inşa için dahilî istikraz aktine dair 28 Mayıs 1934 tarih ve 2463 numaralı kanunun birinci maddesine bir fıkra ilavesi hakkında kanun” **Resmi Gazete**, 23 Kânunuevvel 1934, S. 2887, s. 4561.

bulunmasının halkın sermaye vaziyetinin yeniden bu nispette yapılacak bir istikrazı karşılayabilecek kudrette olmadığını gösterdiği” de belirtilmiştir. Yine aynı gerekçeye göre “yukarıda izah edildiği veçhile halkımızın vaziyeti de maksadı temin edecek bir nisbette iştirake müsaid görülmemektedir.”⁸⁹ Hükümet gerekçesinden anlaşıldığına göre, bu durumda, Sivas-Erzurum iç borçlanması tahvilleri satışlarında, küçük tasarruf sahibi olan geniş bir kitle değil, bankaların ve kurumların hedeflenmesi öngörülmüş, bu nedenle basın ilanları ve konferanslar gibi kitle tanıtımları Ergani İç Borçlanması ölçüsünde olmamıştır.

3.1.2.2. Tahvil Satışlarına CHP Genel Sekreterliği’nin İlgisi

Sivas-Erzurum istikrazı tahvilleri ikinci tertibinin satışa sunulmasından önce CHP Genel Sekreteri Recep Peker, Cumhuriyet Halk Partisi Başkanlığına telgraf ile gönderdiği 30 Kasım 1935 tarih ve 10/637 sayılı yazı ile Erzurum istikrazına ait genelgenin önemle takip edilmesi hususunu tekrarlamıştır.⁹⁰ Peker’in yazısının ekinde gönderilen CHP Genel Sekreteri adına Giresun Mebusu Münir Akkaya’nın imzasını taşıyan 28 Ekim 1935 tarih ve 10/527 sayılı CHP Genel Sekreterliği genelgesinde, Sivas-Erzurum istikrazı ile ilgili tahvillerin satış günleri, faiz oranları, tahvil kupürlerinin büyüklüğü, tahvillerin ihalelerde nakit yerine geçeceği gibi bilgiler verildikten sonra “yurdun ekonomik, sosyal gelişmesi ile ulusal korunma bakımından pek önemli bir ülkünün gerçekleşmesine yarayacak, ve bir kısım vatanda mamureler yaratacak olan bu işe fazla rağbet gösterilmesi için Parti kurumlarımızın candan çalışmalarını yayın ve oydam yollarından faydalanmak yollarının hemen düzenlenmesini” isteyerek sonuç hakkında bilgi verilmesini istemiştir.⁹¹ Genelgede ayrıca yeteri kadar prospektüs, duvar ilanı ve kartonların İstanbul Merkez Bankası tarafından gönderileceği, radyolardan sürekli yararlanma işini Ankara ve İstanbul parti örgütlerinin düzenleyeceği de eklenmiştir.⁹²

Sivas-Erzurum istikrazı tahvilleri üçüncü tertibinin satışa sunulmasından sonra da İçişleri Bakanı ve CHP Genel Sekreteri Şükrü Kaya, Cumhuriyet Halk Partisi

⁸⁹ “Sivas - Erzurum hattını inşa için dahili istikraz akdine dair kanunun Inci maddesine bir fıkra ilâvesi hakkında kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/1151)”, S. Sayısı: 38, T.C. Başvekâlet Kararlar Müdürlüğü, Sayı: 6/3283, 28 Teşrinisani 1934, s. 1.

⁹⁰ Fon No: 490-1-0-0 (Cumhuriyet Halk Partisi Evrakı Kataloğu) Kutu No: 3 Dosya No: 11 Sıra No: 10, s. 1.

⁹¹ Fon No: 490-1-0-0 (Cumhuriyet Halk Partisi Evrakı Kataloğu) Kutu No: 3 Dosya No: 11 Sıra No: 10, s. 2-3.

⁹² a.y.

Başkanlığına telgraf ile bir yazı göndermiştir. Kaya, 27 Kasım 1936 tarih ve 10/891 sayılı yazısında Sivas-Erzurum istikrazının üçüncü tertip tahvilleri hakkında bilgi verdikten sonra şöyle demiştir: “... Memleketin İktisadî ve İctimaî inkişafı gibi çok ehemmiyetli bir gayenin tahakkukuna taalluk eden bu İstikraza halkın azamî alâka ve rağbetinin celbolunmasındaki ehemmiyet aşikârdır. Yurdumuzun gerçekleşmesine yarayacak ve mamureler yaratacak olan bu İstikraza halkımızın alâkalanması ve pek değerli olan bu işe fazla rağbet gösterilmesi için Parti Kurumlarımızın candan çalışmalarını diler ve neticeden de haber vermenizi rica ederim.”⁹³

Görüldüğü gibi, Cumhuriyet Halk Partisi, tahvil satışlarını bir parti politikası olarak ele almayı sürdürmüş ve daha önceki tertipte olduğu gibi tahvil satışları konusunda parti örgütü görevlendirilmiştir. Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterliğinin genelgeleri, istikraz tahvilleri satışına verilen önemi ve konunun bir parti politikası olarak ele alındığını göstermektedir.

3.1.3. Sivas Erzurum Demiryolu İç Borçlanmasının Sonucu ve Demiryolu Hattının İnşası

20.5.1933 tarih ve 2200 sayılı kanunla yapılması yasalaşan Sivas-Erzurum demiryolu hattı için ilk yatırım harcaması 1933 mali yılı bütçesinde yer almıştır. 1934 yılı sonunda Sivas-Erzurum demiryolu istikrazı kanununun çıkmasından sonra 1935, 1936 ve 1937 mali yılları bütçelerinde de bu hat için harcama yapılmıştır.⁹⁴

Sivas Erzurum hattı inşaatının ilerlemesiyle 1937 yılı Haziran ayında Sivas-Erzurum hattı ile Malatya’dan gelen demiryolu hattı Çetinkaya istasyonunda birleşmiştir. Birleşme töreni Çaputlu tüneli ağzında işçiler ve köylülerin katılımıyla yapılmıştır.⁹⁵ Böylece Karadeniz ile Akdeniz kıyıları arasında demiryolu bağlantısı da sağlanmıştır.⁹⁶ Ardından, Sivas-Malatya hattı ile, Çetinkaya-Hekimhan arasındaki Kayapınar, Akgedik ve Hasançelebi istasyonları 15 Ağustos 1937’den itibaren ulaşımaya açılmıştır. Bu tarihten sonra Sivas-Malatya arasında her gün yolcu treni işletilmeye başlanmıştır. Devlet Demiryolları idaresinin açıklamasına göre, Ankara-Diyarbakır

⁹³ Fon No: 490-1-0-0 (Cumhuriyet Halk Partisi Evrakı Kataloğu) Kutu No: 3 Dosya No: 14 Sıra No: 10.

⁹⁴ Bkz.: EK 1.3 Bütçe Kesin Hesap Kanunlarındaki Demiryolu Yatırım Giderleri.

⁹⁵ “Sivas-Malatya hattında yapılan merasim”, **Cumhuriyet**, 14 Haziran 1937, s. 2

⁹⁶ “Erzurum-Sivas hattı Çetinkaya istasyonunda birleşti”, **Cumhuriyet**, 7 Haziran 1937, s. 3.

yolculuğu, bundan böyle Kayseri-Sivas-Malatya yolu üzerinden sağlanmıştır.⁹⁷ Bu arada Erzurum istasyonunun yapımına 1937 yazında törenle başlanmıştır. Erzurum istasyonunun temel atma töreninde bulunan Doktor Rükneddin Fethi, izlenimlerinde Kop ve Zigana geçitleri yol verdiği ölçüde gidilebilen Doğu illerine demiryolunun tamamlanmasıyla artık ulaşımın sağlanacağını ve buraların kış aylarında ulaşılmaz olmaktan çıkacağını yazmıştır.⁹⁸

Malatya hattı ile birleşmeden sonra aynı yılın sonunda da demiryolunun Erzincan'a yaklaştığı, dokuz ay sonra Kemah istasyonunun açılış töreninin yapılacağı açıklanmıştır.⁹⁹ Gerçekten de demiryolu 1938 yılı Ekim ayında Erzincan'a ulaşmış ve ilk tren 8 Ekim günü Erzincan istasyonuna girmiştir. Bu münasebetle istasyon girişine bir tak kurulmuş, takın kurdelesi Dördüncü Umumi Müfettiş General Abdullah Alpdoğan tarafından kesilmiş Cumhurbaşkanı Atatürk ve Başvekil Celal Bayar'a telgraflar çekilmiştir.¹⁰⁰ Kemah-Erzincan hattı da 23 Kasım 1938'de işletmeye açılmıştır.¹⁰¹ Sivas-Erzincan demiryolu hattının resmi açılışı ise 11 Aralık 1938 günü yapılmıştır. Açılış törenine, Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, Milli Savunma Bakanı General Kazım Özalp, Dışişleri Bakanı Şükrü Saracoğlu, Eğitim Bakanı Saffet Arıkan, Birinci ve Üçüncü Ordu Müfettişleri, Üçüncü ve Dördüncü Umumi Müfettişler, yüksek rütbeli kumandanlar, mebuslar, İçişleri Müsteşarı, Bakanlıklar yetkilileri, Vakıflar Genel Müdürü ve yüzlerce davetli katılmıştır. Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, demiryolu hattının 1939 ortalarında Erzurum'a varacağını, demiryolu yapımına bundan sonra da devam edileceğini söylemiştir. Sivas-Erzurum hattı inşaatının 4 Eylül 1933'te başladığı, ana hat yönünde 335 kilometre, Malatya bağlantı hattında 140 kilometre olmak üzere toplam 475 kilometre yol yapıldığı açıklanmıştır. Tamamlanan Sivas-Erzincan hattı üzerinde 13 demir köprü, 3 betonarme büyük viyadük, 1103 taş ve beton köprü, 117 tünel bulunmaktadır. Hattın inşası sırasında yaz mevsimlerinde günde 27 bin işçi çalıştığı belirtilmiştir.¹⁰²

Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, Sivas-Erzincan hattının açılışından Ankara'ya döndüğünde Erzurum hattının inşaatının çok ilerlediğini, hava durumu

⁹⁷ "İşletmeye açılan hatlar", **Cumhuriyet**, 14 Ağustos 1937, s. 3.

⁹⁸ Rükneddin Fethi, "Demiryollarımız Şarka doğru ilerlerken...", **Cumhuriyet**, 18 Ağustos 1937, s. 8.

⁹⁹ "Demiryolu Erzincana yaklaşıyor", **Cumhuriyet**, 21 Kânunuevvel 1937, s. 3.

¹⁰⁰ "Erzincan bayram yaptı", **Cumhuriyet**, 9 Teşrinievvel 1938, s. 3.

¹⁰¹ "Kemah-Erzincan demiryolu açılıyor", **Cumhuriyet**, 23 Teşrinisani 1938, s. 5.

¹⁰² "Erzincan hattı bugün büyük merasimle açılıyor", **Cumhuriyet**, 11 Kânunuevvel 1938, s. 1, 3; "Erzincan hattı dün açıldı", **Cumhuriyet**, 12 Kânunuevvel 1938, s. 1, 9.

uygun olduğundan Erzincan'dan öteye ray döşenmesine devam edildiğini söylemiştir. Bakan, 1939 yılı Cumhuriyet Bayramı günlerinde ray döşenmesinin biteceğini ve hattın işletmeye açılacağını eklemiştir.¹⁰³ Gerçekten de 1939 yılı Eylül ayında, Erzurum hattının Aşkale'ye kadar olan 160 kilometrelik kısmı 22 Eylül'den itibaren işletmeye açılmış, Haydarpaşa'dan haftada iki gün yataklı bir gün de yemekli vagonlu tren işletilmeye başlanmıştır. Erzurum istasyonu açıldıktan sonra Haydarpaşa'dan Erzurum'a her gün tren seferi konulması ve haftanın üç günü yemekli ve yataklı vagon işletilmesi de öngörülmüştür.¹⁰⁴

Erzurum demiryolu 20 Ekim 1939 günü resmi törenle açılmıştır. Aralarında Bayındırlık Bakanı Ali Fuat Cebesoy, Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya, Adalet Bakanı Fethi Okyar, Eğitim Bakanı Hasan Âli Yücel, Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Kemal Gedeleş, Parti Genel Sekreteri Fikri Tüzer, Dr. Mazhar Germen başkanlığındaki Millet Meclisi Heyeti, Yargıtay, Sayıştay, Danıştay Başkan ve Üyeleri ile diğer davetlilerin olduğu heyetler Erzurum İstasyonu'na üç tren ile gelmişlerdir. Belediye Başkanı'nın konuşmasıyla başlayan törende söz alan Bayındırlık Bakanı, Cumhuriyet'in 4176 kilometre olarak devraldığı demiryollarının uzunluğunu 7367 kilometreye çıkardığını söylemiştir.¹⁰⁵

Erzurum istasyonunun açılmasından sonra Erzurum'a giden Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, demiryollarını ve Sivas Cer Atölyesi'ni inceledikten sonra Erzurum demiryolu hattında bütün işin ve başarının Türklere ait olduğunu söylemiştir. Sermaye, keşif, inşaat, fenni denetim ve işçiliği Türklerin temin ettiğini söyleyen İsmet İnönü, demiryolu inşasında Türk mühendisliğinin her meseleyi halletmeye yetkili olduğuna dair sınavı Erzurum hattında verdiğini ifade etmiştir.¹⁰⁶

Demiryolunun Erzurum'a gelmesiyle, hat, Ruslardan devralınan hatla birleşmiştir. Ancak, devralınan bu hatlardan Erzurum-Sarıkamış hattı dar hat, Sarıkamış-Kars-Sınır hattı da geniş hat olduğu için aktarmasız yolculuğu sağlamak üzere bu hatlar yerine yeniden normal hat döşenmesine 1948 yılında başlanmıştır.

¹⁰³ "Nafia Vekilinin beyanati", **Cumhuriyet**, 14 Kânunuevvel 1938, s. 3.

¹⁰⁴ "Erzurum-Erzincan hattının açılma töreni", **Cumhuriyet**, 30 Eylül 1939, s. 3.

¹⁰⁵ "Sivas-Erzurum demiryolu dün işletmeye açıldı", **Cumhuriyet**, 21 Teşrinievvel 1939, s. 1, 5.

¹⁰⁶ "Cumhur Reisimizin Türk mühendislerine iltifatı", **Cumhuriyet**, 18 Kânunuevvel 1939, s. 1, 5.

Hattın Sarıkamış'a kadar olan bölümü 1961'de açılmış, yine aynı yıl Sarıkamış-Kars-Sınır arasındaki 123 kilometrelik hat da normal hatla değiştirilmiştir.¹⁰⁷

Sivas-Erzurum hattının inşaatında, olanaklar elverdiğince yerli malzeme kullanılmasına çalışılmıştır. Yerli malzeme temini, bu malzemenin sağlanmasıyla ilgili haberlerde görülmektedir. Örneğin Sivas-Erzurum hattında kullanılmak üzere Gönen ormanlarından sağlanan kayınlar Derince'deki fabrikada ilaçlandıktan sonra inşaat alanına gönderilmiştir. Aynı şekilde, Afyon-Antalya demiryolu hattının travers ihtiyacının da Susıgırlık [Susurluk] ormanından sağlandığı belirtilmiştir.¹⁰⁸ Bayındırlık Bakanlığı ilanlarında da, hat üzerindeki tünel yapımı, ray döşenmesi işleri yerli müteahhitlere eksiltme yoluyla ihale edildiği görülmüştür.¹⁰⁹

Sivas-Erzurum hattı inşaatının ilk yıllarında, gazetede yayınlanan bir ilan da inşaatın yerli müteahhitler eliyle yapıldığını ifade etmektedir. İlanda, müteahhit Mühendis Hulusi Yolaç, Sivas-Erzurum hattı müteahhitlerinden eniştesi mühendis Bay Ömer'in vefatı dolayısıyla taziyet edenlere teşekkür etmiştir.¹¹⁰

Demiryolu inşaatlarının yerli müteahhitlere verilmekte olduğu, Sivas-Erzurum ve bağlantısı olan Malatya-Divrik [Divriği] hatlarının ihalesi konusundaki bir kararnamede de görülmektedir. Söz konusu kararnamede Müteahhit Mühendis Abdurrahman Naci Bey'in teklifine karşılık Mühürdar Zade Nuri [Demirağ] Bey¹¹¹ ve arkadaşlarının tekliflerinin daha uygun olduğu belirtilerek ihalenin Mühürdarzâde Nuri Bey ve arkadaşlarına verilmesi kabul edilmektedir.¹¹² Nuri Bey'in hattın inşaatını hızlandırarak bitirmesi demiryolu inşaatlarının yerli müteahhitlere verilme sürecinin devam etmesinde etken olmuştur.¹¹³ Demiryolu inşaatları, ülke ekonomisine yaptığı çeşitli etkilerin yanı sıra, yerli müteahhitlerin ortaya çıkmasına ve güçlenmesine de vesile olmuştur.¹¹⁴

¹⁰⁷ **Bayındırlıkta 50 Yıl**, s. 10.

¹⁰⁸ "Sivas-Erzurum hattı için travers", **Cumhuriyet**, 2 Şubat 1935, s.4.

¹⁰⁹ "Nafia Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 15 Kânunuevvel 1938, s. 10; "Nafia Vekâletinden", **Cumhuriyet**, 25 Kânunuevvel 1939, s. 10.

¹¹⁰ "Teşekkür", **Cumhuriyet**, 6 Teşrinisani 1935, s. 4.

¹¹¹ Nuri Demirağ'ın bayındırlık yatırımlarında müteahhitliğe başlaması konusunda Bkz.: İsmail Yavuz, **Mustafa Kemal'in Uçakları**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, s. 90-91.

¹¹² BCA Fon No: 030.18.1.2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 37-Dosya No: 45- Sıra No: 8.

¹¹³ Fatih M. Dervişoğlu, **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsânesi**, İstanbul, Ötüken Yayınları, 2007, s. 83-85.

¹¹⁴ Cumhuriyet'in demiryolu programlarının yerli müteahhitlerle yürütülmesi konusunda daha fazla bilgi için Bkz.: İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Türkiye'de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda

3.1.4. Bütçe ve Fiyatlar Yönünden Sivas Erzurum Demiryolu İç Borçlanması

Sivas-Erzurum Demiryolu İç Borçlanması, 1935 takvim yılında iki, 1936, 1937, 1939 ve 1940 takvim yıllarında birer tertip olmak üzere yedi tertip olarak piyasaya sürülmüştür. Söz konusu İç Borçlanma gelirleri, 1934, 1935, 1936, 1937, 1939 ve 1940 Mali Yılları Bütçelerine gelir kaydedilmiştir. 1938 Mali Yılı Bütçesine gelir kaydedilmiş Sivas-Erzurum Demiryolu İç Borçlanma geliri bulunmamaktadır. Nominal 30 milyon lira tutarında olan, Sivas-Erzurum Demiryolu İç Borçlanmasının Bütçe Kesin hesap kanunlarında yer alan geliri toplam 23.886.530,41 lira tutarındadır.¹¹⁵

Harcamalara gelince, Sivas-Erzurum demiryolu hattı inşaatı için 1935 bütçe yılında bir, 1936 ve 1937 bütçe yıllarında ikişer olmak üzere bütçe kesin hesap kanunlarında toplam beş harcama kalemi yer almaktadır. Sivas-Erzurum demiryolu hattı harcamaları olarak 1935-1937 kesin hesap kanunlarına kaydedilmiş harcamaların toplamı 19.854.165,51 liradır.¹¹⁶

Sivas-Erzurum Demiryolu İç Borçlanmasının bütçe kesin hesap kanunlarında yer alan Sivas-Erzurum demiryolu hattı harcama kalemlerini karşıladığı gibi istikraz gelirlerinin Sivas-Erzurum hattı harcamalarından % 20 fazla olduğu görülmüştür. Ancak, Sivas-Erzurum hattının yapılmasının 1939 yılı Ekim ayında tamamlanıp Erzurum istasyonunun açıldığı dikkate alındığında söz konusu hat için 1938 ve 1939 bütçe yıllarında da harcama yapılmış olması gerektiği düşünülmelidir. Nitekim 1938 bütçe yılı kesin hesap kanununda “Demiryolu inşaatı bilimum masrafları”, 1939 yılı bütçe kesin hesap kanununda da “Demiryollar ve limanlar” adlı birer harcama kalemi bulunmaktadır. Bu yıllarda demiryolu yatırım harcamalarının ait olduğu hatlar belirtilmeyip harcama kalemleri toplam olarak kaydedilmiştir. Bu nedenle toplam demiryolu iç borçlanma gelirleri ile toplam demiryolu yatırım harcamalarını da karşılaştırmak yerinde olacaktır.

Karşılaştırma, Sivas-Erzurum İç Borçlanması gelirlerinin bütçe kesin hesap kanunlarına girdiği 1934-1942 yılları arasında yapılacak olursa, bu yıllar arasında

Cumhuriyet'in Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi”, **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, s. 451-475.

¹¹⁵ Bkz.: TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri.

¹¹⁶ Bkz.: EK 1.3. Bütçe Kesin Hesap Kanunlarındaki Demiryolu Yatırım Giderleri.

1942 yılındaki İran-İrak Demiryolu İç borçlanması geliri de dahil toplam 33.675.826,51 lira Demiryolu İç Borçlanma geliri elde edilmiştir.¹¹⁷ Aynı yıllarda, yani 1934-1942 bütçe yıllarında yapılan toplam demiryolu harcamaları ise 136.621.815,67 liradır.¹¹⁸ Bu durumda, 1934-1942 yılları arasında yapılmış olan demiryolu yatırımlarının % 24,7'si iç borçlanma gelirleriyle karşılanmıştır. Demiryolu yatırımlarının geri kalan % 75,3'ü ise genel bütçe gelirlerinden karşılanmıştır.

Demiryolu iç borçlanma gelirleri, toplam bütçe gelirleriyle karşılaştırıldığında, bütçe yıllarına göre toplam bütçe gelirleri içinde demiryolu iç borçlanma gelirlerinin oranı şöyledir: 1934 bütçe gelirleri içinde % 2,33, 1935'de % 1,60, 1936'da 1,43, 1937'de % 1,31, 1939'da % 1,10, 1940'da % 0,98, 1941'de binde 1'in altında, 1942 bütçe gelirleri içinde ise % 0,62. Daha önce de belirtildiği gibi 1938 mali yılı bütçesinde demiryolu iç borçlanma geliri bulunmamaktadır.¹¹⁹

Görüldüğü gibi, dönem başında toplam bütçe gelirlerinin yüzde ikisinden fazla demiryolu iç borçlanma geliri elde edilmişken, bu oran yüzde 1,5'e kadar gerilemiş, İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasından sonra yüzde 1'in altına düşmüştür. Bu durum, 1934 tarihinde belirlenmiş olan iç borçlanma miktarının giderek büyüyen bütçe içinde nisbi olarak önemsizleşmesi olarak anlaşılabilir. Ele aldığımız dönemin son yılı olan 1942 bütçe yılında demiryolu yapımı dışında bir maksatla, Milli Savunma İç Borçlanmasına gidilmiştir. Bu iç borçlanma geliri de eklendiğinde 1942 yılındaki iç borçlanma gelirleri toplamı 31.072.533,80 lira olmaktadır. Bu durumda toplam iç borçlanma gelirleri 1942 mali yılı bütçesinin % 3,16'sını bulmaktadır.

Yıl bazında 1934-1942 bütçe yılları arasında, yapılan toplam demiryolu yatırım harcamaları, toplam bütçe harcamalarıyla karşılaştırıldığında, bütçe yıllarına göre toplam bütçe harcamaları içinde demiryolu yatırım harcamalarının oranı şöyledir:

1934 bütçe toplam harcamaları içinde demiryolu yatırım harcamaları % 0,59, 1935'de % 6,52, 1936'da % 6,48, 1937'de % 4,22, 1938'de % 6,75, 1939'da % 5,41, 1940'da % 3,54, 1941'de % 2,37, 1942 ise bütçe harcamaları içinde demiryolu

¹¹⁷ Bkz.: TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri; TABLO 2.3. Demiryolu İç Borçlanma Gelirleri Demiryolu Yatırım Giderleri.

¹¹⁸ EK 1.3 Bütçe Kesin Hesap Kanunlarındaki Demiryolu Yatırım Giderleri; TABLO 2.3. Demiryolu İç Borçlanma Gelirleri Demiryolu Yatırım Giderleri.

¹¹⁹ Oranlar, TABLO 2.3. Demiryolu İç Borçlanma Gelirleri Demiryolu Yatırım Giderleri ve TABLO 2.4. Bütçe Gelir ve Giderleri'nden faydalanılarak tarafımızdan hesaplanmıştır.

yatırım harcamaları % 1,33'ü düzeyindedir. Demiryolu yatırım harcamaları, özellikle 1935 yılından 1939 yılına kadar toplam bütçe harcamaları arasında % 6,5 ile % 5,5 arasında bir pay almışken, 1940 sonrasında gerek bütçe toplamının büyümesi, gerekse savaşın gerektirdiği diğer harcamaların öne çıkmasıyla 1940 yılındaki % 3,5 düzeyinden azalarak 1942'de % 1,3'e kadar gerilemiştir.

3.1.4.1. Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması

Tasarrufların değerlendirilme alternatifleri arasında banka mevduat faizi küçük tasarruf sahipleri için henüz alışılmış bir gelir kaynağı haline gelmiş değıldir. Küçük tasarrufların evde nakit veya kıymetli maden biçiminde saklanmayarak banka tasarruf hesaplarına yatırılması alışkanlığı zaman içinde yerleşmiştir. Ele aldığımız dönemde, bankaların küçük tasarruflar için kura çekilişleri ile ikramiye vermeleri, faiz ödemelerinden daha yaygındır. Bankaların gazetelere verdikleri ilanlarda kumbara hesabı olarak adlandırılan tasarruf hesapları için ikramiye çekilişleri ilan edilmektedir. Banka ilanlarında, tasarruf hesaplarıyla ilgili faizler ve faiz oranları yer almamaktadır.¹²⁰

Mevduat sahiplerine faiz ödeme konusunda önde giden Adapazarı Türk Ticaret Bankası bile mevduat faizlerini ilan etmek yerine müşterilerine müdüriyetle görüşmeleri yolunu göstermektedir.¹²¹ Bu durumda faizin banka yetkileriyle pazarlık sonucu belirleneceğı anlaşılmaktadır. Banka yetkilileriyle faiz konusunda görüşmek ve faiz pazarlığı yapabilmek için de belli bir meblağın üzerinde tasarruf sahibi olunması gerekli olacaktır.

3.1.4.2. Tahvil Fiyatları ile Maaşların Karşılaştırılması

Tasarruf, gelirin tüketim harcamaları çıkartıldığında artan bölümü olduğundan öncelikle tahvil alabilmek için yeterli gelire sahip olmak gereklidir. Bu nedenle, yine tahvil alıcılarının profilini anlayabilmek üzere o dönemdeki memur maaşları ele alınacaktır.

Küçük boy tahvil kupürünün 19 liralık fiyatının memur maaşları ile kıyaslanmasını da şu örneklerle görebiliriz. **Resmi Gazete**'de yayınlanan tayin

¹²⁰ "İş Bankasından Kumbara sahiplerine", **Cumhuriyet**, 22 Şubat 1935, s. 8.

¹²¹ "Kuponlu Vadeli Mevduat", **Cumhuriyet**, 24 Teşrinievvel 1935, s. 8; "Adapazarı Türk Ticaret Bankası", **Cumhuriyet**, 22 Eylül 1937, s. 7.

kararnemelerinin bazılarında tayin edilen memurun maaşı da belirtilmektedir. 1936 yılı Kasım ayında, Ordu İli Birinci Sınıf Mühendisi 55 lira maaşla çalışmaktayken, Bursa Bayındırlık Müdürlüğü'ne 70 lira maaşla terfian tayin edilmiştir. Aynı günlerde bir Maliye Müfettişi Tapu Kadastro Genel Müdür Yardımcılığına 80 lira maaşla atanmıştır. Kırk lira asli maaşlı Gümrük Muhafaza Genel Komutanlık Üçüncü Şube Hakimi, süresini tamamlayarak kadroda belirtilen 45 lira asli maaşa terfi ettirilmiştir.¹²²

Zonguldak Eğitim Müdürü, 55 lira aylıkla Sinop Eğitim Müdürlüğüne atanırken yerine, Kayseri Eğitim Müdürü 40 lira aylıkla Zonguldak Eğitim Müdürlüğüne tayin edilmiştir.¹²³ Ertesi yıl, Kültür Kurulu üyelerinden Hikmet Türk, kadrosu 90 lira olan inspektörlüğe 80 lira aylıkla tayin edilmiştir.¹²⁴ Bayındırlık Vekaletinde vekaleten P.T.T. Genel Müdürlüğü Muamelat Müdürlüğünü yürüten kişi aynı göreve 70 lira maaşla asaleten tayin edilmiştir.¹²⁵ Adalet Bakanlığı tarafından 1939 yılı Ağustos ayında yayınlanan tayin kararnamesinde Ağır Ceza Mahkemesi Başkanlarının 90 lira, Ceza Hakimlerinin 50-80 lira, mahkeme azalarının 50 lira, Sulh Hakimlerinin ve Savcılarının 40 lira, Mahkeme Aza Yardımcısı ve Savcı Yardımcılarının 30-35 lira maaş aldıkları görülmektedir.¹²⁶ 1940 yılına gelindiğinde, Ulaştırma Bakanlığı kararnamesinden, İstanbul Telefon Müdürlüğündeki 70 lira maaşlı Santraller Amirliği'ne, 50 lira maaşlı P.T.T. Mühendisinin almakta olduğu maaşla tayin edildiği, 60 lira maaşlı P.T.T. Fen Müfettişinin boş olan 70 liralık Fen Müfettişliğine terfian tayin olunduğu görülmektedir.¹²⁷ İçişleri Bakanlığı, Umumi Müfettişlik Emniyet Müşavirliğine tayin edilen Birinci Sınıf Emniyet Müdürlerinin 80 lira maaşlı, Birinci Sınıf Emniyet Amirlerinin 60 lira maaşlı oldukları anlaşılmıştır.¹²⁸ Açık olan Ankara Cumhuriyet Savcılığı'na 80 lira maaşla, Bursa Cumhuriyet Savcı Yardımcılığına 40 lira maaşla tayin yapılmıştır.¹²⁹ Ankara'da İdare heyeti üyeliğinde 80 lira maaşla çalışan kişi açık bulunan Ulaştırma Bakanlığı Teftiş Heyeti Başkanlığına 100 lira maaşla tayin edilmiştir.¹³⁰

¹²² **Resmi Gazete**, 7 Teşrinisani 1936, S: 3453, s. 7273.

¹²³ **Resmi Gazete**, 3 Mayıs 1937, S: 3594, s. 8015.

¹²⁴ **Resmi Gazete**, 20 Mayıs 1938, S: 3912, s. 9883.

¹²⁵ **Resmi Gazete**, 6 Kânunuevvel 1938, S: 4077, s. 10929.

¹²⁶ **Resmi Gazete**, 4 Ağustos 1939, S: 4276, s. 12399.

¹²⁷ **Resmi Gazete**, 14 Kânunuevvel 1940, S: 4686, s. 177.

¹²⁸ **Resmi Gazete**, 6 Kânunuevvel 1940, S: 4679, s. 141.

¹²⁹ **Resmi Gazete**, 6 Kânunuevvel 1940, S: 4679, s. 140.

¹³⁰ **Resmi Gazete**, 9 Kânunuevvel 1940, S: 4480, s. 13618.

Bu tayinler, maaşların alt ve orta kademe memurlarda 19 liralık tahvili hiç düşünmeden almaya sevk edecek kadar yüksek olmadığını göstermektedir. Bununla birlikte, bankalardaki mevduatın sürekli artış göstermesi, piyasada olumlu bir görünüm arz etmektedir.¹³¹ Özellikle Dünya Savaşı öncesinde enflasyonun düşük olması nedeniyle geleceğe yönelik kaygı taşımayan tüketicinin tasarrufa imkân bulabildiği ve küçük tasarruf sahiplerinin zamana yayılmış tasarrufları ile tahvil almaya yönelmiş olmaları anlaşılabilir bir durumdur.

3.1.4.3. Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması

İstikrazları bütçe ve fiyatlar yönünden incelerken, söz konusu dönemin (yılların) fiyat değişikliği (artış veya azalış) rakamları da, tahvil alıcısı adaylarının satın alma davranışlarını etkilemesi ve satın alma kararları üzerinde belirleyici olması nedeniyle ele alınmaktadır.

Sivas-Erzurum demiryolu borçlanmasının ilk tertibinin piyasaya çıkarıldığı 1935 yılı ile son tertibinin satışa sunulduğu 1940 yılları arasındaki hayat pahalılığı ve enflasyonu incelersek, İstanbul Ticaret Odası'nın İstanbul şehri için hesaplanmış Geçinme İndeksi'ne göre, 1935 yılında fiyat indeksi bir önceki yıla göre, % 7,2 gerilemiş, yani hayat pahalılığı azalmıştır. 1936 yılında fiyat indeksi % 0,3, 1937 yılında % 1,6 yükselmiştir. 1938 yılında ise fiyat indeksi bir önceki yıla göre % 0,4 oranında düşmüştür. 1939 yılı fiyat indeksi % 1,2 artmıştır. Ancak 1940 yılında fiyat indeksinde bariz bir artış görülmektedir. 1940 yılında İstanbul Geçinme İndeksi bir önceki yıla göre % 10,1 oranında yükselmiştir.

O dönemde ileriki yıllarda olduğu gibi çeşitli kurumların (İstatistik Genel Müdürlüğü, Ticaret Bakanlığı gibi) enflasyon hesaplamaları henüz başlamamış olduğundan bu konuda çalışan araştırmacıların yaptığı geriye dönük hesaplamalardan yararlanılmaktadır. Pamuk'un Devlet İstatistik Enstitüsü tarafından yayınlanmış enflasyon hesaplamalarıyla o dönemde İstanbul ve Ankara'da bir önceki yıla göre hesaplanmış hayat pahalılığı şöyle görünmektedir.

İstanbul'da, bir önceki yıla göre tüketici fiyatlarının artış oranı, 1935 yılında % - 7,2, 1936 yılında % 0,3, 1937 yılında % 1,6, 1938 yılında % - 0,4, 1939 yılında %

¹³¹ Necmeddin Sadak, "Ümid verici bir bilanço", **Akşam**, 14 Kânunuevvel 1937, s. 1, 4.

1,4, 1940 yılında % 10,8. Ankara'da, bir önceki yıla göre tüketici fiyatlarının artış oranı, 1935 yılında % - 6,2, 1936 yılında % 1,3, 1937 yılında % -7,9, 1938 yılında % 0,2, 1939 yılında % 2,5, 1940 yılında % 9,4.¹³²

İstanbul Ticaret Odası'nın o dönemde yapmış olduğu fiyat indeksi anketine göre, İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi de, bir önceki yıla göre, 1935'de % 9, 4, 1936'da % 11,2, 1937'de % 3,9 artmıştır. Toptan Eşya Fiyatları, 1938 yılında bir önceki yılın % 95, 2'si düzeyinde olmuş yani % 4,8 azalmıştır. 1939 yılında ise Toptan Eşya Fiyatları indeksi, bir önceki yıla göre % 2, 85, 1940 yılında ise % 20, 2 artmıştır.¹³³

Tahvil alıcılarının profili hakkında fikir sahibi olabilmek üzere, satışıdaki en küçük tahvil kuponunun, muhtemel alıcı açısından hangi tüketim harcamalarından vazgeçilerek alınabileceğini gösteren perakende satış fiyatları kıyaslamaları Sivas-Erzurum tahvil kuponları için de yapılmıştır. Bu hesaplamalarda Sivas Erzurum istikrazının 20 liralık en küçük kupürünün net satış bedeli olan 19 lira ile Ankara ve İstanbul'da hangi gıda maddelerinden ne miktarda alınabildiği hesaplanmıştır. Hesaplamalar istikrazın ilk yılı olan 1935 ile son yılı olan 1940 yılları için yapılmıştır.¹³⁴ Bu hesaplamalara göre gerek 1935, gerek 1940 yılında İstanbul ve Ankara'da bir tahvil kupürü bedeli olan 19 lira, hanehalkının ihtiyacı için önemli bir meblağ olmayı korumaktadır. Bir adet tahvil satın alabilmek, yukarıda sayılan gıda maddelerinden vazgeçerek tasarruf yapabilmeyi gerektirmektedir.

Bu verilerden, 1939 yılına kadar şiddetli bir hayat pahalılığı hissedilmediği, ancak 1940 yılında fiyatların o zamana göre alışılmamış bir oran olan yıllık % 10 düzeyinde arttığı görülmektedir. Bu durum, İç Borçlanma tahvilleri karşısında hane halkının alım gücü açısından değerlendirildiğinde, 1939'a kadar hane halkının alım gücünde büyük bir azalma hissedilmediği, 1940 yılında ise alım gücünün önemli ölçüde azaldığı görülmüştür.

¹³² Bkz.: TABLO 2.6. İstanbul'da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon.

¹³³ Bkz.: TABLO 2.8.İTO İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi.

¹³⁴ En küçük tahvil kupürü bedelinin Ankara ve İstanbul şehirlerinde satın alabildiği gıda maddeleri için Bkz.: TABLO 2.9. 19 Liralık Tahvil Kuponunun Ankara Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı; TABLO 2.10. 19 Liralık Tahvil Kuponunun İstanbul Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı.

3.1.4.4. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı

Perakende fiyatlar, enflasyon oranları, banka mevduat faizleri gibi verilerle iç borçlanma tahvillerinin kimler tarafından alınabileceği konusunda yukarıdaki tahminleri yapmakla birlikte bu konuda bazı doğrudan veriler de bulunmaktadır. Uzun Vadeli İç Borçlanma Tahvillerinin alıcılara göre dağılımı ile ilgili, Tablo 3.2 ve Tablo 3.3'de görüldüğü gibi biri 1947 diğeri 1964 yıllarında hazırlanmış iki resmi veri yayınlanmış bulunmaktadır.¹³⁵

¹³⁵ Bkz.: TABLO 3.2 1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1947 Yayımları; TABLO 3.3. 1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1964 Yayımları.

TABLO 3.2.
1935-1947 UZUN VADELİ TAHVİLLERİN ALICILARA GÖRE DAĞILIMI
1947 YAYINI

Tahvil	İhraç Edilen TL		İhraç Tarihi		Kişi ve Kurumlar		Bankalar		TCMB Banknot Karşılığı Çızdama		Toplam Satış TL
	TL	%	TL	%	TL	%	TL	%	TL	%	
Sivas Erzurum I	2.000.000	19,15	383.000	19,15	0	0,00	1.617.000	80,85	2.000.000		2.000.000
Sivas Erzurum II	4.500.000	38,78	1.745.220	38,78	0	0,00	2.754.780	61,21	4.500.000		4.500.000
Sivas Erzurum III	4.500.000	42,95	1.933.000	42,95	0	0,00	2.567.000	57,04	4.500.000		4.500.000
Sivas Erzurum IV	4.500.000	19,04	856.920	19,04	2.000.000	44,44	1.643.800	36,51	4.500.000		4.500.000
Sivas Erzurum V	4.500.000	54,40	2.448.389	54,40	0	0,00	2.051.220	45,59	4.499.609		4.499.609
Sivas Erzurum VI	4.500.000	44,08	1.983.660	44,08	873.260	19,40	1.643.080	36,51	4.500.000		4.500.000
Sivas Erzurum VII	5.500.000	89,07	4.899.060	89,07	225.580	4,10	375.360	6,82	5.500.000		5.500.000
1941 Demiryolu I	5.000.000	77,04	3.869.500	77,04	650.000	13,00	480.500	9,06	5.000.000		5.000.000
1941 Demiryolu II	10.000.000	80,00	8.054.620	80,00	1.945.380	20,00	0	0,00	10.000.000		10.000.000
Milli Müdafaa I	40.000.000	37,74	12.189.329	37,74	19.475.000	60,30	633.840	1,96	32.298.169		32.298.169
1941 Demiryolu III	15.000.000	48,08	7.212.520	48,08	6.941.640	46,28	845.840	5,04	15.000.000		15.000.000
Milli Müdafaa II	25.000.000	58,86	14.716.700	58,86	4.926.300	19,71	5.357.000	21,43	25.000.000		25.000.000
1941 Demiryolu IV	10.000.000	100,00	10.000.000	100,00	0	0,00	0	0,00	10.000.000		10.000.000
Milli Müdafaa III	35.000.000	100,00	34.992.300	100,00	0	0,00	0	0,00	34.992.300		34.992.300
1941 Demiryolu V	10.000.000	78,20	7.820.200	78,20	86.000	0,86	2.093.800	20,94	10.000.000		10.000.000
Milli Müdafaa IV	35.000.000	92,23	32.282.800	92,23	304.200	0,87	2.413.000	6,90	35.000.000		35.000.000
1941 Demiryolu VI	10.000.000	67,48	6.748.100	67,48	983.100	9,83	2.268.800	22,69	10.000.000		10.000.000
Kalkınma I	50.000.000	45,90	22.950.000	45,90	14.331.000	28,66	12.619.000	25,44	49.900.000		49.900.000
Kalkınma II	40.000.000	77,00	31.053.000	77,00	5.911.000	14,00	3.036.000	8,00	40.000.000		40.000.000
Toplam	315.000.000	67,1	206.138.318	67,1	58.652.460	19,1	42.400.020	13,8	307.190.798		307.190.798

Kaynak: "1948 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/247)", 30.9.1947, s. 166.

TABLO 3.3.
1935-1947 UZUN VADELİ TAHVİLLERİN ALICILARA GÖRE DAĞILIMI
1964 YAYINI

Tahvil Serisi	Bankalar		Şirketler		Müesseseler		Tüccarlar		Banknot Karşılığı	
	TL	%	TL	%	TL	%	TL	%	TL	%
Sivas Erzurum II	620.220	13,78	31.500	0,70	400.000	8,89	911.260	20,25	2.537.020	56,38
Sivas Erzurum III	946.920	21,04	0	0,00	931.200	20,69	0	0,00	2.621.880	58,27
Sivas Erzurum IV	2.000.000	44,45	0	0,00	754.380	16,76	0	0,00	1.745.620	38,79
Sivas Erzurum V	81.800	1,82	0	0,00	874.400	19,43	1.135.860	25,24	2.407.940	53,51
Sivas Erzurum VI	954.060	21,20	0	0,00	3.545.940	78,80	0	0,00	0	0,00
Sivas Erzurum VII	565.400	10,28	0	0,00	2.990.340	54,37	1.944.260	35,35	0	0,00
1941 Demiryolu I	650.000	13,01	0	0,00	3.869.500	77,39	0	0,00	480.500	9,60
1941 Demiryolu II	440.000	4,40	0	0,00	8.054.620	80,55	0	0,00	1.505.380	15,05
1941 Demiryolu III	7.806.180	52,04	0	0,00	0	0,00	7.193.820	47,96	0	0,00
1941 Demiryolu IV	0	0,00	725.800	7,26	169.100	1,69	9.105.100	91,05	0	0,00
1941 Demiryolu V	86.000	0,86	243.500	2,44	62.700	0,63	7.514.000	75,14	2.093.800	20,93
1941 Demiryolu VI	3.346.100	33,46	980.100	9,80	80.700	0,80	5.593.100	55,94	0	0,00
Milli Müdafaa I	8.532.300	71,10	159.460	1,34	15.840	0,19	3.292.400	27,43	0	0,00
Milli Müdafaa I	12.701.700	45,36	1.318.480	4,71	426.440	1,52	13.553.380	48,41	0	0,00
Milli Müdafaa II	10.602.600	42,41	1.660.900	6,64	288.500	1,16	12.448.000	49,79	0	0,00
Milli Müdafaa III	7.700	0,22	3.453.700	9,76	2.274.900	6,50	26.107.300	74,52	3.156.400	9,00
Milli Müdafaa IV	304.200	0,86	6.360.900	18,17	2.597.000	7,42	23.324.900	66,66	2.413.000	6,89
Kalkınma I	26.955.400	53,91	7.490.500	14,98	1.242.800	2,49	14.311.300	28,62	0	0,00
Kalkınma II	9.038.800	22,60	5.129.200	12,82	3.079.300	7,70	22.752.700	56,88	0	0,00
Kalkınma III	4.000.000	10,00	589.800	1,47	5.154.500	12,89	15.085.400	37,71	15.170.300	37,93
Toplam	89.639.380	25,39	28.143.840	7,97	36.812.160	10,43	164.272.780	46,54	34.131.840	9,67

Kaynak: 1964 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu Raporu I. Ankar, T.B.M.M. Basımevi, 1964, s. 98-101.
Açıklama: Müesseseler: Kurumlar, Emekli Sandıkları, Demekler Tüccarlar; Tüccarlar ve Tasarruf Birlikleri Banknot Karşılığı: T.C. Merkez Bankası Banknot Karşılığı Hesabı.

Bu istatistiklerden 1947 tarihli ilkinde (Tablo 3.2) tahvil alıcıları Kişi ve Kurumlar, Bankalar ve Merkez Bankası Banknot Karşılığı Hesabı olarak üç kategoriye ayrılmıştır. Bu verilere göre Sivas-Erzurum İç Borçlanma tahvillerinin sadece yüzde

10'u bankaların elindedir. Yüzde 42 kadarı Merkez Bankası hesabındadır. Yaklaşık yüzde 47'den fazlası da kişi ve kurumların elindedir.¹³⁶ Bu verilerden bankaların elinde tahvillerin yüzde onu kadar bir miktar olduğu, tahvillerin yarıya yakınının kişi ve kurumlar elinde toplandığı görülmektedir. İstikrazın birinci tertibinin yüzde 80'inin Merkez Bankası, yüzde 20'sinin kişi ve kurumlar elinde olduğu görülmektedir. Daha sonraki tertiplerde kişi ve kurumlar elindeki tahvil oranının her tertipte arttığı gözlenmektedir. Bu eğilimin tek istisnası dördüncü tertiptir. 1937 yılındaki Dördüncü tertipte, tahvillerin yüzde 81'i bankalar ve Merkez Bankası elindedir. Kişi ve kurumlar tahvillerin yüzde 19'unu almıştır. Tahvil alımında kişi ve kurumların payının yıllar içinde yükselmesi, Başbakan Refik Saydam'ın 1939 yılında Tasarruf Haftası'nın açarken yaptığı konuşmada altıncı tertibin küçük tasarruf sahiplerinden ilgi gördüğü açıklamasıyla örtüşmektedir.¹³⁷

Tahvillerin alıcılarına göre dağılımını gösteren ikinci istatistik 1964 yılında yayımlanmıştır. Sivas-Erzurum İç Borçlanma tahvillerinin birinci tertibi 1965 yılında tamamen itfa edileceği için bu istatistikte yer almamıştır. Tahvil dağılımını daha ayrıntılı olarak ele alan bu istatistikte, İç Borçlanmanın ikinciden yedinciye kadar altı tertibine ait tahvillerin T.C. Merkez Bankası, bankalar, şirketler, kurumlar ve tüccarlar arasındaki dağılımı verilmiştir. Bu verilere göre Sivas-Erzurum istikrazının ikinciden yedinciye kadar olan tertiplerinin yüzde 34'ü kurumlar, yüzde 33'ü TC Merkez Bankası, yüzde 19'u bankalar, Yüzde 14'ü tüccarlar, binde 12'si şirketler elindedir.¹³⁸

Tüccarlar, üçüncü, dördüncü ve altıncı tertiplere alıcı olamamışlardır. Buna karşılık ikinci tertibin yüzde 20'si, beşinci tertibin yüzde 25'i, yedinci ve son tertibin yüzde 35'i tüccarlar tarafından alınmıştır. Şirketlerin elinde ikinci tertipten yüzde 1'in altındaki miktar dışında tahvil yoktur.

Emekli sandıkları ve dernekleri kapsayan kurumlar tahvillerin özellikle son iki tertibinin çoğunu almışlardır. İstatistiğin açıklamasında açıkça belirtilmemekle birlikte meslek birlikleri de bu kategori içinde olmalıdır.

¹³⁶ 1948 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/247), 30 Eylül 1947, s. 166.

¹³⁷ "Başvekilimiz dün mühim bir nutukla haftayı açtı", **Cumhuriyet**, 13 Kânunuevvel 1939, s. 6.

¹³⁸ **1964 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu Raporu I**, Ankara, TBMM Basımevi, 1964, s. 98-101.

Bankalar ile Merkez Bankasının elindeki tahviller açısından, 1947 yılı ile 1964 yılı verileri mukayese edildiğinde karşılıklı bir geçiş görülmektedir. 1947 yılında bankalar ile Merkez Bankası elindeki tahvillerin toplamı yüzde 52,5 iken 1964 yılında bu toplam yüzde 51,72 olmuştur. Bankalar ile Merkez Bankası arasında tahvillerin el değiştirmesi bankaların Merkez Bankası'na yatırmaya mecbur oldukları karşılıkların mevduat miktarındaki değişikliklerle banka ile Merkez Bankası arasında el değiştirmesi sebebiyle meydana gelmiş olabilir.

Her iki yıla ait istatistik verinin incelenmesinden, tahvillerin yarısından fazlasının (1947 verileriyle % 52,50; 1964 verileriyle % 51,72) banka sistemi tarafından sahiplenildiği anlaşılmaktadır. Tahvillerin üçte birinin de kurumlar, dernekler tarafından alındığı görüldüğünde tüccarların tahvillerin sadece yüzde 14'ünü almış oldukları anlaşılmaktadır.

1948 verileriyle 1964 verileri kıyaslandığında iki tablodaki verilerin farklılık gösterdiği görülmektedir. Özellikle, 1964 tablosundaki tüccarlar ve kurumlar verilerinin toplamlarının 1947 tablosundaki kişi ve kurumlar verileriyle örtüşmediği kalemler mevcuttur. Her ikisi de Maliye Bakanlığı tarafından, 16 yıl ara ile yayınlanan verilerin farklılığı dikkat çekicidir. Ancak öncelikle 1947 verilerinde kategorilerin Merkez Bankası, Bankalar ve Kişi ve Kurumlar şeklinde düzenlendiğini, 1964 yılı verilerinde ise Kişi ve Kurumlar kategorisinin kendi içinde, Kurumlar (meslek örgütleri, meslek odaları, emekli sandıkları, dernekler), şirketler ve tüccarlar olarak daha ayrıntılı olarak verildiğini vurgulamak gerekir. Kişi ve kurumların toplam tahvil satışları içindeki payı Maliye Bakanlığı'nın 1947 verilerine göre, II. Tertipte % 38,78, III. Tertipte % 42,95, IV. Tertipte % 19,04, V. Tertipte % 54,40, VI. Tertipte % 44,08, VII. Tertipte % 89,07'dir. Yine Maliye Bakanlığı'nın açıklamış olduğu 1964 verilerinde göre ise kişi kurumların payı, II. Tertipte % 29,84, III. Tertipte % 20,69, IV. Tertipte % 16,76, V. Tertipte % 44,67, VI. Tertipte % 78,80, VII. Tertipte % 89,72'dir. Veriler arasındaki farklılık üçüncü ve altıncı tertiplerde özellikle yüksektir. Rakamlar bu şekilde her iki yöne dalgalandığından altı tertibin ortalaması her iki istatistik tabloda da birbirine yakın çıkmaktadır. 1947 verilerinde altı tertibin ortalaması % 48,05, 1964 verilerinde % 46,75'dir.

Bu istatistiklerde, küçük tasarruf sahibi denilebilecek kesimin ne miktarda tahvil satın almış olduğu görülmemektedir. Gerek, Sivas-Erzurum İç Borçlanması sırasında

basında yer alan yazı ve haberler, gerekse bu sayısal veriler, Ergani İç Borçlanmasındaki gibi elinde kumbarası bankalara koşan öğrenciler, maaşından artırıp, hatta birkaç kişi birleşip tahvil alan küçük memurlar ile ilgili verileri içermemektedir. Ayrıca, şu ana kadar ele aldığımız bilgiler de, tahvil satışını düzenleyen Maliye Vekâleti ve Merkez Bankası yetkililerince böyle bir kitlesel satışın tercih edilmiş olduğu yönünde kanaat oluşturmamıştır. Kesin olarak söyleyebileceğimiz, sayısal verilerden Sivas-Erzurum İç Borçlanmasının yedi tertibinin de öngörüldüğü şekilde satılmış olduğudur. Ancak satış süreçleri, Ergani İç Borçlanması tertiplerinin satış süreçlerinde olduğu gibi politik bir propaganda kampanyasına dönüşmemiş veya dönüştürülmemiştir.

3.2. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanmaları

Demiryolunun Erzurum'a ulaşması sonrasında İran-İrak sınır hattı gündeme gelmiştir. Daha, 1935 Kasım'ında demiryolunun Diyarbakır'a ulaşması üzerine Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya¹³⁹ verdiği özel demeçte demiryolunun Diyarbakır'da kalmayacağını, daha doğuya mümkün olduğu kadar hızla ve emniyetle uzatılacağını belirtmişti. İnşaatın 1936 yılından başlayarak devam edeceğini söyleyen Bakan, Elazığ'dan Van'a kadar olan bölümün keşfinin yapıldığını açıklamıştır. Demiryolunun geçeceği güzergâh hakkında da konuşan Çetinkaya, yolun Diyarbakır üzerinden Van'a gitmesi ile Elazığ, Palu, Çapakçur [Bingöl], Muş üzerinden Van'a gitmesi arasındaki tercihin süren çalışmalardan sonra belli olacağını söylemiştir.¹⁴⁰

Bayındırlık Bakanı'nın İran hattı hakkındaki bu açıklamasından iki yıl sonra, demiryolu hatlarının Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılmasını başlatmak üzere 50 milyon lira harcanmasına izin verilmesini öngören kanun tasarısı Meclis'e verilmiştir. Kanunun hükümet gerekçesinde, iktisadi faydayı artırmak ve daha verimli hale koymak için bu demiryolu hatlarının bir an önce yapılması gerektiği ifade edilmiştir.¹⁴¹ Kanun tasarısı, Meclis genel kurulunda 14 Haziran 1937 günü ivedilikle görüşülmek üzere ele alınmıştır. Tasarı üzerinde sadece Van mebusu Hakkın Ungan söz almış,

¹³⁹ Gazetede hem "Ali Çetin Kaya" hem "Ali Çetinkaya" biçiminde yazılı.

¹⁴⁰ "Diyarbakır şark sınırlarımızı kuşatacak hatların bir başlangıcı olacaktır", **Ulus**, 23 Sontışrin 1935, 1, 3; "Ali Çetinkaya müjdeliyor", **Cumhuriyet**, 25 Teşrinisani 1935, s. 1, 7.

¹⁴¹ "Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/876)", Sıra Sayısı: 255, Başvekâlet Kararlar Müdürlüğü, Sayı: 6/2017, 7 Haziran 1937.

Van'a demiryolu hattı yapılmasının önemini belirterek kanun tasarısını destekleyen bir konuşma yapmıştır. Başka söz alan olmadığından, kanun tasarısı hazır bulunan 309 mebusun oybirliğiyle kanunlaşmıştır.¹⁴²

Resmi Gazete'de yayınlanan 14.6.1937 tarih ve 3262 numaralı bu kanunla, demiryollarının Diyarbakır istasyonundan başlayarak Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılmasıyla Van gölü kıyısında demiryollarıyla ilgili tesislerin yapılması için toplam 50 milyon lira harcanması ve bu işler için gelecek yıllara uzanan taahhütlere girişilmesi için Bayındırlık Bakanı'na yetki verilmiştir.¹⁴³ Söz konusu kanun uyarınca Doğu'ya doğru uzatılacak demiryolu hattı için, 16 Kasım 1937 günü Diyarbakır'da temel atma töreni yapılmıştır. Törende, Başbakan Celal Bayar, Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, Umumi Müfettiş Abidin Özmen nutuklar söylemişlerdir. Tren ile Diyarbakır istasyonuna gelmiş olan Cumhurbaşkanı Atatürk de töreni özel treninden izlemiştir.¹⁴⁴

Diyarbakır-Cizre hattının ilk 65 kilometresinin etüt işleri 1937 Aralık ayında tamamlanmıştır.¹⁴⁵ Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın, 1938 yılı sonunda yaptığı açıklamada, İran ve Irak'a uzanan hatların 200 kilometresinin bir yıl içinde bitmiş olacağını söylemesine karşılık öngörüler gerçekleşmemiştir.¹⁴⁶ 1940 yılı başlarına gelindiğinde Irak ve İran demiryolunun kararlaştırılmış güzergahında değişiklik yapılmasına gerek duyulduğu açıklanmıştır.¹⁴⁷

Demiryolunun güzergahının değiştirilmesi konusunda 1940 Nisan'ında Hükümet tarafından Meclis Başkanlığı'na kanun tasarısı verilmiştir. Söz konusu kanun tasarısında, Diyarbakır'dan başlayan demiryolunun 159. Kilometredeki Kurtalan istasyonuna kadarki bölümünün bitmek üzere olduğu belirtilmiştir. Önceden belirlenmiş olan güzergaha göre, Kurtalan'dan 12 kilometre sonra hatların ikiye ayrılması, birinin Irak sınırına doğru Cizre'ye, diğerinin ise İran sınırına doğru Van gölü kıyısında Tuğ [Tatvan] mevkiine ulaşması öngörülmüştü. Değişiklik tasarısında, Kurtalan istasyonu ile Van gölü kıyısı arasındaki arazinin engebeli olması nedeniyle, toplam uzunluğu 21 kilometreye varan 95 tünel, 6 viyadük ve 4 büyük köprü yapılması

¹⁴² **TBMMZC**, D. 5, C. 19, B. 76, (14.6.1937), s. 296-297.

¹⁴³ **Resmi Gazete**, 24 Haziran 1937, S: 3639, s. 8381-8382.

¹⁴⁴ "Diyarbakır-Irak-İran hattının temeli dün törenle atıldı", **Ulus**, 17 Şontişrin 1937, s. 1, 5-6; "Atatürk Diyarbakırdan Elazize hareket ettiler", **Akşam**, 17 Teşrinisani 1937, s. 1, 4; "Cizre hattının temelatma töreni tezahüratla yapıldı", **Cumhuriyet**, 17 Teşrinisani 1937, s. 1, 7.

¹⁴⁵ "Yeni şimendifer hatları", **Cumhuriyet**, 23 Kânunuevvel 1937, s. 1, 7.

¹⁴⁶ "Nafia Vekilinin beyanati", **Cumhuriyet**, 14 Kânunuevvel 1938, s. 3.

¹⁴⁷ "Irak ve İrana giden demiryolu", **Cumhuriyet**, 3 Mayıs 1940, s. 3.

gerektiği anlatılmıştır. Ayrıca, güzergahın 21 kilometresinde binde yirmi, 40 kilometresinde binde yirmi beş eğim olduğundan hattın ulaşım kabiliyetinin çok azalacağı izah edilmiştir. Tasarıda bu nedenle, İran sınırına gidecek olan demiryolu güzergahının Elazığ-Palo [Palu], Muş-Rahova-Tuğ [Tatvan] hattını takip etmesi öngörülmüştür.¹⁴⁸

Meclis gündemine 6.5.1940 günü gelen bu değişiklik tasarısı, demiryolu inşası ile ilgili kanun tasarıları arasında Meclis'te üzerinde en çok konuşulan tasarılarından biri olmuştur. Tasarı üzerinde söz alan Manisa mebusu Refik İnce, bu konuda daha önce yasalaşmış olan 3262 sayılı kanunda hattın neden Kurtalan üzerinden yapılmasının öngörülmüş olduğunu sorgulamıştır. Trabzon mebusu Mitat Aydın da, aynı görüşe katılarak Van'a uzanacak hattın Diyarbakır'dan geçmesinin hata olduğunu ifade etmiştir. Bayındırlık Komisyonu adına söz alan Sivas mebusu Abdurrahman Naci Demirağ, Refik İnce'nin görüşlerine karşı çıkarak, Kurtalan'a kadar yapılan hattın gerekli olduğunu, harcamaların zayi olmadığını öne sürmüştür. Urfa mebusu Razi Soyer de, Bayındırlık Komisyonunun görüşünü destekleyerek, İran hattı için en iyi yolun Hükümetin bu tasarıyla önerdiği yol olduğunu savunmuştur. Manisa mebusu Refik İnce yeniden söz alarak açıklamalardan sonra tereddüdünün ortadan kalktığını ve artık müsterih olduğunu ifade etmiştir. Bu arada söz alan Gümüşhane mebusu Hasan Fehmi Ataç, yeni keşfedilen Beşiri petrol havzasına bir bağlantı hattı yapılmasını önermiştir. Daha sonra, Bayındırlık Bakanı Ali Fuat Cebesoy ile mebuslar arasında Van gölü geçişinin feribot ile mi vapurla mı yapılacağı konusunda diyaloglar yaşanmıştır. Görüşmelerin tamamlanmasından sonra kanun tasarısı mevcut 310 mebusun oybirliğiyle kanunlaşmıştır.¹⁴⁹

Böylece, 14.6.1937 tarih ve 3262 sayılı kanunun birinci maddesi, 6.5.1940 tarih ve 3813 numaralı kanun ile Diyarbakır'dan Irak sınırına, Elazığ'dan İran sınırına kadar demiryolu yapılması şeklinde değiştirilmiştir. Aynı madde ile Elazığ-İran sınır hattından Bitlis'e bir hat yapılması ile Van gölü kıyısında iskeleler ve feribot yaptırılması için Bayındırlık Bakanı'na, 50 milyon lira harcama yetkisi ile bu işler için gelecek yıllara yönelik geçici taahhütlere girişme yetkisi de verilmiştir.¹⁵⁰

¹⁴⁸ “Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun I nci maddesinin tadiline dair kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/365), Sıra Sayı: 113, Başvekâlet Kararlar Müdürlüğü Sayı: 6/1645, 12 Nisan 1940.

¹⁴⁹ TBMMZC, D. 6, C. 11, B. 47, (6.5.1940), s. 8-18, 25.

¹⁵⁰ Resmi Gazete, 10 Mayıs 1940, S: 4505, s. 13773.

3.2.1. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanma Kanunları

Hükümet, İran ve Irak sınırlarına kadar yapılacak demiryollarının tamamlanması amacıyla iç borçlanmaya gidilmesini öngören kanun tasarısını 1941 yılı başında Meclis'e göndermiştir. Basında Meclis çalışmaları değerlendirilirken, söz konusu iç borçlanma kanun tasarısı, Meclis'e verilen önemli kanun tasarıları arasında sayılmıştır.¹⁵¹ Kanun tasarısında, Ergani ve Sivas-Erzurum demiryolu hatlarının yapımının iç borçlanma tahvilleri çıkarılarak tamamlandığı hatırlatılmıştır. İran ve Irak sınır hatlarının inşasına dair 3262 sayılı kanunun ikinci maddesine göre Maliye Vekiline 50 milyon lirayı geçmemek üzere [kısa vadeli] bono çıkarılması yetkisi verilmiş olduğu da belirtilmiştir. Sivas-Erzurum demiryolu hattı tahvillerinin son tertibinin piyasaya sunulmasının tamamlandığı, ülkenin genel durumunun İran-İrak sınırlarına uzatılacak hatlara ait harcamaların yılda 15 milyon lirayı aşmayacak tertipler biçiminde uzun vadeli tahviller ihracıyla karşılanmasına uygun olduğu öne sürülmüştür. Kanun tasarısının birinci maddesinde faiz ve ikramiye tutarının % 7 olacağı öngörülmüş olmakla birlikte, tahvillerin gereği halinde faiz oranı % 7 olmak üzere yalnız faizli olarak ihraç edilebileceği de kaydedilmiştir. Böylece, Sivas-Erzurum istikrazında olduğu gibi ikramiyesiz ihraç durumunda ek bir kanun çıkarma zorunluluğunun önüne geçilmiştir. İstikrazın yılda on beş milyon lirayı geçmemesi de öngörülmüştür. Tahviller, önceki istikrazlardaki gibi, 20 yılda itfa edilecek, tahvil, evrak ve senetlerle, faizler ve bütün muameleler vergiden muaf olacaktır. Tahviller genel ve katma bütçeli daire ve kurumlarda ihale, artırma ve eksiltmelerde ve milli emlak bedellerinin ödenmesinde başabaş kabul edilecektir. İstikrazın, İran-İrak sınır hattı harcamalarından arta kalan bölümü olursa Bayındırlık Bakanlığı bütçesi içinde demiryolu ve limanlar inşaatı bölümünde gereken tertiplere tahsisat olarak kaydedilecektir. Tahsisatın artan kısmı ertesi yıla devrolunacaktır. Kanun tasarısında, borçlanmanın ve çıkarılacak tahvillerin özellikleriyle ilgili olarak benzer konuda daha önce yasalaşmış olan Sivas-Erzurum hattı inşası amacıyla iç borçlanma tahvilleri ihracını öngören 2463 sayılı kanunun koyduğu hükümlerin esas kabul edildiği eklenmiştir.¹⁵²

¹⁵¹ "Demiryolu istikrazı ve hazine tahvilleri", **Cumhuriyet**, 27 Mart 1941. s. 1, 3.

¹⁵² "Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryollarının ikmalî için istikraz akdine dair kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/578)", Sıra Sayısı: 183, Başvekâlet Kararlar Dairesi Müdürlüğü, Sayı: 6/1141, 21 Mart 1941, s. 1.

Kanun tasarısını ele alan Maliye Encümeni mazbatasında, Sivas-Erzurum iç borçlanmasının beş buçuk milyon lira olan yedinci ve son tertibinin, 1.878.620 liralık kısmının, yani yüzde 34'ünün "tasarruf sahibi vatandaşlar" tarafından satın alındığı belirtilerek bu durumun Devlet borçlanma tahvillerine gösterilen güveni kanıtladığı ifade edilmiştir. Maliye Encümeninde, bu iç borçlanmada da Sivas-Erzurum İç Borçlanmasında olduğu gibi % 7 faiz oranının muhafaza edilmesi uygun bulunmuştur.¹⁵³ Komisyonlarda son şeklini alan tasarı Meclis Genel Kurulu'na gönderilmiştir.¹⁵⁴ Tasarı 2 Haziran 1941 günü Meclis gündemine alınmıştır. Kanun tasarısı, üzerinde söz alan olmadan, maddeleri ve bütünü oylanarak komisyonlardan geldiği biçimiyle kabul edilmiştir. Oylamaya katılan 303 mebusun tamamı tasarıya olumlu oy vermiştir.¹⁵⁵ Tasarıda belirtildiği gibi Irak ve İran sınırlarına kadar yapılacak demiryollarının inşası için 35 milyon lira iç borçlanmaya gidilmesine yetki veren 4057 sayılı kanun esas itibarıyla Sivas-Erzurum istikrazı kanununun esaslarını devam ettirmiştir.¹⁵⁶

3.2.1.1. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanma Ek Kanunu

Üç tertip tahviller halinde, 1941, 1942 ve 1943 yıllarında çıkartılan toplam 30.000.000 liralık İran-İrak Sınır Hattı iç borçlanması planlanan hattın bitirilmesinde yeterli olmayınca 1944 yılında ek borçlanmaya gitmek ihtiyacı duyulmuştur. Ek borçlanma kanun tasarısında, zamanın olağanüstü şartlarına rağmen başta demiryolu olmak üzere imar faaliyetlerine devam edildiği, uzun vadeli istikrazlar için verilen yetkiler çerçevesinde 35 milyon liralık yetkinin 30 milyon lirasının sarf edildiği ancak inşaatın bitmediği ifade edilmiştir. Irak hattının son merhalesi olan Kurtalan'a kadarki bölümün ikmal edilmek üzere olduğu fakat İran hattının Drahini'ye [Genç]¹⁵⁷ kadar olan bölümü üzerinde faaliyetin devam ettiği vurgulanmıştır. Bayındırlık Bakanlığı'na ayrılmış olan tahsisatın, sürdürülmekte olan İran hattının tamamlanması, Erzurum hattının uzatılması, Maraş ve Gaziantep şube hatları ile Ereğli ve Trabzon limanlarının

¹⁵³ "Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryollarının ikmali için istikraz akdine dair kanun lâyihası Maliye encümeni mazbatası (1/578)", Sıra Sayısı: 183, TBMM Maliye Encümeni Esas No. 1/578 Karar No. 34, 14 Nisan 1941, s. 2.

¹⁵⁴ "Demiryolu istikrazı", **Cumhuriyet**, 17 Mayıs 1941, s. 1.

¹⁵⁵ **TBMMZC**, D. 6, C. 19, B. 61, (2.6.1941), s. 3-4, 13; "Mecliste kabul edilen layihalar", **Cumhuriyet**, 3 Haziran 1941, s. 3.

¹⁵⁶ "Diyarbakır ve Elazığ istasyonlarından Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryollarının inşası için istikraz aktine dair 2.6.1941 tarih ve 4057 numaralı kanun", **Resmî Gazete**, 6 Haziran 1941, S. 4827, s. 1127.

¹⁵⁷ Drahini [Darahini] Bingöl ilinin Genç ilçesi. Bkz.: Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları**, s. 136.

inşası için yeterli olamayacağı gerekçesiyle 4057 sayılı kanunla alınmış olan dahili istikraz yetkisinin 50 milyon lira artırılması istenmiştir.¹⁵⁸ Kanun tasarısı, 18 Temmuz 1944 günü Meclis Genel Kurulunda görüşülmüştür. Hiçbir mebusun söz almadığı görüşmede kanun tasarısı oylamaya katılan 239 mebusun oybirliğiyle kabul edilmiştir.¹⁵⁹

İran-İrak demiryolu hattı için ek istikraza gidilmesi tasarısı Komisyonlarda görüşülürken Meclis'e demiryolları ve limanlar için gelecek yıllara yayılabilecek geçici taahhütlere girişilmesi konusunda başka bir kanun tasarısı da verilmiştir. Bu kanun tasarısında yer alan Bayındırlık faaliyetleri de ek istikraz kanun tasarısında söz edilen faaliyetlerdir. Sivas-Erzurum hattının uzatılması, Gaziantep ve Maraş'ın şube hatları ile bağlanması ve Trabzon liman inşaatına başlanması bu tasarıda yer almıştır. Bunların yanı sıra, İran ve Irak sınır hatlarına da kanun tasarısında yer verilmiştir. Tasarıda Irak sınır hattında 159 kilometrelik Diyarbakır-Kurtalan kısmının 149 kilometresinin tamamlandığı, 10 kilometresinin de yakın zamanda biteceği ve işletmeye açılacağı belirtilmiştir. Kurtalan istasyonundan Irak sınırına kadar 102 kilometrelik kısım üzerinde hiçbir iş yapılmadığı ifade edilmiştir. İran sınır hattında ise Elâzığ'dan 134. kilometredeki Dırahini (Genç) kasabasına kadarki inşaatın dörtte birinin tamamlandığı söylenmiştir. Bu hattın sınıra ulaştırılması için 200-250 milyon liralık bir harcamanın gerektiği öne sürülmüştür.¹⁶⁰ Kanun tasarısı 2 Ağustos 1944 günü Meclis'te ele alınmıştır. Demiryolu inşa kanun tasarılarının çoğunda olduğu gibi bu kanun tasarısı da söz alan olmadan katılan 306 mebusun oy birliğiyle kabul edilmiştir.¹⁶¹

¹⁵⁸ “Diyarbakır ve Elâzığ istasyonlarından Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryollarının inşası için istikraz akdine dair olan 4057 sayılı kanuna ek kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe Encümenleri mazbataları (1/318)”, Sıra Sayısı: 221, Başvekâlet Muamelat Umum Müdürlüğü Tetkik Müdürlüğü, Sayı: 71-210 6/1813, 28 Haziran 1944, s. 1.

¹⁵⁹ **TBMMZC**, D. 7, C. 12, B. 86, (18.7.1944), s. 108, 121.

¹⁶⁰ “Demiryollar ve Limanlar inşaatı için gelecek yıllara geçici taahhütlere girişilmesi hakkında kanun lâyihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri mazbataları (1/313)”, Sıra Sayısı: 225, Başvekâlet Muamelat Umum Müdürlüğü Tetkik Müdürlüğü, Sayı: 71-207 6/1764, 26 Haziran 1944, s. 1-3.

¹⁶¹ **TBMMZC**, D. 7, C. 13, B. 87, (2.8.1944), s. 27-28, 52; “Diyarbakır ve Elâzığ istasyonlarından Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryollarının inşası için istikraz akdine dair olan 4057 sayılı kanuna ek 18 Temmuz 1944 tarih ve 4625 numaralı kanun”, **Resmi Gazete**, 22 Temmuz 1944, S. 5763, s. 7343.

Kabul edilen kanunla Bayındırlık Bakanlığı'na gelecek yıllara dönük olarak 110 milyon lira tutarında geçici taahhüte girişme yetkisi verilmiştir. Bu meblağın 40 milyon lirası İran sınır hattı inşası için kullanılacaktır.¹⁶²

3.2.2. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanma Tahvillerinin

Satışı

İran-İrak İç Borçlanması tahvillerinin birinci tertibi 1941 yılı Kasım ayı başında piyasaya sunulmuştur. Bu tahvillerin ihracıyla ilgili olan 4057 sayılı kanunun üçüncü maddesinde belirtildiği gibi tahvillerin ihraç şartları Maliye Vekâleti ile Merkez Bankası arasında yapılan sözleşmeyle belirlendiğinden kupür büyüklükleri, satış süresi gibi kanunda yer almayan hususlar satış sırasında basın ilanları ile kamuoyu ile paylaşılmıştır.

Maliye Bakanlığı'nın basın ilanlarına göre, birinci tertip tahvillerin satışı 7 Kasım 1941 sabahından 15.11.1941 akşamına kadar yapılmıştır. Taşıyana yazılı olan tahviller, 20, 500 ve 1000 liralık kupürler halinde piyasaya verilmiştir. Ergani tahvillerinin sadece 20 liralık, Sivas-Erzurum tahvillerinin 20 ve 500 liralık kupürler halinde ihraç edilmiş olmalarına karşılık İran-İrak hattı tahvillerinde bu kupürlerin yanı sıra 1000 lira nominal değerinde tahvil kupürleri de sunulmuştur. Bu borçlanmada da 20 lira nominal değerindeki tahvil kupürü 1 birim olarak kabul edilmiş, buna göre 500 lira nominal değerindeki kupür 25'lik, 1000 lira nominal değerindeki kupür de 50'lik olarak adlandırılmıştır. İran-İrak İç Borçlanması tahvillerinin ihraç fiyatı da önceki demiryolu tahvillerinde olduğu gibi nominal bedelinin % 95'i olarak tespit edilmiştir. Buna göre 20 lira nominal değerindeki tahvil 19 liradan, 500 lira nominal değerindeki tahvil 475 liradan, 1000 lira nominal değerindeki tahvil 950 liradan satılmıştır. Tahvillerin 1000 liralık kupürleri bankalara ve kurumlara yönelik satışlar için çıkartılmıştır. Tahvillerin ikramiyeli olmaması da, daha önce Sivas-Erzurum tahvillerinde görüldüğü gibi, küçük tasarruf sahiplerinden çok tüccara, kurumlara ve bankalara satış yapmanın amaçlandığını göstermektedir.

İran-İrak İç Borçlanması birinci tertip tahvilleri Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, Ziraat, Türkiye İş, Emlak ve Eytam, Halk, Türk Ticaret, Belediyeler

¹⁶² "Demiryollar ve limanlar inşaatı için gelecek yıllara geçici taahhütlere girişilmesi hakkında 2 Ağustos 1944 tarih ve 4643 numaralı kanun", **Resmi Gazete**, 8 Ağustos 1944, S. 5777, s. 7440.

Bankalarıyla Sümerbank ve Etibank tarafından satılmıştır. Maliye Bakanlığı ilanında ise tahvillerin diğer bankalar aracılığıyla da temin edilebileceği eklenmiştir.¹⁶³

İran-İrak iç borçlanma tahvilleri konusunda Maliye Bakanlığı ve T. C. Merkez Bankası basın ilanlarının yanı sıra bir de Maliye Bakanlığı tebliği yayınlanmıştır. Söz konusu borçlanmanın birinci tertibinin Kasım ayından itibaren satışa çıkarılacağı belirtilen Maliye Bakanlığı tebliğinde, basın ilanlarında da yer alan, tahvil kupürlerinin büyüklüğü, satış fiyatı, satışın yapılacağı bankalar hakkındaki bilgiler yer almıştır.¹⁶⁴

Tahvillerin satış süresinin 9 gün gibi kısa tutulduğu görülmüştür. Birinci tertip tahviller satışa çıkarıldıktan sonra, öngörülen dokuz günlük süre dolmadan tahviller tamamen satılmıştır. Satışların sona ermesinden sonra Maliye Bakanlığı'nın yayınladığı tebliğde, 1941 Demiryolu istikrazının 5 milyon liralık birinci tertibinin halkın gösterdiği fevkalade rağbet sayesinde beş gün içinde tamamen satılarak 11 Kasım akşamı sona erdiği duyurulmuştur.¹⁶⁵

İran-İrak sınır hattı ikinci tertip tahvilleri, toplam 5 milyon lira olan birinci tertibin iki katı, toplam 10 milyon lira olarak 7.3.1942 sabahından 15.3.1942 akşamına kadar satışa sunulmuştur. Bu tahviller de taşıyana yazılı olarak 20, 500 ve 1000 lira nominal değerinde piyasaya çıkarılmış ve nominal değerinin % 95'ine satılmıştır. Satışlar ilk tertipte olduğu gibi, Türkiye Cumhuriyet Merkez, Ziraat, Türkiye İş, Emlak ve Eytam, Halk, Türk Ticaret, Belediyeler Bankalarıyla Sümerbank ve Etibank tarafından satılmıştır. Arzu edenler diğer bankalar aracılığıyla da tahvil temin edebilmişlerdir.¹⁶⁶

Demiryolu istikrazının ikinci tertip tahvilleri Maliye Bakanı Fuad Ağralı'nın Meclis'te yaptığı açıklamaya göre derhal satılmıştır.¹⁶⁷ Fuad Ağralı, Meclis'te yaptığı konuşmada istikrazın beş milyon lira nominal değerinde olan birinci tertip tahvillerinin beş günde, on milyon lira nominal değerinde olan ikinci tertip tahvillerinin ise dört günde tamamen satıldığını söylemiştir.¹⁶⁸

¹⁶³ “Maliye Vekâletinden”, **Vakit**, 5 Teşrinisani 1941, s. 6; “Maliye Vekâletinden”, **Akşam**, 5 Teşrinisani 1941, s. 8; “Maliye Vekâletinden”, **Cumhuriyet**, 5 Teşrinisani 1941, s. 4.

¹⁶⁴ “5 milyonluk tahvil çıkarılıyor”, **Vakit**, 5 Teşrinisani 1941, s. 1.

¹⁶⁵ “Tahviller”, **Akşam**, 12 Teşrinisani 1941, s. 1; “% milyon tahvil”, **Vakit**, 12 Teşrinisani 1941, s. 1.

¹⁶⁶ “Demiryolu istikrazı”, **Cumhuriyet**, 6 Mart 1942, s. 1.

¹⁶⁷ “Maliye Vekili izahat verdi”, **Cumhuriyet**, 26 Mayıs 1942, s. 2.

¹⁶⁸ **TBMMZC**, D. 6, C. 24, B. 42, (3.4.1942), s. 83.

İran-İrak Sınır Hattı istikrazının üçüncü tertip tahvilleri 1943 yılı Temmuz ayında toplam 15 milyon lira olarak çıkarılmıştır. 1941 Kasım ayındaki birinci tertibin 5 milyon lira, 1942 Mart ayındaki tertibin 10 milyon lira olmasına karşılık üçüncü tertip ilk iki tertibin toplamı kadar bir meblağdadır. Bu artışta, tahvillerin alıcılar tarafından kabul görmesinin yanı sıra, enflasyon artışının etkisi de dikkate alınmalıdır.¹⁶⁹

Üçüncü tertip tahviller, 7.7.1943-15.7.1943 tarihleri arasında, önceki tertiplerde olduğu gibi 20, 500 ve 1000 lira nominal değerdeki kupürler halinde ve yine nominal değerlerinin % 95 fiyatına satışta kalmıştır. Bu tertipte, tahviller bütün bankalar tarafından satılmıştır.¹⁷⁰

Üçüncü tertip tahvillerin yurttan gördüğü rağbet üzerine, Zile, İskilip, Çine, Safranbolu, Gerede, Ünye, Tefenni, Seydişehir ve Akşehir başta olmak üzere birçok kasaba ve şehirlerden istek telgrafları gönderilmiştir. Ellerindeki tahvil biten ve yeni tahvil talebinde bulunan yerlere yeniden tahvil gönderilmiştir. Gönderilen üçüncü tertip tahviller, Taşköprü’de bir günde satılarak bitmiştir.¹⁷¹

İran-İrak Sınır Hattı istikrazının üçüncü tertibi, Maliye Bakanı Fuat Ağralı’nın verdiği beyanata göre sekiz gün içinde tamamen satılmıştır. Maliye Bakanı, gösterilen ilgiden dolayı yurttaşlara teşekkür etmiştir.¹⁷² Maliye Bakanının tahvillerin tamamen satıldığı yönündeki açıklaması, daha sonra elde edilen veriler ışığında doğru olmakla birlikte tahvillerin gördüğü rağbet nedeniyle yurttaşlara teşekkürü bakımından açıklamaya muhtaçtır. İran-İrak sınır hattı istikrazının ilk üç tertibi, ileride tahvilleri hangi alıcıların satın aldığı incelenirken ayrıntılı olarak ele alınacağı gibi daha çok müesseseler, emekli sandıkları ve derneklerce rağbet görmüştür. Tüccarlar ilk iki tertibe alıcı olmamışlardır. Buna karşılık, 1943 yılındaki üçüncü tertip bankalar ve

¹⁶⁹ İstanbul Geçinme indeksi 1941 yılında bir önceki yıla göre % 19, 1942 yılında % 59,5; İstanbul Toptan Eşya Fiyatları indeksi bir önceki yıla göre 1941’de % 33,7, 1942’de % 69,3 artmıştır. Bkz.: TABLO 2.5. İTO İstanbul Geçinme İndeksi, TABLO 2.8. İTO İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi. Pamuk ise, yıllık enflasyonu İstanbul’da 1941’de % 22,8, 1942’de % 68,5, Ankara’da 1941’de 16,6, 1942’de 68,7 olarak hesaplamıştır. Karş.: TABLO 2.6. İstanbul’da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon, TABLO 2.7. Ankara’da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon.

¹⁷⁰ “Demiryolu istikraz tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 4 Temmuz 1943, s. 1, 3; “Demiryolu istikrazı üçüncü tertibi satışa çıkarılıyor”, **Vakit**, 4 Temmuz 1943, s. 1; “Üçüncü tertip istikraz tahvilleri”, **Akşam**, 7 Temmuz 1943, s. 2; “Demiryolu tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 7 Temmuz 1943, s. 3.

¹⁷¹ “1941 demiryolu istikrazı”, **Vakit**, 11 Temmuz 1943, s. 4; “Demiryolu istikraz tahvilleri”, **Vakit**, 13 Temmuz 1943, s. 4; “Demiryolu tahvilleri sür’atle satılıyor”, **Cumhuriyet**, 13 Temmuz 1943, s. 3.

¹⁷² “15 milyon liralık istikraz”, **Akşam**, 16 Temmuz 1943, s. 1; “Demiryolu tahvilleri kâmilan satıldı”, **Cumhuriyet**, 16 Temmuz 1943, s. 3.

tüccarlar¹⁷³ arasında yarı yarıya bölüşülmüştür. Bu durum, savaş yılları içinde edinilen sermaye birikiminin iç borçlanma tahvillerine yatırılmasıyla açıklanabilir.

İran-İrak sınır hattının inşası için çıkartılan üç tertip istikrazın hattın tamamlanmasına kafi gelmemesi üzerine 18 Temmuz 1944 tarihli ve 4625 sayılı kanun çıkarılmış ve istikraz yetkisi 85 milyon liraya yükseltilmiştir. Bu yetkiye dayanılarak, 1945 yılının Ocak ayında İran-İrak sınır hattı için toplam 10 milyon liralık dördüncü tertip tahviller çıkartılmıştır.¹⁷⁴ İran-İrak sınır hattı istikrazının ilk üç tertibinin çıkarıldığı 1941, 1942, 1943 yılları bilindiği gibi İkinci Dünya Savaşı nedeniyle ekonomik ve toplamsal kaynakların savaşa hazırlığına yöneltildiği yıllardır. Genel Bütçenin Bakanlıklar arasında dağılımını veren TABLO 3.4.'de de görüldüğü gibi Genel bütçenin 1934-1940 yılları arasında ortalama yüzde 11'i Bayındırlık Bakanlığına ayrılırken, 1841-1943 yılları arasında bu oran yüzde 6'ya düşmüştür.¹⁷⁵ Aynı yıllarda yapılan yeni demiryolu hatları da azalmıştır. 1941 yılında 33 kilometre yeni demiryolu döşenmiştir. 1942 yılında devreye giren yeni hat olmamış, 1943 yılında ise 47 kilometre yeni hat hizmete sokulmuştur.¹⁷⁶ Bu koşullar altında tamamlanamayan İran-İrak sınır hattı demiryolu için yeni bir iç borçlanma gerekli görülmüştür.

İran-İrak sınır hattının ek kanunla düzenlenen dördüncü, beşinci ve altıncı tertipleri daha önceki tahvil satışlarına göre farklı bir özellik taşımaktadır. Bu tahviller piyasaya tek başına sunulmamıştır. Dördüncü ve beşinci tertipler ile aynı tarihlerde, ilerde ele alınacak Milli Müdafaa istikrazı tahvillerinin üçüncü ve dördüncü tertipleri, İran-İrak istikrazının altıncı ve son tertibi ile birlikte de Kalkınma istikrazının son tertibi aynı satış döneminde piyasaya sürülmüştür.¹⁷⁷

¹⁷³ Kullandığımız istatistikte “tüccarlar” kategorisinin “tüccarlar ve tasarruf birlikleri” olduğunu hatırlatmak gereklidir.

¹⁷⁴ “Demiryol tahvillerinin dördüncü tertibi de 15 Ocakta satışa çıkıyor”, **Ulus**, 3 Ocak 1945, s. 1, 2.

¹⁷⁵ Bkz.: TABLO 3.4. Kesin Hesap Kanunlarına Göre Bakanlıkların Harcama Oranları.

¹⁷⁶ **Türkiye İstatistik Yılı 1950**, Ankara, Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, [y.y.], s. 366; Devlet İstatistik Enstitüsü, **İstatistik Göstergeler 1923-1990**, s. 254.

¹⁷⁷ Bkz.: EK 2.1. 1933-1947 Uzun Vadeli İç Borçlanma Tertipleri.

TABLO 3.4

**KESİN HESAP KANUNLARINA GÖRE BAKANLIKLARIN HARCAMA ORANLARI
1934-1950**

Bütçe Yılları	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
<u>Bütçe Harcama Kalemleri</u>																	
Devlet Borçları	23,26	24,61	20,25	16,81	17,59	13,30	13,46	13,48	11,60	12,37	10,76	14,69	15,51	27,99	14,88	11,60	14,00
Maliye Bakanlığı	6,65	7,30	9,13	11,55	8,35	9,20	6,31	5,92	13,03	9,55	9,86	11,61	11,11	11,11	12,52	10,69	15,36
Milli Savunma Bakanlığı	28,65	28,14	27,78	27,47	30,07	43,11	53,08	55,28	54,26	52,52	51,12	40,88	35,38	32,20	34,12	32,04	29,10
Jandarma U.Komutanlığı	4,24	4,19	3,72	3,45	3,59	2,98	2,32	2,23	2,54	2,55	2,65	2,47	2,87	2,15	2,56	2,90	2,48
Emniyet Genel Müdürlüğü	1,99	1,90	1,80	1,99	2,18	1,84	1,34	1,36	1,30	1,28	1,57	1,68	1,89	1,94	2,25	2,41	2,18
Bayındırlık Bakanlığı	10,88	9,50	10,63	10,87	12,95	10,33	10,61	6,54	4,59	6,92	6,47	7,80	8,05	5,71	6,95	11,15	7,48
Milli Eğitim Bakanlığı	4,25	4,38	4,00	4,39	5,22	4,20	3,32	3,77	3,73	5,19	6,52	2,96	10,34	6,28	10,98	11,81	11,75
Sağlık Sosyal Yardım B.	2,35	2,08	3,15	4,56	3,94	2,94	2,06	1,94	1,69	1,51	2,11	2,79	2,72	2,38	2,99	3,53	3,47
Diğer	17,73	17,90	19,54	18,91	16,11	12,10	7,50	9,48	7,26	8,11	8,94	15,12	12,13	10,24	12,75	13,87	14,18
Toplam Bütçe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Ertuğrul Baydar, **İkinci Dünya Savaşı İçinde Türk Bütçeleri**, s. 88. (Tablo IV "Bakanlık Kesin Hesaplarının Yıllık Bütçeler İçin % Oranları") Yararlanılan kaynak, 1934-1939 yıllarını "savaş öncesi yılları", 1940-1950 yıllarını "savaş ekonomisi yılları" olarak ele almıştır. Bkz.: Ertuğrul Baydar, **İkinci Dünya Savaşı İçinde Türk Bütçeleri**, s. 8-9. Orijinal tabloda yer alan bütçe harcama kalemlerinden yukarıdaki tabloda yer verdiklerimiz dışında kalan Bakanlık ve İdarelere ait oranlar tarafımızdan "Diğer" başlığı altında toplanmıştır.

Dördüncü tertip İran-Irak demiryolu istikrazı sadece 100 lira nominal değerli tek bir kupür olarak piyasaya çıkartılmış ve daha önce diğer demiryolu iç borçlanmalarının satışında olduğu gibi, başbaşın altında, nominal değerinin % 95'i bedelle 95 liradan satılmıştır. Tahviller, 15 Ocak 1945-31 Ocak 1945 günleri arasında satışta kalmıştır.

Dördüncü tertip demiryolu tahvillerinin faiz oranları da ilk üç tertibe göre değişiktir. Tahviller yılda yüzde 5 faizli ve ikramiyeli olarak çıkartılmıştır. İkramiye çekilişleri yılda iki defa yapılmıştır. Demiryolu istikrazının bu tertibinin bir yeniliği de tahvillerin sadece Ziraat Bankası şubelerinde satılması olmuştur.¹⁷⁸

Dördüncü tertip demiryolu tahvillerinin satışının birinci gününde tahvillerin çoğu tükenmiştir. Üç milyon liralık demiryolu tahvili gönderilmiş olan İstanbul'da birinci günden tahvillerin hemen hepsi satılmıştır. İzmir'de satışlar hararetli bir biçimde sürerken Merkez Bankası'ndan telgrafla yeni tahvil istenmiştir. Aydın'da satışın birinci günü olduğu halde, Ziraat Bankası'na gelen tahvillerin yetişmeyeceği anlaşılmıştır.¹⁷⁹ Ülkenin her tarafından gönderilen telgraflarda tahvillere büyük rağbet gösterildiği, gönderilen tahvillerin hemen satıldığı ve yeni tahvil istendiği ifade edilmiştir.¹⁸⁰ İran-İrak Sınır Hattı istikrazının dördüncü tertibinin satışı, 24 Ocak Çarşamba akşamı bütün tahvillerin satılıp bitmesiyle sona ermiştir. Bu konu ile ilgili olarak radyoda bir demeç veren Maliye Bakanı Nurullah Esat Sümer yurttaşlara teşekkür etmiştir. Bakan Sümer konuşmasında, istikraz tahvillerinin ikinci haftanın başında tamamen satılmasının halkın gittikçe kökleşen tasarruf zihniyetinin bir tezahürü olması kadar yurt davaları karşısında hükümetle vatandaşın düşünce ve emel birliğini ve karşılıklı güveni yansıttığını söylemiştir.¹⁸¹

İran-İrak Sınır hattı demiryolu istikrazı için 1945 yılı içinde bir tertip daha çıkartılmıştır. İstikrazın beşinci tertibi, 20 Kasım 1945 ile 30 Kasım 1945 günleri arasında on bir gün süreyle satışa çıkartılmıştır. Toplam 10 milyon lira tutarında olan beşinci tertibin tahvilleri sadece 100 lira nominal değerli kupürler halinde piyasaya verilmiştir. Yine yüzde 5 faizli ve yılda iki defa yapılan kura çekilişi ile dağıtılan ikramiyeli olan tahviller, önceki tertiplerde olduğu gibi başabaşın altında olarak, % 95

¹⁷⁸ "İstikraz Tahvilleri Satışa Çıkarılacak", **Ulus**, 14 Ocak 1945, s. 1; "Milli Müdafaa ve demiryol tahvilleri satışa çıkıyor", "Milli Müdafaa istikrazı", **Tanin**, 14 Kânunusani 1945, s. 1, 3; "Milli Müdafaa istikraz tahvilleri", **Cumhuriyet**, 14 Kânunusani 1945, s. 1, 3; **Ulus**, 15 Ocak 1945, s. 1; "Demiryolu Tahvilleri Alınız", **Ulus**, 15 Ocak 1945, s. 4; "Demiryolu Tahvilleri Alınız", **Akşam**, 15 Ocak 1945, s. 4.

¹⁷⁹ "M. Müdafaa tahvillerine rağbet", **Akşam**, 16 Ocak 1945, s. 2; "M. Müdafaa Tahvilleri büyük rağbet gördü", **Tanin**, 16 Ocak 1945, s. 6; "Tahvillerin satışı çok canlı gidiyor", "Milli Müdafaa ve Demiryolu tahvilleri süratle satıldı", **Cumhuriyet**, 16 Ocak 1945, s. 2; **Ulus**, 17 Ocak 1945, s. 2; "Demiryolu ve milli müdafaa tahvillerine büyük rağbet", **Akşam**, 17 Ocak 1945, s. 2.

¹⁸⁰ "Milli müdafaa ve Demiryolu tahvillerine büyük rağbet", **Akşam**, 20 Ocak 1945, s. 2; "Milli Müdafaa tahvilleri", **Tanin**, 24 Ocak 1945, s. 4.

¹⁸¹ "Milli Müdafaa tahvilleri satışı dün sona erdi", **Tanin**, 25 Ocak 1945, s. 1, 2; "Maliye Bakanı Milletimize teşekkür ediyor", **Cumhuriyet**, 25 Ocak 1945, s. 1, 3; "Milli Müdafaa ve demiryolu tahvilleri", **Akşam**, 25 Ocak 1945, s. 2.

fiyata yani 95 liradan satılmıştır. Beşinci tertip tahviller sadece Ziraat Bankası tarafından satılan dördüncü tertipten farklı olarak, bütün bankalar tarafından satılmıştır.¹⁸²

Beşinci tertip İran-Irak Sınır Hattı demiryolu tahvillerinin tamamı, satış müddetinin sonuna gelmeden dokuz günde satılarak tükenmiştir. Maliye Bakanı Nurullah Sümer, Anadolu Ajansı'na verdiği demeçte, yılın başında satışa çıkartılan [dördüncü tertip] tahvillerin tespit edilen süreden önce satılması üzerine, beşinci tertip tahvillerin satış süresinin daha kısa tutulduğunu, buna rağmen tahvillerin öngörülen süre dolmadan satıldığını söylemiştir. Bakan Sümer, yurt savunmasına ve bayındırlığına gönülden ortaklığı ve devlet itibarına güveni gösteren bu mesut neticeyi sağlayan yurttaşlara hükümet adına şükranlarını ifade etmiştir.¹⁸³

Ertesi yıl İran-Irak demiryolu istikrazının altıncı ve sonuncu tertibi piyasaya sürülmüştür. 16 Aralık 1946-23 Aralık 1946 tarihleri arasında satışta kalan ve toplam 10 milyon lira tutarında olan altıncı tertip tahvillerde, dördüncü ve beşinci tertiplerin aksine ikramiye yoktur. Buna karşılık yıllık faiz oranı % 6 olarak tespit edilmiş ve faizler yılda bir değil, 6 ayda bir ödenmiştir. Tahviller sadece 100 lira nominal değerli olarak piyasaya çıkartılmış ve nominal değerinin % 95'ine, 95 liradan satılmıştır. Altıncı tertip demiryolu tahvilleri bütün bankalarda satışa sunulmuştur.¹⁸⁴

Altıncı tertip tahvillerin satışa çıkması nedeniyle bir demeç veren Maliye Bakanı Halit Nazmi Keşmir, Cumhuriyet hükümetinin bugüne kadar takip ettiği istikraz politikası ile sonuçlarını satışlar öncesinde yurttaşlara hatırlatmayı yararlı gördüğünü söylemiştir. Bakan Keşmir, Cumhuriyet idaresinin ilk kuruluş gününden bu yana günlük ihtiyaçlarını günlük geliriyle karşılamayı mali ilke olarak kabul ettiğini belirtmiştir. Bakan, buna karşılık, Cumhuriyet idaresinin, uzun süreli, bayındırlık, endüstri, ulaştırma, olağanüstü milli savunma giderlerini karşılamak için iç ve dış istikrazlara başvurmayı mali politikasının ilkesi olarak koyduğunu ifade etmiştir.

¹⁸² “Milli Müdafaa ve Demiryolu istikraz tahvilleri,” **Cumhuriyet**, 15 Kasım 1945, s. 1; “İstikraz tahvilleri”, **Vatan**, 15 Kasım 1945, s. 3; “Yeni tahviller”, **Akşam**, 21 Kasım 1945, s. 3, “Milli Müdafaa tahvilleri satışa çıkarıldı”, **Tanin**, 21 Kasım 1945, s. 3.

¹⁸³ “Milli Müdafaa ve Demiryolları tahvilleri tamamen satıldı”, **Tanin**, 30 Kasım 1945, s. 2; “Yeni istikraz tahvilleri”, **Akşam**, 30 Kasım 1945, s. 2; “Yeni istikraz tahvilleri”, **Vatan**, 30 Kasım 1945, s. 3.

¹⁸⁴ “Yeni istikraz tahvilleri”, **Vatan**, 14 Aralık 1946, s. 3; “Kalkınma istikrazı”, **Cumhuriyet**, 15 Aralık 1946, s. 1, 3; “% 6 Faizli Demiryolu Tahvilleri”, **Vatan**, 15 Aralık 1946, s. 5; “Kalkınma istikrazı”, **Akşam**, 15 Aralık 1945, s. 2.

Ergani istikrazının yapıldığı 1933 yılından beri çıkarılan iç istikrazların gelirinin bu uğurda sarf edildiğini, tahvil sahiplerine karşı düzgün ödeme politikası izlendiğini, devlet tahvillerinin piyasanın en çok aranan menkul kıymetleri haline geldiğini eklemiştir. Bakan Keşmir, bu tertibe ait tahvillerin de yurttaşların ilgi ve rağbetini kazanacağına inandığını söyleyerek demecine son vermiştir.¹⁸⁵

Maliye Bakanı Halit Nazmi Keşmir, 1946 Aralık ayında yaptığı konuşmasında, mali politika ilkesi olarak iç ve dış borçlanmaya başvurulması öngörülen kalemler arasında uzun süreli bayındırlık giderlerini saymışsa da, bu konuşmadan altı ay önce Meclis'te sunulan Kalkınma İstikrazı kanun tasarısı dolayısıyla yapılan komisyon görüşmeleri farklı bir tutuma işaret etmiştir. Kalkınma istikrazı kanun tasarısı, Ekonomi Komisyonunda, 29 Mayıs 1946 günü Maliye Bakanı Nurullah Esat Sümer¹⁸⁶ de hazır olduğu halde görüşülürken bayındırlık işlerinin yapımında borçlanmadan çok bütçe genişlemelerine güvenmenin esas olması Komisyon görüşü olarak benimsenmişti.¹⁸⁷ Bakan Keşmir'in bayındırlık giderlerini maliye politikası olarak borçlanma ile karşılanacak kalemler kapsamında sunan konuşması ilk bakışta, Bayındırlık Bakanlığı da yapmış olan Recep Peker'in Başbakanlığı sırasında bayındırlık yatırımlarını gerçekleştirmek üzere yeni demiryolu istikrazlarına öncelik verileceği izlenimini verse de uygulama böyle olmamıştır.

İran-İrak Sınır hattı demiryolu istikrazının altıncı tertip satışları 23 Aralık 1946 akşamı sona ermiştir. Maliye Bakanı Halit Nazmi Keşmir, tahvillerin bir hafta gibi kısa bir zamanda “halkımız, milli bankalarımız ve diğer kurumlarımız” tarafından tamamen satın alınmış olduğunu, vatandaşların devlet tahvillerine gösterdikleri güvenin yeni bir maddi delili olan bu neticeden memnun olduğunu belirterek yurttaşlara teşekkür etmiştir.¹⁸⁸

¹⁸⁵ “Maliye Bakanının kalkınma istikrazı hakkında demeci”, **Cumhuriyet**, 16 Aralık 1946, s. 1, 3; “Yeni istikraz tahvilleri bugün satışa çıkarıldı”, **Akşam**, 16 Aralık 1946, s. 2; “Kalkınma tahvilleri bugün satışa çıkıyor”, **Vatan**, 16 Aralık 1946, s. 1, 3.

¹⁸⁶ II. Saraçoğlu Hükümeti'nin görevi 7 Ağustos 1946 günü sona ermiş ve aynı gün Peker Hükümeti göreve başlamıştır. Böylece Nurullah Esat Sümer'in Maliye Bakanlığı 7 Ağustos 1946'da sona ermiş ve Halit Nazmi Keşmir Maliye Bakanı olmuştur.

¹⁸⁷ “Kalkınma istikrazı hakkında kanun tasarısı Ekonomi Komisyonu raporu”, TBMM Ekonomi Komisyonu, Esas No. 1/586, Karar No. 17, 29 Mayıs 1946. s. 2.

¹⁸⁸ “Kalkınma ve Demiryolu tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 24 Aralık 1946, s. 3; “Kalkınma istikrazı”, **Vatan**, 24 Aralık 1946, s. 3;

İran-İrak Sınır Hattı istikrazının altıncı tertibi Cumhuriyet döneminde çıkartılan uzun vadeli demiryolu tahvillerinin sonuncusu olmuş ve bundan sonra demiryolu yapılması amacıyla uzun vadeli iç borçlanmaya gidilmemiştir.

3.2.2.1. İran-İrak Sınır Hattı Tahvilleriyle İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda

İran-İrak Sınır hattı İç Borçlanmasının ilk üç tahvil serisi 1941, 1942 ve 1943 yıllarında piyasaya çıkarılmıştır. Ek kanunla İç Borçlanma yetkisinin artırılmasından sonra çıkartılan dördüncü ve beşinci tertipler 1945 yılında, altıncı tertip ise 1946 yılında piyasaya sunulmuştur. Görüldüğü gibi ilk dört tertibin çıkartılması sırasında II. Dünya Savaşı devam etmektedir.

Savaş boyunca gerek kâğıt teminindeki güçlükler, gerekse basın üzerine konan kısıtlamalar nedeniyle gazetelerin sayfa sayıları azalmıştır.¹⁸⁹ Savaş öncesinde 12 hatta daha fazla sayfa yayınlanan gazeteler bazı günler 6, çoğu günler 4 sayfa basılmıştır. Örneğin **Vakit** gazetesi 1941 yılında, gazete kâğıdı bulma zorlukları ve bulunan kâğıdın maliyetinin de artmış olması nedeniyle, haber ve yazıların gerek gösterdiği günlerde 6 sayfa çıkmak üzere sayfa sayısını 4'e indirdiğini duyurmuştur. **Vakit**, bu kararını duyururken, gazetenin 3 kuruş olan satış fiyatını 5 kuruşa çıkartmak uygun bulunmadığı için sayfa azaltma yoluna gidildiğini de eklemiştir.¹⁹⁰

Savaş döneminde çıkan gazetelerin ön planda yer verdikleri haberler savaşın gidişi üzerine olan haberlerdir. Cephelelerdeki birliklerin hareketleri, şehirlerin el değiştirmesi, haber olarak ön sayfaları kapladığı gibi, konunun uzmanlarının, krokiler eşliğinde yazdıkları “savaş durumu” yazıları da öne çıkmaktadır. Bu şartlarda, istikraz ile ilgili haberlere, gazetelerde savaş haberlerinden sonra, olabildiğince yer ayrılmıştır.

¹⁸⁹ İkinci Dünya Savaşı sırasında gazetelerin sayfa sayılarının kısıtlanması hakkındaki kararnameler için Bkz.: 14 Mayıs 1940 tarih ve 2/13468 sayılı “Memlekette Kâğıt Stokunun Azalması ve Hariçten İdhal İmkânlarının da Daralması Karşısında İlk Tedbir Olmak Üzere Gazete Sayfalarının Tahdidine Mütedair Kararname”, **Resmi Gazete**, 20 Mayıs 1940, S. 4513, s. 13831; 10 Temmuz 1940 tarih ve 2/13870 sayılı “Memlekette Kağıt Stokunun Azalması ve Hariçten De İdhal İmkânlarının Daralması Karşısında İlk Tedbir Olmak Üzere 2/13468 Sayılı Kararname ile Meriyete Konulmuş Olan 23 Numaralı Kararın Yerine Kaim Olmak Üzere Hazırlanarak 27/6/1940 Tarih ve 1/159 Sayılı Tezkeresile Gönderilen İlişik 35 Numaralı Kararın Meriyete Konulması Hakkında Kararname”, **Resmi Gazete**, 10 Temmuz 1940, S. 4557, s. 14263; 30 Temmuz 1940 tarih ve 2/14111 sayılı “Gazete Sahifelerinin Ebadi ve Adedi Hakkında Kararname”, **Resmi Gazete**, 7 Ağustos 1940, S. 4581, s. 14460; 7 Kânunuevvel 1940 tarih ve 2/14790 sayılı “Günlük Gazete Sahifelerinin Tahdidi Hakkında Kararname”, **Resmi Gazete**, 7 Kânunuevvel 1940, S. 4680, s. 145; 15 Temmuz 1941 tarih ve 2/16245 sayılı “Gazete Sayfalarının Yeniden Tahdidine Mütedair Kararname”, **Resmi Gazete**, 25 Temmuz 1941, S 4869, s. 1420.

¹⁹⁰ “Sayın okurlarımıza”, **Vakit**, 1 Kânunuevvel 1941, s. 1.

Maliye Bakanlığı'nın istikraz ile ilgili tebliğlerine yer verilmiştir. Bu tebliğler, bazen ilk sayfada, çoğu zaman ise arka sayfalarda yer almıştır. Gazetelerin makale yazarları da istikraz üzerine yazılar yazmışlardır. Ancak bu yazıların sayısı ve sıklığı Ergani istikrazı sırasındaki yazılara göre çok azdır. Aslında, İran ve Irak sınırlarına demiryolu götürülmesi, İkinci Dünya Savaşı öncesinde gündemin ilk sıralarındaki konular arasında yer almıştır.

Hattın 1937 yılında Diyarbakır'da yapılan temel atma töreni basında büyük yankı bulmuştur. **Cumhuriyet** başyazarı Yunus Nadi [Abalıoğlu] demiryolunun Cizre üzerinden bir taraftan Irak sınırına, bir taraftan İran sınırına uzanmasını demiryolu işini tamamlamaya giden son safhalar olarak nitelemiştir. Yunus Nadi, Anadolu demiryollarının satın alınması sırasında demiryolu hatlarını işletmenin başarılıp başarılamayacağı endişesinin var olduğunu, ilk inşa edilen demiryolu hatlarının yabancılara ihale edildiğini fakat artık ülkenin demiryolu hatlarını kendi kaynaklarıyla yapmayı ve işletmeyi başardığını vurgulamıştır.¹⁹¹

İlk istikrazın 1933 yılında piyasaya çıkarılması sırasında basında yayınlanan istikrazın ne olduğunu anlatmaya yönelik yazılara nazaran İran-İrak demiryolu istikrazının piyasaya çıkartıldığı dönemde basında da istikraz konusunu anlatma kaygısının kalmadığı görülmektedir. İstikrazın Türkiye için yeni olmadığı, fazla bir propagandaya muhtaç olmadığı ifade edilerek tahvillerin kapış kapış satıldığı yazılmıştır. İstikrazların iyi karşılanması demiryolu faaliyetini güçlendiren her hareketin milletin kalbinde sıcak bir yeri olmasına, demiryolu şebekesinin Türkiye için büyük ve manevi bir yönü olduğuna değinilmiştir.¹⁹²

Piyasaya çıkartılan tahvillerin iyi bir yatırım olduğu konusu, bu istikraz üzerine yazılan yazılarda da görülmüştür. Elindeki parayı devlet tahvillerine yatıran vatandaşın hem parasının değerini artıracığı hem de ülkenin selameti ve kalkınması için kendisinden istenen yardım ödevini iyi bir vatandaş gibi yerine getireceği işlenen temalar arasındadır. Ancak bu tema işlenirken bu defa hedeflenen “vatandaşın” Ergani'de kumbarasında tasarruf ettiği parayı getirerek veya ikisi üçü birleşerek taksitle tahvil alan “vatandaş” ile aynı olmadığı anlaşılmaktadır. Vatandaşlar tahvil alımına teşvik edilirken tahviller durduk yerde faiz getiren banknotlara

¹⁹¹ Yunus Nadi, “Diyarbakırda yapılan Demiryolu töreni”, **Cumhuriyet**, 18 Teşrinisani 1937, s. 1.

¹⁹² Sadri Ertem, “Yeni demiryolu istikrazı”, **Vakit**, 8 Temmuz 1943, s. 3.

benzetilmektedir. Savaş koşullarındaki piyasada iktisadi şartların para yatıracak yer bulmakta zorluk çıkardığı, ne gayrimenkul yatırımının ne de faize yatırılan paranın yüzde 7 gelir getirmeyeceği savunulmaktadır. Ayrıca, savaş döneminde mal stoğu yapıldığı, ithal mallar karşısında bu stoklanan malların istenen fiyattan müşteri bulamadığı vurgulanarak garantili gelir sağlayan tahvillerin hem tehlikesiz hem de küçümsenmeyecek bir kazanç olduğu belirtilmektedir.¹⁹³ Bu ifadelerden, tahvil alımına teşvik edilen hedef kitlenin küçük tasarruf sahiplerinden çok gayrimenkule veya mal stoklamaya yatıracak kadar tasarruf edebilmiş tasarruf sahipleri olduğu anlaşılmaktadır.

Aynı anda piyasaya çıkartılmış olan İran Irak demiryolu istikrazı ile Milli Müdafaa istikrazı tahvilleri de potansiyel alıcılar açısından mukayese edilmiş, ikramiyeli yüzde beş faizli demiryolu tahvillerinin talihlerini sınamak isteyen halkın nazarında cazip olduğu görüşü öne sürülmüştür. Demiryolu tahvilleri tasarruf sahiplerinin ilgisini çekerken yüzde yedi faizli ve ikramiyesiz Milli Müdafaa tahvillerinin daha çok bankalar tarafından talep edileceği yazılmıştır.¹⁹⁴

Basının bu öngörüsü kısmen gerçekleşmiş kısmen doğrulanmamıştır. O yıl piyasaya çıkartılan iki tertip İran-İrak demiryolu istikrazı gerçekten de tüccarların ilgisini çekmiştir. Demiryolu istikrazının dördüncü tertibinin % 91'i, beşinci tertibinin % 75'i tüccarlar tarafından satın alınmıştır. Dördüncü tertip tahvillerin geri kalan kısmı şirketler ve müesseseler tarafından alınmıştır. Beşinci tertibin geri kalanı da büyük ölçüde Merkez Bankası, az bir miktarı da şirketler tarafından alınmıştır. Bankaların bu iki tertipten aldıkları tahvil basında yer alan tahminlere uygun olarak % 1'in altındadır. Ancak Milli Müdafaa istikrazı tahvilleri üzerine yapılan tahmin gerçekleşmemiştir. Tüccarlar, ikramiyesiz de olsa Milli Müdafaa tahvillerinin 1945 yılındaki tertiplerine ilgi göstermişlerdir. 1945 yılında piyasaya çıkartılan Milli Müdafaa istikrazı üçüncü tertibinin % 75'i, ve aynı yıl piyasaya çıkartılan dördüncü tertibinin % 67'si tüccarlar tarafından alınmıştır. Tahvillerin geri kalanı şirketler, müesseseler ve Merkez Bankası

¹⁹³ Sanevber Tanyeri, "Fiyat meselesi ve Devlet Tahvili", **Ulus**, 17 Ocak 1945, s. 2; Esat Tekeli, "Bu yılın istikrazları", **Ulus**, 21 Kasım 1945, s. 1, 2; Asım Us, "Milli Müdafaa ve demiryolu istikrazları", **Vakit**, 15 Ocak 1945, s. 1, 4.

¹⁹⁴ Asım Us, "Milli Müdafaa ve demiryolu istikrazları", **Vakit**, 15 Ocak 1945, s. 1, 4; Esat Tekeli, "İki milli istikraz", **Ulus**, 16 Ocak 1945, s. 1, 3.

tarafından alınmıştır. Bankalar bu her iki tertipten de % 1'in altında alım yapmışlardır.¹⁹⁵

İstikrazların, piyasada olumlu karşılandığı köşe yazarlarının birleştikleri bir konudur. 1942 yılında tahvillerin kısa sürede tamamen satılması mali itibarın delili olarak gösterilmiştir. 1945 yılında 35 milyon lira nominal değerde Milli Müdafaa ve 10 milyon lira nominal değerde demiryolu istikrazının birlikte piyasaya çıkarılması basında tahvillere karşı geniş bir güven beslendiği biçiminde değerlendirilmiştir. Basın, aynı yıl içinde bir defa daha aynı miktarda tahvil ihraç edilmesini de ilk tertibin satış süresi dolmadan on gün içinde satılıp bitmesinin verdiği cesaretle açıklayarak bunu da piyasaların duyduğu güvenin işareti olarak yorumlamıştır. Dünya ekonomisinin içinde bulunduğu boğucu şartlarda iç borçlanmaya gidilmesi Cumhuriyet Maliyesinin verimli bir finansman kaynağı olarak ifade edilmiştir.¹⁹⁶ Tahvillerin kısa sürede satılmasının Hazine ile halk arasındaki güvenin ve işbirliğinin sonucu olduğu öne çıkarılmıştır. Tahvillerin alıcı bulmasında Türk parasının sağlam para olmasının etkili olduğu da yazılmıştır.¹⁹⁷ 1942 yılındaki satışların başarısı, bir olay ile örneklenmiş, birçok kişinin bankaya başvurduğu halde tahviller satılıp tükendiği için tahvil alamadığı aktarılmıştır. Bu hızlı satışta, olayın Cumhuriyet Maliyesinin sağlamlığının, halkın hatta ülkede oturan yabancıların Türk Maliyesine, Türk parasına olan güvenlerinin delili olduğu öne sürülmüştür.¹⁹⁸

İstikrazlardan söz ederken, Cumhuriyet dönemindeki istikrazlar ile Osmanlı dönemindeki borçlanmaların karşılaştırılması da yapılmış ve istikrazla sağlanan paraların 1918 istikrazından farklı olarak günlük harcamalara değil, demiryolu, imar ve olağanüstü milli savunma harcamalarına ayrıldığı yazılmıştır.¹⁹⁹

Demiryolu istikrazının altıncı tertibinin piyasaya çıktığı günlerde, dönemin Maliye Profesörlerinden Namık Zeki Aral'ın Ankara Siyasal Bilgiler Okulu dergisinde yayınlanan makalesi gündelik basında değil akademik bir yayında yayınlanması bakımından ayrı ele alınması gereken bir yayındır. Aral bu makalesinde, Cumhuriyet döneminde o tarihe kadar piyasaya çıkartılmış uzun vadeli iç borçlanmaların tamamını

¹⁹⁵ Bkz.: TABLO 3.3. 1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1964 Yayını.

¹⁹⁶ Ahmet Emin Yalman, "Mali itibarımızın yeni delili", **Vatan**, 10 Mart 1942, s. 1; Esat Tekeli, "İki milli istikraz", **Ulus**, 16 Ocak 1945, s. 1, 3; Esat Tekeli, "Bu yılın istikrazları", **Ulus**, 21 Kasım 1945, s. 1, 2.

¹⁹⁷ Ahmet Emin Yalman, "Mali itibarımızın yeni delili", **Vatan**, 10 Mart 1942, s. 1.

¹⁹⁸ [Abidin Daver], "Yarım saat içinde", **Cumhuriyet**, 8 Mart 1942, s. 2.

¹⁹⁹ [Abidin Daver], "Yeni dahili istikrazlar", **Cumhuriyet**, 17 Aralık 1946, s. 2.

kısaca faiz, kupür büyüklüğü gibi özellikleriyle özlü bir biçimde sıralamıştır. Kısa bir makalenin sınırları içinde, istikrazlar üzerinde değerlendirmeler yapılmasa da her istikraz önemli teknik yönleriyle maddeler halinde sayılmıştır. Bu makale, uzun süre istikrazlar konusunda tek başvuru kaynağı olmuştur.²⁰⁰

Demiryolu istikrazlarının basında yer verilmesiyle ilgili bir noktaya daha değinmek yerinde olacaktır. İran-İrak Sınır Hattı demiryolu istikrazının dördüncü ve beşinci tertipleri 1945 yılında Milli Müdafaa istikrazının sırasıyla üçüncü ve dördüncü tertipleriyle aynı günlerde piyasaya çıkarılmıştır. İran-İrak demiryolu istikrazının altıncı ve sonuncu tertibi de 1946 yılında Kalkınma istikrazı ile birlikte aynı günlerde piyasaya sunulmuştur. Bu tertiplerle ilgili haberlere basında yer verilirken, başlıklarda Milli Müdafaa ve Kalkınma istikrazının ön plana çıkarıldığı görülmektedir. Haberde her iki istikrazdan bir arada söz edildiği durumlarda, haberin başlığında genellikle sadece Milli Savunma veya Kalkınma istikrazı adları görülmektedir. Bu durum, basında algı olarak demiryolu istikrazlarının geri plana düştüğü biçiminde yorumlanabilir.

Gazetelerin yukarıda belirtildiği gibi sayfa sayılarını azalttıkları, savaş haberlerinin ve yorumlarının gündemi işgal ettiği bir dönemde, basının İran-İrak Sınır Hattı iç borçlanmasına ayırdığı yer tahvil satışlarının başlaması ve sona ermesine ilişkin haberlerle kısıtlı kalmıştır. İstikrazın ilk üç tertibinde geniş bir özel tanıtım kampanyası yürütülmemiştir. Buna karşılık, ek kanunla uzatılan istikrazın ikinci döneminde, 1945 yılındaki dördüncü ve beşinci tertipler ile 1946 yılındaki altıncı tertip için tanıtım afişleri yaptırılmıştır. Basında yayınlanan resimli ilanlarla istikraz reklam kampanyası şeklinde kamuoyuna duyurulmuştur. İran Irak sınır hattı yapımı için 18.7.1944 tarihli, 4625 sayılı kanunla yasalaşan ek istikraza ait Ocak 1945'te piyasaya çıkartılan dördüncü tertip tahvillerin duyurulması için resimli ilanlar yaptırılmıştır. Ergani istikrazından başlayarak daha önceki istikraz tertiplerinde istikrazın duyurulması resimsiz ilanlarla yapılmıştı. Bu dönemde yaptırılan ilan ve afişler istikraz hakkında bilgi vermekten çok propaganda ilan ve afişleri mahiyetinde olmuştur. İstikraz ile ilgili bilgiler resimsiz ilan metinlerinde verilmiş, resimli ilan ve afişlerle hatırlatma ve tahvil alımını teşvik etme amacı güdülmüştür. İran Irak istikrazının dördüncü tertibinde başlatılan bu uygulama daha sonra ele alacağımız gibi

²⁰⁰ Namık Zeki Aral, "Kalkınma İstikrazı", **Siyasi İlimler Mecmuası**, C. XVI, S. 183 (Haziran 1946), s. 107-115.

Milli Müdafaa ve Kalkınma istikrazlarında da sürdürülmüştür. Söz konusu resimli tek tip basın ilanları değişik gazetelerde yayınlanmıştır. Oysa ki, Ergani istikrazı satış dönemlerinde basında çıkan resimli tanıtımlar sadece yayınlandığı gazeteye özgü kalmıştır. Örneğin, **Hakimiyeti Milliye**'de çıkan bir resimli ilan sadece **Hakimiyeti Milliye**'de, **Cumhuriyet**'te çıkan bir desen sadece **Cumhuriyet**'te yayınlanmıştır.



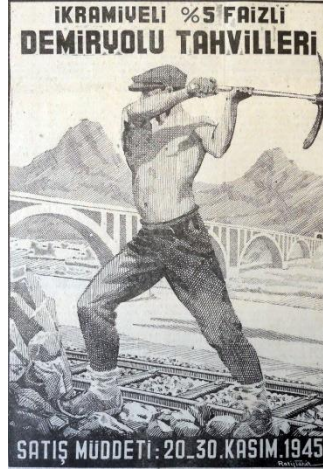
ŞEKİL 3.5.

İran-Irak İstikrazı Dördüncü Tertip İlanı

Dördüncü tertip için hazırlanmış ilan Ratip Tahir [Burak] imzasını taşımaktadır. Raylar üzerinde giden bir lokomotifin arka planında bir liman ve tüten fabrika bacası resmedilmiştir. İlanda dördüncü tertibin satış müddeti belirtilmiştir. Tahvillerin başabaş fiyatın altında (100 liralık tahvilin 95 liraya) satıldığı yazılmış ve tahvilin faiz oranı ile ikramiyeli oluşu da belirtilmiştir. İlanın göze çarpan durdurucu²⁰¹ başlığı “Demiryolu Tahvilleri Alınız” cümlesidir. İlanda bir de slogan yer almıştır: “Yurdu Demir Ağlarla Örer ve Paranı İşletir!” İlanda kullanılan fabrika ve liman görüntüleri okurda demiryollarının sanayi ve ihracatı geliştireceği düşüncesini oluşturmayı amaçlamaktadır. Lokomotifin de gücü temsil ettiği söylenmelidir. İlan, bilgi verici vasfının yanında okurlara demiryolları yapmanın, demiryolu yapmak için istikraza gitmenin ülkenin güçlenmesi ve gelişmesi demek olduğu düşüncesini de vermektedir. İlan aynı zamanda, mümkün olduğu kadar az ayrıntı içermesi, gerekli bilgileri vermesi, durdurucu başlığı, sloganı ve yerleştirmesi ile ülke reklamcılığında on yıllarca kullanılacak basın ilanı tipinin ilk örneklerinden biridir.²⁰²

²⁰¹ Durdurucu (stopper) öge: Reklamda hemen dikkat çeken başlık, fotoğraf, resim, görüntü, ses vb. Bkz.: Tanses Gülsoy, **Reklam Terimleri ve Kavramları Sözlüğü**, s. 515.

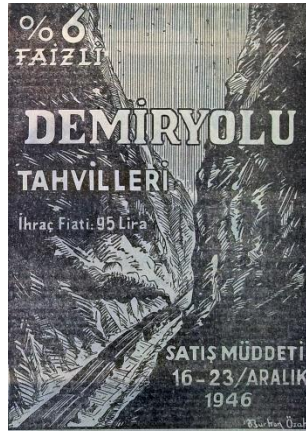
²⁰² “Demiryolu Tahvilleri Alınız”, **Ulus**, 15 Ocak 1945, s. 4.



ŞEKİL 3.6.

İran-Irak İstikrazı Beşinci Tertip İlanı

Aynı yıl istikrazın beşinci tertibi de piyasaya çıkartılmıştır. Beşinci tertip için de yine Ratip Tahir [Burak] imzalı başka bir basın ilanı kullanılmıştır. Bu ilanda ön planda döşenmiş demiryolu raylarının üstünde elinde kazma ile kayaları parçalayan bir kişi görülmektedir. Arka planda nehrin üzerindeki dört gözlü bir demiryolu köprüsü tünele doğru uzanmaktadır. İlanın sloganı şudur: “İkramiyeli % 5 Faizli Demiryolu Tahvilleri.” İlanın altında, tahvillerin satış dönemi yazılıdır: “Satış Müddeti: 20-30 Kasım 1945.” Bu ilan da beşinci tertibin satış süresi boyunca gazetelerde yayınlanmıştır.²⁰³



ŞEKİL 3.7.

İran-Irak İstikrazı Altıncı Tertip İlanı

²⁰³ “İkramiyeli % 5 Faizli Demiryolu Tahvilleri”, **Akşam**, 22 Kasım 1945, s. 8.

Altıncı ve son tertibin ilanını Burhan Özak hazırlamıştır. Bu ilanda derin bir vadide giden bir lokomotif ve vagonlar görülmektedir. İlanda dikkat çekici cümle olarak faiz oranı verilmiştir. Tahvillerin nominal bedeli belirtilmeksizin satış fiyatı öne çıkarılmıştır. İlanın altında satış müddeti yer almıştır.²⁰⁴ İlan, tasarımıyla demiryollarının güçlülere aşarak yurdun ulaşılmaz yörelerine gidilmesini sağladığı düşüncesini okurlarda uyandırmayı amaçlamaktadır.



ŞEKİL 3.8.

İran-İrak İstikrazı Altıncı Tertip Garanti Bankası İlanı

Altıncı tertip ilanın bir benzeri Garanti Bankası tarafından da yayınlanmıştır. İstikraz için verilen genel ilanların yanı sıra Ergani istikrazında olduğu gibi bankaların tek tek (resimsiz) ilanları bu istikrazda da basında yer almıştır. Garanti Bankası ise bir adım daha öne giderek resimli ilanlar vermiştir. Garanti Bankası ilanının üst tarafı, altıncı tertip genel ilan ile aynı çizimleri ve sözleri içermektedir. Sadece desen açık tonda altıncı tertip ilanının negatifi gibi düzenlenmiştir. Tahvillerin Ankara'da Garanti Bankası'nda satıldığını belirten bu ilan değişik gazetelere küçük boyutta tek sütun verilmiştir.²⁰⁵

İran-İrak Sınır Hattı Demiryolu tahvillerinin satışları sırasında, 1930'ların ortalarında olduğu gibi toplantılar, konferanslar düzenlenmemiştir. Dönemin gündelik hayatının, savaş şartları tarafından biçimlendirildiği, akşamları karartma uygulandığı günlerde konferanslardan çok iletişimin basın ve radyo aracılığı ile sağlandığı anlaşılmaktadır. Nitekim, tahvil tertiplerinin satışına başlandığı ve satışın sona erdiği

²⁰⁴ “% 6 Faizli Demiryolu Tahvilleri”, **Akşam**, 12 Aralık 1946, s. 8.

²⁰⁵ “İran-İrak Sınır Hattı İstikrazı Altıncı Tertip Garanti Bankası Afişi”, **Akşam**, 12 Aralık 1946, s. 8.

günlerde dönemin Maliye Bakanları tahvil satışları hakkında radyodan yayınlanan demeçler vermişler, konuşmalar yapmışlardır.

3.2.2.2. Cumhurbaşkanı'nın Tahvil Satışlarına Gösterdiği İlgisi

İsmet İnönü, başbakanlığı sırasında istikrazlara gösterdiği ilgiyi Cumhurbaşkanlığı döneminde de sürdürmüştür. İran-İrak Sınır Hattı istikrazı tahvilleri ikinci tertibinin satışı sırasında, tahvil satışları konusunda bilgi istemiştir. O sırada İzmir Alsancak'ta bulunan Cumhurbaşkanı adına Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Kemal Gelgeç, Başbakan Refik Saydam'a çektiği 14.3.1942 tarih ve 369 sayılı şifre ile "Cumhurbaşkanı'nın dört günde satılan Demir Yolları istikrazının ne miktarının Bankalar, ne miktarının halk tarafından alındığını" sorduğunu bildirmiştir.²⁰⁶ Başbakan Refik Saydam da Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreterliği'ne gönderdiği şifre telgraf ile bilgi vermiştir. Başbakan'ın verdiği bilgiye göre, on milyon liralık tahvilin 1.655.000 liralığı Merkez ve Halk Bankası'na, geri kalan 8.345.000 liralığı kişiler ve şirketlere satılmıştır.²⁰⁷ Başbakan'ın verdiği bilgide, satılan tahvilin ne kadarının şirketlere, ne kadarının şahıslara satıldığı bilgisi yer almamıştır. Söz konusu arşiv belgesi Cumhurbaşkanı İnönü'nün iç borçlanmaya verdiği öneme örnektir.²⁰⁸

3.2.3. İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanmalarının Sonucu ve

Demiryolu Hattının İnşası

İran-İrak Sınır Hattı İnşaatının temeli, Diyarbakır'da 1937 yılında atılmıştır.²⁰⁹ Hat 1944 yılında Kurtalan'a varmıştır.²¹⁰ Irak Sınır Hattı, bu noktada sonlanmış, Kurtalan Irak sınır hattının son istasyonu olarak kalmıştır.

²⁰⁶ Fon No: 30-1-0-0 (Başbakanlık Özel Kalem Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 40 Dosya No: 240 Sıra No: 5, s. 1.

²⁰⁷ Fon No: 30-1-0-0 (Başbakanlık Özel Kalem Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 40 Dosya No: 240 Sıra No: 5, s. 1.

²⁰⁸ Gerçekten de 1947 yılında Maliye Bakanlığı tarafından yayınlanan tahvil satışları ile ilgili rakamlarda İran-İrak Sınır Hattı istikrazı ikinci tertip tahvillerinin (rakamlar Başvekil'in verdiği rakamlardan farklı olsa da) yüzde 80'inin kişi ve kurumlar tarafından, yüzde yirmisinin bankalar tarafından satın alınmış olduğu görülmektedir. Bkz: TABLO 3.2. Buna karşılık Maliye Bakanlığı'nın 1964 yılında yayınladığı daha ayrıntılı tahvil satış rakamlarında bankaların satın aldığı tahvil oranı aynı görünmekle birlikte tahvillerin yüzde 80'inin (kurumlar, emekli sandıkları ve derneklerden oluşan) müesseseler tarafından satın alınmış olduğu belirtilmiştir. Karş.: TABLO 3.3.

²⁰⁹ "Cizre hattının temelatma töreni tezahüratla yapıldı", *Cumhuriyet*, 17 Teşrinisani 1937, s. 1.

²¹⁰ *Bayındırlıkta 50 Yıl*, s. 10; *Ayın Tarihi*, S. 131, (I. Teşrin 1944), s. 4.

Daha önce sözü edildiği gibi İran Irak sınır hattı projesi başlatıldığında, hattın Kurtalan'dan sonra ikiye ayrılarak bir hattın Irak sınırına, bir hattın da Van gölü kıyısından İran sınırına gitmesi öngörülmüşken, Kurtalan'dan sonra arazi yapısının engebeli ve dik eğimli oluşu nedeniyle İran hattının bu güzergahtan geçirilmesinden vazgeçilmiştir. İran hattının Elazığ'dan Van gölüne gidecek şekilde yapılmasına karar verilmesiyle İran hattı inşaatı 1944 yılından sonra yeni güzergahında devam etmiştir.²¹¹ Elazığ- Palu hattı 1 Temmuz 1946'da, Palu-Genç hattı 16 Aralık 1947'de işletmeye açılmıştır.²¹² Genç-Muş hattı, 26 Ekim 1955'te işletmeye açılmıştır.²¹³ Bu tarihten sonra hattın Muş ile Van gölü arasındaki bölümünün yapımı sürmüştür. İran sınır hattı 1964 yılında Van gölü kıyısındaki Tatvan'a varmıştır.²¹⁴ Van gölü kıyısındaki feribot iskeleleri ile Van- Kotur (İran sınırı) hattının yapımı da 1971 yılında tamamlanmış ve İran sınır hattı 27 Eylül 1971 tarihinde Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay ve İran Şahı Rıza Pehlevi'nin katıldıkları bir törenle açılmıştır.²¹⁵ Böylece İran sınır hattı temelinin atılmasından 34 yıl sonra tamamlanmıştır.

3.2.4. Bütçe ve Fiyatlar Yönünden İran-İrak Sınır Hattı İç

Borçlanmaları

İran-İrak Sınır hattı İç Borçlanması tahvilleri önce, 1941, 1942, 1943 takvim yıllarında birer tertip olarak piyasaya çıkarılmıştır. Yatırımın tamamlanamaması üzerine çıkartılan ek kanunla, piyasaya 1945 yılında iki, 1946 yılında da bir tertip tahvil daha çıkartılmış ve iç borçlanma toplam altı tertipte tamamlanmıştır. İran Irak sınır hattı iç borçlanması tertiplerinin gelirleri, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946 ve 1947 mali yılları bütçelerine gelir kaydedilmiştir.²¹⁶

İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanma gelirleri bütçe yılları açısından şöyledir: 1941 bütçe yılında İran-İrak Sınır Hattı istikrazı geliri yoktur. 1942 bütçe yılı 6.080.496,10 lira, 1943, 16.238.465,78 lira, 1944, 9.510.763,32 lira, 1945, 9.500.000,00 lira, 1946 bütçe yılı (8.869.965,00 lira ve 101.100,40 liralık iki kalem halinde) 8.971.065,40 lira.

²¹¹ **Bayındırlıkta 50 Yıl**, s. 10.

²¹² **Türkiye İstatistik Yıllığı 1950**, s. 366.

²¹³ "Genç-Muş demiryolu dün büyük törenle işletmeye açıldı", **Cumhuriyet**, 27 Ekim 1955, s. 1, 5.

²¹⁴ "İnönü, Muş-Tatvan demiryolunu açtı", **Cumhuriyet**, 26 Ekim 1964, s. 1, 7.

²¹⁵ "Türk-İran Demiryolu hizmete girdi", **Cumhuriyet**, 28 Eylül 1971, s. 1, 7.

²¹⁶ TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri.

Böylece İran-İrak Sınır Hattı İç Borçlanma gelirleri toplam 50.450.790,60 lira olmuştur.²¹⁷

Burada ele alınan dönem olan 1941 -1947 bütçe yılları arasında sadece 1941 bütçe yılında diğer demiryolu istikraz geliri olarak 7.476,48 lira Erzurum Sivas istikrazı geliri mevcuttur. Bu durumda 1941-1947 yılları arasındaki toplam demiryolu istikrazı geliri 50.459.267,08 lira olmuştur.²¹⁸

Aynı dönemde 1942-1946 bütçe yılları arasında Milli Müdafaa istikrazı ve 1946-1947 bütçe yıllarında Kalkınma istikrazları da vardır. Hem demiryolu istikrazlarını hem de diğer istikrazları içine alan toplam istikraz gelirlerini de incelemek faydalı olacaktır. 1941 bütçe yılı toplam istikraz geliri 7.476,48 liradır. Sonraki yıllarda toplam istikraz gelirleri şöyle olmuştur: 1942 bütçe yılında 31.072.533,80 lira, 1943, 39.997.036,42 lira, 1944, 42.689.584,30 lira, 1945, 42.750.000,00 lira, 1946, 63.714.268,45 lira, 1947 bütçe yılında 76.550.000,00 lira.²¹⁹

1941 yılında İran-İrak istikrazı ile ilgili bir gelir kalemi olmadığına değinmiştik. 1942-1947 yılları arasında İran-İrak istikraz gelirleri, genel bütçe gelir toplamının, 1942 yılında % 0,62'sini, 1943 yılında % 1,56'sını, 1944 yılında 0,88'ini, 1945 yılında % 1,43'ünü, 1946 yılında % 0,85'ini, 1947 yılında % 0,01'ini meydana getirmiştir.

Bütün demiryolları istikrazların baktığımızda, 1941 yılındaki demiryolu istikrazı geliri genel bütçe gelirinin % 0,001'i kadardır. 1942-1947 yılları arasındaki toplam demiryolu istikrazlarının genel bütçe gelirlerine oranı yukarıda verdiğimiz İran-İrak istikrazının genel bütçe gelirlerine oranı ile aynıdır. 1941-1947 dönemi ortalaması olarak gerek İran-İrak demiryolu istikrazı gelirleri, gerekse toplam demiryolu istikrazı gelirleri toplam bütçe gelirlerinin % 0,71'i mertebesindedir.

Bu dönemin meblağ bakımından öne çıkan Milli Müdafaa istikrazı ile Kalkınma istikrazı gelirlerini de katarak toplam istikraz gelirlerini incelediğimizde, toplam istikraz gelirlerinin toplam bütçe gelirlerine oranı 1941 yılında % 0,001, 1942 yılında % 3,16, 1943 yılında % 3,85, 1944 yılında % 3,96, 1945 yılında % 6,44, 1946 yılında % 6,00, 1947 yılında % 4,71 olmuştur. 1941-1947 döneminde toplam istikraz gelirleri, bütçe toplam gelirlerinin % 4,18'idir.

²¹⁷ a.y.

²¹⁸ a.y.

²¹⁹ TABLO 2.2'den yararlanılarak tarafımızdan hesaplanmıştır.

Bu rakamlardan, savaşın bütçe üzerinde yarattığı baskının ilerde ele alınacak finansman sağlayıcı istikrazlar ile aşılmaya çalışıldığı görülmektedir. Ayrıca, istikrazlar arasında bu istikrazların (Milli Müdafaa ve Kalkınma istikrazları) öne çıkarak demiryolu istikrazlarından daha önemli hale geldiği sonucuna varılabilir.

Harcamalar açısından, İran-İrak sınır hattı için ilk olarak 1937 mali yılı bütçesinde 409.340,63 liralık bir harcama görülmektedir. Daha sonra, İran-İrak Sınır Hattı yatırımını öngören kanunlara dayanılarak yapılan demiryolu yatırımları 1941, 1942, 1943, 1944 yıllarında yer almıştır. Bu yılların bütçelerinde yer alan yatırım kalemleri, Ergani ve Sivas-Erzurum demiryolu yatırımlarında olduğu gibi tek bir demiryolu hattı yatırımına ilişkin değildir. Aynı harcama kaleminde İran-İrak hattı inşaatı gibi, başka demiryolu hatlarının inşaat harcamaları da dahil edilmiştir. Bu harcama kalemlerinde zikredilen 3262 ve 3813 numaralı kanunlar İran-İrak Sınır Hattının inşası ve İran hattının güzergahının değiştirilerek Elazığ üzerinden inşa edilesine ilişkin kanunlardır. Diğer iki kanun 3628 ve 3849 içinde İran-İrak Sınır Hattı demiryolu da bulunan yatırımlar için fevkalade tahsisat verilmesi kanunlarıdır.²²⁰ Buna karşılık, 1945, 1946 ve 1947 mali yılları bütçe kesin hesap kanunlarındaki yatırımlar ise ilgili kanun maddeleri de zikredilmeden tek bir kalem olarak “demiryollar ve limanlar” şeklinde kaydedilmiştir. Demiryolu inşaatının devam ettiği yıllar dikkate alındığında İran-İrak Sınır Hattı yatırımının 1945-1947 arasındaki demiryolu yatırımlarına dahil olduğu kabul edilmiştir.²²¹

1941-1947 arasında İran-İrak Sınır Hattı demiryolu yatırımlarını da kapsayan yatırımlar yıllara göre şöyledir: 1941 bütçe yılı 13.913.342, 49 lira, 1942, 12.186.257,01 lira, 1943, 3.414.240,12 lira, 1945, 8.836.399,97 lira, 1946, 20.602.691,82 lira, 1947 bütçe yılı 20.483.060,55 lira. 1941-1947 harcamaları toplamı 96.682.558,01 liradır.²²²

²²⁰ İlgili kanunlar için Bkz.: 3262 – 14 Haziran 1937 “Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkında kanun” (**Resmi Gazete**, 24 Haziran 1937-3639 s. 8381-8382); 3628-30.5.1939 “58 917 000 liralık fevkalâde tahsisat verilmesi hakkında kanun” (**Resmi Gazete**, 2 Haziran 1939-4222 s. 11902); 3813-6 Mayıs 1940 “Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadiline dair kanun” (**Resmi Gazete**, 10 Mayıs 1940-4505 s. 13773); 3849-30.5.1940 “1940 malî yılı muvazenei umumiyesine dahil bazı daire bütçelerine 109 922 000 lira fevkalâde tahsisat verilmesi hakkında kanun” (**Resmi Gazete**, 3 Haziran 1940-4525 s. 13964).

²²¹ EK 1.3 Bütçe Kesin Hesap Kanunlarındaki Demiryolu Yatırım Giderleri.

²²² a.y.

1941-1947 yılları arasında demiryolu yatırım harcamalarının toplam bütçe harcamaları içindeki payları şöyledir: 1941 bütçe yılında % 2,37, 1942, % 1,33, 1943, % 0,33, 1944, % 1,59, 1945, % 1,46, 1946, % 2,01, 1947 bütçe yılında % 1,30. Yatırımların 1941-1947 bütçe yılları için ortalaması % 1,42'dir.²²³

Demiryolu yatırım harcamalarının İkinci Dünya Savaşı döneminde azaldığı gözlenmektedir. Daha önce ele aldığımız 1933-1939 arasındaki dönemde demiryolu yatırım harcamalarının toplam bütçe harcamalarına oranı ortalama olarak % 5,35 olmuştur. Bu dönemde en yüksek oran % 7,5 ile 1933 yılı, en düşük oran ise (% 0,6 ile çok az yatırım yapılan 1934 yılı bir yana bırakıldığında) % 4,22 ile 1937 yılıdır. Savaşın ilk yılı olan 1939 yılında demiryolu yatırımlarının genel bütçe harcamalarına oranı % 5,41, savaşın ikinci yılı olan 1940 yılında demiryolu yatırımları oranı % 3,54'tür. 1933-1947 arasında demiryolu yatırım harcamalarının toplam bütçe harcamaları içindeki ortalama oranı ise % 3,43 olmuştur.

Savaş, demiryolu yatırımlarını önemli ölçüde azaltmış ve yapılan hatların inşa süreleri uzamıştır. 1941-1947 arasındaki demiryolu istikrazları, bu yıllardaki demiryolu yatırım harcamalarının % 52,2'sini karşılamaktadır. Demiryolu yatırım harcamalarının geri kalan % 48'i genel bütçe gelirlerinden karşılanmıştır. Bu da şartların zorluğuna rağmen demiryolu yatırımlarının durmadığını ve demiryolu yatırımlarını devam ettirmek üzere bütçeden fon ayrıldığını göstermektedir.

3.2.4.1. Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması

İran-İrak Sınır Hattı Demiryolu tahvilleri ilk üç tertibi 1941-1943 yıllarında ikramiyesiz % 7 faizli, dördüncü ve beşinci tertipleri ise 1945 yılında % 5 faizli ve ikramiyeli olarak piyasaya çıkartılmıştır. Dördüncü ve beşinci tertiplerde ikramiye toplamı % 2 faiz oranını karşılayacak miktardadır. Altıncı ve sonuncu tertip ise 1947 yılında piyasaya çıkartılmış olup % 6 faizli ve ikramiyesizdir. Buna karşılık faiz ödemeleri o güne kadarki tahvil ödemelerinde yılda bir yapılageldiği halde altıncı tertipte alıcıları özendirmek için yılda iki defa yapılmıştır.

Faiz oranlarının özendirici olup olmadığıyla ilgili olarak, İran-İrak Sınır Hattı istikrazı kanun tasarısına ilişkin TBMM Maliye Encümeni'nin [Komisyonu] 14.4.1941 tarihli raporu veriler vermektedir. Rapor, faiz oranları hakkında hem

²²³ Oranlar EK 1.3. ve TABLO 2.4'den yararlanılarak tarafımızdan hesaplanmıştır.

döneminde yapılmış bir değerlendirme olarak, hem de dönemin geçerli faiz oranları hakkında resmi veri olması bakımından önem taşımaktadır. Maliye Encümeni raporunda, Kanun tasarısının birinci maddesinde senelik faiz ve ikramiye toplamının yüzde 7 olarak muhafaza edilmesi uygun bulunmuştur. Buna gerekçe olarak, Komisyon tarafından faiz oranları üzerine yapılan incelemelerde büyük bankaların 15 Ağustos 1938'den bu yana iki yıl ve daha uzun vadeli mevduata yüzde dört buçuk, dört yıl vadeliye yüzde 6 oranında faiz ödedikleri ifade edilmiştir. Raporda, ilk istikrazdan [Ergani istikrazı] bu yana banka faiz oranlarında bir dalgalanma olmaması nedeniyle öngörülen faiz oranının doğru olduğu sonucuna varılmıştır.²²⁴

Dönemin mevduat hesaplarına “yüksek” faiz vermekle bilinen Türk Ticaret Bankası'nın gazetelerde yer alan ilanlarında küçük cari hesaplara % 3,5, bir yıl vadeliye % 5, iki yıl vadeliye % 6 faiz verildiği ilan edilmektedir.²²⁵

Mevduat hesaplarında bankaların yaygın uygulaması ikramiye dağıtmak şeklinde devam etmiştir. Ziraat Bankası, 50 lira ve daha fazla mevduatı bulunan tasarruf sahipleri arasında üç ayda bir kura ile ikramiye dağıtmaktadır. Dağıtılan ikramiyeler, 1942 yılında, bir kişiye bin lira, bir kişiye beş yüz lira, bir kişiye iki yüz elli liradır. Ayrıca 100 kişiye 20 liradan 100 liraya kadar ikramiyeler dağıtılmıştır.²²⁶ Ele aldığımız dönemin sonunda, 1947 yılında da, Türkiye Emlak Kredi Bankası, küçük cari hesaplarda en az yüz lirası olanlara kura çekilişi ile evler, arsalar, sigorta poliçesi, ev eşyası, para ikramiyeleri dağıtıldığını duyurarak küçük tasarrufları çekmeye çalışmaktadır.²²⁷

3.2.4.2. Tahvil Fiyatları ile Maaşların Karşılaştırılması

İran-İrak istikrazı tahvillerinin 1941-1943 yıllarında 20 lira nominal değerdeki en küçük kupürleri 19 liradan, 1945-1946 yıllarında da 100 lira nominal değerdeki kupürleri 95 liradan satışa çıkarılmıştır. Bu değerlerin, örneğin memur maaşları karşısındaki büyüklüğünü örneklerle görmeye çalışalım.

²²⁴ “Diyarbakır ve Elâzığ istasyonlarından Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryollarının inşası için istikraz akdine dair olan 4057 sayılı kanuna ek kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe Encümenleri mazbataları (1/318)”, Sıra Sayısı: 221, Başvekâlet Muamelat Umum Müdürlüğü Tetkik Müdürlüğü, Sayı: 71-210 6/1813, 28 Haziran 1944, s. 2.

²²⁵ “Küçük Cari Hesaplara”, **Akşam**, 13 Aralık 1947, s. 7; Küçük Cari Hesaplara”, **Cumhuriyet**, 9 Kasım 1947, s. 4.

²²⁶ “Ziraat Bankası tasarruf hesabından ikramiye kazananlar”, **Cumhuriyet**, 16 Eylül 1942, s. 3.

²²⁷ “Türkiye Emlak Kredi Bankası”, **Cumhuriyet**, 18 Aralık 1947, s. 5.

Bu değerlendirmede tahvil serileri arasında orta yıl olan 1944 yılından örnekler seçilmiştir. Mesela, İstanbul Teknik Okulu'ndaki öğretmen maaşı 100 lira, Ankara Yüksek Öğretmen Okulu Müdür Muavini'nin maaşı 120 liradır.²²⁸ Adalet Bakanlığı Merkez Kadastro Müdürlüğü Muamelat Müdürlüğüne 70 lira, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Hudut ve Sahiller Genel Müdür Muavinliğine 80 lira maaşla tayinler yapılmıştır.²²⁹ Maarif Vekaleti'nde açık bulunan ikinci sınıf Müfettişliğe, Okul Müzesi Müdürü 70 lira maaşla tayin edilirken, Milli Koruma Muhasebe Bürosu, Müdür kadrosu aylığı 210, memur kadrosu aylığı 140 liradır.

Bazı memuriyetlerin maaşlarının daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Başbakanlık Arşiv Tasnif Heyeti'nde Eski Metinler Telhiscisi kadroları aylık 85 ile 170 lira arasında iken Arşiv depo muhafızı 100 lira, mücellit 57 lira, gece bekçisi 50 lira aylık ücretlidir. Bu kadrolara 1944 yılı Temmuz ayında 1102 sayılı kararname ile fevkalade zam uygulanarak maaşları 12 ay süre ile % 230 artırılmıştır.²³⁰ Buna karşılık yeni kurulan Toprak İşleri Genel Müdürlüğü'nde Genel Müdürlüğe 100 lira maaşla tayin yapılmıştır.²³¹

İkinci Dünya Savaşı boyunca ücret-maaşlara genel olarak bakıldığında bu kesimin görelî durumları gerilemiştir. Milli Gelir içinde maaş payı 1938-39'da yüzde 8,4 iken 1944-45'de 8,2 olmuştur. Nominal Ücretler İndeksi 1938-39'da 100 iken 1944-45'de bir listeye göre 271, ikinci listeye göre 225 olmuştur. Ancak aynı dönemdeki Reel Ücretler İndeksine bakıldığında her iki listeye göre hesaplanmış indeks 1938-39'daki 100 seviyesinden 1944-45'de sırasıyla 45 ve 50'ye gerilemiştir.²³² Bu verilere göre reel ücretler savaş sonunda savaşın başındaki ücretlere oranla yarı yarıya azalmıştır. Bir başka ifadeyle ücretle geçinenlerin satınalma gücü yarıya inmiştir.

İncelediğimiz dönem içinde 7 Eylül 1946 tarihinde Türk Lirası'na ilk devalüasyonun uygulandığını ve bir Amerikan Doları'nın karşılığının 1,28 Türk Lirası'ndan 2,80 liraya yükseldiğine değinmek gerekmektedir.²³³

²²⁸ **Resmi Gazete**, 22 Temmuz 1944, S. 5763, s. 7342.

²²⁹ **Resmi Gazete**, 23 Mayıs 1944, S. 5711, s. 6917.

²³⁰ **Resmi Gazete**, 5 Temmuz 1944, S. 5748, s. 7292.

²³¹ **Resmi Gazete**, 4 Eylül 1945, S. 6100, s. 9293.

²³² Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**, s. 106, 88.

²³³ **a.e.**, s. 98.

Cumhuriyet döneminin ilk devalüasyonu, dış ticaretin liberalleşmesi, uluslararası ticaret kuruluşlarına (Uluslararası Para Fonu, Dünya Bankası) üye olunması gibi sonuçlarına karşılık ekonomik gelişmenin sağlanması, sanayi sektörünün büyümesi, sağlıklı bir dış ticaret çizgisinin oluşması ve fiyat istikrarının sağlanması konularında beklenen sonuçları getirememiştir.²³⁴

3.2.4.3. Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması

İran-İrak Sınır Hattı demiryolu borçlanmasının ilk tertibinin piyasaya çıkarıldığı 1941 yılı ile son tertibinin satışa sunulduğu 1946 yılları arasındaki hayat pahalılığı ve enflasyonu incelersek, İstanbul Ticaret Odası'nın İstanbul şehri için hesaplanmış Geçinme İndeksi'ne göre, 1941 yılında fiyat indeksi bir önceki yıla göre, % 19 artmıştır. Takip eden yıllarda fiyat artışları çok daha yüksek olmuş ve 1942 yılında fiyatlar bir önceki yıla göre % 59,5, 1943 yılında da bir önceki yıla göre % 36,5 yükselmiştir. Fiyat artışı 1944 yılında nisbi olarak hızını yavaşlatmıştır. Savaş öncesinde % 1 veya 2'nin üstünde fiyat artışı görülmemişken 1944 fiyatları bir önceki yıla göre % 5,1 artmış yavaşlama devam ederek 1945 yılında fiyat artışı % 0,7 olmuştur. Dönemin son yılı olan 1946 yılında fiyat artışı bir önceki yılın % 98,9'u seviyesinde gerçekleşmiş yani fiyatlar % 1,1 düşmüştür. Savaşın sonuna doğru fiyat artışları düşmekle birlikte İran-İrak sınır hattı istikrazının ilk yılı olan 1941 yılını 100 kabul edersek istikrazın son yılı olan 1946 yılında indeks 227,8 olmuş yani geçinme indeksi altı yılda % 127,8 yükselmiştir.²³⁵

Enflasyon hesaplamalarından yararlandığımız Pamuk'un verilerine göre İstanbul'da tüketici fiyatlarının yıllık artış oranına göre enflasyon bir önceki yıla göre, 1941'de % 22,8, 1942'de % 68,5, 1943'de % 49,4 yükselmiştir. Enflasyon, 1944'de % 2,4 azalmış, 1945'de % 4,5 artmış ve 1946'da % 3,4 azalmıştır.²³⁶

Yine Pamuk'un hesaplamalarıyla, Ankara'da tüketici fiyatlarıyla enflasyon, 1941'de % 16,6, 1942'de % 68,7, 1943'de % 37,2, 1944'de % 8,1, 1945'de % 5,3, 1946'da % 4,3 artmıştır. Ankara şehrinde dikkati çeken, savaşın sonuna doğru artış

²³⁴ 1946 devalüasyonu konusunda geniş bilgi için Bkz.: Serkan Tuna, "Cumhuriyet Ekonomisinin İlk Devalüasyonu: 7 Eylül 1946", **Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi**, S. 13, (2007), s. 86-121.

²³⁵ Bkz.: TABLO 2.5. İTO İstanbul Geçinme İndeksi.

²³⁶ Bkz.: TABLO 2.6. İstanbul'da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon.

hızı azalmakla birlikte İstanbul'dan farklı olarak fiyat artışının her yıl devam etmesidir.²³⁷

Dönem içinde İstanbul Ticaret Odası tarafından uygulanan ankete göre yayınlanmış İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi'ne göre de, İstanbul'da toptan eşya fiyatları bir önceki yıla göre, 1941'de % 33,7, 1942'de % 69,3, 1943'de % 63,0 artmıştır. Ardından, toptan eşya fiyatları İstanbul'da iki yıl düşmüştür. 1944 yılı toptan eşya fiyatları zincirleme indeksi 92,49, 1945 yılı zincirleme indeksi 95,1 olmuştur. Yani İstanbul'da toptan eşya fiyatları 1944'de % 7,5, 1945'de % 4,9 azalmıştır. 1946 yılında ise toptan eşya fiyatları bir önceki yıla göre % 0,5 yükselmiştir.²³⁸

Daha önceki istikrazlar için de yaptığımız gibi, bir tahvilin alım bedeliyle hangi gıda maddelerinden ne miktarda alınabileceği İran-İrak Sınır hattı Demiryolu istikrazı için de incelenmiştir.

İran-İrak Sınır hattı Demiryolu istikrazının 1941, 1942 ve 1943 yıllarında ihraç edilen ilk üç tertibinde en küçük tahvil 19 liraya satılmış, 1945 ve 1946 yıllarında ihraç edilen sonraki üç tertipte ise tahviller sadece 95 lira bedelden satılan tek kupür olarak piyasaya çıkartılmıştır. Birinci tertip 1941, üçüncü tertip 1943 yıllarında piyasaya çıkartıldığından bu yıllara ait yayınlanmış İstanbul ve Ankara şehirleri perakende gıda maddeleri fiyatları esas alınarak hesaplanıp mukayese edilmiştir.²³⁹

²³⁷ Bkz.:TABLO 2.7. Ankara'da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon.

²³⁸ Bkz.: TABLO 2.8. İTO İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi.

²³⁹ En küçük tahvil kupürü bedelinin Ankara ve İstanbul şehirlerinde satın alabildiği gıda maddeleri için Bkz.: TABLO 2.9. 19 Liralık Tahvil Kuponunun Ankara Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı; TABLO 2.10. 19 Liralık Tahvil Kuponunun İstanbul Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı; TABLO 3.5. 95 Liralık Tahvil Kuponunun Ankara Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı; TABLO 3.6. 95 Liralık Tahvil Kuponunun İstanbul Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı.

TABLO 3.5.**95 LİRALIK TAHVİL KUPONUNUN ANKARA ŞEHRİNDE SEÇİLMİŞ GIDA MADDELERİ KARŞILIĞI**

Yıl	Ekmek (Kg)	Buğday Unu (Kg)	Pirinç (Kg)	Kesme Şeker (Kg)	Toz Şeker (Kg)	Tuz (Kg)	Koyun Eti (Kg)	Yumurta (adet)	Zeytin Yağı (Kg)	Süt (Kg)	Beyaz Peynir (Kg)	Çay (Kg)
1944	296,9	-	68,3	43,4	48,2	558,8	54,0	1187	38,0	150,8	47,0	5,9
1945	287,9	182,7	70,4	45,7	51,1	395,8	57,6	1187	51,6	163,8	45,9	5,9
1946	306,5	211,1	65,5	51,4	57,9	452,4	56,9	1187	36,1	155,7	41,5	5,9
1947	316,7	215,9	74,2	65,1	86,4	593,8	52,8	1187	37,3	163,8	45,7	7,9

Kaynak: İstatistik Göstergeler 1923-1990, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1992, s. 316’da verilen fiyatlardan faydalanılarak gıda maddelerinin miktarları, tarafımızdan hesaplanmıştır.

Yapılan hesaplamalardan hayat pahalılığının giderek arttığı anlaşılmaktadır. Örneğin 1941 yılında Ankara’da 19 liraya 33,9 kilo koyun eti alınabilirken 1943 yılında aynı bedelle alınabilecek koyun eti miktarı 11,9 kiloya inmiştir. Son üç tertip tahvillerin 95 liradan satıldığı dikkate alındığında, bir tahvil kuponu ile 1944 yılında Ankara’da 54 kilo koyun eti alınabilirken 1946 yılında bu miktar savaş sonrasında enflasyonun azalmasıyla 52,8 kiloya çıkmıştır. İstanbul şehrinde de bir tahvil karşılığı alınabilecek koyun eti miktarı artmıştır. Enflasyon bir miktar azalsa da TABLO 3.5. ve TABLO 3.6.dan bir tahvil kuponu bedelinin azımsanmayacak bir meblağ olduğu anlaşılmaktadır. Maaşlı devlet memuru ve ücretli özel kesim çalışanları gibi sabit gelirlilerin tahvil alabilmelerinin önemli miktarda bir harcamadan vazgeçmeleriyle mümkün olabileceği anlaşılmaktadır.

TABLO 3.6.**95 LİRALIK TAHVİL KUPONUNUN İSTANBUL ŞEHRİNDE SEÇİLMİŞ GIDA MADDELERİ KARŞILIĞI**

Yıl	Ekmek (Kg)	Buğday Unu (Kg)	Pirinç (Kg)	Kesme Şeker (Kg)	Toz Şeker (Kg)	Tuz (Kg)	Koyun Eti (Kg)	Yumurta (adet)	Zeytin Yağı (Kg)	Süt (Kg)	Beyaz Peynir (Kg)	Çay (Kg)
1944	316,7	-	62,1	43,4	48,5	791,7	46,8	1187	36,7	158,3	49,0	5,9
1945	287,0	-	63,3	45,5	51,1	791,7	50,0	1187	52,8	158,3	44,0	5,9
1946	306,5	175,9	63,3	50,8	57,6	791,7	47,5	1187	35,4	161,0	49,0	5,9
1947	316,7	172,7	64,6	65,1	84,1	791,7	45,2	950	34,4	158,3	42,6	6,6

Kaynak: İstatistik Göstergeler 1923-1990, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1992, s. 319’da verilen fiyatlardan faydalanılarak gıda maddelerinin miktarları tarafımızdan hesaplanmıştır.

3.2.4.4. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı

Şimdi de, Uzun Vadeli İç Borçlanma Tahvillerinin alıcılara göre dağılımı ile ilgili, 1947 ve 1963 yıllarında Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanmış, 1948 Bütçe Kanunu tasarısı ve 1964 Bütçe Kanunu tasarısı içinde yayınlanmış tabloları inceleyerek tahvil alıcılarının kimliği konusunu ele alalım.²⁴⁰

Birinci tertip tahvillerinin % 77’sinin kişi ve kurumlar, % 13’ünün bankalar tarafından alınmış olduğu görülmektedir. Daha ayrıntılı veriler içeren 1964 istatistiğine bakıldığında TCMB’nda % 10 kadar tahvil varken, tüccarların bu tertipten almadığı % 77’nin tamamının “Müesseseler” elinde olduğu görülmektedir. İkinci tertipte de aynı görünüm vardır. Tahvillerin % 80’i müesseseler, % 20’si bankalar tarafından alınmıştır. Üçüncü tertip tahviller ise bankalar ve tüccarlar arasında paylaşılmıştır. Tahvillerin % 52’sini bankalar, % 48’ini tüccarlar almıştır. İlk iki tertipte alıcı olmayan tüccarların bu tertibe yoğun ilgi gösterdiği anlaşılmaktadır. Dördüncü tertipte daha önce alıcı olmayan şirketler % 7 kadar tahvil alırken, müesseseler % 2 tahvil almıştır. Tahvillerin % 91’ini tüccarlar almıştır. Beşinci tertip tahvillerde Bankalar % 1’den az, şirketler % 2,5 kadar bir alım yaparken tahvillerin % 21’i TCMB hesabına girmiştir. Tüccarlar bu seride % 75 ile yine en büyük alıcı

²⁴⁰ “1948 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/247)”, 30 Eylül 1947, s. 166; **1964 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu Raporu I**, Ankara, TBMM Basımevi, 1964, s. 98-101.

olmuştur. Altıncı ve son seride bankalar tahvillerin % 33'ünü alırken, müesseseler % 1 tahvil almıştır. Tahvillerin % 10'unu şirketler, % 56'sını tüccarlar almıştır.

1941 Demiryolu istikrazının tamamına baktığımızda, TC Merkez Bankası tahvillerin % 9,5'ini bankaların, % 18'i TCMB hesabına girmiştir. TCMB hesabındaki tahvillerin bir bölümü mevduat karşılığı olmaları nedeniyle bankalara geri döndüğünden, TCMB'nda % 7 kadar bir tahvil kalmış, bankaların elindeki tahvil % 20,55 olmuştur. 1948 verilerinde tahvillerin % 72'si kişi ve kurumlar elinde görülmektedir. Bu kalemin ayrıntısına girildiğinde, müesseselerin % 20, şirketlerin % 3 kadar tahvil almış oldukları görülmektedir. İran-Irak Sınır Hattı istikrazı tahvillerinin % 49'u tüccarlar tarafından satın alınmıştır.²⁴¹

²⁴¹ Bkz.: TABLO 3.2. 1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1947 Yayını; TABLO 3.3. 1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1964 Yayını.

4. DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OLAĞANÜSTÜ FINANSMAN İHTİYAÇLARI İÇİN UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMALAR

İkinci Dünya Savaşı yıllarında ve savaşın hemen ardından, artan bütçe masraflarını karşılayabilmek amacıyla iki uzun vadeli iç borçlanmaya gidilmiştir. Savaş sırasında savunma harcamalarının bir bölümünü karşılamak üzere uygulanan Milli Müdafaa İç Borçlanması ile savaşın sona ermesine rağmen, ülkenin dış güvenliğinin tehdit altında olması nedeniyle savunma harcamalarının azaltılamamasının getirdiği bütçe açıklarını karşılayabilmek üzere çıkartılan uzun vadeli Kalkınma istikrazı tahvilleri, olağanüstü finansman ihtiyaçları için uygulanan ilk uzun vadeli iç borçlanmalardır. Milli Savunma istikrazı adı altında 1942, 1944 ve 1945 yıllarında dört tertip tahvil piyasaya sunulmuştur. Kalkınma istikrazı adıyla da 1946 yılında iki, 1947 yılında bir olmak üzere toplam üç tertip tahvil ihraç edilmiştir.

4.1. Savaş Ekonomisi

Yirminci Yüzyıl başlarına kadar yaşanan alışılmış savaşlardan farklı olarak dünya çapına yayılan ve uzun süren Birinci ve İkinci Dünya Savaşları, savaşan uluslar için birer topyekûn savaş şeklini almıştır. Bu topyekûn savaşlar, sadece cephelerde askeri kuvvetler arasında cereyan eden muharebeler olarak kalmamış doğrudan ya da dolaylı yollarla cephe gerisine de girerek bütün ulusu ilgilendiren bir hale bürünmüştür. Savaşların artık, gündelik hayatı ve toplumsal ekonomiyi etkiler duruma geçmesi, savaşa katılan

devletlerin barış ekonomisini bir yana bırakarak savaş ekonomisi sistemine geçmelerini zorlamıştır.¹

Topyekun savaşın başarılmasının savaş ekonomisinin başarısına bağlı olduğuna inanılmıştır. Savaş ekonomisinin başarısı da barıştan savaşa sarsıntısız ve ülke ekonomisinin temelleri altüst olmadan geçilmesine; savaş sanayiinin savunma ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde üretimine en kısa zamanda varmaya ve savaşın sonuna kadar en yüksek verimin sürdürülmesine bağlanmıştır. Bu şartların yerine gelmesi için savaş ekonomisine, savaş başlamadan barışta yeteri kadar hazırlanılması ve uygulanması gerekli görülmüştür.²

Savaş ve ekonomi ilişkisinde aslında birbirine benzer görünen ancak farklı olan iki kavramdan söz edilmektedir: Savaş ekonomisi ile ekonomik savaş. Savaş ekonomisi, savaş sırasında, savaşı en iyi ve başarılı biçimde yürütebilmek için uygulanan ekonomi diye tarif edilmektedir. Bununla birlikte bu kavram, barış zamanında savaşa hazırlık bakımından özel bir savaş ekonomisi organizasyonunu da kapsamaktadır. Buna karşılık, ekonomik savaş, savaşın belli bir cephesini meydana getirmektedir. Deniz savaşı, hava saldırısı gibi bir cephe oluşturan ekonomik savaş düşmanın alt edilmesi için ekonomisini çökerterek karşı koyma yeteneğini kırmak olarak özetlenebilir.³

Savaş ekonomiyi, ekonomi savaşı karşılıklı ve devamlı etkilemektedir. Savaş ekonomisinin görevi toplumun ve milli güvenliğin barış zamanındaki ihtiyaçlarını sağlamanın yanında, ekonomik seferberliği hazırlamaktır. Savaş, ekonomiden kaynakların çoğaltılmasını, üretim sektörlerinin geliştirilmesini, üretim cinsleri ve miktarlarının değiştirilmesini, istihdamın buna uyacak şekilde düzenlenmesini, ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesini talep etmektedir. Başlı başına bir programı gerektiren ve bazen ekonomik seferberlik diye de ifade edilen üretimin düzenlenmesi devletin ekonomiye müdahalesini gerektirmektedir. Devletin müdahalesi başlangıçta savaş siparişleri vermek suretiyle uygulanırken savaşın beklenenden uzun sürmesi halinde zamanla bütün üretim kaynaklarının devlet kontrolüne geçmesi ihtimali doğmaktadır. Bununla birlikte İkinci Dünya Savaşında Amerika Birleşik

¹ **Harp Ekonomisi**, (der: Feridun Ergin), İstanbul, Harp Akademileri Komutanlığı, 1985, s. 45-46.

² Seyfi Kurtbek, **Milletin Harbe Hazırlanması**, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1946, s. 68.

³ Fritz Neumark, **Harp Ekonomisi**, (Çeviren: Sabri F. Ülgener), Ankara, Başvekâlet İstatistik Genel Direktörlüğü, 1937, s. 3.

Devletleri'nde devlet müdahalesi savaşın başından sonuna kadar sadece savaş siparişleri şeklinde uygulanmış, ekonomi üzerinde doğrudan devlet kontrolü söz konusu olmamıştır. Üretim kaynaklarının sahibi olan özel teşebbüs savaş siparişi koşullarına son derece bağlı kalmış, bu siparişe uymayan kaynakların pazarlama işlemleri piyasa ekonomisi sistemi içinde işlemez hale gelmiştir.⁴

Birinci Dünya Savaşı'nın başında savaşın kısa süreceği düşünülmüş, bir yıpratma savaşı olacağı öngörülmemiştir. Bu nedenle alınan tedbirler sadece mali alanla kısıtlı kalmıştır. Almanya muhtemel masraflara karşılık Spandau kalesinde korunan bir savaş hazinesi hazırlamıştır. Fransız hükümeti, 2 milyar 900 milyon franklık bir avans verilmesi konusunda Fransa Bankası ile anlaşmıştır. Ancak savaşın masrafları öngörüleni aşmış ve savaş maliyetini normal gelir kaynaklarıyla karşılamaya imkan olmamıştır. Almanya ve Fransa bunun üzerine geniş ölçüde borçlanmaya ve enflasyona başvurmuşlardır. Buna karşılık, 18. Yüzyıldan beri savaş finansmanı ve masrafların hesaplanması konusunda İngiltere ve Fransa Birinci Dünya Savaşında ılımlı bir banknot enflasyonu uygulamış, vergileri tereddüt etmeden yükseltmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın tecrübelerini yaşamış olan ülkelerden İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri, Çekoslovakya savaş ekonomisi hazırlıklarında ileri gitmişlerdir. İtalya, 1935'den başlayarak otarşi (kendi kendine yetme) politikası takip etmiş, Almanya 1936'da harp konjonktürünün gerektirdiği iktisadi ve mali tedbirleri almıştır.⁵

Uzun ve yıpratıcı Birinci Dünya Savaşı'nın ardından, savaş ekonomisinde önem taşıyan maddelerin ithalat yoluyla sağlanmasındaki güvensizlik birçok ülkeyi ekonomide otarşi eğilimine yöneltmiştir. Bununla birlikte ekonomik ilişkiler bakımından dünyada ileri gitmiş olan işbölümü tam bir otarşinin önünde engel teşkil etmiştir. Bu bakımdan kısmen de olsa ekonomide kendi kendine yetmeyi sağlamak üzere Almanya gibi, ekonomileri tek taraflı olarak sanayi üzerine kurulu ülkeler, tarıma ağırlık vermeye çalışmışlardır. Buna karşılık daha çok tarım ülkeleri olan (Türkiye de dahil olmak üzere) Güney Doğu Avrupa ülkeleri milli bir sanayi kurulmasına önem vererek savaşta gerekli olan maddelerin ülke içinde üretilmesine gayret etmişlerdir. Ancak ülkede sanayinin kurulabilmesi için tabii şartların

⁴ **Harp Ekonomisi**, (der: Feridun Ergin), s. 7-11.

⁵ Feridun Ergin, "Türkiye Harp Maliyesi (1939-1942)", **İktisat Fakültesi Mecmuası**, C. IV, S. 2, (1943), s. 148-150.

mevcudiyeti gerekmektedir. Sanayinin kurulabilmesi o zamana kadar ülke içinde kullanılmayan ham maddelerin varlığı halinde mümkün olmaktadır. Buna örnek olarak Türkiye'deki mensucat (dokuma) sanayii gösterilmektedir. Ülkede var olan hayvancılık ile ülkenin dokuma sanayii geçmişi sanayinin yeniden kurulmasına imkan sağlamıştır. Otarşi, geniş topraklara, büyük bir nüfusa sahip olan Amerika Birleşik Devletleri'nde dahi mutlak olarak oluşmadığından İngiltere gibi deniz aşırı sömürgeleri olan ülkeler eksiklerini bu yoldan karşılamaya yönelmiştir. Her durumda Birinci Dünya Savaşı'nın ardından birçok ülke, harbe hazır olmanın önemli bir unsuru olarak özellikle bazı gıda maddeleri, ham madde ve yardımcı maddeler konusunda stoklarını artırma yolunu da seçmişlerdir.⁶

İkinci Dünya Savaşının başlamasıyla hemen hemen bütün ülkelerde bütçe harcamaları olağanüstü yükselmiştir. Savaşın başladığı 1939 yılını takip eden iki yıl içinde genel bütçe masrafları İngiltere'de dört, Avustralya ve Kanada'da üç, Amerika Birleşik Devletleri, Almanya ve İtalya'da iki kat artmıştır.⁷

Birinci Dünya Savaşı sonrasında savaş ekonomisi hazırlıklarına girilen dünyada silahlanma masrafları toplamı 1933 yılında 1913 yılı harcamalarının 1,5 katına, 1936 yılında 1933 yılı harcamalarının 2 katına, 1913 yılı harcamalarının 3,5 katına ulaşmıştır. Bu yüksek harp masraflarını karşılamak üzere eski savaşlarda yararlanılan "savaş hazinesi" yeterli olamayacağından yeni bir savaş ekonomisi politikası uygulanması gereği ortaya çıkmıştır. Savaş maliyesi, savaş masraflarını vergiler, iç ve dış borçlanmalar ve kağıt para ihracı yoluyla enflasyon yaratma metotlarını çoğu zaman birlikte kullanarak karşılamaya çalışmıştır.⁸

İkinci Dünya Savaşı 1939 Eylül'ünde başladığında Birinci Dünya Savaşı tecrübesini yaşamış olanlar hayattaydı. Örneğin, İkinci Dünya Savaşında İngiltere Başbakanı olan Churchill, Birinci Dünya Savaşı sırasında da İngiltere Hükümetinde Bakandı. Ülkelerinde önemli mevkilerde bulunan bu kişiler savaşın ulusal ekonomide yol açtığı sonuçları, bu arada enflasyonu hatırlamaktaydılar. Bu tecrübelerin etkisiyle savaşa katılan ve hatta tarafsız kalan birçok ülkede gıda maddeleri başta olmak üzere malların dağıtımını usule bağlanmış ve vesika uygulaması getirilmiştir.⁹

⁶ Fritz Neumark, **Harp Ekonomisi**, s. 22-23.

⁷ Feridun Ergin, "Türkiye Harp Maliyesi (1939-1942)", s. 150.

⁸ Fritz Neumark, **a.g.e.**, s. 43-46.

⁹ André Teleki, **İktisat ve Harp**, İstanbul, Üniversite Kitabevi, 1943, s. 2, 19.

Savaş halinin başlaması ile ordu ihtiyacı denilen güçlü ve yoğun bir talep ortaya çıktığından üretim hacmi ve temposu görülmemiş derecede artsa bile gündelik sivil ihtiyaçlar için kıtlık unsuru ortaya çıkmıştır. Devlet iktisadi hayatın bütün alanlarında açık veya örtülü olarak etkili bir denetim kurmaya çalışmış sivil ihtiyaçlara ayrılan payı toplumsal hayatı tehlikeli surette azaltacak şekilde sürekli daraltmıştır.¹⁰

Savaş, tasarrufun önemini de öne çıkarmıştır. Savaş öncesinde büyük ekonomik buhranda fazla tasarruf edildiği, bunun da üretim vasıtalarını ne yapacaklarını bilmeyen rantiyelerin eline geçirdiğini söyleyerek aşırı tasarruftan (over saving) şikayet edilen İngiltere’de İkinci Dünya Savaşı başlayınca çok tüketim olduğu düşüncesi ile fazla harcamadan (over spending) şikayet edilmeye başlanmıştır.¹¹ Savaş sırasında, uygulanan politikalardan biri de talebi sınırlamak olmuştur. Mal ve hizmetlerin alım gücüne göre değil ihtiyaçlara göre dağıtılmasını sağlamak, talep enflasyonunu engellemek ve masrafları azaltmak amacıyla tüketimin azaltılmasına çalışılmıştır. Tüketimin azaltılması propaganda ile sağlanmaya çalışılmış, ayrıca vesika usulü ile de tüketimin cebri sınırlanmasına gidilmiştir.¹² Savaş ekonomisinin genel uygulamalarından başlıcası fiyat kontrolü olmuştur. Fiyat kontrolüne yönelik düzenlemeler, Almanya ve Fransa’da 1936, Japonya’da 1937, İngiltere’de 1939’da uygulamaya sokulmuştur.¹³ Savaş ekonomisinde, yeni vergiler konulması ve mevcut vergilerin artırılmasının yanı sıra bütçe açıklarını karşılamak üzere iç borçlanmaya gitme usulü de kullanılmıştır. Böylece vergi mükellefi olmayan servet ve gelirlere bir kısmının da savaş finansmanına katılması sağlanmıştır.¹⁴

Savaş ekonomisinde, enflasyona başvurmak yaygın bir yöntem olarak kabul görmüştür. Aslında, devletlerin dara düştiklerinde sikkelerdeki kıymetli maden miktarını bozması mali durumu düzeltmek için on sekizinci yüzyılın sonuna kadar kullanılan bir enflasyon metodu olmuştur. Yirminci yüzyılda ise, kağıt para ihracı veya banka parası ya da kredi enflasyonu denen yol kullanılmıştır. Devlet bu yöntem ile piyasaya yeni ödeme vasıtaları sürerken aşırı enflasyonun korkunç sonuçlar doğurabileceği de görülmüştür.¹⁵ Keynes, savaş ekonomisinin yarattığı enflasyona bir

¹⁰ Feridun Ergin, **Harp Zamanında Devletin Ekonomiye Müdahalesi**, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1943, s. 20.

¹¹ Ernest Samhaber, **Birinci ve İkinci Cihan Harplerinde Ekonomi Siyasetleri**, Çeviren: Mustafa Elmali, İstanbul, Aydınlık Basımevi, 1944, s. 108-109.

¹² Feridun Ergin, **a.g.e.**, s. 213-219.

¹³ **a.e.**, s. 99.

¹⁴ **a.e.**, s. 180-182.

¹⁵ Fritz Neumark, **Harp Ekonomisi**, s. 51-53.

sorun olarak dikkat çekmiştir. Devletin savaşın ihtiyaçlarını karşılamak üzere üretim ve hizmet sektöründe yarattığı yeni istihdam nedeniyle ücretler düzeyi artmadığı halde tüketicilerin cebindeki toplam harcanabilir para artmaktadır. Buna karşılık tüketim mallarının toplam üretim miktarı savaş koşullarında kısıtlandığından artmamaktadır. Bu şartlarda ya satın alma gücünü pazardan çekecek yollar bulunacak ya da pazara arz edilen malların fiyatları artan tüketim miktarını karşılayacak kadar artacak başka bir söyleyişle enflasyon ortaya çıkacaktır. Özgür toplumlarda uzmanları dinleme alışkanlığı olmadığından toplumu savaşa göre düzenlemenin zor olduğunu belirten Keynes, fiyat artışlarından kaçınabilmek için gönüllü tasarruf yöntemini önermiştir.¹⁶

Savaş ekonomisinin ortaya çıkardığı unsurlardan biri de “savaş kazançları” olmuştur. Savaş kazançlarından tamamıyla kaçınmak mümkün olmamakla birlikte, bu kazançların ortaya çıkar çıkmaz genel gelir vergisiyle veya fazla gelirden alınacak özel bir vergiyle tamamen veya kısmen ortadan kaldırılması Keynes tarafından öne sürülmüştür.¹⁷

Savaş ekonomisinde, en önemli unsurların başında insan faktörü gelmektedir. Bir taraftan barış dönemine göre daha fazla olan asker ihtiyacı, diğer taraftan sanayi ve tarım üretiminin devam edebilmesi için işgücü ihtiyacı sayı ve nitelik olarak insan faktörünü öne çıkarmıştır. Bu nedenle savaş ekonomisinde insan (kişi) ihtiyacının önceden hesaplanıp belirlenmesi, eli silah tutanların askere alınmasının yanı sıra, daha önce işgücü dışında kalanların bir bölümünün işgücüne katılması önem taşımıştır.¹⁸

Ulaşım da, modern savaşta özel önem kazanmıştır. Gerek insanların, gerekse araç gereçlerin ve malların kısa zamanda taşınması savaşın gidişatı açısından hayati bir unsurdur. Ulaşım konusunda da savaş ekonomisi açısından hazırlıklar yapılması gerekmiştir. Demiryolu, deniz ve hava ulaşımının barışta birçok ülkede büyük ölçüde devlet tekelinde bulunması bu konuda kolaylık sağlamıştır. Ancak, yukarıda sayılan ulaşım araçlarından özel şahıslar elinde bulunanlar ile motorlu kara taşıtları ve atlı arabaların savaşta kullanılabilmeleri açısından barış zamanından bunların tespiti ve savaş döneminde devlet hizmetine alınmaları gerekli görülmüş ve uygulanmıştır.¹⁹

¹⁶ John Maynard Keynes, **How To Pay For The War**, Melbourne, Macmillan and Co., 1940, s. 1, 8-9

¹⁷ Fritz Neumark, **a.g.e.**, s. 47.

¹⁸ **a.e.**, s. 19-21.

¹⁹ Fritz Neumark, **a.g.e.**, s. 18-19.

4.2. İkinci Dünya Savaşında Türkiye'nin Dış Politikası

Birinci Dünya Savaşı sonrasında oluşan Versailles düzeni, ülkelerin statükocu ve revizyonist ülkeler olarak ikiye ayrılmaları sonucunu getirmiştir. Versailles antlaşmasından memnun olan Birinci Dünya Savaşı'nın galipleri İngiltere ve Fransa gibi statükocu ülkeler savaş sonrasında antlaşmalarla belirlenmiş düzenin sürmesinden yana olmuşlardır. Buna karşılık savaştan yenilgi ile çıkan Almanya gibi ülkeler revizyonist ülkeler olarak Versailles antlaşmasının revize edilmesi, belirlenen sınırların değiştirilmesi yönünde çaba göstermişlerdir.²⁰

Türkiye'nin dış politikasında İkinci Dünya Savaşı öncesi dönemde statükoculuk ve batıcılık iki temel ilke olmuştur. Türkiye, statükoculuğu mevcut sınırları ve mevcut dengeleri sürdürme olarak anlamış ve uygulamıştır. Mevcut dengeleri sürdürürken, Türkiye, Batı dünyası içinde yer almakla birlikte dış ilişkilerinde gerek Batı ile onun karşısında olan Sovyetler Birliği²¹, gerekse Batı içindeki karşıt ülkeler arasında denge politikası gütmüştür.²²

Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinin üzerinden sadece on üç yıl geçtikten sonra, savaş sonunda imzalanan antlaşmalarla belirlenmiş sınırlar çoğunlukla kuvvet kullanılarak değiştirilmeye başlanmıştır. Japonya'nın, 1931 yılında Mançurya'yı (Çin) işgal etmesiyle başlayan bu süreç, Almanya'nın 1935 yılında Fransa sınırındaki Saar'ı almasıyla Avrupa'ya da taşınmıştır. Alman birlikleri, 1938'de Avusturya'yı, 1939 Mart'ında paylaşılan Çekoslovakya'nın geri kalanını işgal etmiştir. Almanya'nın, 23 Ağustos 1939'da SSCB ile saldırmazlık paktı imzalayarak Doğu cephesini güvenceye almasının ardından Alman orduları 1 Eylül 1939'da Polonya sınırını geçmiştir. İngiltere, Polonya ile imzalanmış karşılıklı antlaşmaya uyarak Almanya'ya ultimatom vermiş; Almanya'nın aldırnaması üzerine 3 Eylül'de Almanya'ya savaş ilan etmiştir. Böylece II. Dünya Savaşı başlamıştır. Nisan 1940'da Danimarka ve Norveç'in güneyine saldırarak Batı'ya yayılmaya başlayan Almanya, Haziran'da Fransa'nın

²⁰ Baskın Oran, "Revizyonizm ve Statükoculuk kutusu", **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 46.

²¹ Rusya, Çarlığın yıkılmasından sonra 1917-1922 arasında "Rusya Sovyet Federatif Sosyalist Cumhuriyeti" olarak; 1922 sonrasında ise Ukrayna, Belorusya, Kafkas ülkeleri, Orta Asya ülkeleri gibi ülkelerin katılımıyla "Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği" ya da kısaca "Sovyetler Birliği" olarak adlandırılmıştır.

²² Baskın Oran, "Türk Dış Politikasının Temel İlkeleri", **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 46-51.

teslim olmasıyla bütün Batı Avrupa'yı ele geçirmiştir. 1940-1941 kışında Macaristan, Romanya ve Bulgaristan'ın Almanya safına geçmelerinin ardından Alman orduları Nisan 1941'de Yunanistan ve Yugoslavya'yı da işgal ederken savaş Türkiye sınırına dayanmıştır.²³ Türkiye, 1939 yılında, Akdeniz bölgesinde bir tecavüzün savaşa yol açmasına karşı İngiltere ve Fransa ile işbirliği anlaşmalarını ve Türk-İngiliz-Fransız ittifakını imzalanmıştır.²⁴

İkinci Dünya Savaşı'nın hemen başında, 1 Ekim 1939'da, Sovyetler Birliği Montreaux Boğazlar Sözleşmesi'nde değişiklik talebinde bulunmuştur. Bu durum Türkiye açısından kuzeyden gelebilecek bir savaş tehlikesi doğurmuştur.²⁵ Almanya-Sovyet Birliği arasındaki 1939 ittifakı, Türkiye için batıdan Almanya, doğudan Sovyet işgali altında kalma endişesi oluşturmakla birlikte Hitler, İsmet İnönü'ye 1941 Mart ayında gönderdiği bir mektupla Alman ordularının Türkiye sınırlarından uzak duracağı garantisini vermiştir.²⁶ Almanya'nın Haziran 1941'de Sovyetler Birliği'ne saldırması ile Alman-Sovyet ittifakı sona etmesi Türkiye'yi rahatlatmıştır.²⁷ Türkiye, bu arada Almanya ile bir dostluk anlaşması imzalamış ve Alman-Sovyet savaşı başladığında tarafsızlığını ilan etmiştir.²⁸

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı boyunca savaş dışı kalma çabasında olmuştur. Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'nın başında İngiltere ve Fransa'dan gelen savaşa katılma isteklerini, imzalamış olduğu ittifak maddelerinde yer alan "Akdeniz bölgesinde tecavüz" durumunun gerçekleşmemesi gibi hukuki gerekçeler göstererek geri çevirmiştir. Daha sonra da savaşa girmeyi, kendisine söz verilen savaş gereçlerinin gelmesine kadar ertelemiş ve yapılan silah yardımının yetersiz olduğunu ileri sürmüştür. Türkiye savaşa girmemek için kendi zayıflığını öne sürerken iki taraf arasındaki ve tarafların kendi içlerindeki çelişkilerden de yararlanmışır. İngiliz

²³ Mustafa Aydın, "İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye 1939-1945", **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 405-412.

²⁴ "Türk-İngiliz Anlaşması", **Cumhuriyet**, 13 Mayıs 1939, s. 1, 5, 9; "Türk-Fransız beyannamesinden", **Cumhuriyet**, 24 Haziran 1939, s. 1; "Türk-İngiliz-Fransız ittifakı", **Cumhuriyet**, 20 Teşrinievvel 1939, s. 1, 5.

²⁵ Mustafa Aydın, "Sovyetlerin Montreaux'da Değişiklik Talepleri 1 Ekim 1939 kutusu", **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 421.

²⁶ "Hitler'in Millî Şefimize Bir Mesajı", **Cumhuriyet**, 5 Mart 1941, s. 1.

²⁷ "Alman-Rus Harbi Başladı", **Cumhuriyet**, 23 Haziran 1941, s. 1, 2; Mustafa Aydın, "İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye 1939-1945", s. 412.

²⁸ "Türk-Alman Dostluk Paktı İmzalandı", **Cumhuriyet**, 19 Haziran 1941, s. 1,5; "Bitarafız", **Cumhuriyet**, 23 Haziran 1941, s. 1.

Genelkurmayının savaşın başlarında (1942 öncesinde) öne sürdüğü, Türkiye'nin savaşa girmesi ve saldırıya uğraması halinde kurtarılması için gereken gücün büyüklüğünün İngiltere'yi zorlayacağı görüşü Türkiye'nin işine yaramıştır.

Almanya, 1941 öncesinde Türkiye'nin kendi yanında savaşa girmesini istemişken, Türkiye buna karşılık yine bir Mihver ülkesi olan İtalya'nın saldırgan üslubunu ve Sovyet tehdidini gerekçe olarak göstermiştir. Almanya, 1943 sonrasında ise Türkiye'nin savaşa girmesini istememiştir. İngiltere ve ABD, 1942 sonrasında Türkiye'nin Müttefikler safında savaşa girmesini istemişlerdir. Türkiye, Müttefiklerin bu isteklerine ordunun savaşa hazır olmadığı gerekçesiyle karşı koymuştur.²⁹

Savaşın Müttefik ülkelerin galibiyetiyle sona ereceğinin anlaşılmasından sonra, Birleşmiş Milletler örgütüne kurucu üye olarak katılabilmenin de gereği olarak Türkiye 23 Şubat 1945'te Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmiştir.³⁰ Ardından 25 Nisan 1945'de Türkiye'nin de kurucu taraf olduğu Birleşmiş Milletler Anlaşması imzalanmış, Almanya 7 Mayıs 1945'de, Japonya 2 Eylül 1945'de teslim olmuş ve II. Dünya Savaşı sona ermiştir.

Avrupa'daki savaşın son günlerinde Türkiye'nin Müttefikler safında savaşa katılmasının ülkenin dış politik durumunu rahatlatması beklenirken, Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Molotov, 19 Mart 1945 günü, Türkiye'nin Moskova Büyükelçisine 1925 tarihli Türkiye-Sovyetler Birliği Dostluk Antlaşmasının Sovyetler tarafından fesh edildiğini bildirmiştir.³¹ Dostluk Antlaşmasını fesheden Sovyetler Birliği, Türkiye'ye 8 Ağustos ve 24 Eylül 1945 günlerinde Boğazlarda üs ve ortak sınırda Türkiye'den toprak taleplerini içeren iki nota vermiştir.³² Bu talepler üzerine, dünya savaşının sona ermesine rağmen Türkiye savaş tehlikesinden kurtulamamıştır. Missouri zırhlısının ittifak sembolü olarak İstanbul limanına gelmesi³³, Truman Doktrini³⁴ ile Marshal planının³⁵ açıklanması, 1947 Şubatında Milletlerarası İmar ve

²⁹ Baskın Oran, "1939-1945: Savaş Kaosunda Türkiye: Görelî Özerklik-2", **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 394-395.

³⁰ Mustafa Aydın, "İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye 1939-1945", s. 472.

³¹ Erel Tellal, "SSCB'yle İlişkiler", **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 501.

³² Erel Tellal, a.g.e., s. 504-506; "Başka devletler üs vermeyi tasavvur bile etmedik", **Cumhuriyet**, 28 Eylül 1945, s. 1, 3.

³³ "Missouri İstanbul'da", **Cumhuriyet**, 5 Nisan 1946, s. 1, 3; "Missouri Büyük İlgî ve Sevgile Karşılandı", **Cumhuriyet**, 6.5.1946, s. 1, 2.

³⁴ "Truman'ın Tarihi Nutku", **Cumhuriyet**, 13 Mart 1947, s. 1, 3.

³⁵ "Amerikan yardımı", **Cumhuriyet**, 4 Nisan 1948, s. 1, 3.

Kalkınma Bankası'na [Dünya Bankası] ve Milletlerarası Para Fonu'na [IMF]³⁶ üye olunması Türkiye'yi kuzeyden gelebilecek tehlike karşısında tam olarak rahatlatamamıştır. Savaş sona ermiş olsa da Türkiye, savaş dönemindeki seferberlik ordusunu muhafaza etmeyi sürdürmüştür. Türkiye'nin, 1949 Nisan'ında Batı dünyasının askeri ittifakı olarak kurulan NATO'ya [Kuzey Atlantik İttifakı] Sovyetler Birliği'ne karşı güvence sağlamak üzere katılmak üzere yaptığı başvurular önce kabul görmemiştir. Sonunda NATO'nun Türkiye ve Yunanistan'ı üyeliğe kabul etme kararı almasının ardından, Türkiye Büyük Millet Meclisi, 18 Şubat 1952'de NATO'ya katılmayı onaylamıştır.³⁷ Bundan bir yıl, toprak taleplerinden sekiz yıl sonra Sovyetler Birliği, 30 Mayıs 1953 tarihli bir nota ile 1945 yılındaki toprak isteği ve Boğazlarla ilgili taleplerinden vazgeçtiğini bildirmiştir.³⁸ NATO ittifakına katılmakla yalnızlığından kurtulan Türkiye, bu sefer de İkinci Dünya Savaşı sonrasında oluşan iki kutuplu dünyadaki soğuk savaş ortamında, ittifaklardan birinin, karşı kutbun lider ülkesiyle sınır komşusu olan en ileri ülkesi olarak yeni bir uluslararası gerginlik ortamına dahil olmuştur.

³⁶ “Milletlerarası Para Fonu ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasına katılmak için Hükümete yetki verilmesine dair kanun”, **Kanunlar Dergisi**, C. 29, s. 515; “Türkiye Milletlerarası Kalkınma Bankasına dahil oldu”, **Cumhuriyet**, 13 Mart 1947, s. 3.

³⁷ Çağrı Erhan, “ABD ve NATO'yla İlişkiler”, **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 548-550; “Atlantik Paktına iltihakımız muvafık, muhalif bütün milletvekillerinin ittifakile karara bağlandı”, **Cumhuriyet**, 19 Şubat 1952, s. 1, 5.

³⁸ Erel Tellal, “SSCB'yle İlişkiler”, s. 511; “Rus notasına cevabımız bugün gönderiliyor”, **Cumhuriyet**, 6 Temmuz 1953, s. 1, 6.

TABLO 4.1.

MİLLİ SAVUNMA HARCAMALARI
1933-1950

Yıllar	Milli Savunma Sarfıyatı	Milli Savunma M. Savunma			M. Savunma M. Savunma	
		Harcamaları İndeksi Nominal (1933=100)	Harcamaları Zincirleme İndeksi Nominal	GSMH Deflatörü Zincirleme	Harcamaları İndeksi Reel (1933=100)	Harcamaları Zincirleme İndeksi Reel
1933	45.782.973,38	100,0	-	84,2	100,0	-
1934	58.491.537,00	127,8	127,8	100,5	107,0	107,0
1935	63.585.041,00	138,9	108,7	111,0	105,4	98,4
1936	73.007.773,00	159,5	114,8	105,0	127,9	121,4
1937	84.077.555,27	183,6	115,2	105,0	147,3	115,2
1938	94.339.088,20	206,1	112,2	95,8	181,1	123,0
1939	169.941.502,71	371,2	180,1	101,8	307,0	169,5
1940	290.532.362,55	634,6	171,0	122,5	436,2	142,1
1941	322.648.586,77	704,7	111,1	138,8	427,5	98,0
1942	497.197.092,20	1.086,0	154,1	196,1	466,3	109,1
1943	542.512.925,55	1.185,0	109,1	165,2	604,0	129,5
1944	554.276.760,66	1.210,7	102,2	76,3	1,336,0	221,2
1945	247.945.300,48	541,6	44,7	96,9	806,7	60,4
1946	365.216.899,46	797,7	147,3	95,1	706,3	87,5
1947	485.310.353,02	1.060,0	132,9	105,6	845,2	119,7
1948	488.470.905,40	1.066,9	100,7	108,6	827,2	97,9
1949	519.354.210,97	1.134,4	106,3	100,4	951,3	115,0
1950	438.120.608,19	957,0	84,4	97,9	823,0	86,5

Kaynak: Milli Savunma sarfıyatı (harcamaları) ilgili yıllara ait Kesin Hesap kanunlarından alınmıştır. Kesin hesap kanunlarında Milli Müdafaa Vekaleti Kara kısmı, Hava kısmı, Deniz kısmı, Askeri Fabrikalar ve Harita Umum Müdürlüğü harcamaları 1942 yılına kadar ve 1950 yılında beş kalem halinde ayrı ayrı verilmiş, 1943-1949 arasında ise tek bir kalem olarak yer almıştır. Bu nedenle 1933-1942 arası ve 1950 yılı tarafımızdan toplanarak tek bir kalem haline getirilmiştir. Milli Savunma Harcamaları indeksleri tarafımızdan hesaplanmıştır. 1933-1945 Mali yılı bütçeleri 1 Haziran'da başlar. 1945 Mali Yılı bütçesi 7 aylıktır. 1946-1949 Mali Yılı bütçeleri 1 Ocak'ta, 1950 bütçesi 1 Mart'ta başlar. GSMH Deflatörü serisi için Bkz.: Süleyman Özmucur, Ziya Öniş, **Türkiye'de Enflasyon**, İstanbul, 1987, s. 25.

4.3. İkinci Dünya Savaşında Türkiye Ekonomisi ve Milli Savunma Harcamaları

Yukarıda da değinildiği gibi Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği tecrübeyle Türkiye, bütün dünyada olduğu gibi harbe hazırlık konusuna önem vermiş, savunma harcamalarını ihmal etmemiştir. 1933 yılında kişi başına 3 lira savunma harcaması yapılırken bu miktar 1938 yılında kişi başına 5,5 liraya çıkmıştır. Toplam harcamalara

bakıldığında, 1934-1938 yılları arasında savunma harcamaları yılda ortalama % 13 artırılmıştır.³⁹

TABLO 4.2.
KİŞİ BAŞINA MİLLİ SAVUNMA HARCAMALARI
1933-1950

<u>Yıllar</u>	<u>M.S. Sarfiyat</u>	<u>Yıl ortası nüfus</u>	Kişi Başına Milli Savunma Harcamaları <u>(T.L)</u>
1933	45.782.973,38	15.721.000	2,97
1934	58.491.537,00	15.721.000	3,72
1935	63.585.041,00	16.046.000	3,96
1936	73.007.773,00	16.350.000	4,47
1937	84.077.555,27	16.631.000	5,06
1938	94.339.088,20	16.916.000	5,58
1939	169.941.502,71	17.369.000	9,78
1940	290.532.362,55	17.723.000	16,39
1941	322.648.586,77	17.953.000	17,97
1942	497.197.092,20	18.144.000	27,40
1943	542.512.925,55	18.337.000	29,59
1944	554.276.760,66	18.533.000	29,91
1945	247.945.300,48	18.664.000	13,28
1946	365.216.899,46	19.074.000	19,15
1947	485.310.353,02	19.493.000	24,90
1948	488.470.905,40	19.921.000	24,52
1949	519.354.210,97	20.359.000	25,51
1950	438.120.608,19	20.809.000	21,05

Kaynak: Milli Savunma sarfiyatı (harcamaları) adı geçen yıllara ait Kesin Hesap kanunlarından alınmıştır. Kesin Hesap kanunlarında Milli Müdafaa Vekâleti Kara kısmı, Hava kısmı, Deniz kısmı, Askeri Fabrikalar ve Harita Umum Müdürlüğü harcamaları 1942 yılına kadar ve 1950 yılında beş kalem halinde ayrı ayrı verilmiş, 1943-1949 arasında ise tek bir kalem olarak yer almıştır. Bu nedenle 1933-1942 arası ve 1950 yılı tarafımızdan toplanarak tek bir kalem haline getirilmiştir. Kişi başına düşen Savunma Harcaması tarafımızdan hesaplanmıştır. Yıl ortası nüfusu için: Bkz.: *İstatistik Göstergeler 1923-1990*, Ankara, Devlet İstatistik Enstitüsü Yayını, 1992, s. 5. 1933-1945 Mali Yılı bütçeleri 1 Haziran'da başlar. 1945 Mali Yılı bütçesi 7 aylıktır. 1946-1949 Mali Yılı bütçeleri 1 Ocak'ta, 1950 Mali Yılı bütçesi 1 Mart'ta başlar.

Milli Savunma harcamalarında, 1934-1938 yılları arasındaki bu artış her yıl yüzde 9 ile 15 arasında bir oranda olmuştur. 1939 yılında ise savunma harcamalarında büyük bir artış yaşanmıştır. Bu yıl savunma harcamaları önceki yıla göre yüzde 80, 1940 yılında ise yüzde 71 artmıştır. Savunma harcamaları savaşın ülke kapısında hissedildiği 1942 yılında önceki yıla göre yüzde 54 artırılmıştır.⁴⁰ Savaş yılları aynı zamanda yüksek enflasyon yılları da olduğundan bu artışların fiyat artışlarının etkisi

³⁹ Bkz.: TABLO 4.1. Milli Savunma Harcamaları; TABLO 4.2. Kişi Başına Milli Savunma Harcamaları.

⁴⁰ Bkz.: TABLO 4.1. Milli Savunma Harcamaları.

altında olduğunu da dikkate almak gerekir. Bu nedenle GSMH deflatörü ile hesaplanmış reel artış oranlarına bakıldığında da savunma harcamalarının reel olarak da her yıl ((1941'deki artış duraklamasını bir yana bırakırsak) bir önceki yıla göre daha fazla artmış olduğu görülmektedir. Reel artış oranları bize savunma harcamalarının 1939 yılında reel olarak yüzde 70, 1944 yılında reel olarak yüzde 121 (iki katından fazla) artmış olduğunu göstermektedir.⁴¹

Aynı dönemde Bakanlıklara ayrılan bütçelerin genel bütçe içindeki oranına bakıldığında, Bayındırlık Bakanlığı'nda 1934-1940 yılları arasında yüzde 10'un üzerinde pay ayrılırken bu payın 1941-1945 arasında yüzde 5 ile 8 arasında değiştiğini görmekteyiz. Bayındırlık Bakanlığı, savaş sonrasında da, 1949 yılında genel bütçeden ayrılan yüzde 11 pay dışında 1950 yılına kadar genel bütçeden yüzde 8'in üzerinde pay alamamıştır. Milli Savunma Bakanlığı ise, 1940-1944 arasında bütçenin yüzde 50'inden fazlasını tek başına kullanmıştır. 1945 sonrasında da, yüzde 41'den başlayan azalma 1950'de ancak yüzde 30'a inebilmiştir. Savaşın geride kalmasına rağmen, 1947 yılında Bütçeden en fazla payı yüzde 32 ile Mili Savunma Bakanlığı alırken, kısa ve uzun vadeli kamu borçlarını içermek üzere bütçede ayrı bir fasıl olan Devlet Borçları kalemi yüzde 28, Maliye Bakanlığı yüzde 11, Milli Eğitim Bakanlığı yüzde 6,3, Bayındırlık Bakanlığı yüzde 5,7, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı yüzde 3 pay almıştır.⁴²

İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında genel bütçe harcamalarının gerek artış oranı gerekse bakanlıklar arasındaki dağılımı II. Dünya Savaşı sırasında Milli Müdafaa iç borçlanmasına, Savaş sonrasında da Kalkınma iç borçlanmasına başvurulmasının gerekçelerini ortaya koymaktadır.

4.4. Dünyadan Örnek Alınan Milli Müdafaa Tahvilleri İç Borçlanması

İkinci Dünya Savaşı sırasında yüksek savunma giderlerini karşılamak üzere yukarıda sözü edilen çeşitli finansman kaynaklarının yanı sıra 1941 yılında "milli müdafaa'nın fevkalade masraflarını" karşılamak üzere kısa vadeli Tasarruf Bonoları çıkartılmıştır.⁴³ Kısa vadeli bir iç borçlanma olan Tasarruf bonoları, üç aylık, altı aylık

⁴¹ Bkz.: TABLO 4.1. Milli Savunma Harcamaları.

⁴² Bkz.: TABLO 3.4. Kesin Hesap Kanunlarına Göre Bakanlıkların Harcama Oranları.

⁴³ "Hükümet tasarruf bonoları çıkarıyor", *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1941, s. 1, 5.

ve bir yıllık olmak üzere üç vadede, en küçüğü beş liradan başlayan kupürlerle piyasaya çıkarılmıştır. İlk tertip olan 25 milyon liralık bononun 1941 yılında tamamen satılması üzerine yine 1941 yılında 25 milyon liralık ikinci bir tertip piyasaya çıkartılmıştır. Bu tertibin de tamamıyla satılmasından sonra 1942 yılı Nisan ayında 25 milyon liralık üçüncü tertip tasarruf bonoları çıkartılmıştır. Böylece milli savunma harcamalarına tahsis edilmek üzere kısa vadeli iç borçlanma olarak 75 milyon liralık bono 1941 ve 1942 yıllarında piyasada satılmıştır.⁴⁴ Kanun layihasında belirtildiği üzere, Tasarruf Bonolarının çıkartılmasında savunma harcamalarını karşılamak üzere çeşitli ülkelerde “teslihat [silahlanma] bonusu”, “milli müdafaa bonusu”, “tasarruf sertifikası” adı altındaki iç borçlanma uygulamaları örnek alınmıştır.⁴⁵ Gerçekten de savunma masraflarını karşılamak üzere kısa ve uzun vadeli iç borçlanmaya giden ülkeler arasında, İtalya, Fransa, İngiltere, İsviçre, Polonya, Japonya bulunmaktadır.⁴⁶ Kamuoyu o dönemde, savunma harcamalarını karşılamak üzere çeşitli ülkelerde savaş öncesinden başlayarak uygulanan iç borçlanmalardan haberdardır.⁴⁷

İki Dünya Savaşı arası, Avrupa’da kamu borçları önemli bir konu olarak gündemdedi. İngiltere’nin toplan iç borcunun üçte biri Birinci Dünya Savaşı sırasında başvurulmuş olan “Savaş Borçlanmasından” meydana gelmişti. Bu nedenle İngiliz Hükümeti ödenemeyecek kadar büyük olan bu borcun yenilenecek vadesinin uzatılması yoluna gitmişti. İngiliz Hükümeti, yüzde 5 faizli olan kamu iç borcunu yenilerken faizi yüzde 3,5 olarak belirledi. Aynı dönemde Bank of England da faizini yüzde 2’ye indirdi. Deflasyon döneminde olan (fiyatlar genel seviyesinin düştüğü) İngiltere’de yüzde 3,5 faiz ancak bu iç borçlanma tahvilleri karşılığında elde edilebileceği için kamuoyu da bundan memnun olmuştu.⁴⁸

Cumhuriyet’in ilk on yılında uzun vadeli dahili istikraza gitmemekle birlikte, Hükümet de, dünyadaki dahili istikraz uygulamalarını yakından izlemiştir. Örneğin,

⁴⁴ **TBMMZC**, D. 6, C. 24, B. 42, (3.4.1942), s. 82-83; “Yeniden 25 milyonluk tasarruf bonusu çıkarılacak”, **Vakit**, 1 Nisan 1942, s. 1; **TBMMZC**, D. 6, C. 26, B. 75, (19.6.1942), s. 253.

⁴⁵ “Tasarruf bonoları ihracına dair kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/593)”, Sıra Sayısı: 184, T.C. Başvekâlet Kararlar Dairesi Müdürlüğü, Sayı: 6/1232, 27 Mart 1941, s. 1.

⁴⁶ İkinci dünya savaşı öncesinde ve savaş sırasında çeşitli ülkelerin başvurdukları iç borçlanma uygulamaları için Bkz.: Feridun Ergin, **Harp Zamanında Devletin Ekonomiye Müdahalesi**, s. 184-190.

⁴⁷ “İtalya harb masrafını yeni bir istikrazla karşılayacak”, **Cumhuriyet**, 9 Şubat 1939, s. 10; “Fransız istikrazı iyi bir şekilde karşılandı”, **Cumhuriyet**, 7 Mart 1937, s. 1, 3; “İngilterede milli müdafaa istikrazı”, **Cumhuriyet**, 16 Haziran 1938, s. 6; Ziyaettin Fahri, “Fransada radikalizm”, **Cumhuriyet**, 29 Haziran 1939, s. 3; “Milli müdafaa tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 28 Nisan 1941, s. 3.

⁴⁸ Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, s. 110-111.

uzun vadeli iç borçlanma henüz gündeme gelmemişken 1932 yılında, Belçika'nın ülkenin mali durumunun bozulmasından dolayı doğan bütçe açığını kapatmak üzere iki milyar franklık bir uzun vadeli dahili istikraza gideceği konusunda Brüksel Maslahatgüzarlığından gelen raporu Dışişleri Bakanlığı Başbakanlığa iletmıştır. Bilgi notuna kanun metni ile gerekçesi de (Fransızca olarak) eklenmiştir.⁴⁹

Avrupa ülkeleri, 1930'larda uluslararası gerilim nedeniyle savaş hazırlıkları içinde oldukları dönemde, Çekoslovakya'da "Devletin Savunması" adı verilen bir kanunla 1936 yılında yürürlüğe konulan milli savunma istikrazı hakkında İktisat Vekili tarafından Başbakanlığa ayrıntılı bir rapor sunulmuştur. Prag Ticaret Ateşeliği (Türkofis) tarafından yapılmış olan bu çalışmada söz konusu istikraz uygulaması incelenmiş ve kanunla ilgili gerekçeler ve belgeler de (Almanca olarak) rapora eklenmiştir. Bu rapora göre, Çekoslovakya uzun vadeli istikrazında piyasaya sunulacak miktar belirlenmemiş yani kısıtlanmamıştır. İstikraz geliri ülke savunmasına ve ordu malzemesinin takviyesine tahsis olunmuştur. İstikraz, % 3 ve % 4,5 faizli iki tip tertipten oluşmuştur. Çekoslovak istikrazının itfası 6 yıl sonra, 1938'de başlayacak ve 50 yılda yapılacaktır. Çekoslovak tahvilleri doğrudan vergiler ile rant vergilerinden muafır. Tahvillerin amortisman miktarı ve emisyon haddini belirleme yetkisi Maliye Bakanı'na verilmiştir. Çekoslovak tahvillerinin yüzde 3 faizli olan tertipleri kazanç vergisinden muaf olduğu gibi bu tahvilleri alanlara geçmişe yönelik vergi borçlarıyla ilgili bazı kolaylıklar tanınmıştır. Gerek % 3 gerekse % 4,5 faizli tertiplere ait tahvillerde tahvil kuponları 500, 1000, 5000, 10000 ve 50000 kuronluk olarak düzenlenmiştir. Faiz bedelleri kupon ve veraset vergisinden de muafır.⁵⁰

Çekoslovak tahvillerini ülkemizde uygulanan iç borçlanma tahvilleriyle karşılaştırdığımızda benzerlikler ve farklılıklar bulunmaktadır. 1936 yılında uygulanan Çekoslovak istikrazının faiz oranı ülkemizdeki iç borçlanma istikraz tahvillerinin faiz oranlarına göre düşüktür. Türkiye'de 1933-1934 yıllarında ihraç edilen tahvillere % 5 (+ikramiye), 1935-1945 arasındaki tahvillere de % 7 faiz uygulanmıştır. Çekoslovak tahvillerinin 50 yıllık itfa süresi de Türkiye'de uygulanan itfa süresine göre daha uzundur. Bilindiği gibi, demiryolu istikrazlarının itfa süresinin 10 yıl sonra başlamak üzere 20 yıl, Milli Müdafaa istikrazı tahvillerinin ise savaşın

⁴⁹ BCA Fon No: 30.10.0.0. (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 239 Dosya No: 614 Sıra No: 10.

⁵⁰ BCA Fon No: 30.10.0.0. (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 244 Dosya No: 647 Sıra No: 19.

bitmesinden iki yıl sonra başlamak üzere 10 yıl olarak düzenlenmiştir. Çekoslovak istikrazında istikraz miktarı sınırlanmamıştır. Türkiye’de ise istikraz miktarı kanunla belirlenmiş, gerektiğinde yine kanunla ek istikraz çıkarılmıştır. Her iki istikrazın benzer özellikleri ise, istikraz gelirlerinin belli bir harcama kalemine tahsis edilmesi ve tahvil alanlara vergiden muafiyeti tanınmasıdır. Çekoslovakya’da bu muafiyet daha geniş tutulmuş olup, sadece tahvil gelirleriyle sınırlı kalmayarak geçmişe dönük vergileri de kapsamıştır.

4.4.1. Milli Müdafaa Tahvilleri İç Borçlanma Tasarısı, Meclis’te Görüşülmesi ve Kanunlaşması

Tasarruf bonolarının piyasada kabul bularak satılmasından sonra bu defa bir uzun vadeli iç borçlanmaya gidilmesi kararlaştırılmış ve Milli Müdafaa uzun vadeli iç borçlanma kanun tasarısı Meclis gündemine gelmiştir.⁵¹ Milli Müdafaa tahvilleri kanun tasarısı, Tasarruf bonolarının üçüncü tertibinin Nisan 1942 ortalarında piyasada tamamen satılmasının ardından Mayıs ayı sonunda Meclis’e verilmiştir.⁵² Meclis’e verilen kanun tasarısında, toplam 150 milyon lira nominal değerdeki bu istikrazın daha önce çıkartılmış olan demiryolu dahili istikrazları ile aynı niteliklerde olması öngörülmüştür. Bu nedenle Milli Müdafaa istikrazı önceki uzun vadeli iç borçlanmalara benzer hükümler taşımaktadır. Bu tahviller de genel ve katma bütçeli idare ve kuruluşların artırma, eksiltme ve ihalelerinde teminat olarak kabul edilecektir. İstikraza ait geçici makbuz ve kati tahvil ve kuponlarla ödemelere ait evrak vergi ve harçtan muaftır. Tahviller önceki istikrazlarda olduğu gibi yirmi yılda tamamen itfa olacaktır. Ancak Milli Müdafaa istikrazında önceki istikrazlara göre bir farklılık da getirilmiştir. Daha önce piyasaya sunulmuş uzun vadeli istikrazlara göre, Milli Müdafaa istikrazında erken ödeme için daha kısa bir süre öngörülmüştür. Layihada buna gerekçe olarak istikraz miktarının yüksekliği gösterilmiştir. Ergani, Sivas-Erzurum, Irak-Irak Sınır Hattı Demiryolu tahvilleriyle 1938 ikramiyeli tahvilleri çıkarıldıkları tarihten itibaren on yıl sonra erken ödemeye tâbi tutulabilirken, Milli Müdafaa istikrazı tahvilleri “fevkalade halin” sona erdiğinin (II. Dünya Savaşı’nın bittiğinin) ilan edildiği tarihten itibaren iki yıl geçtikten sonra nominal değeri üzerinden başabaş ödemeye itfa edilerek tedavülden kaldırılacaktır. Tahvillerin,

⁵¹ “150 milyon liralık Milli Müdafaa istikrazı”, *Cumhuriyet*, 18 Haziran 1942, s. 1, 3.

⁵² “Milli müdafaa istikrazı hakkında kanun lâyihası (1/827)”, Sıra Sayısı: 217, Başvekâlet Kararlar dairesi müdürlüğü, Sayı: 6/1941, 22 Mayıs 1942, s. 1.

ikramiyesiz olması halinde yıllık faizinin % 7'yi, ikramiyeli olması halinde yıllık faiz ve ikramiye tutarının yine yılda % 7'yi geçmemesi öngörülmüştür. Tasarıda, tahvillerin ikramiyeli veya ikramiyesiz olarak çıkartılabilme yetkisi Maliye Vekili'ne bırakılmıştır.⁵³

Uzun vadeli Milli Müdafaa istikrazı tahvillerinin alımı sırasında kısa vadeli tasarruf bonolarının nakit yerine geçmesi öngörülmüştür. Kanun tasarısında, tasarruf bonolarının uzun vadeli istikraz tahvilleriyle değiştirilmesi ile ilgili herhangi bir madde yer almadığından “cebri değiştirme” söz konusu değildir. Bununla birlikte bir yıl vadeli Tasarruf Bonolarının uzun vadeli tahvillerle değiştirilmesi cari bütçede masrafları azaltarak ferahlık sağlayacak ve kısa vadeli borçları uzun vadeli borç hale getirerek ödenmelerini ileriki tarihlere bırakacaktır. Bu nedenle Tasarruf Bonolarının değiştirilmesinin arzu edildiği açıktır.

Kanun tasarısı önce Bütçe Komisyonu'nda ele alınmıştır. Kanun tasarısına ilişkin Bütçe Komisyonu raporunda, içinde bulunulan şartlar dolayısıyla alınması gereken milli müdafaa tedbirlerinin gerektirdiği masrafların normal bütçe gelir kaynaklarından sağlanmasının imkansız olduğu, ayrıca iş sahalarının daralması nedeniyle yurttaşların elinde biriken paraların atıl durduğu ifade edilmiştir. Atıl duran bu paraların yararlı bir biçimde kullanılması için 150 milyon liralık istikraza gidilmesinin öngörüldüğü ve teklifin Komisyon tarafından onaylandığı belirtilmiştir.⁵⁴ Kanun tasarısının daha sonra geldiği Maliye Komisyonu'nda görüşülmesi sırasında, İkinci Dünya Savaşı'nın durmaksızın artan olağanüstü masrafları karşısında bu borçlanmaya gerek görüldüğü belirtilmiş ve istikraza verilecek yıllık faiz konusu ele alınmıştır. Maliye Komisyonu'nda, milli müdafaa masraflarını karşılamak üzere çıkartılmış olan kısa vadeli tasarruf bonolarının % 6 faizli olduğu hatırlatılmıştır. Bankalarca tasarruf mevduatına verilmekte olan faizlerin bankadan bankaya geçtiği, bazı bankaların Hükümetin mali politikası ile telif edilemeyecek derecede yüksek faiz verdikleri ifade edilmiştir. Bununla birlikte, Milli Müdafaa istikrazı için düşünülen % 7 faizin, “faiz oranı yüksek tutulmuş olan” tasarruf bonoları faizinden de yüzde bir fazla olarak belirlenmesinin piyasa açısından tatminkar olduğu sonucuna varılmıştır.⁵⁵

⁵³ a.e.

⁵⁴ “Milli müdafaa istikrazı hakkında kanun lâyihası ve Maliye encümeni mazbatası”, TBMM Bütçe Encümeni, Mazbata No. 127, Karar No. 1/827, 17 Haziran 1942, s. 3.

⁵⁵ “Milli müdafaa istikrazı hakkında kanun lâyihası ve Maliye encümeni mazbatası”, TBMM Maliye Encümeni, Esas No. 1/827, Karar No. 32, 3 Haziran 1942, s. 2.

Kanun teklifi 19 Haziran 1942 günkü Meclis gündeminde grlmtr. Kanun teklifi üzerine konuşan Maliye Bakanı Fuat Ağralı, ülkede tasarruf fikrinin giderek yerleştiğini, yurttaşların savunma ilerine yüksek ilgi gösterdiklerini söylemiştir. Bakan, yukarıda kısaca değindiğimiz tasarruf bonolarının 25 milyon liralık üçüncü tertibinin de tamamen satılmasının ve 16 Haziran tarihinden itibaren piyasadaki tasarruf bonoları toplamının 75 milyon lirayı bulmasının yurttaşların milli paraya olan güvenlerinin yeni bir delili olduğunu ifade etmiştir.⁵⁶ Ağralı, bir kısım yurttaşların paralarını uzun vadeli istikrazlara yatırmayı tercih etmelerini, piyasanın da yatırıma uygun olmasını dikkate alarak Milli Müdafaa masraflarını karşılamak üzere uzun vadeli bir istikraza gidilmesinin dnldğn söylemiştir.⁵⁷ Fuat Ağralı, Devlet tahvillerinin hararetle aranmakta olduğunu, Milli Müdafaa istikrazı tahvillerinin de önceden çıkarılmış uzun vadeli tahvillerle aynı özelliklerde olacağını, ancak farklı olarak daha kısa sürede erken ödeme imkanı tanındığını eklemiştir. Maliye Bakanı, yurttaşların hem paralarını verimli ve emin bir şekilde iletirken hem de milli savunmaya katkıda bulunmalarını temin edecek bu yeni tahvillere diğer emsalleri gibi büyük rağbet göstereceklerine emin olduğunu söyleyerek sözlerini tamamlamıştır. Maliye Bakanı, teklifin acil olarak grlmesini de teklif etmiştir. Genel Kurul, teklifin acilen grlmesini oylama sonucu kabul etmiş ve kanun teklifi madde madde grmeye açılmıştır.⁵⁸ Kanunun bütünü ve maddeler hakkında söz alan olmamış, kanun teklifi oylamaya katılan 262 mebusun oybirliğiyle kabul edilmiştir.⁵⁹ T.B.M.M Genel Kurulu, kanun teklifinin acilen grlmesini kabul ettiğinden kanun tek grme sonunda kanunlamıtır.⁶⁰

4.4.2. Milli Müdafaa Tahvillerinin Satışı

Kanunun çıkmasından sonra tahvillerin Ağustos ayında, bir kısmının % 7,5 faizli, bir kısmının da ikramiyeli ve % 6 faizli olarak ıkartılacağına dair söylentiler zerine Maliye Bakanlığı bir açıklama yapmıştır. Maliye Bakanlığı, açıklamasında, toplam 150 milyon liralık istikrazın her tertibinin miktar ve zamanının kanun

⁵⁶ TBMMZC, D. 6, C. 26, B. 75, (19.6.1942), s. 253.

⁵⁷ Bakan Ağralı'nın uzun vadeli tahvillere ilgi gösterdiğini ifade ettiği "bir kısım yurttaşların" yurttaşların hangi kesimi olabileceği Bütçe ve Fiyatlar Yönünden Milli Müdafaa Tahvilleri İ Borçlanması bölümünde ele alınarak analiz edilecektir.

⁵⁸ TBMMZC, D. 6, C. 26, B. 75, (19.6.1942), s. 253.

⁵⁹ TBMMZC, D. 6, C. 26, B. 75, (19.6.1942), s. 254, 278; "Milli Mdafaya 150 milyon tahsisat", **Cumhuriyet**, 20 Haziran 1942, s. 1, 3.

⁶⁰ "Milli Müdafaa İstikrazı hakkında 4275 numaralı ve 19 Haziran 1942 tarihli Kanun", **Resmi Gazete**, 25 Haziran 1942, S: 5141, s. 3250.

tarafından Hükümete bırakılmış olduğu belirtilmiştir. Yaz sonundan önce bir bölümü yalnız faizli, bir bölümü faizli ve ikramiyeli ilk tertip tahvillerin ihracı düşünülmekteyse de henüz, zaman miktar ve şartların Maliye Bakanlığı tarafından incelenmekte olduğu ve bir karara varılmadığı ifade edilmiştir. Bakanlık açıklamasında, kanunca izin verilen faiz miktarı % 7 olduğundan % 7,5 faiz verilmesinin imkan dahilinde olmadığı ve yeni tahvillere şimdiye kadar dahili istikraz tahvillerinin ihracında uygulananın üstünde bir imtiyaz tanınmasına gerek olmadığı vurgulanmıştır.⁶¹

Milli Müdafaa istikrazının ilk tertibi 15 Eylül 1942-30 Eylül 1942 tarihleri arasında satışa sunulmuştur. İlk tertip toplam 40 milyon lira nominal değerinde tahvilden oluşmuştur. Bu miktarın 28 milyon liralık kısmı % 7 faizli ve ikramiyesiz olarak satışa konulmuştur. İkramiyesiz tahviller, 20, 100, 500 ve 1000 liralık kupürler halindedir. 500 ve 100 liralık kupürler, özellikle toplu alım yapan bankalar için çıkarılmıştır. Satış fiyatı başabaş fiyatın % 5 altında tespit edildiği için tahviller sırasıyla 19, 95, 475 ve 950 liradan satılmıştır. İkramiyeli tahviller, 20, 100 ve 200 lira nominal değerli kupürler halinde satışa sunulmuş olup sırasıyla 19, 95 ve 190 liradan satılmıştır. Yılda iki defa yapılan ikramiye çekilişlerinin her birindeki ikramiye toplamı toplam 100.000 liradır. Tahviller başabaşın altında satıldığı için gerçek faiz oranları, ikramiyesiz tahvilde yılda % 7,308'i, ikramiyeli tahvilde yılda % 5,263'ü bulmaktadır.⁶²

Milli Müdafaa tahvilleri ilk günden büyük ilgi ile karşılanmıştır. Muğla'da, tahviller bir günde satıldığından yeniden tahvil istenmiştir. **Cumhuriyet**'e göre, "mütevazı tasarrufunu bir mendil içinde getiren ihtiyar nineden genç talebeye, gürbüz köylüden uyanık iş adamına kadar her vatandaş" yeni tahvillerden faydalanmıştır.⁶³ Tahvil satışlarının ilk üç gününde Gelibolu, Isparta, Edremit, Mihaliççık, Ayvalık, Urfa, Dadya [Datça⁶⁴], Kütahya, Seydişehir, Çankırı, Ayancık, İskenderun ve Sivrihisar'a gönderilen tahviller tamamen satılarak tükenmiştir. Ayrıca Antalya, Bolvadin, Bozdoğan, Orhanbeyli, Diyarbakır, Elmalı, Gediz, Ergani, Ordu, Orhaneli, Salihli ve Sındırgı'ya gönderilen ilk parti tahviller de bittiğinden yeni tahvil

⁶¹ "Milli Müdafaa istikrazı tahvilleri", **Cumhuriyet**, 7 Temmuz 1942, s. 1, 3.

⁶² "Milli Müdafaa tahvilleri", **Cumhuriyet**, 15 Eylül 1942, s. 1, 3; "Milli Müdafaa tahvilleri", **Vatan**, 15 Eylül 1942, s. 1; "Milli Müdafaa tahvilleri Bugün satışa çıkıyor", **Vakit**, 15 Eylül 1942, s. 1, 2.

⁶³ "Milli Müdafaa tahvilleri büyük rağbet görüyor", **Cumhuriyet**, 16 Eylül 1942, s. 3; "Milli Müdafaa tahvilleri", **Cumhuriyet**, 18 Eylül 1942, s. 1, 3.

⁶⁴ Önce Menteşe'ye (Aydın Eyaleti) sonra Muğla'ya bağlı Dadya ilçesinin adı sonradan Datça olmuştur. Bkz.: Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları**, s. 134.

istenmiştir.⁶⁵ **Vatan** Adana muhabiri, Reiscumhur İnönü'nün halkımızın memleket borcunu ödemek konusunda göstermekte olduğu olgunluğa ilişkin sözlerine atıfta bulunarak, "Milli Müdafaa istikraz tahvillerine gösterilen ilginin Milli Şef'in irşad edici sözlerine uygun bir yükseklikte olduğunu" yazmıştır.⁶⁶

Milli Müdafaa istikrazının 40 milyon liralık ilk tertip satışları, 30 Eylül 1942 akşamı sona ermiştir. Bu konuda Anadolu Ajansı aracılığıyla bir açıklama yapan Maliye Bakanı Fuad Ağralı, tahvil satışlarının süresi içinde 500 bin lira fazla taleple kapandığını belirterek yurttaşlara gösterdikleri ilgi dolayısıyla teşekkür etmiştir.⁶⁷

Takip eden yıl olan 1943 yılında Milli Müdafaa istikrazı tahvili ihraç edilmemiştir. Daha önce belirtildiği gibi 1943 yılı içinde sadece Temmuz ayında İran-Irak Sınır hattı iç borçlanmasının toplam 15 milyon lira tutarındaki üçüncü tertibi piyasaya sürülmüştür.

Milli Müdafaa istikrazının ikinci tertibi 17 Mart 1944 günü toplam 25 milyon lira tutarında olarak piyasaya çıkartılmış, satış müddeti on beş gün sürerek 31 Mart 1944 akşamı sona ermiştir. İlk tertip gibi hamiline yazılı olan ikinci tertip tahviller sadece % 7 faizli olup ikramiye çekilişi söz konusu değildir. İkinci seride 20 lira nominal değerde tahvil çıkarılmamıştır. Bu durum savaş yıllarında yaşanan yüksek enflasyonla fiyatlar genel düzeyinin artmış olduğunun bir göstergesidir. Tahvil kupürleri, 100, 500 ve 1000 lira nominal değerde düzenlenmiştir. Bu tahviller de nominal değerlerinin % 5 eksiğine satıldığı için, 100 liralık tahviller 95, 500 liralık tahviller 475 ve 1000 liralık tahviller 950 liradan satışa çıkarılmıştır. Tahvillerin alımında Tasarruf Bonoları nakit gibi kabul edilmiştir. Milli Müdafaa istikrazının ikinci tertip tahvilleri bütün bankalarda satışa sunulmuştur.⁶⁸ İlk günkü satışlarda satışlar daha çok büyük kupürler üzerinden yapılmış, 500 ve 1000 liralık kupürler daha fazla alıcı bulmuştur.⁶⁹ Tahvil satışları ilk yedi günde "layık olduğu rağbeti" görmüştür. Özellikler büyük şehirlerde hararetle devam eden satışlara küçük

⁶⁵ "Milli Müdafaa tahvilleri bir çok yerlerde tamamiyle satıldı", **Vakit**, 19 Eylül 1941, s. 1; "Müdafaa istikrazı", **Cumhuriyet**, 19 Eylül 1942, s. 1; "Milli Müdafaa istikraz tahvilleri", **Vatan**, 20 Eylül 1942, s. 3.

⁶⁶ "M. M. İstikraz tahvillerine gösterilen ilgi", **Vatan**, 28 Eylül 1942, s. 3.

⁶⁷ "Milli Müdafaa istikrazı", **Cumhuriyet**, 1 Teşrinievvel 1942, s. 1.

⁶⁸ "Yeni Milli Müdafaa istikrazı", **Cumhuriyet**, 16 Mart 1944, s. 1, 3; "Milli Müdafaa istikrazı 2nci tertip tahvilleri satışa çıkartılıyor", **Tanin**, 16 Mart 1944, s. 4; "Milli Müdafaa tahvilleri", **Akşam**, 16 Mart 1944, s. 2; "Milli Müdafaa tahvilleri", **Vatan**, 16 Mart 1944, s. 3; "Yeni Milli Müdafaa tahvilleri satışa çıkarıldı", **Cumhuriyet**, 17 Mart 1944, s. 3.

⁶⁹ "Milli Müdafaa tahvilleri satılığa çıkarıldı", **Vatan**, 18 Mart 1944, s. 2; "Milli Müdafaa tahvillerinin satışı", **Vatan**, 25 Mart 1944, s. 2.

kasabaların da nüfusları nispetinde katıldıkları görülmüştür.⁷⁰ İkinci tertip tahvillerin satışı ihraç süresi içinde tamamlanmış ve tahvillerin hepsi satılmıştır. Maliye Bakanı Fuad Ağralı, tahvillerin tamamen satılmış olması nedeniyle Anadolu Ajansı aracılığıyla bir beyanat vererek, yurttaşlara gösterdikleri kıymetli alaka nedeniyle teşekkür etmiştir.⁷¹

Ertesi yıl olan 1945 yılı içinde iki tertip Milli Müdafaa istikrazı çıkarılmıştır. Üçüncü tertip tahvillerin satış müddeti, 15 Ocak 1945 sabahından 31 Ocak 1945 akşamına kadar 17 gün olarak belirlenmiştir. Bu satış döneminde toplam 35 milyon lira nominal tutarında, % 7 faizli ve ikramiyesiz Milli Müdafaa istikrazı satışa çıkarılmıştır. Aynı tarihlerde, daha önce ele aldığımız gibi, İran-İrak Sınır Hattı istikrazının 10 milyon lira nominal tutardaki dördüncü tertibi de satışa çıkarılmıştır.⁷² Üçüncü tertip Milli Müdafaa tahvilleri de ikinci tertipte olduğu gibi 100, 500 ve 1000 lira nominal değerindeki kupürler halinde piyasaya verilmiştir. Tahviller % 5 iskontolu olarak başabaşın altında sırasıyla, 95, 475 ve 950 liradan satılmıştır. Bu tertip Milli Müdafaa tahvillerinin alımında da tasarruf bonusu nakit gibi kabul edilmiştir. Tahvil alımında ödemenin bir miktarını nakit, bir miktarını Tasarruf Bonusu olarak yapmak isteyenler için Tasarruf Bonoları tutarı bankaya verildikleri güne kadar işlenmiş faizleri de hesaba katılarak hesaplanmıştır. Üçüncü tertip Milli Müdafaa tahvilleri, aynı günlerde sadece Ziraat Bankası'nda satılan dördüncü tertip 1941 Demiryolu tahvillerinden farklı olarak bütün bankalar tarafından satılmıştır.⁷³

Milli Müdafaa üçüncü tertip tahvilleri, satış çıkarıldığı ilk günden başlayarak büyük ilgi görmüştür. İstanbul'da, Merkez Bankası'nca 10 milyon, diğer bankalarca 5 milyon olmak üzere satışa çıkarılan toplam 15 milyon nominal değerdeki tahvilin hepsi bir günde satılmıştır. Bunun üzerine Cumhuriyet Merkez Bankası İstanbul Şubesi, Ankara'dan yeni tahvil istemiştir. Merkez Bankası, üçüncü tertip tahvillerin üçte ikisinin üç günde satıldığını, yurdun her yerinde tahvillerin hızla satılarak yeni tahvil istendiğini duyurmuştur. Aydın'da 60 bin liralık Milli Müdafaa tahvili satılmış, tahvil almak isteyenler kapanış saatinden sonra da bankadan ayrılmamışlardır. Merkez Bankası, elde yedek tutulan tahvillerin istekte bulunan şubelere gönderildiğini

⁷⁰ "Milli Müdafaa tahvilleri satışları", **Tanin**, 26 Mart 1944, s. 2.

⁷¹ "Yeni Müdafaa tahvilleri tamamen satıldı", **Cumhuriyet**, 1 Nisan 1944, s. 1.

⁷² "35 milyonluk Milli Müdafaa tahvili satışa çıkarılıyor", **Ulus**, 3 Ocak 1945, s. 1.

⁷³ "Yarın sabahtan itibaren İstikraz Tahvilleri Satışa Çıkarılacak", **Ulus**, 14 Ocak 1945, s. 1; "Milli Müdafaa istikrazı", **Tanin**, 14 Kanunusani 1945, s. 1, 3; "Milli Müdafaa ve demiryol tahvilleri satışa çıkıyor", **Ulus**, 15 Ocak 1945, s. 1.

söylemiştir. Tahviller, Borsa'da da ilgi ile karşılanmıştır.⁷⁴ Milli Müdafaa istikrazı üçüncü tertip tahvilleri, ikinci haftanın başında tamamen satıldığından satışlara 24 Ocak 1945 günü son verilmiştir. Tahvillerin tamamının süresinden önce satılması üzerine Maliye Bakanı Nurullah Esat Sümer, radyoda bir konuşma yapmıştır. Maliye Bakanı Sümer konuşmasında, yıllardır devam eden ağır şartların yükünü millet ve devlet olarak taşımış olmanın sırrının hükümetle vatandaşın düşünce ve emel birliği ile karşılıklı güvenleri olduğunu söyleyerek yurttaşlara teşekkür etmiştir.⁷⁵

Aynı yıl içinde bir kere daha Milli Müdafaa istikrazı tertibi çıkarılmıştır. Milli Müdafaa istikrazının bu dördüncü ve son tertibi de ikramiyesiz % 7 faizli, toplam 35 milyon lira tutarındadır. Dördüncü tertip 20 Kasım 1945-30 Kasım 1945 tarihleri arasında satışa sunulmuştur. Tahviller, önceki tertipte olduğu gibi 100, 500 ve 1000 liralık kuponlar halinde çıkarılmıştır. Bu tertipte de % 5 başabaşın altında satış uygulandığından 100 liralık kupür 95 liraya, 500 liralık kupür 475 liraya ve 1000 liralık kupür de 950 liraya satılmıştır.⁷⁶ Milli Müdafaa tahvillerinin dördüncü tertibinin satışı bütün bankalar tarafından yapılmıştır. Satışa çıkarılan tahvillere ilk günden büyük talep olmuştur. Milli Müdafaa istikrazının dördüncü tertibi ile aynı tarihlerde 1941 Demiryolu istikrazının on milyon lira tutarındaki beşinci tertibi de satışa çıkarılmıştır.⁷⁷

Milli Müdafaa istikrazının dördüncü tertibinin satışı bütün tahvillerin dokuz gün içinde satılması üzerinde öngörülen süreden önce kapanmıştır. Maliye Bakanı Nurullah Sümer bu konuda Anadolu Ajansı'na verdiği demeçte, istikrazın geçen tertibinin kısa sürede satılması üzerine bu tertibin satış süresinin üçte bir oranında kısaltıldığı belirtmiştir. Maliye Bakanı, buna rağmen tahvillerin süresinden önce tamamen satılması nedeniyle devlet itibarına inancı gösteren bu mesut neticeyi

⁷⁴ "M. Müdafaa tahvillerine rağbet", **Akşam**, 16 Ocak 1945, s. 2; "M. Müdafaa Tahvilleri büyük rağbet gördü", **Tanin**, 16 Ocak 1945, s. 6; "Milli Müdafaa ve Demiryolu tahvilleri süratle satıldı", **Cumhuriyet**, 16 Ocak 1945, s. 2; "Tahvillerin satışı çok canlı gidiyor", **Ulus**, 17 Ocak 1945, s. 2; "Demiryolu ve milli müdafaa tahvillerine büyük rağbet", **Akşam**, 17 Ocak 1945, s. 2; "Milli Müdafaa ve Demiryolu tahvillerine büyük rağbet", **Akşam**, 20 Ocak 1945, s. 2; "Milli Müdafaa tahvilleri", **Tanin**, 24 Ocak 1945, s. 4.

⁷⁵ "Milli Müdafaa tahvilleri satışı sona erdi", **Tanin**, 25 Ocak 1945, s. 1, 2; "Maliye Bakanı Milletimize teşekkür ediyor", **Cumhuriyet**, 25 Ocak 1945, s. 1, 3; "Milli Müdafaa ve demiryolu tahvilleri", **Akşam**, 25 Ocak 1945, s. 2.

⁷⁶ "İstikraz tahvilleri", **Vatan**, 15 Kasım 1945, s. 3.

⁷⁷ "Yeni tahviller", **Akşam**, 21 Kasım 1945, s. 3; "Milli Müdafaa tahvilleri satışa çıkarıldı", **Tanin**, 21 Kasım 1945, s. 3.

sağlayan yurttaşlara yurt savunmasına gönülden ortak oldukları için teşekkür etmiştir.⁷⁸

Milli Müdafaa istikrazı tahvillerinin satışı da, daha önceki istikrazlarda görüldüğü gibi geçici tahvil verilerek yapılmış ve geçici tahviller daha sonra Maliye Bakanlığı tarafından basın yoluyla ilan edilerek Merkez Bankası, Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası ve Türkiye İş Bankası şube ve ajanslarında asıl tahvillerle değiştirilmiştir.⁷⁹

4.4.2.1. Milli Müdafaa Tahvilleriyle İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda

Milli Müdafaa istikrazında, dört tertip tahvilin, 1942’de bir, 1944’de bir ve 1945’de iki olmak üzere II. Dünya Savaşı’nın devam ettiği günlerde satışa sunulması sırasında vatanseverlik duygularını öne çıkartan bir dil kullanılmıştır. Tahvillerle ilgili haberler, okurlara vatanî görevlerini hatırlatan, tahvil almanın bir vatan görevi olduğunu ifade eden üslupla kaleme alınmıştır. Tahvillerin satışa çıkarılmasından önce Maliye Bakanlığı’nca yayınlanan tebliğler, Maliye Bakanı’nın yaptığı açıklamalar, satış sona erdikten sonra Maliye Bakanlığı’nın tebliğleri ve Maliye Bakanı’nın teşekkür konuşmaları, yurttaşın yurt savunması görevine değinen cümleler içermiştir.

Gazeteler, haberlerini Bakanlık tebliğlerini ve Bakan’ın demeçlerini esas alarak yazmışlar, bir önceki başlıkta ele aldığımız tahvil satışlarıyla ilgili haberlerde “vatan savunması” ve “yurttaşın devlete borcu” temalarını haberlerin içine katmışlardır. Örnek olarak, Milli Müdafaa istikrazının ilk tertibinin satışa çıkarıldığı 15 Eylül 1942’deki haberin girişinde, halkın bütün milli davalarda çok hassas ve şuurlu olduğu, diğer istikraz ve bonolarda olduğu gibi bu devlet istikrazına da ilgi göstereceği ifade edilmiştir. Haberin devamında, ilgili makamların, halkın tahvil almakla tasarruflarını değerlendirirken milli bir görevi yerine getirecekleri hususunu belirttiklerine yer verilmiştir.⁸⁰ Milli Müdafaa istikrazı tahvilleri ile ilgili haberler bütün tertiplerde bu örnekte görüldüğü gibi, haber içeriğinin yanında yurttaşları göreve davet eden bir çağrı olma vasfını da taşımıştır.

⁷⁸ “Milli Müdafaa ve Demiryolu tahvilleri tamamile satıldı”, **Tanin**, 30 Kasım 1945, s. 2; “Yeni istikraz tahvilleri”, **Vatan**, 30.11.1945, s. 3; “Yeni istikraz tahvilleri”, **Akşam**, 30 Kasım 1945, s. 2.

⁷⁹ “Maliye Bakanlığında”, **Cumhuriyet**, 28 Eylül 1945, s. 5.

⁸⁰ “Milli Müdafaa tahvilleri Bugün satışa çıkıyor”, **Vakit**, 15 Eylül 1942, s. 1, 2.

Esasen gazeteler gazete kağıdını Basın Genel Müdürlüğü vasıtasıyla aldıklarından⁸¹, tahsis edilen kağıt miktarı ve gazetelerin sayfa sayıları bir önceki bölümde açıkladığımız gibi kısıtlanmış⁸² olduğu için, basında Milli Savunma İç Borçlanması'na ayrılan (sütun-santim ile ölçülen) alan Savaş öncesi İç Borçlanmalara ayrılan alana göre görünürde daha az olmakla birlikte, Savaş'ın sıcak haberleri içinde istikraz konusuna oransal olarak küçümsenmeyecek ölçüde yer verildiği söylenebilir. Buna her bir haberin, haber nesneliliğinin ötesindeki, teşvik ve hatta yurttaşa görev veren üslubunu eklersek Milli Savunma İç Borçlanmasına basında önem verildiği görülmektedir.

Milli Müdafaa istikrazı tertiplerinin satışa çıkarılma dönemlerinde, birer tanıtım-reklam metni sayılabilecek haberlerin yanı sıra, 1944 yılındaki ikinci tertipte, 1945 yılındaki üçüncü ve dördüncü tertipte, basında, resimli ilanlar da yayınlanmıştır. Ratip Tahir (Burak) imzasını taşıyan ilanlar, tek bir yerde hazırlanarak gazetelere dağıtılmış ve aynı ilan **Akşam**, **Vakit**, **Cumhuriyet**, **Ulus** gazetelerinde yayınlanmıştır. Bu ilanlardan Milli Müdafaa istikrazının ikinci tertibi için hazırlananı şöyledir⁸³:

⁸¹ “Basın İlan Kurumu Başkanlığından Gazete ve mecmua sahiplerine”, **Kurun**, 26 Teşrinisani 1937, s. 3.

⁸² İkinci Dünya Savaşı sırasında gazetelerin sayfa sayılarının kısıtlanması hakkında Bkz.: “3.2.2.1. İran-İrak Sınır Hattı Tahvilleriyle İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda”.

⁸³ “Milli Müdafaa İstikrazı İkinci Tertip İlanı”, **Akşam**, 29 Mart 1944, s. 8.



ŞEKİL 4.1.

Milli Müdafaa İstikrazı İkinci Tertip İlanı

Ratip Tahir [Burak] imzasını taşıyan bu ilanda görsel olarak bir süvari müfrezesi çizimi kullanılmıştır. İlanın üst tarafında istikrazın adı ve faiz oranı çarpıcı biçimde yer almıştır. İlanın altında büyük puntolarla ikinci tertip satışlarının başlangıç ve bitiş günleri yazılmıştır. Başlığın altındaki illüstrasyon [çizim], bir süvari birliğini tasvir etmektedir. Arkadaki atlılar siluet şeklindeyken önde beyaz bir at üzerinde elinde Alay Sancağı tutan miğferli bir asker ön plandadır. İlanla, Milli Müdafaa istikrazı ile ilgili bilgiler verilirken bir yandan da kahramanlık duygularını ve askerlik görüntüsüyle vatan hizmeti kavramını çağrıştırmak amaçlanmıştır.

Üçüncü tertip için hazırlanıp 1945 yılı başında basında yer almış ilanda da aynı duygulara hitap edilmiştir. Bu ilan da Ratip Tahir [Burak] imzalıdır.⁸⁴

⁸⁴ “Üçüncü Tertip Milli Müdafaa tahvilleri”, **Akşam**, 15 Ocak 1945, s. 4.



ŞEKİL 4.2.

Milli Müdafaa İstikrazı Üçüncü Tertip İlanı

İlanda, yine istikrazın adı ve kaçınıcı tertip olduğu ile faiz oranı öne çıkartılmıştır. İlanın altında bu tertibin başlangıç ve bitiş tarihleri yer almaktadır. Bu ilanda ikinci tertip ilanındaki düzenlemeye ek olarak, “95 liraya 100 liralık tahvil” yazısıyla tahvillerin başabaşın altında satıldığı vurgulanmıştır. Fondaki Türkiye haritasının önünde omuzunda tüfeği ile nöbet bekleyen asker çizimi, silahlı kuvvetlerin kar, kış demeden vatan nöbetinde olduğunu çağrıştırmaktadır. Ocak ayında satışa çıkarılan bu tertibin afişinde askerin üzerinde palto ile çizilmesine özen gösterilmiştir. Üçüncü tertip ilanında, her koşulda yurdu bekleyen askere yardım etme mesajı vardır.

Milli Savunma istikrazının dördüncü ve son tertibinin ilanında ise tema ikinci ve üçüncü tertip ilanlarındakilerden farklıdır.⁸⁵

⁸⁵ “% 7 Faizli Milli Müdafaa Tahvilleri”, **Akşam**, 20 Kasım 1945, s. 8.



ŞEKİL 4.3.

Milli Müdafaa İstikrazı Dördüncü Tertip İlanı

İlanda, yukarıda verilen önceki tertip ilanlarda olduğu gibi istikrazın adı ve faiz oranı, ilanın altında tahvillerin satış tarihleri ve yanında “Bankalardan Arayınız” cümlesi yer almaktadır. İmza olarak kullanılan “R.T.B.” harflerinden yine Ratip Tahir Burak’ın yaptığı anlaşılan ilanda bu sefer asker çizimi kullanılmamıştır. Tertibin satışa çıkması II. Dünya Savaşı’nın sona erdiğinin ilan edilmesinden sonraya rastlamaktadır. Savaş bitmiş olsa da önceki bölümlerde ele aldığımız gibi uluslararası durum nedeniyle Türkiye kendisini henüz güvende hissedecek durumda olmadığından bütçe ile ilgili bölümde gördüğümüz şekilde savunma harcamaları Savaş biter bitmez kesilmiş değildir. Bu nedenle dördüncü tertip tahviller satışa çıkarılmıştır. İlanda asker çizimi yerine bir banka gişesi yer almıştır. Gişe önünde tahvil almak üzere sıra bekleyenler okurda tahvillere yoğun ilgi ve rağbet gösterildiği düşüncesini uyandırarak tahvil alımını özendirmeyi amaçlamaktadır. Milli Müdafaa istikrazı için kullanılan üç resimli ilan da verdiği mesaj açısından iyi hazırlanmış, gününün şartlarında başarılı reklamlardır.

Dönem içinde köşe yazıları da yayınlanmıştır. Milli Müdafaa istikrazının üçüncü ve dördüncü tertiplerinin satışı İran-İrak demiryolu istikrazının dördüncü ve beşinci tertipler ile aynı dönemde satışa çıkarıldığından her iki istikrazı da konu alan köşe yazıları daha önceki bölümde ele alınmıştı. Bu konuda yazılmış olan, daha önce ele

aldığımız Esat Tekeli'nin ve Sanevber Tanyeri'nin yazılarını hatırlatmakla yetiniyoruz. Burada ise daha önce değinilmemiş iki makale ele alınacaktır.⁸⁶

Birinci makale, alışılmış istikraz tanıtım yazılarından farklı içeriğiyle dikkati çekmektedir. Makale, 1942 yılında, Milli Müdafaa istikrazının ilk tertibinin piyasaya çıkarılması sırasında yayınlanmıştır. Makalenin yazarı Asım Us, “Bazı ecnebi bankalar vurgunculuğa hizmet ediyor” alt başlığını koyduğu yazısının başında, istikrazlarla ilgili yazılarda alışlageldiği gibi Milli Müdafaa istikrazının faiz ve ikramiye bakımından cazibesini anlatmıştır. Daha sonra Osmanlı Devleti ile Türkiye Cumhuriyeti'ni mukayese eden yazar, Osmanlı Devleti'nin çok borçlu, Türkiye Cumhuriyeti'nin ise hiç yok denecek kadar az borçlu olmasının iki devlet arasındaki mali fark olduğunu savunmuştur. Makale bu noktadan sonra bankacılık sisteminin ve ticari hayatın bir eleştirisi olarak devam etmiştir. Yazar, milli bankaların tasarruf bonoları ve istikraz tahvillerine ilgi gösterdiklerini yabancı bankaların aynı ilgiyi göstermediklerini yazdıktan sonra, memleketimizde çalışan bazı ecnebi bankaların mal mukabili verdikleri kredilerin üretimden çok vurgunculuğa hizmet ettiğini öne sürmüştür. Bankaların karşılık gösterilen mala [mal mukabili] kredi açmasının uygulamada, ileride fiyatının yükseleceği beklentisi ile mal stok edenlerin mal alımlarını finanse etmeye yaradığını anlatmıştır. Son zamanlarda piyasada peynir ve pirinç fiyatlarının yükselmekte oluşunda bankalardan alınan mal mukabili kredilerin etkisi olduğunu savunmuştur. Asım Us, yabancı bankaları eleştirerek başladığı yazısının sonunda mal mukabili kredilerin yerli ve yabancı bankalar tarafından verilebildiğini ifade ederek bütün bankaların mal mukabili kredilerinin kesilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Yazar, bankalarda kullanılmayan kredi varsa bunların çıkarılan Milli Müdafaa istikrazı tahvillerine veya hazinece çıkarılan tasarruf bonolarına yatırılmasını önermiştir.⁸⁷ Bu yazı, kısa ve uzun vadeli devlet tahvillerinin sadece bir kamu finansmanı aracı olarak değil, dolaşımdaki parayı azaltmak suretiyle enflasyonu dizginleyici ve mal kıtlığını azaltıcı bir enstrüman olarak kullanılmasını gündeme getirmektedir.

Milli Müdafaa istikrazının ikinci tertibinin satışta olduğu günlerde yayınlanmış olan ele alacağımız ikinci makale 1945 yılı bütçesi ile ilgili olmakla birlikte,

⁸⁶ Esat Tekeli, “İki milli istikraz”, **Ulus**, 16 Ocak 1945, s. 1, 3; Sanevber Tanyeri, “Fiyat meselesi ve Devlet Tahvili”, **Ulus**, 17 Ocak 1945, s. 2; Esat Tekeli, “Bu yılın istikrazları”, **Ulus**, 21 Kasım 1945, s. 1, 2; Asım Us, “Milli Müdafaa ve demiryolu istikrazları”, **Vakit**, 15 Kanunusani 1945, s. 1, 4.

⁸⁷ Asım Us, “Yeni Milli Müdafaa tahvilleri piyasaya çıkarken”, **Vakit**, 15 Eylül 1942, s. 1.

borçlanmadan söz etmektedir. Makalenin yazarı Asım Us, bu yazısında bütçe gelirlerinin azami sınıra dayanmış olduğunu savunarak devam eden savaş nedeniyle ortaya çıkacak olağanüstü harcamaları karşılamak üzere yeni gelir kaynakları aranacağını ve yeni istikrazlar gerekeceğini savunmuştur.⁸⁸ Yazarın bu öngörüsü gerçekleşmiştir.

4.4.3. Bütçe ve Fiyatlar Yönünden Milli Müdafaa Tahvilleri İç

Borçlanması

Üç takvim yılında (1942, 1944, 1945) dört tertip halinde ihraç edilmiş olan Milli Müdafaa istikrazı tahvillerinin gelirleri 1942, 1943, 1944, 1945 ve 1946 mali yılları bütçelerine gelir olarak kaydedilmiştir.

Bütçe kesin hesap kanunlarına göre her bir bütçe yılındaki Milli Müdafaa istikrazı geliri şöyledir: 1942 bütçe yılında 24.99.037,70 lira, 1943'de 34.758.570,64 lira, 1944'de iki kalem halinde 263.429,32 lira ve 32.915.391,66 lira olmak üzere toplam 33.178.820,98 lira 1945'de 33.250.000,00 lira ve 1946 bütçe yılında 7.163.168,05 lira.⁸⁹

Böylece, 4275 sayılı kanunla verilen 150 milyon liralık Milli Müdafaa tahvili ihraç etme yetkisine dayanılarak 135 milyon lira nominal değerinde tahvil ihraç edildiği ve genel bütçeye, beş bütçe yılında altı kalem olmak üzere toplam 122.341.597,37 lira gelir kaydedildiği anlaşılmıştır.

Milli Müdafaa istikrazı gelirlerinin yıllara göre genel bütçe gelirlerine oranı şöyledir: 1942 bütçe yılında % 2,5, 1943'de % 2,3, 1944'de % 3,1, 1945'de % 5,0, 1946 bütçe yılında % 0,7.

İkinci Dünya Savaşı sürecinde milli savunma harcamaları son derece yüksek olmuştur. Özellikle 1940-1944 yılları arasında genel bütçenin yarısından fazlası Milli Savunma Bakanlığı bütçesine ayrılmıştır.⁹⁰ Bu bakımdan dönem içinde milli savunma harcamaları çeşitli kaynaklarca karşılanmıştır. Bu kaynaklardan biri olan Milli Müdafaa istikrazı gelirlerinin, Milli Savunma harcamalarını yıllara göre karşılama oranlarını hesapladığımızda yüzde 5 ile yüzde 13,5 arasında bir sonuç ortaya

⁸⁸ Asım Us, "1945 bütçesi", **Vakit**, 24 Mart 1944, s. 1.

⁸⁹ TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri.

⁹⁰ TABLO 3.4. Kesin Hesap Kanunlarına Göre Bakanlıkların Harcama Oranları

çıkılmaktadır. Milli Müdafaa istikrazı gelirleri, o yılın Milli Savunma harcamalarının 1942 bütçe yılında % 5,0'ini, 1943'de % 4,4'ünü, 1944'de % 6,0'sını, 1945'de % 13,4'ünü, 1946 bütçe yılında ise % 2'sini karşılamıştır.⁹¹ Bu verilerle, Milli Müdafaa istikrazı gelirlerinin, savunma harcamalarında azımsanmayacak katkısı olduğunu söyleyebiliriz. Milli Müdafaa istikrazı gelirlerinde 1945 yılı değerinin diğer yıllara göre iki katı olmasını değerlendirirken, bütçe başlangıç tarihinin 1 Haziran'dan 1 Ocak'a alınması dolayısıyla 1945 yılı bütçesinin 7 aylık olduğunu dikkate almak yerinde olacaktır.

Söz konusu yıllara ait bütçelerde, İran-Irak Demiryolu istikrazı ve Kalkınma istikrazı tahvillerinin satışından da gelir elde edilmiş olduğundan yıllara göre toplam istikraz gelirleri daha yüksektir. Toplam istikraz gelirleri, 1942 bütçe yılında 31.072.533,80 lira, 1943'de 29.997.036,42 lira, 1944'de 42.689.584,30 lira, 1945'de 42.750.000,00 lira, 1946 bütçe yılında 63.714.268,45 lira olmuştur.⁹²

Bu yıllarda toplam istikraz gelirleri, bütçe gelirleri içinde nispeten önemli bir büyüklüğe erişmiştir. İstikraz gelirleri, 1942 bütçe yılı toplam bütçe gelirlerinin % 3,16'sını, 1943 bütçe yılı gelirlerinin % 3,85'ini, 1944 bütçe yılı gelirlerinin % 3,96'sını, 1945 bütçe yılı gelirlerinin % 6,44'ünü ve 1946 bütçe yılı gelirlerinin % 6,00'sını teşkil etmiştir.⁹³

4.4.3.1. Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması

Milli Müdafaa istikrazı tahvillerine % 7 faiz verilmiştir. Birinci tertipte çıkartılan 12 milyon liralık ikramiyeli tahvile %5 faize ilave olarak ikramiye uygulanmış ve toplam gelir ikramiyeli tahvillerde de ikramiye geliriyle % 7 olarak hesaplanmıştır. Bu faiz oranı aynı dönemde çıkartılmış olan İran-Irak Sınır Hattı istikrazı tahvillerinde de aynı şekilde uygulanmıştır. Söz konusu 1941 Demiryolu istikrazı tahvillerini incelerken ele aldığımız gibi % 7 faiz oranı o dönemde bankaların iki ve dört yıl vadeli tasarruflara uyguladıkları yüzde 4-6 arasındaki faizin üzerindedir.⁹⁴

⁹¹ Oranlar TABLO 4.1. Milli Savunma Harcamaları ve TABLO 2.4. Bütçe Gelir ve Giderleri kullanılarak tarafımızdan hesaplanmıştır.

⁹² TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri kullanılarak tarafımızdan hesaplanmıştır.

⁹³ TABLO 2.2. ve TABLO 2.4.'den yararlanılarak tarafımızdan hesaplanmıştır.

⁹⁴ "Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryollarının ikmal için istikraz akdine dair kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/578)", TBMM, Maliye Encümeni Mazbatası, Esas No. 1/578, Karar No. 34, 14 Nisan 1941, s. 2.

4.4.3.2. Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması

Milli Müdafaa istikrazının piyasaya ilk kez sunulduğu 1942 yılı fiyat artışlarının yüksek olduğu bir yıl olmuştur. İstanbul Ticaret Odası İstanbul Geçinme İndeksine göre 1942 yılında İstanbul'da geçinme indeksi bir önceki yıla göre % 59,5 yükselmiştir. Milli Müdafaa istikrazı ihracı olmayan 1943 yılında da İstanbul Geçinme İndeksi'nin artışı yılda 36,5 olmuştur. Daha sonra enflasyonda duraklama görülmüştür. İstikrazın üçüncü tertibinin piyasaya çıkarıldığı 1944 yılında İstanbul Geçinme İndeksi yılda % 5,1, istikrazın dördüncü ve beşinci tertiplerinin piyasaya çıkarıldığı 1945 yılında ise yılda sadece % 0,7 artmıştır.⁹⁵

Yaptığı enflasyon hesaplamalarından elde ettiği serilerinden daha önce de yararlandığımız Pamuk, İstanbul'da Tüketici Fiyatları ile Enflasyon oranını 1942 yılında % 68,5, 1943'de % 49, 4 olarak vermektedir. Pamuk'a göre enflasyon İstanbul'da 1944 yılında % 2,4 gerilemiştir. 1945 yılında ise yine % 4,5 artmıştır.⁹⁶

Pamuk'a göre Ankara'da Tüketici Fiyatlarıyla enflasyon 1942'de % 68,7, 1943'de 37,2, 1944'de % 8,1, 1945'de ise % 5,3 artmıştır. Bu verilere göre Ankara'da enflasyon ele alınan süre içinde duraklama veya gerileme göstermemiştir.⁹⁷

İstanbul Ticaret Odası'nın o dönemde yapmış olduğu ankete dayanarak yayınladığı İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi'ne göre, toptan eşya fiyatları İstanbul'da 1942 yılında 69,31, 1943 yılında 63,04 yükselmiştir. Toptan eşya fiyatları İstanbul'da 1944 yılında bir önceki yıla göre % 7,51, 1945 yılında ise yine bir önceki yıla göre % 4,9 gerilemiştir.⁹⁸

Daha önceki istikrazlarda olduğu gibi, en küçük tahvil kupürü karşılığında tüketicinin hangi gıda maddelerinden ne miktarda vazgeçeceğini gösteren, Devlet İstatistik Enstitüsü'nün yayınlamış olduğu, Ankara ve İstanbul şehirlerindeki bazı gıda maddelerinin perakende fiyatlarını esas alarak yaptığımız hesaplamaları Milli Müdafaa istikrazı tahvilleri için de yapmış bulunuyoruz. Bu hesaplamalar hem en

⁹⁵ TABLO 2.5. İTO İstanbul Geçinme İndeksi.

⁹⁶ TABLO 2.6. İstanbul'da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon.

⁹⁷ TABLO 2.7. Ankara'da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon.

⁹⁸ TABLO 2.8. İTO İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi.

küçük tahvil kupürlerinin⁹⁹ bedelinin satınalma değeri olarak gıda maddesi eşdeğerlerini göstermekte hem de hanehalkının o yıllarda içinde bulunduğu ekonomik şartları yansıtmaktadır.

Çalışmamızın önceki bölümlerinde gıda maddelerinin perakende fiyatlarıyla ilgili olarak yaptığımız hesaplamalardan, savaşın son yıllarında bir tahvil kupürü bedeli olan 95 lira ile bazı gıda maddelerinde ancak çalışmamızın kapsadığı ilk yıl olan 1933 yılında 19 lira karşılığında alınabilen kadar, bazı gıdalarda ise daha da az gıda maddesi alınabildiği ilginç bir netice olarak görülmektedir.¹⁰⁰ Bu da, sabit ve dar gelirliilerin savaş yıllarında tasarruf yapıp yapamadıkları, yaptıkları takdirde tasarruflarını tahvile yatırmayı tercih edip etmedikleri sorusunu ortaya çıkarmaktadır. İlerde inceleyeceğimiz, tahvillerin satın alanlara göre dağılımı verilerinde bu soruların cevapları belirginleşecektir.

4.4.3.3. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı

Milli Müdafaa tahvillerinin satın alanlara göre dağılımı verileri tahvilleri kimlerin veya hangi kurumların aldığı konusunda bilgiler içermektedir.¹⁰¹ İstikrazın tertiplerinin alıcılara göre dağılımını incelediğimizde, ilk tertibin ikramiyesiz olan 28 milyon liralık tahvillerinin % 48'den fazlası tüccarlar, % 45'den fazlası bankalar tarafından alınmıştır. Şirketler tahvillerin % 5'ini, kurumlar¹⁰² % 1,5'unu almışlardır. Tüccarlar, ilk tertibin ikramiyeli olan 12 milyon liralık kısmının % 27,5'ini almışlardır. Şirketler ve kurumların aldıkları tahviller birlikte % 1,5'dan azdır. İkramiyeli tahvillerin % 71'den fazlasını bankalar almıştır. Halbuki tahvillerin ikramiyeli olarak çıkarılmasının nedeni şahıslara daha çok hitap ettiği görüşüydü. Bu beklentiye rağmen ikramiyeli tahvillerin dörtte üçünü bankalar almıştır. Belki bu nedenle, daha sonraki tertiplerde ikramiye uygulanmamıştır.

⁹⁹ Milli Müdafaa istikrazı tahvillerinin en küçük kupürleri 1942 yılındaki birinci tertibin ihraçta 20 lira (net satış bedeli 19 lira), 1944 ve 1945 yıllarındaki ikinci, üçüncü ve dördüncü tertiplerin ihracında ise 100 lira (net satış bedeli 95 lira) olarak tespit edilmiştir.

¹⁰⁰ En küçük tahvil kupürü bedelinin Ankara ve İstanbul şehirlerinde satın alabildiği gıda maddeleri için Bkz.: TABLO 2.9. 19 Liralık Tahvil Kuponunun Ankara Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı; TABLO 3.5. 95 Liralık Tahvil Kuponunun Ankara Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı; TABLO 2.10. 19 Liralık Tahvil Kuponunun İstanbul Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı; TABLO 3.6. 95 Liralık Tahvil Kuponunun İstanbul Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı.

¹⁰¹ TABLO 3.2. 1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1964 Yayını.

¹⁰² Kurumlar (Maliye Bakanlığı'nın tablosundaki ifade ile "müesseseler") kategorisi meslek kuruluşları, odalar ve borsaları içermektedir.

İkinci tertip tahvillerin yarısını tüccarlar almıştır. Bankalar tahvillerin % 42 kadarını alırken şirketler % 7'ye yakın alım yapmışlar, Kurumların payı % 1 civarında kalmıştır. İlk iki tertipten Merkez Bankası portföyünde tahvil görünmemektedir. Üçüncü tertip tahvillerin % 75 kadarını tüccarlar almıştır. Şirketler tahvillerin % 10 kadarını alırken Merkez Bankası da % 9 kadar alım yapmıştır. Bankaların alımı % 1'in altındadır. Son tertip tahvillerde de % 67 payla tüccarlar en büyük alıcı olmuştur. Şirketler % 18 ile ikinci büyük alıcı konumundadır. Kurumlar tahvillerin % 7,5'ini almış, tahvillerin % 7'si Merkez Bankası portföyüne girmiştir. İstikrazın tamamına bakıldığında tahvillerin % 53'ünü tüccarlar almıştır. İkinci alıcı % 36 ile bankacılık sistemidir. Bu tahvillerin % 32'si bankalarda, % 4'ü TC Merkez Bankası'ndadır. Şirketler tahvillerin % 8'ini alırken. Kurumlar tahvillerin sadece % 3'ünü almışlardır

Tahvil alımlarına alıcılar açısından genelde bakıldığında Bankalar ilk iki tertipte büyük alıcı iken son iki tertipte yer almamıştır. Bankaların tahvilleri bir kıymet olarak tutmaktan çok munzam karşılık olarak ihtiyaç duydukça alım yaptıkları sonucu çıkarılabilir. Şirketler ilk tertipte % 5'lik tahvil almışken son tertipte şirketlerin payı % 18'i bulmuştur. Bu sonuç, savaş sonrasında şirketlerin canlı bir unsur olarak piyasaya girmeye başlamalarının işareti sayılabilir. Kurumlar (meslek örgütleri) ilk iki tertipte çok az alım yapmış, son iki tertipte de % 7'yi geçmemişlerdir. Tüccarların bütün tertiplerde tahvillerin yarısından fazlasını almaları tüccarlar elinde toplanmış sermaye birikiminin bir göstergesi sayılabilir.

Milli Müdafaa tahvillerinin satışında artık müesseselerin değil şahısların alıcı olarak ön plana geçtikleri görülmektedir. Burada söz konusu olan şahıslar 1964 yılında yayınlanmış olan tabloda da adlandırıldığı gibi tüccarlardır. Milli Müdafaa tahvillerinin, gelir elde etmenin yanı sıra, "istifçiliğe" yatırılma ihtimali olan piyasadaki paranın bir kısmını massetmek gibi bir işlevi de düşünülmüş ve bu fiilen gerçekleşmiştir.

4.5. İkinci Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye'nin Ekonomik ve Politik Durumu

İkinci Dünya Savaşı, Almanya'nın 7 Mayıs 1945'te teslim olmasıyla Avrupa'da sona erdi. Uzak Doğu'da direnişine devam eden Japonya, Ağustos başında Hiroşima ve Nagazaki şehirlerine atılan atom bombalarından sonra 2 Eylül 1945'de teslim oldu.

Böylece İkinci Dünya Savaşı Uzak Doğu'da da sona erdi. Birleşmiş Milletler Antlaşması 24 Ekim 1945'de yürürlüğe girdi ve Milletler Cemiyeti'nin yerini alacak Birleşmiş Milletler Teşkilatı resmen kuruldu.

Ancak Savaş'ın sona ermesi savaş öncesine geri dönülmesi anlamına gelmemiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında iki kutuplu yeni bir dünya düzeni ortaya çıkmıştır. Bu düzenin iki kutbundan biri olan Sovyetler Birliği'nin, Türkiye'nin sınır komşusu olması ve 1939 Ekim'inde Montreaux'de değişiklik taleplerinde bulunmuş olması özel bir durum yaratıyordu. Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında 1925 yılında imzalanmış ve 1929, 1931, 1935 yıllarında uzatılmış olan Türkiye-Sovyetler Birliği Dostluk Antlaşması'nın süresi 1945 yılında sona eriyordu. Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Molotov, 19 Mart 1945'de Türkiye'nin Moskova'daki Büyükelçisi Selim Sarper'i makamına çağırarak 17 Aralık 1925 Dostluk ve Saldırmazlık Antlaşmasının süresinin uzatılmayacağını ve antlaşmanın feshi isteğini içeren notayı vermiştir.¹⁰³ Bundan bir yıl sonra İngiltere eski Başbakanı Winston Churchill, Amerika Birleşik Devletleri'nde, Westminster Koleji'nde, Amerikan Başkanı Harry Truman'ın da bulunduğu dinleyiciler önünde yaptığı "Barış için Gerekenler" başlıklı konuşmada Sovyetler Birliği'ni kastederek kıtaya [Avrupa kıtası] bir "Demirperde" indiğini söylemiştir. Bu konuşma ile, bir tarafta Amerika Birleşik Devletleri ve "Batı" dünyasının diğer tarafta Sovyetler Birliği ile Doğu Avrupa ülkelerinin olduğu bir "soğuk savaş" ilan edilmiştir. Bu gelişmeler karşısında Türkiye savaşın sona ermesine rağmen ordunun terhis edilmesini, savunma harcamalarının büyük oranda azaltılmasını gerçekleştirememiştir.

İkinci Dünya Savaşı daha sona ermeden, Savaş sonrasında uygulanacak iktisat politikasına yön verebilmek amacıyla 1944 yılında çalışmalar başlatıldı. Çalışmalar sonunda, 1945 Mayıs'ında planın öz raporu hükümete sunuldu. Bu plan, anıldığı adıyla "1946 İvedili Sanayi Planı", hedefleri bakımından 1930'larda hazırlanmış sanayi programlarının uzantısı şeklinde ülkenin sanayi hamlesini sürdürmeyi hedefleyen bir plandı. Bu arada 5 Nisan 1946'da Washington Büyükelçisi Münir Ertegün'ün cenazesini İstanbul'a getiren A.B.D.'nin Missouri zırhlısı büyük bir coşkuyla karşılandı.¹⁰⁴

¹⁰³ Mustafa Aydın, "İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye 1939-1945", s. 472.

¹⁰⁴ "Missouri Büyük İlgi ve Sevgile Karşılandı", **Cumhuriyet**, 8 Nisan 1946, s. 1.

Türkiye bu arada, Müttefikler (Batı) dünyası içinde yer alma kararlılığının göstergesi olarak Birleşmiş Milletler teşkilatının kuruluşunda kurucu üye olarak yer almıştır. Batı dünyasında yer almanın gereği olan çok partili rejime de bir erken seçimle adım atmıştır. 1946 genel seçimleri, oyların tasnifi ve seçim sonuçları üzerine tartışmalar yaşanmış olmakla birlikte, tek dereceli ve çok partinin katılımıyla gerçekleştirmiştir.¹⁰⁵

A.B.D.'nin, Avrupa'nın Batı dünyası şemsiyesi altında güvenliği ve yeniden imarını içeren Truman doktrini 12 Mart 1947'de, Marshal Planı 5 Haziran 1947'de açıklanmıştır. Truman'ın nutkunda "Türkiye'nin milli bütünlüğü Ortadoğu nizamı için şarttır" demesi ülkede ilgiyle karşılanmıştır.¹⁰⁶ Türkiye'yi de içine alan Truman doktrini ve Marshal Planı ülkede dış yardım arzularını uyandırmıştır.¹⁰⁷ Amerikan yardımı konusunda gazetelerde umut dolu haberler yer almıştır.¹⁰⁸ Bu yardıma yardıma mesnet olma üzere iletilen İvedili Sanayi Planı, A.B.D.'nin bu tip planlamayı desteklemekte istekli olmadığı anlaşılınca rafa kaldırılmıştır.¹⁰⁹ İvedili Sanayi Planı yerine, Amerikan yardımı konusunda teşvik edici olacağı umulan, temel sektör olarak tarımın öngörüldüğü 1947 Türkiye Kalkınma Planı¹¹⁰ hazırlanmıştır.¹¹¹ Ekonomi Bakanı Tahsin Bekir Balta, 1946 ivedi planının terk edilerek yeni bir plan hazırlandığını 1947 bütçe görüşmelerinde Meclis kürsüsünden ifade etmiştir.¹¹²

Bütün bu gelişmelere karşılık, Sovyet tehdidini yanı başında hisseden Türkiye Milli Savunma harcamalarını yüksek seviyede sürdürmeye devam etmiştir. 1946 ve 1947 yılı bütçeleri açık vererek bağlanmıştır. Bu açıklara büyük ölçüde devam eden Milli Savunma Harcamaları neden olmuştur. Örneğin 1950 yılında kişi başına düşen Milli Savunma Harcaması (21,05 TL), 1946 yılındaki kişi başına düşen Milli Savunma Harcamasının (24,90 TL) üzerindedir.¹¹³ Milli Savunma harcamalarının yıllık artı oranı reel (enflasyondan arındırılmış hesapla 1947'de bir önceki yıla göre yüzde 20 artmış, 1948'de bir önceki yıla göre yüzde 2 azalmış, 1949'da ise bir önceki yıla göre

¹⁰⁵ "Seçim bütün memlekette sükun içinde yapıldı", **Cumhuriyet**, 22 Temmuz 1946, s. 1.

¹⁰⁶ "Truman'ın Tarihi Nutku", **Cumhuriyet**, 13 Mart 1947, s. 1.

¹⁰⁷ "Amerikanın Türkiye ve Yunanistana yardımı", **Cumhuriyet**, 11 Mart 1947, s. 1

¹⁰⁸ "Amerikan yardımı", **Cumhuriyet**, 4 Nisan 1948, s. 1.

¹⁰⁹ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Savaş Sonrası 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, Ankara, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1974, s. 6.

¹¹⁰ Bu plan hazırlayıcı ekibin başkanı Kemal Süleyman Vaner'e izafeten Vaner Planı diye bilinmektedir. İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Savaş Sonrası 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, s. 7

¹¹¹ "Büyük sanayi kalkınma programı", **Cumhuriyet**, 11 Mart 1947, s. 1

¹¹² **TBMMZC**, D: 8, C: 3, B: 24, (26.12.1946), s. 540.

¹¹³ Bkz.: TABLO 4.2. Kişi Başına Milli Savunma Harcamaları.

yine yüzde 15 artmıştır. Genel Bütçe içinde Bakanlıkların harcama oranları dikkate alındığında, 1947, 1948, 1949 ve 1950 yıllarında en büyük pay Milli Savunma Bakanlığına ait olmaya devam etmiştir. Savaş döneminde (1940-1944) genel bütçenin yarısından fazlası Milli Savunma Bakanlığına ayrılmışken, 1950 yılına gelindiğinde bu oran yüzde 30'dur. Milli Savunma Bakanlığı'nı Yüzde 15 ile Maliye Bakanlığı, yüzde 12 ile Milli Eğitim Bakanlığı izlemektedir.¹¹⁴ Yüksek savunma harcamalarından 1947 bütçesine ait 9 Kasım 1946 tarihli Bütçe Komisyonu Raporunda yakınılmıştır.¹¹⁵ Hariciye Vekili Necmettin Sadak, Meclis'te, ordu mevcudunun azaltılamamasından şikayet etmiştir.¹¹⁶ Aynı konuda konuşan Maliye Bakanı Halid Nazmi Keşmir'de savunma ödeneklerinin yüksekliğine değinmiştir.¹¹⁷ İki yıl sonra, bu kez Maliye Bakanı olan İsmail Rüştü Aksal da içinde bulunulan dünya şartları icabı olarak milli savunma giderlerinde esaslı bir indirim yapmanın mümkün olmadığını ifade etmiştir.¹¹⁸

Türkiye'nin dış ilişkilerindeki güvensizlik NATO'ya girmesine kadar devam etmiştir. Türkiye, NATO üyeliğine davet edilmesi üzerine 18 Şubat 1952 tarihinde TBMM'nde bir kabul edilen kanunla Kuzey Atlantik İttifakı'na üye olmuştur.¹¹⁹

4.6. 1946 Kalkınma Tahvilleri İç Borçlanması

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesi genel bütçede bir rahatlamayı kendiliğinden getirmemiştir. Bir yandan süren bütçe açığı, öte yandan savaş sona erdiğine göre İkinci Dünya Savaşı dolayısıyla ara verilen sanayileşme hamlelerine başlanması yolunda, kamuoyu ve iktidar partisi içinde bir kesimin beklentisi, Hükümet'in yeni bir istikrazı gündeme getirmesini doğurmuştur. Böylece, daha sonra anlaşılacağı gibi sanayi hamlesinin başladığı izlenimi yaratılırken bütçe açığını da karşılama fırsatı doğmuştur.

¹¹⁴ Bkz.: TABLO 3.4. Kesin Hesap Kanunlarına Göre Bakanlıkların Harcama Oranları.

¹¹⁵ "İkinci Dünya Savaşı'nın dünya iktisadi düzeninde yarattığı zorluk ve sıkıntılar tamamen ortadan kalkmış değildir. Savaşın fiilen sona ermiş olmasına rağmen dünyada istikrarlı bir barışın sağlanması konusunda uluslarda bir güvenin yerleşmemesi birçok devletleri ordularını ayakta tutmak mecburiyetinde bırakmaktadır." **1947 Yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu**, Ankara, TBMM Basımevi, 1946, s. 109-110.

¹¹⁶ "1945 ten beri Türkiye daimi olarak dış baskıya maruz kalmıştı Bu mukavemet Türk Hükümetinin 600 bin kişiyi silah altında tutulmasını ve ciddi maliye ve çalışma kudreti problemi ile karşılaşmasını icab ettirmiştir." **TBMMZC**, D: 8, C: 10, B: 37, (2.2.1948), s. 7.

¹¹⁷ **TBMMZC**, D: 8, C: 8, B: 23, (26.12.1947), s. 278.

¹¹⁸ **TBMMZC**, D: 8, C: 24, B: 45, (13.2.1950), s. 488.

¹¹⁹ "Millet Meclisinin Dünkü Tarihi Kararı", **Cumhuriyet**, 19 Şubat 1952, s. 1.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, savaş öncesinde yarım kalmış sanayileşme programlarını sürdürebilmek gerekçesiyle geliri, iktisadi kalkınma işlerine karşılık tutulmak üzere 150 milyon liralık kalkınma istikrazı kanun tasarısı 1946 yılı ortasında son şeklini almıştır.¹²⁰ Kalkınma istikrazına gidilmesi hakkındaki kanun tasarısı Bakanlar Kurulu tarafından 1946 yılı Mayıs ayı başında Meclis'e gönderilmiştir.

4.6.1. Kalkınma Tahvilleri İç Borçlanma Kanun Tasarısının Meclis'te Görüşülmesi ve Kanunlaşması

Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanarak Bakanlar Kurulu tarafından 4 Mayıs 1946 günü kabul edilen ve 7 Mayıs 1946 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunulan iç borçlanma kanun tasarısı, “hazırlanan kalkınma planlarının gerçekleştirilmesine milli tasarrufun da yardımını sağlamak” gerekçesini taşımaktadır. Kanun tasarısının gerekçesinde, adı geçen planların, “ülkede gelişme şartları mevcut iktisadi alanların [sektörlerin] desteklenmesi ve genişletilmesiyle yeraltı kaynaklarının rasyonel usullerle üretilerek verimlerinin artırılması” için hazırlandığı belirtilmiştir. Kanun tasarısında iç borçlanma üst sınırı olarak toplam 150 milyon lira öngörülmüştür. Bu miktarın, çeşitli iktisadi alanların finansman ihtiyaçlarına, ayrıca göz önünde bulundurulmuş [dış] kredi imkanlarının sağlanma durumuna göre değişik tertipler halinde piyasaya çıkarılması teklif edilmiştir. Kanun tasarısında tahvillerin faiz, ihraç fiyatının başabaştan veya başabaşın altında tespiti gibi emisyon şartları, ikramiye miktarı ve itfa süresi belirlenmemiştir.¹²¹ Bu şartların tespiti için, ihraç sırasındaki duruma bağlı olarak tespit edilmek üzere Hazine'ye yetki verilmiştir. Tahviller, uzun vadeli olmakla birlikte faiz oranlarının düşmesi umulduğundan düşüşten faydalanmak amacıyla tahvillerin erken ödenme ve konversiyon [değiştirme] hakkının saklı tutulması da kanun teklifinde yer almıştır. Ancak bu süre demiryolu istikrazlarındaki süre ile aynı tutulmuş, Milli Savunma istikrazında olduğu gibi özel bir koşula bağlanmamıştır. Tasarıya göre,

¹²⁰ “İktisadi kalkınma istikrazı”, **Cumhuriyet**, 10 Haziran 1946, s. 3.

¹²¹ Kanunda itfa süreleri ile ilgili yetki Maliye Bakanlığı'na bırakılmış olmasına karşılık, bu süre daha önceki uzun vadeli iç borçlanmalarda olduğu gibi 20 yıl olarak uygulanmıştır. İtfa süresinin son günü de Sivas-Erzurum istikrazından başlayarak uygulandığı gibi her tertibin son satış gününden yirmi yıl sonraki tarih olmuştur. Bkz.: **1964 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu Raporu I**, Ankara, TBMM Basımevi, 1964, s. 98-101.

tahviller ihraç tarihlerinden on yıl geçmedikçe erken ödemeye veya konversiyona tabi tutulamayacaktır. Her bir tertibin ihracından on yıl geçtikten sonra Hükümetin üç ay önceden ilan etmesiyle tahviller erken ödeme veya değiştirmeye tabi tutulabilecektir.

Teklif e göre, önceki tahvillerde olduğu gibi Kalkınma tahvilleri de genel ve katma bütçeli daire ve kurumların, il özel idarelerinin ve belediyelerin ihale, artırma, eksiltmelerinde ayrıca milli emlak bedellerinin ödenmesinde başabaş (nominal değeri) üzerinden kabul edilecektir. Geçici makbuz ve kesin tahviller ile faiz, bedel ve varsa ikramiyeleri ile bunların kuponları ile ödemelerine ait evrak ve senetler ve istikraza ait diğ er işlemler, istikrazın tamamen itfasına kadar her türlü vergi ve resimden muaftır.¹²² Kanun tasarısı T.B.M.M. Ekonomi Komisyonu'nda Maliye Bakanı'nın hazır olduğu toplantıda ele alınmıştır. Maliye Bakanı'nın Ekonomi Komisyonu'nda açıkladığına göre, istikraz için öngörülen 150 milyon liralık toplamdan 1946 yılı içinde kullanılacak olan miktar bütçede belirtilmiş olan 50 milyon liralık limit içinde kalacaktır. Diğ er yıllarda kullanılacak olan borçlanma yetkisi her yıl bütçesinin gelir ve giderleri arasındaki açık miktarına göre belirlenecektir. Bu durumda, gelecek yıllarda gelir genişlemeleri olduğ unda bayındırlık işlerinin gerekli kıld ığı giderleri borçlanma yoluyla karşılamak gereğ i hafiflemiş olacaktır.¹²³

Maliye Bakanı'nın bu görüşlerine katılan Ekonomi Komisyonu, bayındırlık işlerinin yapılmasında istikrazdan çok bütçe genişlemelerine güvenmenin esas olmasını öne sürmüştür. Ekonomi Komisyonu, buna karşılık, gelişme imkanları bulunan sına i teşebbüslerin genişlemesine, yerüstü ve yeraltı üretim kabiliyetinin yükseltilmesine yarayacak teşebbüslerde yalnızca bütçe genişlemesine bağ lı kalmanın milleti muhtaç olduğ u ilerleme hamlelerinden mahrum kılacağı görüşüyle bu alanlarda istikraz yoluna gidilmesinin tercih edilmesini ifade etmiştir. Ekonomi Komisyonu, verimleri uzun yıllara bağ lı faydaları çok yıla yayılan girişimler için iç borçlanmanın gücüne dış kredi imkanlarını katmanın da önemini takdir eden anlayışlarını ortaya koymuştur. Ekonomi Komisyonu, Hükümet teklifini esas

¹²² “Kalkınma istikrazı hakkında kanun tasarısı ve Ekonomi, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/586)”, Sıra Sayısı: 166, Başbakanlık Muamelat Müdürlüğü, Sayı: 71/556,6-1186, 7 Mayıs 1946, s. 1.

¹²³ “Kalkınma istikrazı hakkında kanun tasarısı Ekonomi Komisyonu raporu”, TBMM Ekonomi Komisyonu, Esas No: 1/586, Karar No: 17, 29 Mayıs 1946, s. 2.

olarak benimsemiştir. Sadece faiz oranının belirsiz bırakılmasını Hazine tarafından kabul edilecek mükellefiyetin toplamını belirsiz bırakacağından uygun görülmemiş ve teklifin birinci maddesini değiştirmiştir. Faiz oranının belirtilmesi ve en çok yüzde yedi olması değişikliğini getirmiştir.¹²⁴ Maliye Komisyonu da, Ekonomi Komisyonu'nda yapılan değişikliği aynen kabul ederek faiz oranının yüzde yedi olmasını benimsemiştir.¹²⁵ Tasarıyı daha sonra ele alan Bütçe Komisyonu da, tasarıyı uygun bulmuştur. Bütçe Komisyonu toplantısına Maliye Bakanlığı adına katılan Hazine Genel Müdürü, istikrazın 50 milyonluk kısmının yıl içinde kullanılacağını, bundan böyle de istikraz yoluna gidilmemek hususunda azami gayret sarf edileceğini Hükümet adına söylemiştir. Bütçe Komisyonu da, faiz haddinin yüzde yedi olmasını uygun görmüş ancak, kanun maddesi yüzde yedi oranın ikramiyeli tahvillerin ikramiyesini de kapsadığı açıkça belirtilecek biçiminde Bütçe Komisyonu'nda yeniden yazılmıştır.¹²⁶

Kalkınma istikrazı kanununun görüşülmesi sırasında ekonomideki öncelikler açısından bir yeni durumun ortaya çıktığı görülmektedir. Gerek hükümet teklifinden, gerekse Ekonomi Komisyonu raporundan, yeni ekonomi politikası olarak bundan böyle demiryolu yapımı konusunda borçlanmaya gidilmemesi görüşünün benimsendiği anlaşılmıştır. Demiryolu inşaatlarının bütçe imkanları dahilinde yapılması, borçlanmaya gidilecekse bu borçlanmanın sanayi ve diğer ekonomi sektörlerindeki yatırımlar için kullanılması hem hükümetin hem de Ekonomi Komisyonu'nun görüşü olarak ifade edilmiştir.¹²⁷ Bu durum, 1933 yılında demiryolu inşaatlarını tamamlayabilmek amacıyla gidilen iç borçlanmalarda bir dönüm noktasıdır. Bu politika değişikliği borçlanmadaki amacın değiştiğini ifade ederken aynı zamanda demiryolu yapımının ekonominin öncelikli işleri arasında olmadığı, en azından artık en başta gelen önceliklerden olmadığı anlamını da taşımaktadır. Cumhuriyet döneminin demiryolu inşa politikasında genellikle kırılma noktası olarak 1950 tarihi ifade edilegelmeyle birlikte, politika değişikliğinin 1947 yılındaki bu kanun tasarısında Hükümet tarafından beyan

¹²⁴ a.e.

¹²⁵ "Kalkınma istikrazı hakkında kanun tasarısı Maliye Komisyonu raporu", TBMM Maliye Komisyonu, Esas No: 1/586, Karar No: 34, 31 Mayıs 1946, s. 3.

¹²⁶ "Kalkınma istikrazı hakkında kanun tasarısı Bütçe Komisyonu raporu", TBMM Bütçe Komisyonu, Esas No: 1/586, Karar No: 116, 6 Haziran 1946, s. 4.

¹²⁷ "Kalkınma istikrazı hakkında kanun tasarısı Ekonomi Komisyonu raporu", TBMM Ekonomi Komisyonu, Esas No: 1/586, Karar No: 17, 29 Mayıs 1946, s. 2.

edildiği görülmektedir. Bu verilerle, Cumhuriyet döneminin demiryolu politikasındaki kırılma noktası olarak bu tarihin alınması daha doğru olacaktır. Kanun tasarısında kanunun amacı olarak bazı sektörlerin kalkındırılması “lafzen” geçmekteyse de Komisyon toplantılarında ihraç miktarlarının bütçe açığına göre belirleneceğinin ifade edilmesi kanunun çıkarılma niyetinin bütçe açığının kapatılması olduğuna dair ipucu vermektedir.

Kalkınma istikrazı kanun tasarısı, 13 Haziran 1946 tarihinde T.B.M.M. Genel Kurulu gündemine gündemin dördüncü maddesi olarak gelmiştir. Meclis Başkanı'nın söz vermesi üzerine Bütçe Komisyonu Sözcüsü Rize mebusu Tahsin Bekir Balta, Komisyon adına tasarının ivedilikle görüşülmesini istemiştir. Komisyon sözcüsü kanun hakkında başka bir söz söylememiş, Hükümet adına da söz alan olmamıştır. Kanunun tümü hakkında söz alan olmadığından maddelere geçilmesi işaret oyuyla kabul edilmiştir. Komisyon tasarısının ivedilikle görüşülmesi teklifi de oya konularak kabul edilmiştir. Kanunun maddeleri tek tek okunarak oya sunulmuş ve kabul edilmiştir. Daha sonra kanunun bütünü açık oya sunulmuş ve 312 üyenin katıldığı oylamada kanun 312 oyla kabul edilmiştir.¹²⁸

Kalkınma istikrazı kanununda dikkati çeken ve önceki uzun vadeli iç borçlanmalardan farklı olan bir nokta vardır. Daha önceki iç borçlanma istikrazlarında, gerek demiryolu istikrazı olsun gerekse Milli Müdafaa istikrazı olsun, kanunda istikraz gelirin bütçede, istikrazın amacında belirtilmiş işe harcanmak üzere bu adla açılmış bir hesap kalemine yatırılacağına ilişkin bir madde vardır. Kalkınma istikrazı kanununda ise, kanunla ilgili ihraç giderleri ile yıllık faiz, komisyon ve diğer giderleri karşılayabilecek ödeneğin her yıl devlet borçları bütçesinde açılacak ayrı bir bölüme konulacağı belirtilmiş iken, istikraz gelirin bütçede ne şekilde yer alacağı hakkında bir hüküm yoktur.¹²⁹

4.6.2. Kalkınma Tahvillerinin Satışı

Kalkınma istikrazının 1946 Haziran'ında kanunlaşmasından sonra Maliye Bakanı Halit Nazmi Keşmir, çeşitli konularla ilgili olarak basına verdiği demeçte,

¹²⁸ TBMMZC, D: 7, C: 24, B: 64, (13.6.1946), s. 242-243, 296.

¹²⁹ “13 Haziran 1946 tarih ve 4938 numaralı Kalkınma istikrazı hakkında Kanun”, **Resmi Gazete**, 19 Haziran 1946, S. 6337, s. 10789.

Kalkınma istikrazı tahvillerinin birinci tertip satış dönemini 16-23 Aralık 1946 olarak açıklamıştır.¹³⁰

Maliye Bakanı Halit Nazmi Keşmir, tahvillerin ilk tertibinin satışa çıkarılması dolayısıyla Anadolu Ajansı'na bir demeç vererek kalkınma istikrazı gelirinin bayındırlık, ulaştırma ve endüstri alanlarındaki uzun süreli kalkınma programlarının gerçekleşmesine tahsis edileceğini söylemiştir.¹³¹ Kalkınma istikrazının toplam 10 milyon lira nominal değerinde olan ilk tertip tahvillerinin kupürleri 100, 500 ve 1000 lira nominal değerdedir. Tahvillerin ihraç fiyatı nominal değerinin (başabaşın) % 95'i olarak belirlendiği için, kupürler sırasıyla 95, 475 ve 950 liradan satışa arz edilmiştir. Tahviller, ikramiyesiz ve faizi yıllık % 6 olarak tespit edilmiştir. Ergani ikramiyeli istikrazından bu tarihe kadar piyasaya arz edilen uzun vadeli devlet tahvilleri, yıllık faiz toplamları % 7'ye gelecek şekilde, eğer ikramiyeli ise yıllık % 5 faizli, ikramiyesiz ise doğrudan % 7 faizli olarak çıkarılmışlardır. İkramiyesiz olarak piyasaya çıkarılan Kalkınma istikrazı tahvillerinde ise yıllık faiz ilk defa % 6 olarak tespit edilmiştir. Faizin alışlagelenden % 1 düşük olmasına karşılık, ilk defa bu istikrazda faiz ödemeleri öncekilerde olduğu gibi yılda bir defa değil yılda iki defa, yani altı ayda bir yapılmıştır. Tahviller, satışa çıkarılırken, faiz ödemelerinin altı ayda bir yapılmasının alıcılar için büyük kolaylık sağlayacağını umulduğu açıklanmıştır. Kalkınma istikrazı tahvillerinin birinci tertibi ile aynı tarihlerde piyasaya çıkarılan, daha öndeki bölümde ele alındığı gibi İran-Irak Sınır Hattı istikrazının altıncı ve son tertibi de aynı faiz ve ödeme şartları ile çıkarılmıştır. Kalkınma istikrazı tahvilleri de her türlü vergi ve resimden muaf olup ihale, artırma ve eksiltmelerde teminat olarak ve milli emlak satışlarında satış bedeli olarak kabul edilme özelliklerini taşımaktadır. İstikraz yirmi yılda itfa edilecektir. Kalkınma istikrazı tahvilleri bütün bankalarda satışa sunulmuştur.¹³² Maliye Bakanı'nın kalkınma istikrazı gelirleri ile ilgili bu açıklaması ilerde Kalkınma istikrazı tahvilleri gelirlerinin bütçe içinde ne şekilde yer aldığı incelenirken ele alınacağı gibi, bu şekilde gerçekleşmemiştir. Açıklamanın aksine,

¹³⁰ "Yeni mali kanunlar", **Cumhuriyet**, 10 Kasım 1946, s. 3.

¹³¹ "Kalkınma tahvilleri bugün satışa çıkıyor", **Vatan**, 16 Aralık 1946, s. 1, 3; "Yeni istikraz tahvilleri bugün satışa çıkarıldı", **Akşam**, 16 Aralık 1946, s. 2; "Maliye Bakanının kalkınma istikrazı hakkında demeci", **Cumhuriyet**, 16 Aralık 1946, s. 1, 3.

¹³² "Kalkınma istikrazı", **Vatan**, 8 Aralık 1946, s. 3; "Yeni istikraz tahvilleri", **Vatan**, 14 Aralık 1946, s. 3; "Kalkınma istikrazı", **Cumhuriyet**, 15 Aralık 1946, s. 1, 3; "Kalkınma istikrazı", **Akşam**, 15 Aralık 1946, s. 2.

kalkınma istikrazı gelirleri kalkınma programlarının gerçekleşmesine tahsis edilmemiş, bütçe açıklarının kapatılmasında kullanılmıştır.

Birinci tertip Kalkınma istikrazı tahvillerinin satışı 23 Aralık 1946 Pazartesi akşamı sona ermiştir. Tahvil satışlarının başlamasında olduğu gibi, Maliye Bakanı Keşmir, tahvillerin satışı sona erdiğinde de bir demeç vermiştir. Maliye Bakanı demecinde, tahvillerin bir hafta gibi kısa bir sürede tamamen satıldığını duyurmuş, tahvillerin “halkımız, milli bankalarımız ve diğer kurumlarımız tarafından” tamamen satın alınmış olmasından dolayı memnuniyetini ifade etmiştir.¹³³

Kalkınma istikrazının toplam 40 milyon lira nominal değerdeki ikinci tertip tahvilleri 2 Haziran 1947 tarihinde piyasaya çıkarılmıştır. Satışların 14 Haziran 1947’de sona ereceği açıklanmıştır. Bu tahviller de, öncekilerde olduğu gibi vergi ve resimden muaf olup ihale, artırma ve eksiltmelerle milli emlak satışlarında kabul edilecektir. Tahviller, başabaşın altında olarak nominal değerlerinin % 95’ine satılmıştır. Bu tertipte 100, 500, 1000 ve 5000 liralık nominal değerde olmak üzere dört ayrı kupürde tahvil çıkarılmıştır. Bu tahviller, 95, 475, 950 ve 4750 liradan satılmıştır. İkinci tertip tahvillerin satışa çıkarılması nedeniyle açıklama yapan Maliye Bakanı, Halid Nazmi Keşmir, “bankalarla daha ziyade parası olanlara bir kolaylık olmak üzere” 5000 liralık kupürlerin çıkarıldığını söylemiştir.¹³⁴ İkinci tertip Kalkınma istikrazı tahvillerinin satışı 14 Haziran 1946 tarihinde sona ermiştir. Daha önceki tertipte olduğu gibi Anadolu Ajansı’na bir demeç veren Maliye Bakanı Halid Nazmi Keşmir, tahvillerin tamamen satıldığını açıklamıştır. Bakan, gösterilen ilgi dolayısıyla, halka, milli bankalara ve diğer kurumlara teşekkür etmiştir.¹³⁵

Kalkınma istikrazının üçüncü ve son tertibi 1 Aralık 1947- 13 Aralık 1947 tarihleri arasında toplam 40 milyon lira nominal değerde olarak satışa çıkarılmıştır. Bu tertipte de kupürler ikinci tertipte olduğu gibi, 100, 500, 1000 ve 5000 lira nominal değerde tespit edilmiştir. Üçüncü tertipte de tahvil satışları, başabaşın altında, nominal değerinin % 95’i fiyatla yapıldığından tahvil kupürleri sırasıyla 95, 475, 950 ve 4750 liradan satılmıştır. Yapılan açıklamada, tahvil alanların yüz liralıklarda 5 lira, beş yüz

¹³³ “Kalkınma ve Demiryolu tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 24 Aralık 1946, s. 3; “Kalkınma istikrazı”, **Vatan**, 24 Aralık 1946, s. 3.

¹³⁴ “Kalkınma istikrazımızın ikinci tertibi”, **Akşam**, 2 Haziran 1947, s. 1, 2; “Kalkınma istikrazı”, **Cumhuriyet**, 2 Haziran 1947, s. 1, 3.

¹³⁵ “Kalkınma istikrazı”, **Cumhuriyet**, 15 Haziran 1947, s. 1; “Maliye Bakanı”, **Vatan**, 15 Haziran 1947, s. 3; “Kalkınma istikrazı”, **Akşam**, 15 Haziran 1947, s. 2.

liralıklarda 25 lira, bin liralıklarda 50 lira ve beş bin liralıklarda 250 lira açıktan istifadeleri olacağı belirtilmiştir. Faiz oranı Kalkınma istikrazının ilk iki tertibinde olduğu gibi % 6 olup faizler altı ayda bir ödenecektir. Buna göre her yüz liralık tahvilin sahibine altı ayda bir 3 lira faiz getireceği ifade edilmiştir. Bu tertipte satılan tahviller de her türlü vergi ve resimden muaf olup, ihale, artırma ve eksiltmelerde ve milli emlak satışlarında bedel olarak nominal başabaş değerleri üzerinden kabul edilecektir. Tahvillerin, bankalara müracaat edildiğinde her zaman nakit paraya çevrilebileceği vurgulanmıştır.¹³⁶ Kalkınma istikrazının üçüncü tertip tahvilleri iki haftaya yakın satışta kaldıktan sonra satışlara 13 Aralık 1947 Cumartesi öğleden itibaren son verilmiştir. Satışa çıkarılan tahvillerin tamamının satıldığı açıklanmıştır.¹³⁷

4.6.2.1. Kalkınma Tahvilleriyle İlgili Basındaki Yayınlar ve Propaganda

Kalkınma istikrazı tahvillerinin satış dönemlerinde de yoğun bir ilan kampanyası uygulanmıştır. İran-Irak Sınır hattı demiryolu istikrazı ile Milli Müdafaa istikrazında olduğu gibi tek bir merkezde hazırlanan ilanlar çeşitli gazetelerde yayınlanmıştır. Kalkınma istikrazının birinci tertibinde Burhan Özak imzalı resimli ilan kullanılmıştır.¹³⁸

¹³⁶ “Kalkınma istikrazı”, **Vakit-Yeni Gazete**, 1 Aralık 1947, s. 1, 2; “Kalkınma istikrazı”, **Cumhuriyet**, 1 Aralık 1947, s. 1, 3; “Kalkınma istikrazı”, **Akşam**, 1 Aralık 1947, s. 2; “Kalkınma istikrazı”, **Vatan**, 1 Aralık 1947, s. 1, 3.

¹³⁷ “Üçüncü tertip kalkınma tahvillerinin satışlarına son verildi”, **Vatan**, 14 Aralık 1947, s. 3.

¹³⁸ “% 6 Faizli Kalkınma İstikrazı Tahvilleri”, **Akşam**, 14 Aralık 1946, s. 4.



ŞEKİL 4.4.

Kalkınma İstikrazlı Birinci Tertip İlanı

İlanda Türkiye haritası üzerinde tüten fabrika bacaları ve hızla giden kanatlı bir çark resmedilmiştir. İlanda ihraç fiyatının “95 lira” olduğu vurgulanmış ve satış tarihleri yer almıştır. Bu ilan, “kalkınma” gibi soyut bir kavramı resmetmenin zorluğuyla daha önceki demiryolu ve Milli Müdafaa tahvili ilanları kadar mesaj yüklü olmamakla birlikte, Türkiye haritası, fabrika bacaları ve kanat takmış hızla giden sanayi sembolü çark sayfada dikkat çekmektedir. Bu nedenle de ilan olarak görevini yerine getirdiği söylenebilir.

Kalkınma istikrazının ikinci tertibinde Ratip Tahir [Burak] imzalı bir resimli ilan kullanılmıştır.¹³⁹

¹³⁹ “% 6 Faizli Kalkınma İstikrazlı Tahvilleri”, *Akşam*, 2 Haziran 1947, s. 8; “Kalkınma İstikrazlı İkinci Tertip İlanı”, *Vatan*, 3 Haziran 1947, s. 6.



ŞEKİL 4.5.

Kalkınma İstikrazı İkinci Tertip İlanı

Bu ilanda da aynı başlık, ihraç fiyatının 95 lira olduğu ve satış tarihleri yer almıştır. İkinci tertibin ilanında fabrikayı ifade eden binalar ve tüten bacaların üzerinde başında defne dallarından taç bulunan, İkarus gibi kanat takmış ancak Yunan tanrıçalarına benzeyen bir figür vardır. Herhalde, Ratip Tahir Burak, “kalkınma”yı “kanat takmış Yunan tanrıçası” şeklinde ifade etmeyi tercih etmiştir.

İkinci tertipte, gazetelere bir de resimsiz ilan verilmiştir.¹⁴⁰ Bu ilanda, “% 6 faiz” başlık olarak öne çıkarılmış, tahvillerin hangi kupürler halinde çıkarıldığı, satışın bütün bankalar tarafından yapıldığı, tahvillerin vergi ve resimden muaf oluşu ve ihale, artırma, eksiltme ve milli emlak satışlarında kabul edileceği anlatılmıştır. En küçük kupür örnek verilerek, 100 liralık tahvilin 95 liraya satın alınacağı ve altı ayda bir üç lira faiz getireceği ilanda vurgulanmıştır.

¹⁴⁰ “Kalkınma İstikrazı Birinci Tertip İlanı”, **Vakit**, 16 Aralık 1946, s. 3; “% 6 Faizli 2nci Tertip Kalkınma İstikrazı Tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 7 Haziran 1947, s. 4.

Kalkınma istikrazının üçüncü tertibinin satışı sırasında basında, ilk iki tertipten farklı olarak resimli ilan kullanılmamıştır. Bütün gazetelere verilen (resimsiz) resmi ilanda, “% 6 faiz” başlık olarak öne çıkarılmıştır. Tahvillerin, 95 liraya 100 liralık, 475 liraya 500 liralık, 950 liraya 1000 liralık, 4750 liraya 5000 liralık kupür halinde alınabildiği vurgulanmıştır. İlanda ayrıca, faiz ödemelerinin altı ayda bir yapıldığı, tahvillerin vergi ve resimden muaf olduğu, ihale, artırma, eksiltme ve milli emlak satışlarında kabul edileceği ifade edilmiştir. Tahvillerin istenildiği anda paraya çevrilebileceği belirtilen ilanda satışların başladığı ve sona erdiği tarihler verilerek satışların bütün bankalarda yapıldığı vurgulanmıştır.

Özel bankalar, Kalkınma istikrazı için gazetelere ayrıca kendileri de ilanlar vermişlerdir. Garanti Bankası, birinci tertipte kullanılan resimli ilanın altına tahvillerin Garanti Bankası’nda taksitle satıldığı ibaresini ekleyerek bu ilanı küçük boyda (tek sütuna) yayınlamıştır.¹⁴¹ Türk Ticaret Bankası, verdiği resimsiz ilanlarla Kalkınma istikrazı tahvillerinin banka gişelerinde satıldığını duyurmuştur.¹⁴² Yapı ve Kredi Bankası ise, verdiği ilanda bankanın bütün tahvil taleplerini karşılayacağını duyururken alıcılara ek bir avantaj da sunmuştur. Tahvil alanların aldıkları tahvilleri vadeli olarak Yapı ve Kredi Bankası’na yatırmaları halinde tahvillerinin faizini % 7’ye çıkaracakları belirtilmiştir. Bu tahvillerden muhafaza ve kupon tahsil ücreti alınmayacağı da ilan edilmiştir.¹⁴³

Kalkınma istikrazı ile ilgili köşe yazıları da yayınlanmıştır. İlk tertibin çıkarılması sırasında, Cumhuriyet yazarı Abidin Daver, “Hem Nalına Hem Mıhına” sütununda, daha önce 1941 demiryolu istikrazı bölümünde ele aldığımız yazısında Kalkınma istikrazından söz etmiştir. Kalkınma istikrazı ile iktisadi kalkınma programının sanayi, ulaştırma ve bayındırlık kısımlarının gerçekleştirileceğini kanundan aldığı ifadelerle yazan Abidin Daver, yazısında daha çok, aynı tarihlerde satışa çıkartılan 1941 Demiryolu istikrazından ve demiryolu inşaatlarından söz etmiştir.¹⁴⁴

Vakit yazarı Asım Us yazısına, Kalkınma istikrazının ikinci tertibine ilk iki günde gösterilen ilginin yüksek olduğundan söz ederek başlamıştır. Us, yazısında ilginç bir noktaya değinmektedir. Asım Us, 7 Eylül kararları sonrasında devletin

¹⁴¹ “Kalkınma İstikrazı Birinci Tertip Garanti Bankası İlanı”, **Ulus**, 21 Aralık 1946, s. 6.

¹⁴² “Türk Ticaret Bankası A. Ş.”, **Cumhuriyet**, 15 Aralık 1946, s. 6.

¹⁴³ “% 6 Faizli Devlet Kalkınma İstikrazı Tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 16 Aralık 1946, s. 3.

¹⁴⁴ [Abidin Daver], “Yeni dahili istikrazlar”, **Cumhuriyet**, 17 Aralık 1946, s. 2.

elindeki altınları satışa çıkardığını, birçok kimsenin de elindeki tasarrufu altına yatırdığını yazmıştır. Dünyada birçok ülkede altın fiyatlarının serbest bırakılması nedeniyle altın fiyatlarının düştüğüne değinen Us, Amerika Birleşik Devletleri'nin Türkiye'ye yardım kararından sonra Amerikan iş adamlarının ülkemize sermaye getirmek teşebbüsü içinde olacakları beklentisini ifade ederek altına yatırılan tasarrufların tekrar paraya dönerek devlet tahvillerine yatırılacağını umduğunu ifade etmiştir. Us, böylece borsada değeri artacak olan tahvillerin faiz gelirinin yanında ek bir gelir de getirebileceğini yazmıştır.¹⁴⁵

4.6.3. Bütçe ve Fiyatlar Yönünden Kalkınma Tahvilleri İç Borçlanması

Kalkınma istikrazı, 1946 takvim yılında 50 milyon nominal değerde bir, 1947 takvim yılında her biri 40'ar milyon lira nominal değerde olmak üzere 80 milyon lira olarak satışa sunulmuştur. Böylece 4938 sayılı kanunun verdiği toplam 150 milyon liralık istikraz yapma yetkisinin tamamı kullanılmayarak 130 milyon liralık tahvil çıkarılmıştır.¹⁴⁶

Kalkınma istikrazı gelirleri 1946 mali yılı kesin hesap kanununa göre 1946 yılı bütçesine bir kalemde 47.580.035,00 lira gelir kaydedilmiştir. 1947 mali yılı kesin hesap kanununa göre de Kalkınma istikrazı geliri olarak, 1947 yılı bütçesine üç kalemde 400.000,00 lira, 38.000.000,00 lira ve 38.000.000,00 lira olmak üzere toplam 76.400.000,00 lira gelir kaydedilmiştir.¹⁴⁷

Ele aldığımız her iki yılda bütçede Kalkınma istikrazı dışında istikraz gelirleri de yer almıştır. Kesin hesap kanunlarına göre 1946 yılında İran-Irak Sınır Hattı demiryolu istikrazından biri 8.869.965,00 lira diğeri 101.100,40 lira olmak üzere iki, Milli Müdafaa istikrazından 7.163.168,05 lira olmak üzere bir gelir kalemi yer almaktadır. Bu durumda 1946 bütçe yılının toplam istikraz geliri 63.714.268,45 lira olmuştur. 1947 bütçe yılında ise, yine 1947 yılı kesin hesap kanununa göre Kalkınma istikrazının üç gelir kaleminin yanında İran-Irak Sınır Hattı demiryolu istikrazından

¹⁴⁵ Asım Us, "Kalkınma istikrazı", **Vakit**, 5 Haziran 1947, s. 1.

¹⁴⁶ TABLO 2.1. Tertiplere Göre Uzun Vadeli İç Borçlanma Tahvilleri Brüt Meblağları.

¹⁴⁷ TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri.

150.000,00 lira olmak üzere bir gelir kalemi vardır. Bu gelirler toplandığında 1947 bütçe yılında toplam istikraz geliri 76.550.000,00 lira olmuştur.¹⁴⁸

Toplam bütçe geliri 1.061.055.263,58 lira olan 1946 yılı bütçesinin gelirlerinin % 6,0'ını istikraz gelirleri oluşturmuştur. Toplam bütçe gelirinin 1.624.943.384,57 lira olduğu 1947 yılında ise istikraz gelirleri toplam bütçe gelirlerinin % 4,7'sini teşkil etmiştir. Böylece, savaş sonrasındaki iki yılda toplam bütçe gelirlerinin ortalama % 5,2'si istikraz gelirlerinden elde edilmiştir.¹⁴⁹

Harcamalar açısından bakıldığında, Kalkınma istikrazının, 1933 yılında başlatılan diğer uzun vadeli borçlanmalara göre bütçe açısından farklı bir yönü vardır. Demiryolu istikrazlarında istikraz gelirlerinin, bütçede belirtilmiş belirli demiryolu hatlarının inşası harcamalarına, Milli Müdafaa istikrazında da bütçede açıkça yer alan Milli Müdafaa harcamalarına harcandığı görülmekteyken 4938 sayılı Kalkınma istikrazı kanununda istikraz gelirin bütçedeki hangi "kalkınma" kalemine harcanacağı açıklıkla zikredilmemiştir. Kalkınma istikrazı hakkındaki kanunun birinci maddesinde "geliri ekonomi kalkınması giderlerine karşılık tutulmak üzere" biçiminde genel bir ifade yer almıştır.¹⁵⁰ Kanunda yer alan bu genel ifade, Kalkınma istikrazı gelirlerinin genel bütçe açığını kapatmakla kullanılmış olabileceğini düşündürmektedir. Kalkınma istikrazı gelirlerinin nasıl harcanacağı hakkında, 4938 sayılı kanunun ifade şeklinin yarattığı belirsizlik, 1946 ve 1947 mali yıllarına ait bütçe kanununda açığa kavuşmaktadır.

T.B.M.M'nce 27 Aralık 1945 tarihinde kabul edilen "1946 yılı Bütçe Kanunu"nun üçüncü maddesi 1946 yılı bütçesinde açık olan 95.904.884 liranın 50.000.000 lirasının "özel kanunu gereğince yapılacak uzun vadeli iç istikraz ile kapatılacağını öngörmüştür.¹⁵¹ Bu açığı kapatmak üzere 4938 sayılı Kalkınma istikrazı kanunu çıkartılmış ve birinci tertip tahviller piyasaya verilmiştir.

T.B.M.M'nce 30 Aralık 1946 tarihinde kabul edilen "1947 yılı Bütçe Kanunu"nun üçüncü maddesi de 1947 yılı bütçesinde açık olan 114.983.530 liranın 80.000.000 lirasının 4938 sayılı kanun gereğince yapılacak uzun vadeli iç istikraz ile

¹⁴⁸ TABLO 2.2.'den yararlanılarak tarafımızdan hesaplanmıştır.

¹⁴⁹ TABLO 2.2. Uzun Vadeli İç Borçlanma Gelirleri ve TABLO 2.4. Bütçe Gelir ve Giderleri kullanılarak tarafımızdan hesaplanmıştır.

¹⁵⁰ "13 Haziran 1946 tarih ve 4938 sayılı Kalkınma istikrazı hakkında Kanun", **Resmi Gazete**, 19 Haziran 1946, S. 6337, s. 10789.

¹⁵¹ "1946 Yılı Bütçe Kanunu", **Resmi Gazete**, 31 Aralık 1945, S. 6194, s. 9793.

kapatılacağını öngörmüştür.¹⁵² 1947 yılı Haziran ayında 40 milyon liralık ikinci tertip, 1947 Aralık ayında da 40 milyon liralık üçüncü tertip olmak üzere toplam 80 milyon liralık Kalkınma istikrazı tahvili piyasaya çıkartılmıştır. Böylece iki tertip tahvil gelirleri 1947 yılı bütçesindeki açığı kapatmak üzere kullanılmıştır.

1946 Kalkınma uzun vadeli iç borçlanması gelirlerinin bütçe açıklarının kapatılmasında kullanıldığı 1946 ve 1947 yılları bütçe kesin hesap kanunlarından açıkça anlaşılmaktadır. 1946 Kalkınma istikrazı, bu bakımdan Cumhuriyet tarihinde bir ilk teşkil etmektedir. Özel kanununda gelirinin bir amaç için [kalkınma] kullanılacağı yazmakta ve kanuna verilen ad da bu amacı ifade etmekte iken, Cumhuriyet döneminde geliri genel bütçe açığının kapatılmasında kullanılan ilk uzun vadeli iç borçlanma olmuştur.

4.6.3.1 Kalkınma Tahvil Faizlerinin Banka Faizleriyle Karşılaştırılması

Kalkınma istikrazına % 6 yıllık faiz uygulanmış ve faiz ödemesi yılda iki defa yapılmıştır. Aynı dönemde mudilerine yüksek faiz vermesiyle tanınan Türk Ticaret Bankası, küçük cari hesaplara % 3,5, bir yıl vadeli hesaba % 5, iki yıl vadeli hesaba % 6 faiz verdiğini ilan etmiştir. Türk Ticaret Bankası ilanında ayrıca senede 15.000 lira ikramiye dağıtıldığı ifade edilmiştir.¹⁵³

Savaşı izleyen yıllarda da bankalar, mevduat sahiplerini bankaya çekmek için yüksek faiz vermeyi değil ikramiye dağıtma yöntemi uygulamayı sürdürmüşlerdir. Örnek olarak, 1946 yılında kurulmuş bir özel banka olan Garanti Bankası, bakiyesi 50 liradan aşağı düşmemiş küçük cari hesaplar arsından yıl sonunda yapılacak çekiliş ile ikramiye dağıtılacağını duyurmuştur.¹⁵⁴ Ziraat Bankası da aynı yıl, ikramiye çekilişlerinde verilecek ikramiyeleri sıralayan ilanlar vermiştir. Ziraat bankası da ikramiye çekilişine katılmak için mevduat hesabının yıl içinde 50 liranın altına inmemesi şartını aramakta, hesabı 100, 200 ve 500 liranın üzerinde olanlara kazandıkları ikramiyeyi belirli bir yüzde fazlasıyla ödemeyi taahhüt etmektedir.¹⁵⁵

¹⁵² “1947 Yılı Bütçe Kanunu”, **Resmi Gazete**, 2 Ocak 1947, S. 6495, s. 11617.

¹⁵³ “Küçük Cari Hesaplara”, **Akşam**, 13 Aralık 1947, s. 7.

¹⁵⁴ “Türkiye Garanti Bankası”, **Cumhuriyet**, 8 Temmuz 1946, s. 4.

¹⁵⁵ “T.C. Ziraat Bankası”, **Ulus**, 12 Aralık 1946, s. 6.

Bankaların faiz yerine ikramiye vererek müşteri çekme uygulaması takip eden yıllarda da devam etmiştir. İş Bankası, 1948 yılı içinde ikramiye planına ev ve arsa vermeyi de dahil etmiştir.¹⁵⁶ Bankaların dönem içindeki uygulamalarına bakıldığında, küçük tasarruf sahipleri için Kalkınma istikrazının % 6 faizine alternatif olacak bir banka faizi mevcut değildir.

4.6.3.2 Tahvili Fiyatları ile Maaşların Karşılaştırılması

Kalkınma istikrazı tahvilleri ilk iki tertibi 100, 500, 1000 lira nominal değerdeki kupürlerle satılmıştır. Üçüncü ve son tertipte yukarıda söz edilen kupürler 5000 lira nominal değerdeki kupür de eklenmiştir. Büyük değerdeki kupürlerin bankaların, kurumların ve tüccarlara hitap ettiği, küçük tasarruf sahiplerinin 100 lira nominal değerdeki kupürlere talip olabilecekleri söylenebilir. Daha önce ele aldığımız istikrazlarda değinildiği gibi İkinci Dünya Savaşı süresince maaş ve ücretlerin reel satın alma gücünde neredeyse yarıya yakın bir azalma olmuştur.¹⁵⁷ Bu nedenle, küçük dereceli dolayısıyla düşük maaşlı ücret ve maaş alanların birikimleri nispetinde tahvil alabilmeleri mümkün olabilir. Örneğin, daha önce değinildiği gibi halkın geniş katılımının arzu edildiği Tasarruf Bonolarında 100, 1000 ve 5000 liralık kupürlerin yanında 5 ve 25 liralık kupürler de çıkarılmıştı.¹⁵⁸ Bu uygulama da ücret ve maaş geliriyle geçinenler için 100 (iskontolu satış bedeli olarak 95) liranın kolay harcanabilir bir miktar olmadığını göstermektedir.

4.6.3.3 Tahvil Fiyatları ile Enflasyon ve Perakende Fiyatlar Karşılaştırması

1946 Kalkınma uzun vadeli borçlanmasının ilk tertibinin piyasaya çıkarıldığı 1946 yılı ile son tertibinin satışa sunulduğu 1947 yılları arasındaki hayat pahalılığı ve enflasyonu incelersek, İstanbul Ticaret Odası'nın İstanbul şehri için hesaplanmış Geçinme İndeksi'ne göre, 1946 yılında geçinme indeksi bir önceki yılın, % 98,9 seviyesinde gerçekleşmiştir. Yani tüketici fiyatları % 1,1 azalmış, hayat pahalılığı gerilemiştir. 1947 yılında ise geçinme indeksi bir önceki yıla göre aynı kalmış, değişmemiştir.

¹⁵⁶ "Türkiye İş Bankası", *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1948, s. 3.

¹⁵⁷ Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009*, s. 88

¹⁵⁸ "Yeni tasarruf bonoları", *Cumhuriyet*, 1 Mayıs 1942, s. 2.

Daha önce de geriye dönük enflasyon hesaplamalarından yararlandığımız Pamuk'un hesaplamalarıyla o dönemde İstanbul ve Ankara'da bir önceki yıla göre hesaplanmış hayat pahalılığı şöyle görünmektedir.

İstanbul'da, bir önceki yıla göre tüketici fiyatlarına göre enflasyon, 1946 yılında % - 3,4 azalmıştır. 1947 yılında ise bir önceki yıla göre % 0,5 yani yüzde yarım yükselmiştir. Ankara'da, bir önceki yıla göre tüketici fiyatlarına göre enflasyon, 1946 yılında % 4,3 artmış, 1947 yılında % - 6,6 olarak hesaplanmış yani yüzde 6,6 gerilemiştir.¹⁵⁹

İstanbul Ticaret Odası'nın o dönemde yapmış olduğu toptan eşya fiyatları anketi, İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi ise, bir önceki yıla göre, 1946'da % 0,49, 1947'de % 10,1 olarak açıklanmıştır. Buna göre İstanbul'da toptan eşya fiyatları 1946'da bir önceki yıla göre yüzde 49, 1947 yılında ise bir önceki yıla göre yüzde 10,1 yükselmiştir.¹⁶⁰

Kalkınma istikrazı tahvilleri 1946 ve 1947 yıllarında en küçük kupür 100 lira (net satış bedeli 95 lira) olarak piyasaya çıkarılmıştır. Kalkınma istikrazı tahvillerinde de en küçük tahvil kupürü bedelinin Ankara ve İstanbul şehirlerinde satın alabildiği gıda maddeleri miktarı ile ilgili hesaplamalar yapılmıştır.¹⁶¹ Bu hesaplamalardan Savaşın sona ermesiyle fiyat artışlarının durduğu, bazı gıda maddesi fiyatlarında gerileme olduğu görülse de savaş öncesindeki reel gelir durumuna göre hanehalkının geçinme şartlarının hâlâ zor olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumda, Maaş ve ücret geliriyle geçinenler ile diğer dar gelirliilerin istikraz tahvillerine ayıracak tasarruflarda bulunabildikleri şüphelidir.

4.6.3.4. Tahvillerin Satın Alanlara Göre Dağılımı

Kalkınma istikrazı tahvillerinin satın alanlara göre dağılımını incelediğimizde, satılan tahvillerin yüzde 31'inin bankalarca, yüzde 40'nın tüccarlar tarafından alındığını görmekteyiz. Tahvillerin yüzde 10'u şirketler, Yüzde 7'si de kurumlar tarafından alınmıştır. Tahvillerin yüzde 12'si TCMB Banknot Cüzdanı hesabındadır. Bankaların tahvilleri Merkez Bankası nezdindeki ihtiyat hesaplarında kullandıkları

¹⁵⁹ Bkz.: TABLO 2.6. İstanbul'da Tüketici Fiyatları ve Enflasyon.

¹⁶⁰ Bkz.: TABLO 2.8. İTO İstanbul Toptan Eşya Fiyatları İndeksi.

¹⁶¹ Bkz.: TABLO 3.5. 95 Liralık Tahvil Kuponunun Ankara Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı; TABLO 3.6. 95 Liralık Tahvil Kuponunun İstanbul Şehrinde Seçilmiş Gıda Maddeleri Karşılığı.

düşünüldüğünde tahvillerin yüzde 43'ünün bankacılık sistemi, 40'nın tüccarlar tarafından satın alındığını söyleyebiliriz. Tahvillerin geri kalan yüzde 17'si de şirketler ve kurumlar tarafından alınmıştır.¹⁶²

Kalkınma istikrazının üç tertibinin satın alanlar arasında dağılımına bakıldığında 1946 yılındaki birinci tertibin yüzde 54'ünü bankalar, yüzde 29'unu tüccarlar satın almışlardır. Şirket ve kurumlar ise yüzde 17'lik alım yapmışlardır. 1947 yılındaki ikinci tertibin yüzde 57'sini tüccarlar almıştır. Bankalar bu tertibin yüzde 22'sini almışlardır. Geri kalan yüzde 20 şirket ve kurumlarca satın alınmıştır. 1947 yılındaki üçüncü ve son tertipte en yüksek alım yüzde 38'er payla tüccarlar ve TCMB tarafından yapılmıştır. Bankalar tahvillerin yüzde 10'unu almıştır. Meslek teşekkülleri ve odaların içinde olduğu kurumlar tahvillerin yüzde 13'ünü alırken şirketler tarafından satın alınan tahvil oranı yüzde 1 olmuştur.

Kalkınma istikrazında da, tüccarlar ve şirketler birlikte değerlendirildiğinde önemli alıcı konumundadır. Tahvillerin alıcılara göre dağılımı incelenirken, şahıs alımlarının büyük ekseriyetle tüccarlar tarafından yapıldığı, Kalkınma istikrazını alan küçük tasarruf sahipleri varsa bunların istatistiklerde yer almayacak kadar az sayıda tahvil almış olduğu anlaşılmaktadır.

4.7. 1933-1947 Uzun Vadeli İç Borçlanmalarına Bütçe Yönünden Toplu Bakış

Ergani İkramiyeli istikrazı ile 1933 yılında başlayan, uzun vadeli iç borçlanmalarda 367.000.000 lira nominal değerinde tahvil tamamı başabaşın altında olmak üzere ihraç edilmiştir. Bu tahvillerden 1932-1947 bütçelerine 331.962.053,38 lira gelir kaydedilmiştir.

En çok istikraz geliri 76.550.000 lira ile 1947 yılında gerçekleşmiştir. İkinci yüksek gelir ise 63.714.268,45 lira ile 1946 yılında kaydedilmiştir. En az istikraz geliri 7.476,48 lira ile 1941 yılında olmuştur. 1932-1940 yılları arasında yılda ortalama 4.397.644 lira istikraz geliri elde edilmiştir. İstikraz gelirleri II. Dünya Savaşı yıllarında artmıştır. 1942 yılında 31 milyon lira istikraz geliri elde edilirken, 1943-1945 yıllarında yılda ortalama 41.822.204 lira istikraz geliri sağlanmıştır. Savaş

¹⁶² TABLO 3.1. 1935-1947 Uzun Vadeli Tahvillerinin Alıcılara Göre Dağılımı-1964 Yayını.

sonrasında 1946 ve 1947 yıllarında yıllık ortalama istikraz geliri 70.132.134 lira olmuştur.

TABLO 4.3.
İSTİKRAZ GELİRLERİNİN
TOPLAM BÜTÇE GELİRLERİ İÇİNDEKİ PAYI
1932-1947

Bütçe Yılı	İstikraz geliri oranı %
1932	1,77
1933	1,91
1934	2,33
1935	1,60
1936	1,43
1937	1,31
1938	0
1939	1,10
1940	0,98
1941	0,001
1942	3,16
1943	3,85
1944	3,96
1945	6,44
1946	6,00
1947	4,71

Kaynak: Kesin hesap kanunlarından tarafımızdan derlenerek hesaplanmıştır. Uzun Vadeli İç Borçlanma gelirleri 1932 Mali Yılı bütçesinde başlar. 1938 Mali Yılı bütçesinde istikraz geliri yoktur.

İstikraz gelirleri 1932 bütçesinden 1940 bütçesine kadar bütçe gelirlerinin % 1'i veya % 2'si oranındayken II. Dünya Savaşı yıllarında bu oran 1942 yılından itibaren % 3'ün üzerine çıkmıştır. Savaşın sona ermesini takip eden iki yılının (1946-1947) bütçe içindeki istikraz gelirleri oranı ortalama yüzde 5,35'dir. 1945 ve 1946'da % 6,5 ve 6,0 oranı ile istikraz gelirlerinin bütçede en fazla paya sahip olduğu yıllar olurken, en düşük istikraz gelirinin elde edildiği yıllar 1938 ve 1941 yıllarıdır. 1938 bütçe yılında istikraza gidilmediğinden bütçede istikraz geliri yer almamış, 1941 yılı bütçesinde ise istikraz geliri binde 1 düzeyinde kalmıştır.¹⁶³

¹⁶³ 4.3. İstikraz Gelirlerinin Toplam Bütçe Gelirleri İçindeki Payı.

4.8. Bütçe Yönünden 1948 Sonrası Uzun Vadeli İç Borçlanmalar

1946 Kalkınma istikrazından sonraki yıllarda da uzun vadeli iç borçlanmalara gidilmiştir.¹⁶⁴ 1948, 1949, 1951, 1953, 1955 (iki defa), 1956 Uzun Vadeli İç Borçlanmalarının ve 1960 tahvillerinin gelirleri 1946 Kalkınma istikrazında olduğu gibi bütçe açıklarının kapatılmasında kullanılmıştır. Bu iç borçlanma kanunlarını 1946 Kalkınma istikrazı kanunundan ayıran temel özellikler, istikrazların her birinin yetki kanununda istikrazın gelirinin bütçe açığının kapatılmasında kullanılacağına ifade edilmesi ve (1960'daki İç Borçlanma hariç olmak üzere) istikraza "Kalkınma istikrazı" gibi istikrazın maksadını ifade eden bir isim verilmemesidir. Bu istikrazlar bütçe açığını kapattıkları yılın adıyla bilinmektedir. Ele aldığımız dönemi izleyen yaklaşık on yıl içinde çıkarılmış olan istikrazlara, borçlanma yetkisi, fiili ihraç ve harcama bakımından aşağıda kısaca değinilmiştir.¹⁶⁵

1948 istikrazı: 16.2.1948 tarih ve 5185 sayılı "İç istikraz akdi hakkında Kanun" ile Maliye Bakanı'na 125 milyon lira yetki verilmiştir. Yüzde 6 faizle, I. tertip 65 milyon, II. tertip 35 milyon, III. tertip 19,99 milyon olmak üzere toplam 119.989.400 liralık ihraç yapılmıştır. 1948 yılı bütçe açığını karşılamak üzere kullanılmıştır.

1949 istikrazı: 2.5.1949 tarih ve 5382 sayılı "Yüz yirmi milyon liralık iç istikraz akdi hakkında Kanun" ile Maliye Bakanı'na 120 milyon liralık istikraz yetkisi verilmiştir. Bu yetkinin tamamı 1949 bütçe açığının kapatılması için kullanılarak birinci tertipte, % 4,5 faizli ve ikramiyeli 5 milyon, % 6 faizli 15 milyon, ikinci tertipte % 6 faizli 100 milyon liralık tahvil ihraç edilmiştir.

1951 istikrazı: 25.1.1952 tarih ve 5864 sayılı "60 Milyon Liralık İç İstikraz Akdi hakkında Kanun" ile Maliye Bakanı'na 60 milyon liralık tahvil ihracı yetkisi

¹⁶⁴ 16 Şubat 1948 tarih ve 5185 sayılı "İç istikraz akdi hakkında Kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 30, s. 543; 2 Mayıs 1949 tarih ve 5382 sayılı "Yüzyirmi milyon liralık iç istikraz akdi hakkında Kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 31, s. 630; 25 Ocak 1952 tarih ve 5864 sayılı "60 Milyon Liralık İç İstikraz Akdi hakkında Kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 34, s. 85-86; 11 Ocak 1954 tarih ve 6218 sayılı "125 Milyon Liralık İç İstikraz Akdi hakkında Kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 36, s. 75; 20 Mayıs 1955 tarih ve 6583 sayılı "60 milyon liralık İç istikraz akdi hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 37, s. 1035; 28 Haziran 1956 tarih ve 6764 sayılı "50 Milyon Liralık İç İstikraz Akdi Hakkında Kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 38, s. 1061; 13 Temmuz 1956 tarih ve 6804 sayılı "İç istikraz akdi hakkında kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 38, s. 1212; 6 Temmuz 1960 tarih ve 11 sayılı "Hürriyet istikrazı hakkında geçici Kanun", **Kanunlar Dergisi**, C. 43, s.17.

¹⁶⁵ Söz konusu kanunlarla verilen istikraz yetki miktarı, adı geçen kanunlardan, istikrazların fiili ihraç meblağı ve hasılatın kullanılış şekli 1958 Yılı ve 1961 Yılı Bütçe Kanunu layihelerindeki "İç Borçlar" bölümlerinden alınmıştır. Bkz.: **1958 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Mazbatası**, Ankara, Türkiye Büyük Millet Meclisi Matbaası, 1958, s. 161-164; **1961 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Mazbatası**, Ankara, Kurucu Meclis Matbaası, 1961, s. 78-80.

verilmiştir. Yetki verilen miktarın tamamı bir tertipte ve % 5 faizli olarak ihraç edilmiş ve geliri 1951 yılı bütçe açığının karşılanmasında kullanılmıştır.

1953 istikrazı: 11.1.1954 tarih ve 6218 sayılı “125 Milyon Liralık İç İstikraz Akdi hakkında Kanun” ile Maliye Bakanı’na 125 milyon liralık tahvil ihracı yetkisi verilmiştir. Bu miktarda tahvil % 5 faizli olarak ihraç edilmiş ve geliri 1953 mali yılı bütçe açığını karşılamak üzere kullanılmıştır.

1955 istikrazı I: 20.5.1955 tarih ve 6583 sayılı “60 milyon liralık İç istikraz akdi hakkında kanun” ile Maliye Bakanı’na 60 milyon liralık tahvil çıkarma yetkisi verilmiştir. Yüzde 5 faizli 58 milyon liralık tahvil ihraç edilerek geliri T. C. Emekli Sandığı’nın emekli aidatlarını ödemesine tahsis olunmuştur.

1955 istikrazı II: 28.6.1956 tarih ve 6764 sayılı “50 Milyon Liralık iç İstikraz Akdi Hakkında Kanun” ile kabul olunmuştur. Amortisman ve Kredi Sandığı tarafından 6115 sayılı kanun gereğince ihraç olunan, 20 milyon lirası % 5 faizli, 30 milyon lirası ikramiyeli ve % 3 faizli tahvil karşılığı toplam 50 milyon lira 6764 sayılı kanuna dayanarak Hazinece devralınarak 1955 yılı bütçe açığının kapatılmasında kullanılmıştır.

1956 istikrazı: 13.7.1956 tarih ve 6804 sayılı “İç istikraz akdi hakkında kanun” ile Maliye Bakanı’na 300 milyon liralık tahvil çıkarma yetkisi verilmiştir. Yetki miktarından, % 5 faizli 75 milyon liralık tahvil ihraç edilmiştir. 1956 Bütçe Yılı Kesin Hesap Kanunu’nda görüldüğü gibi bu istikrazın geliri olan 74.927.374,38 lira 1956 Mali Yılı Bütçe açığını kapatmakta kullanılmıştır.

1960 istikrazı: 6.7.1960 tarih ve 11 sayılı “Hürriyet istikrazı hakkında geçici Kanun” ile Maliye Bakanı’na 500 milyon lira tahvil ihraç etme yetkisi verilmiştir. Bu yetkiye dayanarak 15.7.1960 tarihinde % 6 faizli 250 milyon liralık tahvil ihraç edilmiştir. Bu istikrazın geliri de bütçe açığının kapatılmasında kullanılmıştır.¹⁶⁶

Böylece, Cumhuriyet döneminde bir süre uzak durulduktan sonra 1933 yılında dönemin politik, ekonomik, toplumsal ve askeri yönlerden önem verilen demiryolu yatırımlarının finansmanı, daha sonra da Dünya Savaşı’nın ortaya çıkardığı olağanüstü savunma giderlerinin karşılanması amacıyla uygulanan uzun vadeli iç borçlanmalar, 1946 yılından başlayarak belli bir amaca yönelik olmaktan çıkmıştır. Uzun vadeli iç

¹⁶⁶ 1948-1956 yılları arasındaki uzun vadeli iç borçlanmalar hakkında daha fazla bilgi için Bkz.: Üren Arsan, **Türkiye’de Cumhuriyet Devrinde İç Devlet Borçları**, s. 28-30.

borçlanmalar açısından bir kırılma noktası olan bu tarihten sonra, artık uzun vadeli iç borçlanmalar, cari harcamaların ve diğer masrafların da içinde bulunduğu genel bütçe masraflarının karşılanmasında, bütçe açıklarının kapatılmasında kullanılmıştır. Savaş sonrasında ortaya konulan iki kalkınma planının hükümetçe önce uygulanma arzusu gösterildiğini ancak dünya konjonktürünün getirdiği nedenlerle bunun gerçekleşemediğini dikkate alarak 1946 Kalkınma istikrazının gerçekten kanunda yazılı “kalkınma” amacıyla çıkarıldığını ancak kalkınma planlarının uygulanamaması sebebiyle istikraz gelirinin bütçe açığını karşılamada kullanıldığını kabul etsek bile, 1948 sonrası istikrazların açıkça bütçe açıklarını kapatmak üzere kanunlaştırıldığı açıktır.

5. BEŞİNCİ BÖLÜM

KONVERSİYON VE KONSOLİDASYON AMAÇLI UZUN VADELİ TAHVİLLER

Dönem içindeki istikrazlardan üçü, tahvil süreleri bakımından uzun vadeli iç borçlanma olmakla birlikte halka tahvil arzı biçiminde olmadıklarından farklı tahvillerdir. Bunlar 1938 İkramiyeli İstikraz Tahvilleri, Toprak Tahvilleri ve 1947 Hazine Tahvilleridir. Bu tahvil ihraçları, piyasada halka arz edilerek bütçe gelirlerini arttırma amaçlı tahvillerden farklı olarak, ileriki yıllara aktarma (konsolide etme) yoluyla bütçe giderlerini azaltma işlevine sahiptir.

Söz konusu tahvil ihraçlarından ilki olan 1938 ikramiyeli istikrazı kanunu, iki konversiyon (değiştirme) işlemini birden içermektedir. Kanunun bir amacı, 1918 yılında Osmanlı hükümeti tarafından çıkartılmış olan 1918 ikramiyeli tahvillerinin yeni uzun vadeli tahvillerle değiştirilmesidir. Aynı kanun ikinci amaç olarak, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin Lozan Barış Antlaşması'nda kabul ettiği Osmanlı Devlet borçlarından (Düyunu Umumiye) Türkiye Cumhuriyeti hissesine düşen borç karşılığında 1934 yılında ihraç ettiği Türk Borcu tahvillerine sahip olanların isterlerse Türk Borcu tahvillerini 1938'de ihraç edilen uzun vadeli devlet tahvilleriyle değiştirebilecekleri hükmünü içermektedir.

1947 Hazine tahvilleri ise dalgalı (kısa vadeli) Hazine tahvillerini konsolide etmek (süresini uzatmak) üzere değiştirmek (konversiyon) amacıyla çıkartılmıştır. 1941 yılında yürürlüğe giren 4060 sayılı “Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair kanun” ile banka ve şirketlerin ayırmaya mecbur oldukları karşılık ve ihtiyatlar karşılığı meblağın Maliye Bakanlığınca ihraç edilmiş olan (kısa vadeli) hazine bonolarına yatırılması öngörülmüştür. Bu kısa vadeli hazine bonolarının ödemelerini

ileriki tarihlere bırakabilmek üzere uzun vadeli tahvillerle değiştirilmesi düşünülmüştür. 1947 tarihli 5072 sayılı “Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair olan kanunun bazı maddelerinin değiştirilmesi hakkında kanun” ile bankalar ve ortaklıkların kanun gereği ayırmak zorunda oldukları ihtiyatları bundan böyle uzun vadeli Hazine tahvilleri olarak tutmaları hükmü getirilmiştir. Böylece kısa vadeli bonolardan oluşan Hazine borcu konsolide edilmiştir.

Üçüncü tahvil ise bir kamulaştırma bedeli karşılığı olan Toprak Tahvilleridir. 1945 yılında çıkartılan 4753 sayılı “Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu”nun 45. maddesi bu kanun kapsamında toprağı kamulaştırılanlara kamulaştırma bedeli olarak nakit ödeme yapılması yerine tahvil verilmesi hükmünü getirmiştir. Kanunun gerektirdiğı tüzüğün çıkartılmasının ve gerekli komisyonların kurulmasının ardından 1947 yılında kamulaştırma karşılığında Toprak Tahvilleri verilmeye başlanmıştır. Toprak tahvilleri verilmesini öngören 45. maddede 1955 yılında 6603 sayılı kanunla yapılan değişiklikle kamulaştırma bedelinin tamamının nakit olarak ödenmesi hükmü getirildiğinden Toprak Tahvili uygulaması 25 Mayıs 1955 tarihinde sona ermiştir.

5.1. 1938 İkramiyeli Tahvilleri

1938 İkramiyeli İstikraz Tahvilleri, “14.1.1938 tarihli ve 3322 sayılı “1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin 1938 ikramiyeli tahvilleriyle ve 1933 Türk Borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleri ile mübadelesine dair kanun” gereğince çıkarılmıştır.¹ Söz konusu kanun, iki konuyu ve iki amacı birden içermektedir. Birinci amaç 1918 tarihli dahili istikraz tahvillerinden o güne kadar itfa edilmeyenlerin yeni çıkarılacak 1938 İkramiyeli İstikraz tahvilleriyle değiştirilmesidir. Bu, Osmanlı döneminde yapılmış ve Türkiye Cumhuriyeti hükümetine intikal etmiş bir iç borçlanmanın konversiyonu işlemidir. Kanunun ikinci amacı ise 1933 Türk Borcu tahvilleri sahiplerinden dileyenlerin tahvillerini dahili istikraz tahvilleriyle değiştirmelerine izin verilmesidir. Bu ise Osmanlı Devlet Borçlarından (Düyunu Umumiye) Türkiye Cumhuriyeti hükümetinin payına düşen borcun karşılığı olarak 1933 yılında 28 Mayıs 1933 tarih ve 2234 sayılı “Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Osmanlı Düyunu Umumiyesi hamillerinin mümessilleri arasında 22 Nisan 1933

¹ **Resmi Gazete**, 27 Kânunusani 1938, S. 3819, s. 9299.

tarihinde imza edilen itilâfname ve merbutlarının tasdikina dair kanun” ile ihraç edilmiş olan tahvillerin değiştirilme işlemidir.²

İki konu sırayla ele alınırken, gerek 1918 iç borçlanması, gerekse Osmanlı Devlet Borçları’nın Türkiye Cumhuriyeti’ne nasıl ve hangi koşullarda devredildiği, nasıl ve ne zaman sona erdiği konularına da değinilecektir.

5.1.1. 1918 Dahili İstikraz Tahvilleri

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı’na girdiğinde, gerek Osmanlı Bankası yönetimi ve gerekse Düyunu Umumiye Meclisi’nde Osmanlı Hükümeti’nin istekleri doğrultusunda yapı değişiklikleri meydana geldi. Maliye Nazırı Mehmet Talat ile Osmanlı Bankası yönetimi arasında 1914 sonunda başlayan bir dizi mektuplaşma ve görüşme yapıldı. Sonunda Maliye Nazırı’nın “düşman devletlerin tebaaları olan müdürlerin kurumun başında kalmasına izin verilemeyeceği, yerlerine Osmanlı tebaasına mensup müdürler tayin edilmesi” isteği yerine getirilerek Osmanlı İmparatorluğu ile savaş halinde olan ülkelere mensup (İngiliz, Fransız) yöneticiler görevden alınarak yerlerine Osmanlı tebaasına mensup yöneticiler tayin edildi.³

Benzer bir gelişim Düyunu Umumiye meclisinde de yaşandı. Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşı’na katıldığında Düyunu Umumiye idaresine Osmanlı Devleti’nin savaş halinde olduğu ülkelerin (İngiltere ve Fransa) alacaklılar temsilcilerine ülkeyi terk etmeleri konusunda bir tebligat yapılmadı. Ancak Trablusgarp Savaşı sırasında Düyunu Umumiye’deki İtalyan alacaklılar temsilcisinin yaşadıklarını hatırlayan İngiliz ve Fransız temsilciler “durumun belirsiz bir süre Türkiye’den uzaklaşmalarını gerektirdiğini” bildirerek kendiliklerinden ayrıldılar. İtalya’nın Birinci Dünya Savaşı’na girmesi ile 15 Nisan 1916’te İtalyan temsilcisi de ülkeden ayrıldı. Düyunu Umumiye yönetiminde, Türk, Alman ve Avusturyalı alacaklıları temsil eden delegeler kaldı. Bu durumda Düyunu Umumiye Meclisi’ne en kıdemli delege Hüseyin Cahit Bey başkanlık etmeye başladı.⁴

² “İktisad encümeni mazbatası”, 1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin 1938 ikramiyeli tahvilleri ile ve 1933 Türk borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleri ile mübadelesine dair kanun layihası ve İktisad, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/321) Sıra Sayısı. 82, 28 Kânunuevvel 1937, s. 2.

³ Edhem Eldem, **Osmanlı Bankası Tarihi**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 301-304.

⁴ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası**, Ankara, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Yayınları, 1997, s.126.

Birinci Dünya Savaşı'nın ilk yılında, savaşın masraflarının gittikçe artması, piyasada para yokluğunun kendini göstermesi üzerine Osmanlı Hükümeti kâğıt para çıkarmak istemiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun 1840 ve 1876 yıllarında çıkardığı karşılıksız kaimelerden farklı olarak bu paraların karşılığı olması öngörülerek Babıali'nin Almanya'dan borç aldığı 5 milyon altının çıkarılması öngörülen kâğıt paralara karşılık gösterilmesi düşünülmüştür.⁵ Ancak, Osmanlı İmparatorluğu, emisyon bankası olma imtiyazını Osmanlı Bankası'na vermiş bulunmaktaydı. İngiliz ve Fransız sermayeli Osmanlı Bankası'nın Paris'teki yönetim kurulu, İngiltere ve Fransa ile savaş halinde olan Osmanlı Devleti adına banknot basmayı kabul etmedi. Osmanlı Hükümeti, Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Bankası'nın İstanbul'daki yöneticilerini görevden alarak yerine yeni yöneticiler tayin etmiştir. Osmanlı Hükümeti, tayin ettiği bu yöneticilere talimat vererek banknot basma yoluna gidebilecekken Osmanlı Bankası'nın merkez yönetimi ile ters düşmemek için bu yola gitmedi. Bununla birlikte Osmanlı Hükümeti, Osmanlı Bankası'nın emisyon yetkisini askıya alarak emisyon yetkisinin geçici olarak Düyunu Umumiye'ye devredilmesine karar verdi. İstanbul'da kalan temsilcilerden oluşan, Türk alacaklılar temsilcisinin başkanlık ettiği Düyunu Umumiye Meclisi ise emisyon yapmayı (para basmayı) kabul etti. Böylece Düyunu Umumiye eliyle, Temmuz 1915'ten 12 Mart 1918 'e kadar altı tertip kâğıt para "evrakı nakdiye"⁶ adıyla tedavüle çıkarıldı.⁷

Altıncı tertipten sonra, Almanya mali çevreleri Türkiye'de kâğıt paranın doyum noktasına geldiğini söyleyerek Türkiye'ye altın karşılığı hazine bonusu verip borç sözleşmesi imzalamaktan kaçındılar. Almanya, para basılması yerine Osmanlı Devleti'nin iç borçlanmaya gitmesini önerdi. Alman mali çevreleri, faiz ve anaparanın altınla ödenmesi halinde iç borçlanmayla sekiz, on milyon lira gelir sağlanabileceğine inanıyorlardı. Görüşmeler sonunda Osmanlı hükümeti de bu görüşü benimseyince istikraz için gerekli faiz ve anapara ödemeleri karşılığı altın, Almanya ile imzalanan 28.1.1918 tarihli borç sözleşmesi ile sağlandı.⁸

⁵ Nezih Aykut, **Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Devredilen Kaimeler ve Osmanlı Bankası Banknotları**, İstanbul, Yapı ve Kredi Bankası Yayınları, 1979, s. 5-6.

⁶ Emisyon imtiyazı Osmanlı Bankası'nda olduğundan, Osmanlı Hükümeti İngiltere ve Fransa ile savaş halinde olsa da bastırılan kâğıt paralara Osmanlı Bankası kâğıt paralarına dendiği gibi "banknot" demeyerek "evrakı nakdiye" demeyi tercih etmiştir.

⁷ Zafer Toprak, **İttihat-Terakki ve Devletçilik**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995, s. 33-41.

⁸ a.e., s. 42.

Maliye Nezareti'nce hazırlanan dahili istikraz kanun teklifi 30 Mart 1334 [1918] günü Meclisi Mebusan genel kuruluna gelmiş ve aynı gün Muvazenei Maliye Encümeni'ne [Bütçe Komisyonu] sevk edilmiştir.⁹ Komisyonda hemen görüşülen kanun teklifi ertesi gün Meclisi Mebusan genel kuruluna getirilmiştir. Maliye Nazırı Mehmet Cavit Bey, kanunu takdim konuşmasında, zamanın istikraz için gerek siyaseten, gerek piyasa itibarıyla, gerekse istikrazın koşulları nedeniyle en uygun zaman olduğunu söylemiştir. Cavit Bey, konuşmasında istikrazın tahvil alanlara beş menfaati olacağını söylemiştir. Cavit Bey'e göre iç borçlanma kanununun yararları şunlardır: Yüzde 5 faiz her vadenin sonunda altın olarak ödenecektir, istikrazın amortismanı yani itfası kura çekilişi ile yapılacaktır, tahvil bedeli altınla ödenecektir, istikrazların 20 yıl tedavülden kaldırılmayacağı taahhüt edilecek, anapara ve faiz getirisi her türlü resim ve vergiden muaf olacaktır. Aydın mebusu Veli Bey'in ve Antalya mebusu Hamdullah Emin Paşa'nın yaptığı tasarıyı destekleyici kısa konuşmalardan sonra tasarının maddelerine geçilmiştir. Maddeler ve kanunun bütünü açık oylamayla kabul edilmiştir.¹⁰

Kanun (Osmanlı Meclisi'nin toplanma yılının son günü olduğu için) aynı gün Ayan Meclisi'ne gelmiştir.¹¹ Ayan Meclisi'nde tek eleştiri olarak, Ahmet Rıza Bey "kanunun dar zamanda geldiğini, acele edildiğini" söylemiştir. Bu eleştiriye cevap veren Cavit Bey, Maliye Nazırı'nın kanun çıkarmadan da istikraz yapma yetkisine sahip olduğunu hatırlatmıştır. Bunun dışında söz alan olmadan kanunun maddeleri ve tamamı işaret oyuyla kabul edilmiştir.¹² Daha sonra, "123 numaralı yüzde beş faiz ve yüzde bir amortismanlı istikrazı dahili kanunu", 7 Nisan günü **Takvimi Vekayi**'de, Maliye Nazırı Cavit ile Sadrazam Mehmet Talat imzalarıyla yayınlanmıştır.¹³ 3 Nisan 1334 (1918) tarihinde yürürlüğe giren kanun, Maliye Nazırı Cavit ile Sadrazam Mehmet Talat ve Padişah Mehmet Reşad'ın imzasıyla **Düstur**'da da yer almıştır.¹⁴

1914 yılında Osmanlı İmparatorluğunda tedavüldeki 45-50 milyon liranın büyük çoğunluğu altın ve gümüş paradan oluşuyordu. Tedavüldeki para içinde sadece 1

⁹ **Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi**, D. 3, C. 3, B. 78, (30 Mart 1334-1918), s. 440.

¹⁰ **Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi**, D. 3, C. 3, B. 79, (31 Mart 1334-1918), s. 526-531.

¹¹ Bu oturumun sonunda Meclisi Umumiye Osmanî'nin Üçüncü Seçim Devresinin Mart sonuna kadar uzatılmış olan Dördüncü Toplantı Yılı sona erdiğinden Kanunu Esasî'nin değiştirilmiş 43. maddesine göre Kasım başında toplanmak üzere Meclisin kapanmasına dair İradeyi Seniyye okunarak Meclis tatile girmiştir. Bkz.: **Meclisi Ayan Zabıt Ceridesi**, D. 3, C. 2, B. 46, (31 Mart 1334-1918), s. 443.

¹² **Meclisi Ayan Zabıt Ceridesi**, D. 3, C. 2, B. 46, (31 Mart 1334-1918), s. 531-533.

¹³ **Takvimi Vekayi**, 7 Nisan 1334, S. 3203, s. 1.

¹⁴ **Düstur**, İkinci Tertip, C. 10, İstanbul, Evkaf Matbaası, 1928, s. 385-386.

milyon lira Osmanlı Bankası banknotları idi ve bu banknotlar sadece İstanbul'da kullanılmıyordu. 1918 yılına gelindiğinde tedavüldeki 90-95 milyon liranın tamamı savaş sırasında Düyunu Umumiye tarafından tedavüle sürülen evrakı nakdiye adı verilen kâğıt paradan meydana geliyordu. Gerek altın ve gümüş para gerekse altın karşılığı olan Osmanlı Bankası banknotları tedavülden kaybolmuş, halkın elinde tutulmaktaydı. O yıl, Osmanlı ekonomisinde kâğıt para sürekli değer kaybediyordu. Ocak ayında İstanbul'da 1 altın lira 464 kâğıt kuruş değerindeydi. Taşrada bazı vilayetlerde kâğıt para değişim aracı olarak kabul edilmiyordu.¹⁵

1913 yılı 100 kabul edilirse, 1918 yılında imparatorluktaki kâğıt para tedavülü endeksi 9000'e çıkmıştır. Aynı dönemde Fransa'da aynı endeks 532, İngiltere'de ise 1154'tür. Madeni para piyasadan yok olmuştu ve altın kâğıt paraya göre prim yapıyordu. Osmanlı hükümetinin altın ile kâğıt para makasını daraltma teşebbüsleri sonunda olağanüstü bir fiyat artışı yaşanmıştır. Savaş başından beri zahiredeki fiyat artışı Berlin'de % 124, Viyana'da % 178 iken İstanbul'da % 1970 idi.¹⁶

1918 dahili istikrazının faiz ve amortismanlarının altınla ödenmesiyle tahvil değeri kadar paranın tedavülden çekilmesi ve enflasyonun azaltılması amaçlanmıştır. Bununla birlikte istikrazla güdülen başlıca amaçlardan biri de, kâğıt paranın altınla değiştirilebilir olduğunu kanıtlayarak halka güven verilmesidir.¹⁷

Yasanın yürürlüğe girmesiyle Düyunu Umumiye İdaresi Meclisi ve Osmanlı Bankası arasında iç borçlanma ile ilgili sözleşme imzalanmış, Mayıs ve Haziran 1918'de satışa çıkarılan 1918 dahili istikraz tahvilleriyle 18 milyon Osmanlı lirası gelir elde edilmiştir. Halka borçlanılarak, bu gelir ile 1918 bütçe açığı bir ölçüde karşılanmıştır.¹⁸ 1918 istikrazından sonra da Osmanlı hükümeti savaş bitmeden son bir kere daha kâğıt para basmış ve evrakı nakdiye tertipleri yediyi bulmuştur.¹⁹

Birinci Dünya Savaşı'nın Osmanlı Devleti'nin yenilgisiyle sonuçlanmasından sonra tahviller değer kaybetmeye başlamıştır. İstikraz tahvilleri İstanbul borsasında 8 Ekim 1918 günü 74 lira ile 76 lira arasında işlem görmüştür.²⁰ 20 Kasım 1918 günü

¹⁵ François Georgeon, **Osmanlı-Türk Modernleşmesi**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2006, s.161.

¹⁶ **a.e.**, s.161-162.

¹⁷ **a.e.**, s.162.

¹⁸ Zafer Toprak, **İttihat-Terakki ve Devletçilik**, s. 42-47.

¹⁹ **a.e.**, s. 47.

²⁰ **Takvimi Vekayi**, 9 Teşrinievvel 1334 (Ekim 1918), s. 7.

ise tahviller 58 liradan açılmış kapanışta 54,5 liraya düşmüştür.²¹ Mondros Silah Mütarekesi'nden sonra 1919 yılından itibaren faiz ve amortisman ödemeleri Düyunu Umumiye tarafından askıya alınmıştır. Tahviller 1920 sonunda 22 liraya düşmüştür. Gaziantep mebusu Ali Cenani Bey, 29 Mart 1339'da (1923) TBMM Başkanlığı'na verdiği Hükümete yöneltilen soru önergesinde İstanbul'da bazı borsa simsarlarının Osmanlı tahvilleri hakkında yalan haberler yayarak tahvil fiyatlarının düşmesine yol açtıklarını ifade ederek olay 1918 istikraz tahvillerinin durumunu gündeme getirmiştir.²² Kısa bir süre sonra Meclis seçim kararı alarak tatile girdiğinden bu soru önergesi cevaplanamamıştır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin İkinci Dönemi başında, 14 Ağustos 1339 [1923] tarihinde göreve başlayan Dördüncü İcra Vekilleri Heyeti Reisi Fethi Bey, Meclis'te okuduğu İcra Vekilleri Heyeti Programı'nda Ali Cenani Bey'in TBMM'nin bir önceki döneminde yönelttiği soruya da cevap vermek üzere bu konuya değinmiş ve [1918] Dahili İstikraz kuponlarının ödemesini sağlam bir kurala bağlama sözünü vermiştir. Böylece, Cumhuriyet Hükümeti istikrazın yükümlülüklerini faizleri kâğıt parayla ödemek üzere üstlenmiştir.²³ 1918 yılında yirmi yılda itfa edilmek üzere çıkarılmış olan 1918 ikramiyeli istikrazı tahvillerinin itfa süresi daha sonra Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından on yedi yıl daha uzatılmıştır.²⁴

5.1.2. 1918 Dahili İstikraz Tahvillerinin 1938 İkraniyeli Tahvilleriyle Değiştirilmesi

1938 yılında Meclis'e sunulan kanun teklifinin birinci amacı, diğer Osmanlı borçları gibi T.B.M.M. ve Cumhuriyet Hükümeti'ne devrolunan 1918 dahili istikraz tahvillerinden o güne kadar itfa edilmeyenlerin yeni çıkarılacak İkraniyeli tahvillerle değiştirilmesidir.

²¹ **Takvimi Vekayi**, 20 Teşrinisani 1334 (Kasım 1918), s. 3.

²² BCA Fon No: 30.10.0.0. (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 5 Dosya No: 30 Sıra No: 16; François Georgeon, **Osmanlı-Türk Modernleşmesi**, s.171.

²³ "İstikrazı dahili kuponlarının muntazaman tediyelerini dahi bir kaidei salimeye raptedeceğiz." **TBMMZC**, D. 2, C. 1, B. 14, (5.9.1339 [1923]), s. 421; François Georgeon, **a.e.**

²⁴ "İktisad encümeni mazbatası", **1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin 1938 ikramiyeli tahvilleriyle ve 1933 Türk borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleri ile mübadelesine dair kanun layihası ve İktisad, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/321) Sıra Sayısı. 82, 28 Kânunuevvel 1937, s. 2.**

Gazetelerde yayınlanan ilanlardan anlaşıldığı gibi, 1918 İkramiyeli istikrazı kuponlarının Osmanlı Bankası'nın "bilumum şubeleri gişelerinden" ödenmesi Cumhuriyet döneminde sürdürülmüştür.²⁵ On altı milyon lira olarak ihraç edilen 1918 dahili istikraz tahvillerinden kanun teklifinin hazırlandığı 1937 yılına kadar yaklaşık sekiz milyon liralık kısmı itfa edilmiştir. Geriye kalan sekiz milyon liranın yedi milyon lirası Hazine elinde, önemli bir kısmı da Merkez Bankası ve Ziraat Bankası ile diğer özel bankalarda bulunmaktadır. Tahvillerin, üç yüz bin liralık miktarı halk elinde görülmekte ise de çoğu arttırma ve eksiltme işlerinde teminat olarak resmi dairelere yatırılmış bulunduğundan, kanunun teklif edildiği tarihte piyasada mevcudu kalmadığı ifade edilmiştir.²⁶ Kanun teklifinde, 1918 dahili istikraz tahvilleri piyasada tedavülde bulunmamakta ve itfa süreleri ile ilgili bir sorun olmamakla birlikte, saltanat devrinin izlerini taşıyan bir tahvilin ortadan kaldırılması gibi manevi bir yarar sağlanacağı ifade edilmiştir.²⁷

Kanun, 14.1.1938 tarihinde, 3322 numara ile kabul edilmiştir.²⁸ Kanunun kabulünden altı ay sonra Maliye Bakanlığı ve Merkez Bankası, tahvil değişiminin 1 Haziran 1938 tarihinden itibaren başlayacağını birlikte verdikleri ilanla duyurmuşlardır. Bu ilana göre değiştirme 1918 tahvillerinin sadece asıl senetleri üzerinden yapılacaktır. Tahviller ilk çıkarıldığında tahvil senetleri basılınca asıllarıyla değiştirmek üzere tahvil alanlara verilmiş olan muvakkat makbuz senetleri (geçici makbuzlar) karşılığında değiştirme işlemi yapılmayacağı vurgulanmıştır.

Değiştirme işlemi sırasında 1918 tahvillerinin nominal değerlerine eşit her biri 20 lira nominal değerinde geçici makbuz verilecektir. Değiştirme işlemi 1 Temmuz 1938 tarihine kadar, Merkez Bankası şubeleriyle Türkiye İş ve Türkiye Cumhuriyeti Ziraat

²⁵ "Osmanlı Bankası % 5 Faizli 1918-1334 tarihli dahili istikraz tahvilleri hamillerine", **Vakit**, 21 Nisan 1933, s. 4.

²⁶ "İktisad encümeni mazbatası", **1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin 1938 ikramiyeli tahvillerile ve 1933 Türk borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleri ile mübadelesine dair kanun layihası ve İktisad, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/321)** Sıra Sayısı. 82, 28 Kânunuevvel 1937, s. 2.

²⁷ "İktisad encümeni mazbatası", **1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin 1938 ikramiyeli tahvillerile ve 1933 Türk borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleri ile mübadelesine dair kanun layihası ve İktisad, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/321)** Sıra Sayısı. 82, 28 Kânunuevvel 1937, s. 3.

²⁸ "1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin 1938 ikramiyeli tahvillerile ve 1933 Türk borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleriyle mübadelesine dair kanun", **Düstur**, Üçüncü Tertip, C. 19, Ankara, Başveکہlet Matbaası, 1938, s. 294-295; **Resmi Gazete**, 27 Kânunusani 1938, S. 3819, s. 9299.

Bankalarının şube ve ajanslarında yapılacak, 1 Temmuz 1938 tarihinden sonra ise değiştirme işlemine yalnızca Merkez Bankası Ankara şubesinde devam edilecektir.²⁹

Tahvillerin değiştirilmeye başlandığı haberi basında yer almış, çekiliş tarihine kadar değiştirme işlemlerini yapmayanların çekilişten dolayı hak iddia edemeyecekleri vurgulanmıştır.³⁰ Bu değiştirme işlemi sonunda, 1918 Dahili İstikraz tahvilleri sahiplerinden tahvillerini değiştirenler, toplam 8.279.740 lira meblağında 1938 İkramiyeli Tahvili almışlardır.³¹ 1938 İkramiyeli Tahvilleri, 1 Mayıs 1958 tarihinde tamamen itfa edilmiştir.³²

5.1.3. Osmanlı Devlet Borçları ve Düyunu Umumiye

Osmanlı İmparatorluğu'nda, Merkantilizmin dünya ekonomisine hâkim olmasının bir sonucu olarak tüketimin çeşitlenmesi ve yaygınlaşmasıyla artan giderler, ilk zamanlar sarayın, vükelanın, bazı yüksek memurların Galata sarraflarından aldıkları borçlarla finanse edilmiştir. Galata bankerleri, bazı vergilerin iltizamında devlet sarraflığını da yürütmüşlerdir.³³

Kırım Savaşı'nın getirdiği büyük maliyet Galata sarraflarının gücünü aşınca, Osmanlı Hükümeti, İngiltere'de ve Fransa'da iki banker grubunun aracılık ettiği borçlanma ile 4 Ağustos 1854'de, yüzde 6 faiz ile 5 milyon sterlin borçlanmaya gitmiştir. Osmanlı Devlet Borçları'nın başlangıcı olan bu borçlanma için Mısır vergisi karşılık gösterilmiştir.³⁴ Yine savaş giderlerini karşılamak üzere 1855 yılında ikinci borçlanmaya gidilmiştir. Bu borçlanmada Mısır vergisi gelirlerinin geri kalan bölümü ile İzmir ve Suriye gümrükleri gelirleri borca karşılık gösterilmiştir.³⁵

Kırım Savaşı'ndan sonra İstanbul'un Edirne yolu ile Avrupa demiryolu hatlarıyla birleştirilmesi amacıyla Rumeli demiryollarının yapılması düşünülmüştür. Bu hattın imtiyazı Baron Hirsch'e verilmiştir. Baron Hirsch, finansman sorununu çözebilmek için tahvil çıkarma formülünü öne sürmüş, tahvillerin alıcı bulabilmesi için ikramiyeli

²⁹ "Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından", **Cumhuriyet**, 1 Haziran 1938, s. 9.

³⁰ "1938 İkramiyeli Tahvilleri Çıktı", **Cumhuriyet**, 3 Haziran 1938, s. 1, 7.

³¹ **1950 Yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu**, Ankara, TBMM Basımevi, 1950, s. 271.

³² **1964 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu Raporu I**, Ankara, TBMM Basımevi, 1964, s. 98-101

³³ Haydar Kazgan, **Galata Bankerleri**, C. I, Ankara, Orion Yayınevi, 2005, s. 19.

³⁴ İ. Hakkı Yeniay, **Yeni Osmanlı Borçları Tarihi**, İstanbul, İktisat Fakültesi Yayınları, 1964, s. 19.

³⁵ İ. Hakkı Yeniay, **a.e.**, s. 21.

olmaları öngörülmüştür. Böylece, 10 Mart 1870 (Rumi 26 Şubat 1285) tarihinde İkramiyeli Rumeli Demiryolu Tahvilleri çıkarılmıştır.³⁶ Bu tahviller, ikramiye dağıtımını çekilişlerle yapıp listeler halinde ilan edildiğinden, bazı kaynaklarda [yurt dışından gelen piyangolardan sonra] ülke içinde çıkarılan “ilk piyango” olarak kabul edilmiştir.³⁷ Söz konusu tahviller, yurt dışında “Lots Turc” [Türk Tahvilleri] olarak tanınmıştır.³⁸

Osmanlı Devlet Borçlarının geri ödenmesinde zorluk çekilmesi üzerine 6 Ekim 1875 (Rumi 24 Eylül 1291) tarihinde Sadrazam Mahmut Nedim Paşa, borçların ve anapara taksitlerinin 5 yıl için yarı yarıya ödeneceğini bildiren kararnameyi yayınlamıştır. Bu kararname Hicri 6 Ramazan 1292 tarihine denk geldiği için Ramazan kararnamesi olarak bilinir. Bir moratoryum ilanı olan bu kararname öncesinde Osmanlı dış borçlarının her yıl artmış olmasına karşılık alacaklılardan bir şikayet gelmemiştir.³⁹

Ramazan kararnamesinin ardından borçların geri ödenmesinin sağlanabilmesi konusunda alacaklılarla sürdürülen görüşmeler sonunda, 22 Kasım 1879 (Hicri 7 Zilhicce 1296 / Rumi 10 Teşrinisani 1295) tarihinde, borçlara karşı, altı resmin [dolaylı verginin] gelirlerini toplamak ve bu gelirle Osmanlı Devlet Borçlarını ödemek üzere Rüsümü Sitte İdaresi [Altı Dolaylı Vergi Yönetimi] kurulmuştur. Rüsümü Sitte İdaresi, Galata bankerleri ile Osmanlı Bankası'nın öncülüğünde kurulmuş devlet dışı bir kuruluştur. Alacaklılar hesabına devlet gelirlerini toplayacak olan bu kuruluşun başına R. Hamilton Lang getirilmiştir.⁴⁰

Rüsümü Sitte girişimi borçların karşılanmasında yeterli olmayınca, 20 Aralık 1881 (Hicri 28 Muharrem 1299 / Rumi 8 Kanunuevvel 1297) tarihinde Muharrem Kararnamesi diye bilinen kararname ile Osmanlı borçlarının yönetimi ile görevli olacak Düyunu Umumiye idaresi kurulmuştur. Kuruluşun tam adı “Düyun-ı Umûmiyye-i Osmaniyye İdâre Meclisi”dir.⁴¹ Düyunu Umumiye idaresinin meclisi

³⁶ Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993, s. 43; 61-64.

³⁷ Mete Tunçay, **Türkiye’de Piyango Tarihi ve Millî Piyango İdaresi**, Ankara, Milli Piyango İdaresi Yayını, 1993, s. 56-74.

³⁸ Haydar Kazgan, “Düyun-ı Umumiye”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, C. III, İstanbul, İletişim Yayınları, [t.y.], s. 715-716.

³⁹ Haydar Kazgan, “Düyun-ı Umumiye”, s. 691.

⁴⁰ Mehmet Hakan Sağlam, **Osmanlı Devleti’nde Moratoryum**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2011, s. 50-52.

⁴¹ Mehmet Hakan Sağlam, **Osmanlı Borç Yönetimi Düyûn-ı Umumiyye 1879-1891** Takım I, C. I, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2011, s. 3.

İngiliz ve Hollandalı alacaklıları, Fransız alacaklıları, Alman ve Avusturyalı alacaklıları, İtalyan alacaklıları ve Osmanlı alacaklıları temsilen o ülkelerden seçilecek birer temsilciye ek olarak ayrıcalıklı tahvil sahipleri temsilcisi adı altında bir Osmanlı Bankası temsilcisinden oluşmuştur.⁴² Düyunu Umumiye idaresi bu tarihten sonra, Osmanlı Devlet Borçlarının ödenmesini sağlamak göreviyle Osmanlı devletinin gelirlerini toplayacak kurum olarak İmparatorluk içinde geniş bir yapılanma kurmuştur.

5.1.4. Lozan ve Sonrasında Osmanlı Devlet Borçları

Osmanlı Borçları Lozan Barış görüşmelerinde geniş yer tutmuştur. Lozan görüşmelerinin iktisadi ve mali hükümleri kapsayan bölümü en çetin çekişmelere sahne olmuştur. Osmanlı Devlet Borçları konusunda borcun bölüştürülmesi ve her devlete yükletilecek olan borç payının hesaplanmasında yöntem sorunu ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devlet borçları da içinde olmak üzere mali konular Lozan Barış Görüşmeleri'nin kesintiye uğramasında başlıca etkenlerden olmuştur.⁴³

24 Temmuz 1924 tarihinde imzalanan ve 6 Ağustos 1924'te yürürlüğe giren Lozan Antlaşmasının üçüncü bölümünü oluşturan Mali Hükümler'in üçüncü kesimi olan "Borçlar" altındaki 85. maddede Osmanlı Devlet Borcu'nun "oybirliğiyle ekonomik hükümler dışında bırakıldığı" ifade edilmiştir.⁴⁴ Lozan Antlaşması'nın Mali Hükümler'inin birinci kesimi olan Osmanlı Devlet Borcu (maddeler 46-57) borcun Osmanlı İmparatorluğundan ayrılmış, İmparatorluktan topraklar katılmış ve yeni kurulmuş devletlerin arasında bölüştürüleceğini öngörmüştür. Osmanlı devlet borçlarını gösteren iki liste, istikrazları içeren A kısmı ve avansları içeren B kısmı olmak üzere Lozan Barış Antlaşması metninde yer almıştır.⁴⁵ Antlaşmanın 47. maddesine göre Antlaşmanın yürürlüğe girmesinden başlayarak üç ay içinde ilgili Devletlere düşen taksit tutarı Düyunu Umumiye Meclisi tarafından saptanarak ilgili devletlere bildirilecektir. Taraflar arasında doğabilecek anlaşmazlıklar Milletler

⁴² Mehmet Hakan Sağlam, **Osmanlı Devleti'nde Moratoryum**, s. 110-111.

⁴³ Ergin Koparan, "Lozan Tartışmalarının TBMM ve Türk Basınındaki Yansımaları (1922-1923)", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi, 2010), s. 78-80, 267-268.

⁴⁴ **Düster**, Üçüncü Tertip, İkinci Baskı, C. 5, İstanbul, Necmi İstikbal Matbaası, 1931, s. 86.

⁴⁵ **a.e.**, s. 56-57.

Cemiyeti tarafından atanacak ve kararları kesin olacak bir hakeme sunulacak ve hakem üç ay içinde kararını verecektir.⁴⁶

Böylece Lozan Antlaşması, Osmanlı Devlet Borçlarını devletlerin arasında paylaşılma esaslarını belirlemiş ancak ödeme koşullarının kararlaştırılmasını borçlu hükümetlerle alacaklıların kendi aralarında yapacakları görüşmelere bırakmıştır.⁴⁷ Dünyu Umumiye Meclisi, Lozan Antlaşmasınının 47. maddesi gereğince üç ay içinde, devletlerin payına düşen borçların yıllık taksit tutarını bildirmiştir. Bu bildirimdeki paylaşımaya itiraz eden Türkiye, Yunanistan, Fransa, Bulgaristan ve İngiltere, Milletler Cemiyeti'ne başvurmuşlar, Antlaşma gereği 10 Aralık 1924 tarihinde Milletler Cemiyeti tarafından Cenevre'den Devletler Hukuku Profesörü Eugene Borel hakem tayin edilmiştir.⁴⁸ Borel, hazırladığı raporunu 18 Nisan 1925'te vermiştir. Borel'in raporundaki bölüştürmeye göre, Türkiye Cumhuriyeti savaştan önceki Osmanlı borçlarının % 67'sini ödeyecektir. Hakem, ödemenin hangi para ile yapılacağını belirlenmesinin ilgili devletlerin arasında halledilmesini önermiştir. Lozan'da oluşturulan bir komisyon borcun ana parasını belirleyerek ana paranın yüzde 70'inin Türkiye'nin hissesine düştüğünü ifade etmiştir. Borcun, yüzde 11'i Yunanistan, yüzde 8'i Suriye ve Lübnan, yüzde 14'ü Balkan Savaşlarıyla Türkiye'den toprak kazanan diğer ülkeler arasında bölünmüştür.⁴⁹

Paris'te, Türk hükümeti ile Fransız alacaklılar arasında Ağustos 1925'te; İngiliz ve İtalyan alacaklılar ile de Nisan 1926'da ilk görüşmeler yapılmıştır. Daha sonra, Nisan 1927'de Türk hükümeti ile alacaklılar arasında başlayan görüşmeler 13 Haziran 1928'de Türkiye Cumhuriyeti temsilcileri ile alacaklı temsilcileri arasında Paris'te imzalanan bir anlaşma ile sonuçlanmıştır.⁵⁰ Varılan anlaşmaya göre Türkiye'nin borcu 82.456.337 lira olarak belirlenmiştir.⁵¹ Bu anlaşma, 1367 sayılı ve 1.12. 1928 tarihli kanun ile T.B.M.M.'nde onaylanmıştır.⁵² Ancak, 1929 dünya ekonomik krizinin

⁴⁶ a.e., s. 42-58.

⁴⁷ İ. Hakkı Yeniay, **Yeni Osmanlı Borçları Tarihi**, s. 134.

⁴⁸ a.e., s. 123.

⁴⁹ Donald Blaisdell, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Kontrolü**, Çeviren: Hazım Atıf Kuyucak, İstanbul, Yüksek İktisat ve Ticaret Mektebi Yayınları, 1940, s. 234. Aynı kitabın sonraki çevirisi için Bkz.: Donald Blaisdell, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi DünyuUmumiye**, çeviren: Ali İhsan Dalgıç, İstanbul, Doğu-Batı Yayınları, 1979, s. 185

⁵⁰ **Resmi Gazete**, 15 Kânunuevvel 1928, S. 1066, s. 6226-6279.

⁵¹ İ. Hakkı Yeniay, **Yeni Osmanlı Borçları Tarihi**, s. 134-138.

⁵² "1367 sayılı ve 1.12. 1928 tarihli Türkiye Cumhuriyeti ile Osmanlı dünyu umumiyesi hamilleri namına hareket eden zevat arasında tanzim ve imza olunan 13 Haziran 1928 tarihli mukavelename ile bu mukavelenameye lahika olmak üzere Türkiye Cumhuriyeti ve Osmanlı dünyu umumiyesi idaresi

getirdiği koşullar sonrasında ödeme güçlükleri baş göstermiştir. Yeni durum karşısında bir çözüm aramak üzere hamillerle 16 Mayıs 1931-28 Mayıs 1931 tarihleri arasında ilk görüşmeler yapılmıştır. Daha sonra 26 Ocak 1932 tarihinde başlayan görüşmeler yeni bir anlaşmanın imzalanmasıyla sonuçlanmıştır.⁵³ 1933 anlaşması, 2234 sayı ve 28 Mayıs 1933 tarihli kanun ile T.B.M.M. tarafından kabul edilmiştir.⁵⁴ Anlaşmanın Meclis'te onaylanmasına basında önemli yer verilmiş, Anlaşma'yı Paris'te Türkiye adına imzalayan Adalet Bakanı Saraçoğlu Şükrü Bey ve Bütçe Komisyonu Başkanı Hasan Fehmi Bey'in Meclis'te yaptıkları konuşmaların tam metinleri üç gün boyunca yayınlanmıştır.⁵⁵

22 Nisan 1933 tarihli anlaşma Osmanlı Devlet borçlarının ödenmesinde 1928 anlaşmasına göre başta yeni tahvil ihracı olmak üzere yeni bir durum ortaya çıkarmıştır.⁵⁶ Söz konusu anlaşmada, Fası 1, “Yüzde yedi buçuk faizli 1933 Türk borcu tahvilleri” başlığını taşımaktadır. Bu fasılın birinci maddesine göre Osmanlı Genel Borçlarından Türkiye'ye isabet eden hisseyi temsilen Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, hamillerin Temsil Heyeti Meclisi vasıtasıyla, itibari sermayesi 962.636.000 olan Fransız franklık yeni tahviller ihraç edecektir. Bu ihraç Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Paris'e gönderilecek bir temsilcinin denetiminde yapılacaktır. İtfa süresi 50 yıl olan tahviller “Yüzde yedi buçuk faizli 1933 Türk borcu tahvilleri” adını alacak ve anlaşmada “yeni tahviller” terimiyle gösterilecektir.⁵⁷ Tahviller her yıl yarı yarıya 25 Mayıs ve 25 Kasım'da ödenecek, her bir tahvil 500 Fransız Frankı değerinde ve tahvil toplamı 1.925.272 adettir. Düyunu Umumiye komiseri Ali Rıza Bey yeni borçlar anlaşması mucibince çıkarılan yeni tahvillerin basılma işine Paris'te nezaret etmiştir.⁵⁸ İzleyen günlerde, “Eski Osmanlı İmparatorluğunun Taksime Uğrayan Düyunu Umumiyesi Meclisi”⁵⁹, 1933 Türk Borcu tahvillerinin 1 numaralı

arasında tanzim ve imza kılınan 13 Haziran 1928 tarihli İtilafnamenin tasdikine dair kanun”, **Resmi Gazete**, 15 Kânunuevvel 1928, S. 1066, s. 6225-6226.

⁵³ İ. Hakkı Yeniay, **Yeni Osmanlı Borçları Tarihi**, s. 161-167.

⁵⁴ “2234 sayı ve 28 Mayıs 1933 tarihli “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Osmanlı Düyunu Umumiyesi hamillerinin mümessilleri arasında 22 Nisan 1933 tarihinde imza edilen itilâfname ve merbutlarının tasdikine dair kanun”, **Resmi Gazete**, 4 Haziran 1933, S. 2418, s. 2596.

⁵⁵ “Borçlar İtilafnamesi İttifakla Kabul Olundu”, **Cumhuriyet**, 29 Mayıs 1933, s. 1, 5; “Osmanlı Borçlarının Tasfiyesi”, **Cumhuriyet**, 30 Mayıs 1933, s. 6; “Eski Borçların Tasfiyesi”, **Cumhuriyet**, 31 Mayıs 1933, s. 5.

⁵⁶ **Resmi Gazete**, 4 Haziran 1933, S. 2418, s. 2596-2616.

⁵⁷ **Resmi Gazete**, 4 Haziran 1933, S. 2418, s. 2596.

⁵⁸ “Yeni Düyunu Umumiye Tahvilleri Basılıyor”, **Cumhuriyet**, 13 Temmuz 1933, s. 4.

⁵⁹ Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Osmanlı Düyunu Umumiyesi hamillerinin mümessilleri arasında 22 Nisan 1933 tarihinde imza edilen itilâfname'nin ‘Hamillerin Temsil Heyetinin Teşkilatı ve işleme tarzı’ başlıklı on altıncı maddesi “Meclis” tabiri ile anılacağı ifade edilen “Eski Osmanlı

kuponu ödemesine Ankara, İstanbul, Paris, Londra, Berlin, Frankfurt, Roma, Amsterdam, Viyana, Brüksel, Anvers ve Budapeşte piyasalarında 1 Kasım 1933 tarihinden itibaren başlanacağını ilân etmiştir.⁶⁰

5.1.5. Türk Borcu Tahvilleri

Türk Borcu tahvillerinin değiştirilmesi konusu ele alınırken kanunda geçen “Türk Borcu” adına da değinmek gerekmektedir. Lozan Antlaşması’nın Üçüncü Tertip **Düştur**’da (Türkçe ve Fransızca olarak iki lisanda) yayınlanan metninde yer alan istikrazlar listesinde 1870 Rumeli Demiryolu Tahvilleri Türkçe metinde “İkramiyeli Türk Tahvilatı”⁶¹, Fransızca metinde “Lots turcs”⁶² olarak geçmektedir. Meray, aynı listeyi yayınlarken bu tahviller için “İkramiyeli Türk Tahvilleri” adını kullanmıştır.⁶³ Bu listede İkramiyeli Türk Tahvilleri olarak söz edilen Rumeli Demiryolu Tahvilleri, Lozan görüşmelerinde konu edilmiştir. Maliye Sorunları Alt Komisyonu’nun 4 Ocak 1923 Perşembe günkü oturumunda (aynı zamanda oturum başkanı olan) Fransa delegesi Bompard, İkramiyeli Türk Tahvilleri’nin (Lots turcs) büyük paralar getirdiğini söylemiştir.⁶⁴ Üçüncü Komisyonun 15 Ocak 1923 Pazartesi günkü oturumunda da demiryolları borçlanmalarının bölüşülmesi konusu ele alınmıştır.⁶⁵ Rumeli Demiryolu tahvillerinin ikramiyeli olması, sarraf ve bankerler ile borsa spekülörlerinin bu tahvillere olan ilgisini artırmıştır. Rumeli Demiryolu Tahvilleri, yirminci yüzyılda Avrupa borsalarında işlem gördüğü gibi İstanbul Borsası’nda⁶⁶ da, 1920’li yılların sonuna kadar işlem görmüştür.⁶⁷

Osmanlı devlet borçlarının Türkiye Cumhuriyeti tarafından ödenmesine ilişkin olarak, 2234 sayılı "Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Osmanlı Düyunu Umumiyesi

İmparatorluğunun taksime uğrayan düyunu umumiyesi meclisi”nin yapısını, çalışma yeri ve usullerini belirlemektedir. **Resmi Gazete**, 4 Haziran 1933, S. 2418, s. 2601-2603.

⁶⁰ "Osmanlı Borçları 1 numaralı kuponun tediyatına başlanıyor", **Cumhuriyet**, 16 Teşrinisani 1933, s. 4.

⁶¹ **Düştur**, Üçüncü Tertip, İkinci Baskı, C. 5, s. 56.

⁶² **Düştur**, Üçüncü Tertip, İkinci Baskı, C. 5, s. 57.

⁶³ Seha L. Meray, **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler**, Takım II, C. II, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2001, s. 19.

⁶⁴ Seha L. Meray, **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler**, Takım I, C. III, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2001, s. 243.

⁶⁵ Seha L. Meray, **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler**, Takım I, C. III, s. 277-279.

⁶⁶ İstanbul Borsası, 1873’de “Dersaadet Tahvilat Borsası” adıyla kurulmuş, 24 Temmuz 1906 sonrasında “Esham ve Tahvilat Borsası”, 16 Mayıs 1929’dan 1985’e kadar “Menkul Kıymetler ve Kambiyo Borsası”, 2 Ekim 1984’den sonra “İstanbul Menkul Kıymetler Borsası” adıyla çalışmıştır. Bkz. Azmi Fertekligil, **Türkiye’de Borsa’nın Tarihçesi**, İstanbul, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Yayınları, 1993, s. 22, 93-102, 103-121, 218-237, 427-451.

⁶⁷ Haydar Kazgan, “Düyun-ı Umumiye”, s. 716.

hamillerinin mümessilleri arasında 22 Nisan 1933 tarihinde imza edilen itilâfname ve merbutlarının tasdikina dair kanun" gereğince çıkartılan 1933 Türk Borcu Tahvilleri, söz konusu kanun gereği "Yeni Tahviller" diye anılmıştır. Bununla birlikte, 1938 yılındaki Meclis görüşmelerinde Afyon Karahisar mebusu Berç Türker'e göre, "son zamanlarda Ünitürk denen" bu tahviller daha önce "konsolit" ve "düyunu muvahhide"⁶⁸ diye de adlandırılmışlardır.⁶⁹ Tahvillerin, basında "Ünitürk" adıyla anıldığı görülmektedir.⁷⁰

5.1.6. İkinci Sıra Türk Borcu Tahvilleri

Türk Borcu tahvillerinin ardından, yabancı şirket elindeki İzmir - Kasaba⁷¹ demiryolunun 1934 yılında satın alınması ile ilgili olarak imzalanan 26 Mayıs 1934 tarihli sözleşmeye ilişkin çıkartılan 2487 sayı ve 31 Mayıs 1934 tarihli "İzmir - Kasaba ve temdidi demiryollarının satın alınmasına dair olan mukavelenamenin tasdiki hakkında kanun" gereğince, "İkinci Sıra Türk Borcu Tahvilleri" çıkartılmıştır.⁷²

Bu kanunun 14. maddesine göre, 1933 Türk Borcu tahvillerine karşılık olarak, 4 Haziran 1933 tarih ve 2234 sayılı kanuna ek mukavelenin on birinci maddesine göre "İstanbul, Galata ve Haydarpaşa gümrük dairelerinde tahsil olunan gümrük resimlerinin gayrisafı hasılatı" rehin olarak tahsis edilmiştir. Ayrıca, 31 Mayıs 1934 tarih ve 2487 sayılı İzmir ve Kasaba demiryollarının satın alınmasına dair mukavelenin tasdiki kanununa ek mukavelenin 14. Maddesine göre çıkartılacak tahvillere de "1933 Türk Borcu Tahvillerine tahsis edilmiş olan rehinler gelirinin fazlası" rehin olarak tahsis edilmiştir. 1934 İkinci Sıra Türk borcu tahvillerine tahsis edilmiş olan rehin, İstanbul, Galata ve Haydarpaşa gümrük dairelerinde tahsil edilen gelirler üzerine konulmuş olan "ikinci sıradaki rehin" olduğundan bu tahvillere de "ikinci sıra Türk borcu tahvilleri" adı verilmiştir.⁷³

Ele almakta olduğumuz, 3322 sayı ile yasalaşacak "1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin 1938 ikramiyeli tahvilleriyle ve 1933 Türk borcu tahvillerinin de dahili

⁶⁸ Çeşitli istikraz ve avanslardan oluşan Osmanlı Devlet Borçları tek bir tahvil altında birleştirildiğinden "düyunu muvahhit" (birleştirilmiş borçlar), "konsolit" (birleştirilmiş) şeklinde adlandırılmıştır. "Ünitürk" de "Birleştirilmiş Türk tahvili" anlamında kullanılmaktadır.

⁶⁹ **TBMMZC**, D. 5, C. 22, B. 28, (14.1.1938), s. 99.

⁷⁰ "Tahvillerimiz kıymetleniyor", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1934, s. 3.

⁷¹ Kasaba-i Turgutlu: O dönemde kısaca "Kasaba" diye anılan Turgutlu kasabası.

⁷² **Resmi Gazete**, 4 Haziran 1934, S. 2718, s. 3941- 3944.

⁷³ **Resmi Gazete**, 4 Haziran 1934, S. 2718, s. 3942.

istikraz tahvilleriyle mübadelesine dair kanun"un layihasında, Türk borcu tahvillerinin 1934 yılında 28,125 Türk lirası olan fiyatının Fransız Frank'ının devalüe edilmesinden sonra 1937 Haziranında 18,42 Türk lirasına kadar indiği, inişin devam ederek 1937 Ekiminde 13,93 Türk lirası olduğu, 1937 Kasım ayında ise ancak 14,31 Türk lirasına kadar yükselebildiği belirtilmiştir.⁷⁴ Gerçekten de, 1934 yılında Ünitürk tahvilleri İstanbul borsasında 28,55 lira olmuş ve yıllık % 11 faiz getirmiştir. Paris borsasında tahvil ve hisse senedi fiyatlarının düşüklüğüne rağmen Ünitürk tahvilleri ay içinde 290 Franktan 304 Frank'a yükselmiştir.⁷⁵

5.1.7. Türk Borcu Tahvillerinin İç Borçlanma Tahvilleriyle Değiştirilmesi

"1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin 1938 ikramiyeli tahvilleriyle ve 1933 Türk borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleriyle mübadelesine dair kanun" layihasında, 1933 Türk Borcu tahvillerinin değer kaybetmesinin Türk hamilleri (tahvil sahiplerini) zarara soktuğu, fiyat değişikliklerinin spekülasyonlara yol açtığı ve devlet tahvillerinin istikrarını bozduğu anlatılmıştır. Bu durum karşısında, tıpkı Anadolu Demiryolu ve Haydarpaşa liman şirketi tahvillerinde uygulandığı gibi Türk Borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleriyle değiştirilmesinin düşünüldüğü kaydedilmiştir.⁷⁶ Layihada söz edildiği gibi, bir önceki yıl (1937 yılında), Anadolu Demiryolu ve Haydarpaşa Liman Şirketi hisse, tahvil ve mümessil senetleri sahiplerinin diledikleri takdirde ellerindeki senetleri iki yıl içinde Sivas-Erzurum veya Ergani tahvilleri ile değiştirebilecekleri 15.2.1937 tarihli ve 3136 sayılı kanunla yasalaşmıştır.⁷⁷

İncelediğimiz 3322 sayılı 1938 İkramiyeli Tahvilleri kanununa dönecek olursak, söz konusu kanunun üçüncü maddesi "kanunun yayınlanmasından sonra iki yıl içinde 1933 Türk Borcu tahvilleri sahiplerinin "diledikleri takdirde" bu tahvillerinin "Devletin dahili istikraz tahvilleriyle" değiştirilmesini talep edebileceklerini

⁷⁴ ⁷⁴ "Bütçe encümeni mazbatası", **1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin a938 ikramiyeli tahvilleriyle ve 1933 Türk borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleriyle mübadelesine dair kanun layihası ve İktisad, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/321) Sıra Sayısı. 82, 28 Kânunuevvel 1937, s. 4.**

⁷⁵ "Tahvillerimiz kıymetleniyor", **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1934, s. 3.

⁷⁶ "Bütçe encümeni mazbatası", **1334-1918 dahili istikraz tahvillerinin a938 ikramiyeli tahvilleriyle ve 1933 Türk borcu tahvillerinin de dahili istikraz tahvilleriyle mübadelesine dair kanun layihası ve İktisad, Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/321) Sıra Sayısı. 82, 28 Kânunuevvel 1937, s. 4.**

⁷⁷ **Resmi Gazete**, 26 Şubat 1937, S. 3540, s. 7719-7720.

öngörmüştür. Kanunun dördüncü maddesi de değiştirmenin şeklini belirtmiştir: “Bu mübadeleyi 14 Haziran 1935 tarihli ve 2794 numaralı kanun ile kurulmuş olan Amortisman Sandığı⁷⁸ mevcudu ile yapar. Sandık mübadele yolu ile verilecek dahili istikraz tahvillerinden hangilerinin verilmesi lazım geldiğini mevcuduna göre tayin etmek salahiyetine haizdir.”⁷⁹

Kanunun üçüncü ve dördüncü maddelerinden anlaşıldığı gibi, hamilleri tarafından değiştirilmek istenen 1933 Türk Borcu tahvilleri karşılığında 1938 İkramiyeli tahvilleri verilmeyecek, Amortisman Sandığı'nın belirleyeceği uzun vadeli devlet tahvilleri verilecektir.⁸⁰ Kanun, 1933 Türk Borcu tahvillerini değiştirip değiştirmemeyi tahvil sahiplerinin isteğine bırakmıştır. Kanun gereği uygulanan değiştirme işlemi sadece yurt içindeki Türk Borcu tahvilleri ile sınırlı kalmamıştır. 1933 Türk Borcu Tahvillerinden yurt dışında bulunanların da Amortisman Sandığı tarafından satın alınarak yurda getirilmesi yolunda, 21 şubat 1939 tarih ve 2/10404 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi çıkarılmıştır.⁸¹

Kanunun yürürlüğe girmesinden sonra, 1933 Türk Borcu tahvillerinin tamamının sahipleri tarafından uzun vadeli istikraz tahvilleriyle değiştirilmediği ileriki yıllarda bu tahvillerin ödemeleriyle ilgili ilan ve haberlerden anlaşılmaktadır. Maliye Bakanlığı'nın 1940 yılında yayınlanan yan yana iki ilanından ilkinde 1933 ve ikinci sıra 1934 Türk Borcu tahvillerinin A kontenjanına ait 25 Kasım 1940 vadeli kuponlarının Türk lirası karşılıklarının İstanbul'da Osmanlı Bankası'nda bulunduğu, C kontenjanı kuponlarının ödemesi için de gerekli tedbirlerin alındığı duyurulmuştur. İkinci ilanda ise 1933 ve 1934 Türk Borcu B kontenjanı sahiplerine kupon karşılıkları ve ödeme yerleri bildirilmiştir. Buna göre 1933 Türk Borcu kuponlarının her birine 0,7346 dolar karşılığı 0,9547 Türk Lirası ödenecektir. Ödeme Ankara'da Merkez Bankası ve Osmanlı Bankası, İstanbul'da ise bu bankaların yanı sıra Deutsche Bank aracılığıyla yapılacaktır. 1934 İkinci Sıra Türk Borcu tahvilleri için ise her kupona 18,75 Fransız Frank'ı karşılığı tutarı olan 0,5558 Türk Lirası ödeneceği belirtilmiştir. İkinci Sıra Türk Borcu tahvilleri ödemeleri de Merkez Bankası ve Osmanlı

⁷⁸ **Resmi Gazete**, 14 Haziran 1935, S. 3035, s. 5372.

⁷⁹ **Resmi Gazete**, 27 Kânunusani 1938, S. 3819, s. 9299.

⁸⁰ Bu tarihe kadar çıkartılmış olan uzun vadeli devlet tahvilleri, Ergani Demiryolu İstikrazı ve Sivas-Erzurum Demiryolu İstikrazı tahvilleri olduğundan verilecek tahviller bunlardır.

⁸¹ BCA Fon No: 30.18.1.2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 86- Dosya No: 13- Sıra No: 18.

Bankası'nda yapılacaktır.⁸² Maliye Bakanlığı ilanındaki bilgilere basında bütün ödeme ayrıntılarıyla birlikte haber olarak da yer verilmiştir.⁸³

Maliye Bakanlığı ilanından, işlemlerde esas alınan döviz kuruna göre, o günlerde 1 A.B.D. dolarının 1,3 TL'ye, 1 TL'nin ise 33,73 Fransız Frank'ına karşılık geldiği anlaşılmaktadır.

1943 mali yılı bütçe kanun teklifinde, bütçe ödeme kalemlerinin 270 sayılı sırasında, 1933 Türk Borcu tahvillerinin itfa süreleri 50 yıl olmakla birlikte, 1933 sözleşmesine göre 1943 Haziranından sonra 3 ay önceden ilan edilmek şartıyla ilk kupon vadesinde erken ödeme yapılmasının ya da başka bir istikraz tahvili ile değiştirilmesinin mümkün olduğu belirtilmiştir⁸⁴.

Layihada, 2234 sayılı ve 28 Mayıs 1933 tarihli "Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Osmanlı Düyunu Umumiyesi hamillerinin mümessilleri arasında 22 Nisan 1933 tarihinde imza edilen itilâfname ve merbutlarının tasdikina dair kanun" ile her biri 500 Frank nominal değerinde 1.925.272 adet Türk Borcu tahvili çıkarıldığı ifade edilmiştir. Layihaya göre, yapılacak erken ödeme ile gelecek yıllardaki bütçelerin faiz yükü azaltılmış olacak ve "bilhassa rehin ve teminat hakkındaki hükümleriyle İmparatorluk devrinin elim bir hatırasını yaşatan büyük bir borç ortadan kalkmış olacaktır". Bütçe tasarısında bu işlem için 13.404.442 lira tahsisat önerilmiştir.⁸⁵

1943 yılı bütçe kanununun 25. maddesi ile 1933 Türk Borcu tahvillerinin ödenmesi için Devlet Borçları bütçesinin 270. faslının 2. maddesine tahsisat konulmuştur.⁸⁶ 1943 Bütçe Yılı Kesin hesap kanununun 270. faslında 1933 tahvillerinin faiz, itfa bedeli ve diğer masraflar karşılığı olarak 1943 bütçesine 29.489.985 lira tahsisat konulduğu ve bu kalemden 24.402.306,64 TL gider gerçekleşmiş olduğu görülmüştür.⁸⁷ 1933 Türk Borcu tahvilleri, dönemin Gelirler Genel Müdür Yardımcısı Gıyas Akdeniz'e göre, tahvillerin tahvil sahiplerinden 1944 Mayıs ayından başlayarak

⁸² "Maliye Vekâletinden (11183)", "Maliye Vekâletinden (11184)", **Cumhuriyet**, 24 Teşrinisani 1940, s. 4.

⁸³ "Türk borcu tahvilleri ödeniyor", **Vakit**, 2 Kânunuevvel 1940, s. 3.

⁸⁴ O dönemde bütçe yılı 1 Haziran-31 Mayıs arasında olduğundan 27 Mayıs 1943 tarih ve 4420 sayılı 1943 Muvazenei Umumiye kanunu 28. maddesine göre 1 Haziran 1943'te yürürlüğe girmiştir. **Resmi Gazete**, 1 Haziran 1943, S. 5418, s. 5146.

⁸⁵ **1943 Mali Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası (1/1) Sıra Sayısı. 47, 27 Şubat 1943, s. 24, 149-150.**

⁸⁶ **Resmi Gazete**, 1 Haziran 1943, S. 5418, s. 5146.

⁸⁷ **Resmi Gazete**, 23 Kasım 1949, S. 7361, s. 17224.

satın alınması yoluyla itfa edilmiştir.⁸⁸ 1933 Türk Borcu tahvilleri bu şekilde 1943-1944 yıllarında tamamen itfa edilmiş olmaktadır.

5.1.8. Düyunu Umumiye'nin ve Osmanlı Devlet Borçlarının Tasfiyesi

İkinci Dünya Savaşı sürerken, Cumhuriyet Hükümeti, Maliye Bakanlığı'nın mütalaasına uyarak, Düyunu Umumiye Meclisinin Türk Borcu ile ilgili görevinin sona ermesi gereğine kani olarak 30 Eylül 1940 tarihinde 2/13358 sayılı kararname ile Paris'teki Düyunu Umumiye Meclisiyle olan ilgiyi ve ona ödenen komisyonu kesmiştir.⁸⁹

21.10.1940 tarihli Maliye Bakanlığı tebliğinde, Eski Osmanlı İmparatorluğunun taksime uğrayan Düyunu Umumiye Meclisinin günün şartları içinde görev yapmasına ve hamilleri temsil etmesine imkân kalmadığından, Meclisin görevini var olan anlaşmalarla belirlenmiş esaslar içinde hükümetin üstlendiği belirtilmiştir. Hamillerin haklarının korunması için bütün tedbirlerin hükümet tarafından alınmış olduğu ve mali hizmetin yine aynı kurumlar aracılığıyla yürütüleceği de eklenmiştir.⁹⁰

Öte yandan, Ankara'da Vali ve Belediye Başkanı'nın başkanlığında toplanan Türk bankaları temsilcileri, 1933 Türk Borcu tahvillerinin çoğunluğuna sahip olan Türk hamillerini temsilen, Düyunu Umumiye Meclisi'nin sözleşmelerle kendisine verilmiş görevleri yapmasına imkân kalmadığı gerekçesiyle ve Hükümetin yaptığı açıklamaya dayanarak Türk hamillerin Düyunu Umumiye Meclisi'nde temsil edilmesine gerek kalmadığından görevi sona eren Türk dainler [alacaklılar] vekilinin ülkeye geri dönmesi için kendisine bildirimde bulunulması kararını almışlardır.⁹¹ Mecliste Türk dainlerin haklarını temsil eden vekilin geri dönmesi için gereken tebligat yapılmış, Hükümet'in bu yoldaki kararı Dainler Meclisi'nde okunmuş ve görevi biten Paris'teki Türk Dainler Vekili Zekâi Cankardaş İstanbul'a dönmüştür.⁹²

⁸⁸ Gıyas Akdeniz, "1933 Türk Borcu Tahvillerinin İtfası", **Maliye Enstitüsü Konferansları 10. Seri 1964**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1965, s. 78.

⁸⁹ BCA Fon No: 30.18.1.2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 92- Dosya No: 94 – Sıra No: 18; Ertuğrul Baydar, **İkinci Dünya Savaşı İçinde Türk Bütçeleri**, Ankara, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayınları, 1978, s. 16.

⁹⁰ "Düyunu Umumiye Meclisini Tanımıyoruz", **Vakit**, 22 Teşrinievvel 1940, s.1; "Maliye Vekâletinin tebliği", **Akşam**, 22 Teşrinievvel 1940, s. 2.

⁹¹ "Dainler vekili geri çağırılıyor", **Akşam**, 22 Teşrinievvel 1940, s. 2; "Dainler vekilimiz de memlekete dönecek", **Vakit**, 22 Teşrinievvel 1940, s. 4.

⁹² "Dayınler Vekili Geldi", **Cumhuriyet**, 14 Teşrinisani 1940, s. 2.

Düyunu Umumiye Meclisi ile Hükümet arasındaki ilişkilerin kesildiği 1940 tarihinden sonra Düyunu Umumiye Meclisi'nin faaliyeti tamamıyla durmamış, Düyunu Umumiye Meclisi elindeki parayla ödemelerine devam etmiş ve Osmanlı borçlarından pay alan diğer devletlerin borçları ile ilgilenmiştir.⁹³ Hükümet - Düyunu Umumiye Meclisi ilişkileri 1945 sonlarına doğru tekrar kurulmuş ve Meclis Türkiye bakımından görev ve yetkilerinin bittiğini kendisi de kabul ve beyan etmiş ve 4 Ağustos 1948 yılında taraflar arasında imzalanan protokolle Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ni 1933 borcundan ibra etmiştir.⁹⁴ Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ni temsil eden bir heyet 7 Mayıs 1949'da Paris'e gelerek Türkiye'yi ilgilendiren arşivi imha etmiştir.⁹⁵ Nihayet, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, 25 Mayıs 1954 gününü itfalar için alacaklıların en son müracaat günü olarak ilan etmiş böylece Osmanlı devlet borcu (Düyunu Umumiye) bu tarihte sona ermiştir.⁹⁶

5.2. 1947 Hazine Tahvilleri

1947 yılında piyasaya çıkartılan uzun vadeli Hazine tahvillerini ele alabilmek için önce Türkiye'de bankacılık ve Merkez Bankası konularını kısaca gözden geçirmek yararlı olacaktır.

5.2.1. Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminde Bozuk Para, Banknot ve Kağıt Para

Osmanlı İmparatorluğu'nda devletin kurduğu bir merkez bankası yoktur. Ülkede Osmanlı hükümetinin kaime adıyla kâğıt para ihraç etmesinin başarısızlıkla sonuçlanmasından sonra banknot ihracı imtiyazı 1863 yılında kurulmuş özel bir banka olan Bankı Osmaniye Şahane'ye (Osmanlı Bankası) verilmiştir.⁹⁷ Osmanlı Bankası, birinci emisyon banknotları 3 Haziran 1863 tarihinde çıkartmıştır. Bu banknotlar, 200 kuruş ile 2 ve 5 altın lira değerinde iki seri olarak çıkarılmıştır.⁹⁸ Birinci Dünya

⁹³ İ. Hakkı Yeniay, **Yeni Osmanlı Borçları Tarihi**, s. 224-226.

⁹⁴ İ. Hakkı Yeniay, **a.g.e.**, s. 232

⁹⁵ İ. Hakkı Yeniay, **a.g.e.**, s. 234; Mehmet Hakan Sağlam, **Osmanlı Devleti'nde Moratoryum**, s. XXI.

⁹⁶ İ. Hakkı Yeniay, **a.g.e.**, s. 238.

⁹⁷ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1994, s. 157.

⁹⁸ Edhem Eldem, **135 Yıllık Bir Hazine**, İstanbul, Osmanlı Bankası Yayınları, 1997, s. 77.

Savaşı'na kadar toplam altı emisyon banknot ihraç eden Osmanlı Bankası'nın bastığı son paralar 1914 tarihli 1 liralık banknotlar olmuştur.⁹⁹

Toplam para arzının yarısını altın sikkelerin, dörtte birini gümüş sikkelerin oluşturduğu ülkede toplam para arzının dörtte biri olan Osmanlı Bankası banknotlarının tedavülü İstanbul bölgesiyle sınırlı kalmıştır.¹⁰⁰

Cumhuriyet'in kurulmasıyla, Birinci Dünya Savaşı döneminde savaş halinde olduğu İngiliz ve Fransız sermayesine sahip Osmanlı Bankası eliyle banknot basılamadığından Düyunu Umumiye eliyle yedi tertip halinde evrakı nakdiye adı altında basılan paradan 153.748.563 lira Cumhuriyet hükümetine devrolmuştur.¹⁰¹ Bu sırada ayrıca, yasal olarak tedavülde olan ancak altın karşılığı olduğu için sahiplerince piyasaya çıkarılmayan 891.475 liralık Osmanlı Bankası Banknotu da bulunmaktadır.¹⁰²

Kurtuluş Savaşı sırasında Osmanlı Bankası ile Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti arasında ilişki kurulmuş ve bu ilişki sürmüştür. Osmanlı Bankası bu dönemde hem İstanbul hükümetinin hem de T.B.M.M. Hükümeti'nin bankacısı olarak davranmıştır. Osmanlı Bankası, Temmuz 1921 ile Temmuz 1922 arasında Ankara Hükümeti'ne 2.177.000 lira avans vermiştir.¹⁰³ Bu ilişki temelinde konumunu sürdürme çabasında olan Osmanlı Bankası'nın emisyon imtiyazının (Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin bir emisyon bankası kurması halinde Osmanlı Bankası'nın itiraz etmeyeceği hükmüyle birlikte) 10 Mart 1935 tarihine kadar uzatılması hakkında Maliye Bakanlığı ile Banka arasında 1924 yılında iki anlaşma imzalanmıştır.

Osmanlı Bankası ile imzalanan ve 22 Nisan 1341 [1925] tarih ve 645 sayılı "Osmanlı Bankası müddeti imtiyaziyesinin temdidi hakkında kanun" ile onaylanan 21 Mart 1340 [1924] tarihli anlaşmanın altıncı maddesinde Osmanlı Bankası

⁹⁹ Edhem Eldem, **Osmanlı Bankası Banknotları**, İstanbul, Osmanlı Bankası Yayınları, 1998, s. 155-156.

¹⁰⁰ Şevket Pamuk, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 236-239.

¹⁰¹ Tanju Demir, "Cumhuriyet Dönemi Paralarında Siyaset ve İdeoloji", **75 Yılda Para'nın Serüveni**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 1998, s. 15.

¹⁰² Tanju Demir, a.g.e., s. 13.

¹⁰³ André Autheman, **Bank-ı Osmanî-i Şahane**, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayını, 2002, s. 257.

banknotlarından o güne kadar iptal olmamış 791.475 liralık banknotun dolaşımında kalmasının süreci ifade edilmiştir.¹⁰⁴

Öte yandan Cumhuriyet'in ilk yıllarında, Osmanlı döneminden devralınan bozuk para sıkıntısını aşmak üzere bozuk para basılması ve banknot ihracı gündeme gelmiştir.¹⁰⁵ Osmanlı döneminin son yıllarında ülkede bozuk para sıkıntısı yaşanmaktaydı. Paranın değer kaybetmesi nedeniyle metal değeri itibari değerinin üzerinde olan bozuk paralar piyasadan kaybolmuş bozuk para yokluğu nedeniyle gündelik alışveriş yapılamaz hale gelmişti. Ya ihtiyaçlar biriktirilip toptan alışveriş yapılarak bozuk para sorunu aşılmaya çalışılıyor ya da bozuk para yerine geçecek ve maddi değeri olmayan kâğıtlar gayriresmi olarak kullanılıyordu. O dönemde bazı posta pulları, arkalarına kalın kâğıt yapıştırılıp bozuk para olarak kullanılmıştır. Kiliseler önemli bir bağış kaynağını oluşturan mum satışını yapabilmek için bozuk para yerine geçecek kâğıtlar bastırmışlar sonra bu uygulama başka kurumlara da yayılmıştır. Aynı yolu izleyen Belediyeler ve çeşitli esnaf örgütleri de bozuk para yerine geçmek üzere "ilmühaber" adı verilen kâğıtlar bastırmışlardır.¹⁰⁶ Belediye ve esnaf örgütlerinin bozuk para kıtlığını çözmek ve alışveriş sırasında kolaylık sağlamak üzere bastırdıkları bozuk para işlevi görecek para-bilet diye de adlandırılan kâğıtlar aslında şekil olarak pullardır. Pul çıkarma imtiyazı Düyunu Umumiye'ye verilmiş olduğu için belediyelerin ve esnaf kuruluşlarının bastırdıkları pullar "ilmühaber" olarak adlandırılmıştır.¹⁰⁷

5.2.2. Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Bozuk Para ve Kâğıt Para İhracı

Cumhuriyet'in ilk aylarında, piyasadaki bozuk para sıkıntısını ortadan kaldıracak bir uygulamaya girişilmiş; 12 Şubat 1340 [1924] tarihinde çıkartılan 411 sayılı "Meskukat darbı hakkında kanun" ile pul, ilmühaber ile kırk ve yüz paralık, beş, yirmi ve yirmi beş kuruşluk kâğıt paralar tedavülden kaldırılmış, yerlerine yüz paralık,

¹⁰⁴ **Kanunlar Dergisi**, C. 3, s. 252-255.

¹⁰⁵ Fatma Doğruel, A. Suut Doğruel, **Türkiye'de Enflasyonun Tarihi**, [y.y.], Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 2005, s. 64.

¹⁰⁶ Tanju Demir, "Cumhuriyet Dönemi Paralarında Siyaset ve İdeoloji", s. 13.

¹⁰⁷ Ali Akyıldız, **Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kağıt Para ve Sosyo Ekonomik Etkileri**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1996, s. 321.

beş ve on kuruşluk bronzdan mamul ufaklık madeni para basılmıştır.¹⁰⁸ Bu işlemin, dolaşımdaki paraların yenilenmesi ve değiştirilmesi gibi mali bir yanı olduğu gibi, para basarak devlet egemenliğini ilan geleneğinin sürdürülmesi olarak da değerlendirilebilir.

Bozuk para çıkarılmasından sonra, Cumhuriyet'in kendi banknotlarını çıkarmasına sıra gelmiştir. Düyunu Umumiye eliyle basılan Osmanlı İmparatorluğu kâğıt paralarının tedavülden kaldırılarak yeni Cumhuriyet paralarının dolaşıma sokulması amacıyla 12 Kanunsani 1926 tarih ve 701 sayılı "Mevcut Evrakı Nakdiyenin Yenileri ile İstibdaline dair kanun" kabul edilmiştir. Kanuna göre Türkiye Cumhuriyeti kâğıt paralarının dolaşıma çıkarılacağı tarihten altı ay sonra 1914-1918 yılları arasında yedi tertip halinde basılmış olan Osmanlı İmparatorluğu paraları dolaşımdan kalkacaktır.¹⁰⁹

Cumhuriyet parasının biçimi, nitelikleri, değişimi ve dolaşımı ile ilgili konuları saptamak üzere, yukarıda söz edilen 701 sayılı kanunun ikinci maddesi uyarınca Maliye Bakanlığı'ndan bir yetkili başkanlığında 1926 başında kurulan komisyonda ülkedeki yerli ve yabancı banka temsilcileri yer almıştır. Bu komisyonun saptadığı ve 16 Mart 1926'da çıkarılan 3322 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesinde yer alan nitelikler o tarihten sonra basılacak kâğıt paralar için ana kural olmuştur.¹¹⁰ Bu komisyonun tespit ettiği kurallardan biri, bir, beş ve on liralık paralarda Cumhuriyeti tasvir eden bir sembolün; elli, yüz, beş yüz ve bin liralık paraların üzerinde Cumhurbaşkanı'nın resminin¹¹¹ yer almasıdır.¹¹² Bastırılan yeni kâğıt paralar¹¹³ 5 Aralık 1927 tarihinde dolaşıma çıkmıştır.¹¹⁴

İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanlığı sırasında söz konusu kararnamede yer alan ibarede geçen "Cumhurbaşkanı'nın resmi" ibaresi "o sırada görevde olan Cumhurbaşkanı" olarak değerlendirilerek paraların üzerine İnönü'nün resmi

¹⁰⁸ **Kanunlar Dergisi**, C. 2, s. 212; Ali Akyıldız, **Para Pul Oldu**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2003, s. 355-361.

¹⁰⁹ **Resmi Gazete**, 12 Kânunuevvel 1926, S. 269, s. 859.

¹¹⁰ Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, s. 280.

¹¹¹ "Reisicumhur Hazretlerinin resmi"

¹¹² Bilsay Kuruç, **a.g.e.**, s. 280-281.

¹¹³ Bir emisyon bankası olmaksızın doğrudan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından bastırılan bu "birinci emisyon" paralarda Maliye Vekili "Mustafa Abdülhalik" imzası bulunmaktadır. Bkz.: Cüneyt Ölçer, **Türk Kâğıt Paraları**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1983, s. 39.

¹¹⁴ Cüneyt Ölçer, **a.g.e.**, s. 12.

basılmıştır. Demokrat Parti döneminde ve izleyen dönemlerde basılan paralarda ise “Kararnamenin hazırlandığı dönemdeki Cumhurbaşkanı”nın yani Kemal Atatürk’ün resmi kullanılmıştır. Türkiye Cumhuriyetinin bu ilk emisyon banknotlarının basımı için anlaşığı İngiliz Thomas De La Rue firmasıyla sürdürülen dokuz aylık çalışma sonunda toplam 153.748.563,60 TL meblağında banknot 1, 5, 10, 50, 100, 500 ve 1000 liralık kupürler halinde bastırılmıştır.¹¹⁵

Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk kâğıt paraları 5 Aralık 1927 gününden başlayarak tedavüle çıkmıştır. Bu tarihten itibaren 6 aylık tedavül süresi verilen Osmanlı evrakı nakdiyelerinin tedavül süresi 3 ay daha uzatılmış ve Düyunu Umumiye eliyle ihraç edilmiş (evrakı nakdiye adı ile anılan) Osmanlı kâğıt paralarının geçerliğı 4 Eylül 1928’de sona ermiştir.¹¹⁶

Bu arada, Osmanlı Bankası banknotları dolaşımında kalmaya devam etmiştir. Osmanlı Hükümeti tarafından 3 Ağustos 1914 tarihinde alınan kararla mecburi tedavül rejimine tabi tutulmuş olan ve tedavül süresi 1924 tarihli anlaşmayla uzatılmış olan Osmanlı Bankası Banknotları altın karşılığı olduğu için piyasada görülmemekteydi. Bu banknotların mecburi tedavül rejimi 27 Mart 1947 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla kaldırılmış, Osmanlı Bankası banknotları 1 Nisan 1947’den 31 Mart 1948 akşamına kadar bankanın Galata’daki merkezinde altınla ödenerek geri alınmış ve bu tarihten sonra iptal edilmiş sayılmıştır.¹¹⁷ Osmanlı Bankası, yıllar boyunca geri alma işlemi gerçekleştirdiğı için 1947’ye gelindiğinde piyasada kalan banknot miktarı 188.739 altın lira idi. 1947 sonu ve 1948 başındaki geri alma işleminde 130.279 liralık banknot Osmanlı bankası gişelerine getirilmiş, ibraz edilmeyen 58.460 liranın karşılığı olarak Türkiye Cumhuriyeti hazinesine 386.684 kg. saf altın teslim edilmiştir.¹¹⁸

¹¹⁵ **Türkiye’de Banknot Basımının Tarihçesi**, Ankara, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 2012, s. 3-4.

¹¹⁶ Cüneyt Ölçer, **Türk Kâğıt Paraları**, s. 10-13.

¹¹⁷ Refii Şükrü Suvla, “Osmanlı Bankası banknotları altın ile ödenirken”, **Cumhuriyet**, 3 Nisan 1947, s. 2.

¹¹⁸ Ethem Eldem, “Osmanlı Döneminden Cumhuriyet’e Sembolik Bir Devir Teslim Merasimi: Osmanlı Bankası Banknotlarının İtfası 1947-1948”, **75 Yılda Para’nın Serüveni**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 1998, s. 34.

5.2.3. Osmanlı İmparatorluğu'nda Milli Emisyon Bankası Kurma Girişimi

Birinci Dünya Savaşı günlerinde bir “milli” banka kurarak Osmanlı Bankası'nın imtiyazı sona erdiğinde¹¹⁹ devlet bankasına dönüştürme fikriyle 1917 yılında Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası kurulmuştur.¹²⁰ Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Savaşı'nda yenilmesiyle, bu proje gerçekleştirilememiştir. İtibar-ı Milli Bankası, Cumhuriyet döneminde de 1927 yılına kadar ticari hayatına devam etmiş, 21 Haziran 1927 tarih ve 1116 sayılı kanun ile Türkiye İş Bankası ile birleşerek tüzel kişiliğini kaybetmiştir.¹²¹

İş Bankası ile İtibar-ı Milli Bankası'nın birleşmesi üzerine değişik değerlendirmeler vardır. Savaşta büyük zararlara uğrayan İtibarı Milli Bankası'nın bilançolarını üst üste zararlar kapatması sonucu birleşmek zorunda kaldığı öne sürülmüştür.¹²² Buna karşılık başka bir görüşe göre, 1927 yılında İş Bankası'nın alışılmışın üstünde kredi vererek istikrarsız bir mali duruma girmiş olması sonucu, İtibarı Milli Bankası'nın daha büyük bir sermayeye sahip olmasına ve ticari çevrelerde durumunun daha sağlam olmasına rağmen “yutulma anlamına gelen birleşmeye zorlandığı” da ifade edilmiştir.¹²³

5.2.4. Türkiye Cumhuriyeti'nde Emisyon Bankası Kurulması

Ülkede bir “devlet bankası” kurulması için 1926 yılından sonra yoğun çaba harcanmıştır. Yabancı uzmanlar, Âli İktisat Meclisi, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası gibi kuruluşlar tarafından çeşitli raporlar hazırlanmıştır.¹²⁴

Emisyon bankası kurulmasına önem verildiği, İsmet Paşa'nın Dördüncü hükümetinin programında “Devlet Bankasına ait kanun lâyhalarını bu sene büyük

¹¹⁹ Osmanlı Devleti'nin verdiği imtiyaza göre Osmanlı Bankası'nın devlet bankası olma imtiyazı 1925 yılında sona ermektedir.

¹²⁰ Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat**, İstanbul, Doğan Kitap, 2012, s. 257.

¹²¹ “21 Haziran 1927 tarih ve 1116 sayılı İtibarı millî bankası imtiyazat ve muafiyatının Türkiye İş Bankası'na devrine ve Devlete aid İtibarı Millî Bankası Hisse senedatının Türkiye İş Bankası hisse senedatına mübadelesine dair kanun”, **Resmi Gazete**, 4 Temmuz 1927, S. 624, s. 2804.

¹²² Vedat Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1994, s. 127.

¹²³ Çağlar Keyder, “1923-1929 Dönemi Bankalar”, **75 Yılda Para'nın Serüveni**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 1998, s. 119-121.

¹²⁴ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **1929 Dünya buhranında Türkiye'nin iktisadi politika Arayışları**, Ankara, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1977, s. 130-139.

Meclise takdim edeceğiz. Bir seneye kadar bir zaman zarfında da Cumhuriyet Bankasının küşadı müyesser olacağını ümit ediyoruz” biçiminde yer almasından anlaşılmaktadır.¹²⁵ Mustafa Kemal Paşa da T.B.M.M.’nin 1927 yasama yılını açış konuşmasında konuya “Cumhuriyetin kâğıt parasının değiştirilmesi hitam bulmuştur. Cumhuriyet Bankasının bu sene zarfında açılmasına muvaffakiyetiniz, yüksek ve esaslı icraatınıza hakikaten iftihar olunacak bir ilâve olacaktır” diyerek yer vermiştir.¹²⁶

Osmanlı Bankası’nın, İmparatorluk döneminde olduğu gibi Cumhuriyet döneminde de “emisyon bankası” ve “Ulusal Banka” hüviyetini sürdüremeyeceği, Başbakan İsmet Paşa’nın Osmanlı Bankası Genel Müdürü Sorbier de Pougnaresses ile 17 Ocak 1928 tarihinde yaptığı görüşmede ortaya çıkmıştır. İsmet Paşa bu görüşmede, Mayıs 1926’da 10.000.000 liralık hazine tahvili konusunda Osmanlı Bankası’nın “yardıma koşmayı reddetmesinden hayal kırıklığına uğradığını” ve “Osmanlı Bankası’na her koşul altında güvenemeyeceği” ve hükümetin başı olarak sıkıntılı günlerde kendisini hüsrana uğratmayacak “başka destek kaynakları” araması gerektiği sonucuna vardığını ifade etmiştir.¹²⁷

Emisyon bankası görevini üstlenme arzusunda olan Türkiye İş Bankası yönetiminin 1928 yılında merkez bankası kuruluşu ile ilgili olarak davet ettiği Dr. Vissering, hükümete bağlı olmayan ve bir anonim şirket şeklinde düzenlenmiş bir merkez bankası kurulmasını önermiş ve raporunda bir proje taslağı da yer almıştır. Dr. Vissering, bir ulusal ticaret bankasının (İş Bankası kastedilmektedir) merkez bankasına dönüşmesini koşullu olarak mümkün görmüş, bu arada merkez bankası için bir yabancı uzmandan danışman olarak yararlanılmasını önermiştir.¹²⁸ Bu raporla birlikte İş Bankası Genel Müdürü Mahmut Celal Bey [Bayar] de bir rapor hazırlayarak Başvekil’e sunmuştur.¹²⁹

Daha sonra, önceden söz edildiği gibi, Alman Merkez Bankası Başkanı Hjalmar Schacht davet edilmiştir. Schacht daha önce de belirtildiği gibi, ülkesindeki koşullar nedeniyle gelemediğinden yerine Dr. Müller’i göndermiştir. Dr. Müller, bir merkez

¹²⁵ TBMMZC, D. 3, C. 1, B. 4, (5.11.1927), s. 24.

¹²⁶ TBMMZC, D. 3, C. 5, B. 1, (1.11.1928), s. 3.

¹²⁷ Edhem Eldem, **Osmanlı Bankası Tarihi**, s. 404.

¹²⁸ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası**, s. 261- 263.

¹²⁹ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **1929 Dünya buhranında Türkiye’nin iktisadi politika Arayışları**, s. 131.

bankası kurulması için üç gerekli şart olarak gördüğü, fazla getiren bir üretim, ödemeler bilançosunun dengesini sağlayacak aktif dış ticaret bilançosu ve sarsıntılara karşı güçlü bir devlet maliyesi şartlarından hiçbir mevcut olmadığını belirtmiştir. Bu durumda Dr. Müller, merkez bankası kurulmasının mevsimsiz olacağı sonucuna vararak olumsuz görüş bildirmiştir.¹³⁰ Schacht da Müller raporunu inceleyerek bankanın kurulmasının tavsiye edilmediğini yazmıştır. Müller'e göre esnek davranan Schacht, bir ıslahat programı uygulandıktan sonra tedavül bankasına dönüşmek üzere bir Devlet bankası kurularak döviz ihtiyacının dikkatle temininin ve Hazine mevcutlarının merkezileştirilerek idare edilmesinin sağlanabileceğini eklemiştir.

Kurulacak devlet bankası ile ilgili ilkeleri TBMM'nden açıklayan Başbakan ve Hükümet yetkilileri tarafından Müller raporu ile ilgili açıklama yapılmamıştır. Ülkenin koşulları gereği bir tedavül bankası kurmak zorunluluğu duyan Hükümet bu iki rapordan memnun olmamış ve dikkate almamıştır.

Hükümetin merkez bankası konusundaki politikasına uluslararası destek bulmak amacıyla İtalya eski Maliye bakanı ve Lozan Konferansı'nda İtalya delegelerinden biri olan Kont Volpi davet edilmiştir. Kont Volpi'nin Kasım 1929'da Türkiye'ye gelişinde ve Mart 1930'da İtalya'da Büyükelçi Münir Ertegün ile görüşmelerinde derhal devlet bankasının kurulmasını tavsiye etmesi hükümete bir destek sağlamıştır.¹³¹

Bu arada, Düyunu Umumiye Borçlar Meclisi ile Hükümet arasında Düyunu Umumiye borçlarının ödenme şekli üzerine görüşmeler kapsamında Türkiye'nin iktisadi ve mali durumu üzerine inceleme yapmak üzere Haziran 1930'da gelen Charles Rist de Merkez bankası kanun tasarısını inceleyerek eleştiriler ve değişiklik önerilerinde bulunmuştur.

Merkez Bankası kurulmasıyla ilgili 1920'lerin sonu ve 1930 başlarında yabancı uzman ve Türk yetkililerinin hazırlanmış oldukları olumsuz raporların gereksiz ayrıntılar içerdiğini ve bugünkü Maastricht kriterlerine göre bütçe açığı/GSMH, dış borçlar/GSMH oranları ve enflasyon oranı dikkate alındığında o dönemde mali disiplinin sağlanmış olduğunu öne sürenler de bulunmaktadır.¹³²

¹³⁰ Karl Müller, **Türkiyede Nakit İstikrarı ve Bir Merkezi İhraç Bankası Tesisi Hakkında Mütaleaname**, s. 54.

¹³¹ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası**, s. 274- 276.

¹³² Güneri Akalın, **Atatürk Dönemi Maliye Politikaları**, s. 182.

1929 yılında yeni gümrük tarife kanununun kabulü öncesinde kanun yürürlüğe girmeden eski tarifeler üzerinden aşırı ithalat yapılması ticaret bilançosunu 100 milyonun üzerinde bir yük altına sokmuştur. Ödemeler açığı devlet alımları, Bayındırlık ve Milli Savunma harcamalarıyla artmış, aynı yılda Osmanlı Borçları tahvillerinin ilk kuponlarının ödeme zamanının gelmesi de açığı kabartmıştır. 1929 ortasından başlayarak Türk lirası İngiliz parası karşısında değer kaybetmeye başlamış ve bir kambiyo buhranı meydana gelmiştir. Bunun sonucunda Türk parası hakkında tedbirler alınması gereği doğmuştur. Bu gelişmeler üzerine ilk tedbir olarak 16 Mayıs 1929 tarih ve 1447 sayılı “Menkul Kıymetler ve Kambiyo Borsaları Kanunu” çıkarılmıştır.¹³³

Bu kanunla ihtiyaçları karşılamak üzere döviz bütçesi yapılması usulü kabul edilmiş, kanunun ağırlığını spekülasyon hakkında konulan esaslar oluşturmuştur. Spekülasyon kavramı daha sonra çıkarılan 26 Şubat 1930 tarihli 1 ve 27 Şubat 1933 tarihli 10 sayılı “Türk Parasının Kıymetini Koruma” kararnamelerinde geniş biçimde tarif edilmiştir.¹³⁴ Merkez Bankası’nın kuruluşunun öncesinden başlayarak, Merkez bankası’nın kuruluşundan sonra da Türk Parasının değerinin korunması ve kambiyo konusunda bir dizi kararname ile spekülasyonu önlemeyi amaçlayan düzenlemeler yapılmıştır.¹³⁵ Bu arada, Başvekil İsmet Paşa Parti Grubu’nda spekülasyonu önlemek amacıyla çıkartılacak kanun hakkında bilgi vermiştir. Aynı gün Meclis’te de paranın değer kaybetmesi ve döviz sıkıntısı hakkında konuşmuştur.¹³⁶ 20 Şubat 1930’da da 1567 sayılı “Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında Kanun” kabul edilmiştir.¹³⁷

Böylece 1929-1930 buhranının zorlamasıyla bir “ihraç bankası” (emisyon bankası) kurulması için hazırlıklara başlanmıştır. Dış ödemeler yükünü azaltmak için tedbirler alınmış, hükümet bir kısım ödemelerini durdurmuş, dış alımlar azaltılmıştır. Bu arada kambiyo dalgalanmalarını düzenleyecek, yerli ve yabancı sermayeli bankaların temsilcilerinden oluşan bir Bankalar Konsorsiyumunun Maliye Bakanlığı temsilcisinin başkanlığında kurulmasına karar verilmiştir.¹³⁸ Yarıya yakın sermayesi

¹³³ Aziz Köklü, **Türkiyede Para Meseleleri**, Ankara, Siyasal Bilgiler Okulu Yayını, 1947, s. 35.

¹³⁴ **a.e.**, s. 36.

¹³⁵ Türk parasının değerini koruma ve kambiyo düzenlemeleri konusunda 1930-1937 yılları arasında yayınlanan 11 kararname ve ekleri için Bkz. Tevfik S. Alanay, **Türkiyede Döviz Kontrolü ve Milli Parayı Koruma**, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1937, s. 113-168.

¹³⁶ “Mecliste İsmet Pş. Hz.nin Nutku”, **Cumhuriyet**, 21 Şubat 1930, s. 1, 2.

¹³⁷ **Resmi Gazete**, 25 Şubat 1930, S. 1433, s. 8733.

¹³⁸ “Konsorsiyum teşekkül etti”, **Cumhuriyet**, 11 Mart 1930, s. 2; “Bankalar Konsorsiyomu”, **Cumhuriyet**, 14 Mart 1930, s. 1; “Bankalar Konsorsiyomu”, **Cumhuriyet**, 17 Mart 1930, s. 1;

devlet tarafından sağlanan Bankalar Konsorsiyumu, devletin kambiyo piyasasında düzenleyici rol oynaması gereğini yerine getirmek için emisyon bankası kuruluncaya kadar bu görevlerin bir kısmını görmek üzere 24 Mart 1930'da kurulmuştur.¹³⁹

Maliye Bakanlığı ile bankalar arasında bir hususi şirket olarak kurulan Bankalar Konsorsiyumunun görevi ülkede mevcut olmayan merkez bankasının kambiyo piyasasını tanzim konusundaki işini yapmak, Maliye Bakanlığı'nın vereceği talimatlara göre paranın değerinin gereğinden fazla dalgalanmalar göstermesine engel olmaktır. Konsorsiyum, sermayesini kontrol fonu olarak kullanarak kambiyo piyasasına müdahaleler yapmış, tanzim satışları yaparken özellikle döviz arzını dikkate almıştır. Döviz arz ve talebi bu devrede daima birbirini karşılamıştır.¹⁴⁰ Bankalar Konsorsiyumu, görev süresi üç defa uzatılarak Merkez Bankası resmen faaliyete geçene kadar para istikrarının sağlanmasına yardımcı olmuştur.¹⁴¹

“Devlet Bankası” kurulması çalışmalarını ilerlediğinde hazırlanmış olan kanun tasarısını değerlendirmek üzere Maliye Bakanı'nın başkanlığında çalışacak 15 kişilik bir heyet oluşturulmuştur. Bu heyet ilk toplantısını 19 Mart 1930'da Maliye Vekili Saraçoğlu Şükrü Bey'in başkanlığında yapmıştır.¹⁴²

Merkez Bankası Kanunu 26 Haziran'da Vekiller Heyeti'nde kabul edilmiştir.¹⁴³ Kabul edilen Merkez Bankası kanun tasarısı, bu tasarımı incelemek üzere davet edilmiş olan Profesör Morf'a verilmiştir.¹⁴⁴ Profesör Morf, kanunda yapılmasını önerdiği değişiklikleri içeren bir rapor hazırlayarak hükümete sunmuştur.¹⁴⁵

Bankanın kuruluş kanununun Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde 11 Haziran 1930'da kabul edilmesi Merkez Bankası'nın hükümetin (evrakı nakdiye adı altında) çıkardığı kâğıt parayı üzerine alacağı haberiyle duyurulmuştur.¹⁴⁶ Kanunun

“Konsorsiyom-Mukavele bugün teati edilecek”, **Cumhuriyet**, 20 Mart 1930, s. 2; “Konsorsiyom dünden itibaren faaliyete başladı”, **Cumhuriyet**, 25 Mart 1930, s. 2.

¹³⁹ Aziz Köklü, **Türkiyede Para Meseleleri**, s. 39.

¹⁴⁰ **a.e.**, s. 39-40.

¹⁴¹ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **1929 Dünya buhranında Türkiye'nin iktisadi politika Arayışları**, s. 119.

¹⁴² “Devlet Bankası”, **Cumhuriyet**, 17 Mart 1930, s. 1; “Devlet Bankası İçin İlk İçtima”, **Cumhuriyet**, 20 Mart 1930, s. 1.

¹⁴³ “Hey'eti Vekile layihayı kabul ve meclise sevketti”, **Cumhuriyet**, 27 Mayıs 1930, s. 3.

¹⁴⁴ “Devlet Bankası altı aya kadar işe başlıyor”, **Cumhuriyet**, 26 Mayıs 1930, s. 1, 3.

¹⁴⁵ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **1929 Dünya buhranında Türkiye'nin iktisadi politika Arayışları**, s. 138.

¹⁴⁶ “Devlet Bankası kanunu dün Mecliste ittifakla kabul olunmuştur”, **Cumhuriyet**, 12 Haziran 1930, s. 1, 2.

çıkmasından sonra kuruluş çalışmaları süren Merkez Bankası, kurucular heyeti İdare Meclisi'ni 2 Haziran 1931'de seçmiş, İdare Meclisi ilk toplantısını 4 Haziran 1931 günü yapmıştır.¹⁴⁷ Kuruluş kanunu 30 Haziran 1930 tarihinde yürürlüğe giren Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, faaliyete ancak 3 Ekim 1931'de faaliyete başlamıştır.¹⁴⁸

Bu arada, Merkez Bankası'nın kurulması aşamasında, banka hissedarlarının sayısının çoğaltılması amaçlanarak yurttaşların hisse senedi almaları teşvik edilmiş, bu yolda teşvik edici konferanslar verilmiş, el ilanları basılıp dağıtılmıştır.¹⁴⁹ Devlet memurlarının hisse senedi almalarını sağlamak amacıyla Maliye Vekâleti'nce bazı kolaylıklar sağlanmıştır. Hisse senedi alan memurların senet bedelleri 12 veya 18 ay içinde maaşlarından kesilmesi uygulaması getirilmiştir.¹⁵⁰ Memurların hisse senedi alımlarının düzenlenmesi için bir de talimat yayınlanmıştır.¹⁵¹ Hisse senetlerinin halka satışı konusunda broşürler de bastırılıp dağıtılmıştır.

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası hisse senetlerinin 1 Mart-15 Nisan 1931 günleri arasında halk arz edilecek olması konusunda, Başbakan İsmet Paşa bizzat ilgilenmiştir. İsmet Paşa, Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterliği'ne 1 Mart 1931 tarihli bir yazı yazarak Merkez Bankası Tesis Heyeti'nin 14 Şubat 1931 günkü ilk toplantısında hisse senedi satışlarından önce ve satışların ilk günlerinde, kamuya açık yerlerde, Türk Ocaklarında ve Halk Partisi şubelerinde, halkı hisse senedi almaya yönlendirecek, konferanslar düzenlenmesine karar verildiği aktarılmıştır. Başbakan'ın yazısında, Bankaya en üst ilgiyi sağlamak üzere, istenildiği biçimde konferanslar verecek konuşmacıların seçilmesi ve uygun konferanslar düzenlenmesinin ayrıca Bakanlar Kurulu'nun 25 Şubat 1931 günkü toplantısında kararlaştırılmış olduğu da belirtilmiştir. Başbakan'ın imzasıyla gönderilen söz konusu yazı, gereğinin sağlanması için İçişleri Bakanlığı'na, CHP Genel Sekreterliği'ne, Türk Ocakları Merkez Hayati Başkanlığı'na ve bilgi için bütün Bakanlıklara yazılmıştır.¹⁵² Maliye Bakanı Mustafa Abdülhalik Beyin CHP Genel Sekreteri Recep Bey'e [Peker] yazdığı 29. Mart 1931

¹⁴⁷ "Müessisler heyeti dün Meclisi İdareyi seçti", **Cumhuriyet**, 3 Haziran 1931, s. 1, 4; "İdare Meclisi bugün ilk içtimamı yapıyor", **Cumhuriyet**, 4 Haziran 1931, s. 1.

¹⁴⁸ Aziz Köklü, **Türkiyede Para Meseleleri**, s. 42; "Devlet Bankasının faaliyeti", **Cumhuriyet**, 4 Teşrinievvel 1931, s. 3.

¹⁴⁹ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası**, s. 314-315.

¹⁵⁰ **a.e.**, s. 313-314.

¹⁵¹ Türkiye Cumhuriyeti Hariciye Vekâleti Zat İşleri Müdürlüğü, "Cumhuriyet Merkez Bankası'na İştirak Arzusunda Bulunan Memurların Hazineye Verecekleri Taahhütname Hakkında Talimat Ekim 1930", İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası**, Ek: XXI.

¹⁵² Fon No: 490-01-0-0 (Cumhuriyet Halk Partisi Evrakı Kataloğu) Kutu No: 2 Dosya No: 6 Sıra No: 1, s. 9.

tarifli yazıdan anlaşıldığı üzere de, Merkez Bankası hisse senetlerinin satış şartlarını kolaylaştırmak üzere, bir yıl vadeli bir ödeme planı kabul edilmiş, Banka İdare Meclisi'nin vade süresini Hükümetin oluru ile iki yıla kadar uzatabilmesi kararlaştırılmıştır.¹⁵³

Merkez Bankası hisse senetlerinin halka satılması konusundaki talimatta ve bastırılan broşürlerde memurların hisse almalarının isteğe bağlı olduğu ifade edilmekle birlikte, daha önceki bölümlerde belirtildiği gibi, Ergani İstikrazı'nın piyasaya çıkarılması sırasında tahvil alımının Merkez Bankası hisseleri gibi olmayıp ihtiyari olacağının vurgulanmasından memurların Merkez Bankası hisse senetlerini alma konusunda zorlandığı sonucuna varılabilir.¹⁵⁴

5.2.5. Merkez Bankası'na Hazine Tahvili Tutma Yetkisi Verilmesi

Konumuz dahilinde incelediğimiz 1947 Hazine Tahvilleri'ni anlayabilmek için Merkez Bankası sermayesinin nasıl oluştuğunu ele almak gerekecektir.

11 Haziran 1930 tarihli ve 1715 sayılı Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası kanununun sekizinci maddesi, Devletin, Merkez Bankası'na olan sermaye borcunun, hükümetin elde edebileceği ve bu konuya tahsisini kararlaştıracığı altın veya altına çevrilebilen dövizlerin yanı sıra her yıl genel, katma ve özel bütçeler tahsisat toplamının % 1'ine denk bir meblağ ile ve ayrıca gelir fazlalarından ayrılacak bir meblağın ek olarak ödenmesiyle yerine getirileceğini öngörmüştür.¹⁵⁵

Dört yıl sonra ise, (hükümetin uzun vadeli tahvil ihraç etmesinin verdiği imkânla) Merkez Bankası sermaye karşılığının tahvillerle de ödenebileceğine dair bir kanun değişikliği yapılmıştır. Merkez Bankası kanununun söz konusu sekizinci maddesinde 28 Mayıs 1934 tarih ve 2462 sayılı "Türkiye Cumhuriyet Merkez bankası hakkındaki 11 Haziran 1930 tarih ve 1715 numaralı Kanunun 8. maddesine bir fıkra ilâvesine dair kanun" ile yapılan bir değişiklikle sekizinci maddenin birinci ve ikinci fıkrasında belirtilen ödemelerin karşılığında Maliye Bakanlığı'nın belirleyeceği tahvillerin satın alınıp karşılık hisse senedi ve tahvillere ekleneceği öngörülmüştür.¹⁵⁶

¹⁵³ Fon No: 490-01-0-0 (Cumhuriyet Halk Partisi Evrakı Kataloğu) Kutu No: 2 Dosya No: 6 Sıra No: 1, s. 3.

¹⁵⁴ "Dahili İstikraz Tahvilleri", **Cumhuriyet**, 6 Kânunusani 1933, s. 4.

¹⁵⁵ "11 Haziran 1930 tarihli ve 1715 sayılı Türkiye Cumhuriyet merkez bankası hakkında kanun", **Resmi Gazete**, 30 Haziran 1930, S. 1533, s. 9168.

¹⁵⁶ **Resmi Gazete**, 31 Mayıs 1934, S. 2715, s. 3883.

Bu kanunun gerekçesinde, hazine borcunu ödemede tahvillerin kullanılmasının emniyetli ve karlı olacağı belirtildikten sonra, “Borsaya kote edilmiş Devlet tahvilatının mubayaası meselesi Hazine tahvillerinin müstakar ve eyi bir kıymet almalarını da mucip olacaktır” denmektedir.¹⁵⁷ Bu gerekçeden, kanun değişikliği ile devlet tahvillerinin piyasada dolaşım ve değerinin artırılmasının hedeflendiği; bu yolla tahvillerin satışının artırılmasının umulduğu anlaşılmaktadır.

Bu arada, iç ve dış devlet borçlarına ait tahvilleri almak, bunların piyasasını düzenlemek için gereken mali ve iktisadi müdahaleleri yapmakla görevli bir Amortisman Sandığı kurulmuştur. 14 Haziran 1935 tarih ve 2794 sayılı “Amortisman sandığı hakkında kanun” ile kurulmuş olan Amortisman Sandığı’nın yönetimi, Maliye Bakanlığı’nın kontrolü altında olmak üzere, Merkez Bankası genel müdürü ile Merkez Bankası idare meclisi üyeleri arasından Maliye Bakanlığı tarafından seçilen iki kişiden oluşan bir heyet tarafından yürütülmektedir. Devlet tahvillerinin alım ve satımı Amortisman Sandığı eliyle yapılır. Amortisman Sandığı’nın tahvil alım ve satım kararları Maliye Vekâletince onaylandıktan sonra uygulanır.¹⁵⁸

2794 sayılı “Amortisman sandığı hakkında kanun” taslağının gerekçe lâyihasında sandık oluşturmanın iki hedefi olduğu, birinci hedefin devletin tahvil piyasasını düzenlemek için gereğinde müdahalelerde bulunulması, ikincisinin de uygun koşullardan faydalanarak olağanüstü itfalarla Devlet borçlarını hafifletmek ve süratle ödemek olduğu belirtilmiştir.¹⁵⁹

Banka piyasasını düzenlemek üzere de bir kanun çıkarılmıştır. Bankaların çalışmalarının düzenlendiği 1 Haziran 1936 tarih ve 2999 sayılı “Bankalar Kanunu”nun özellikle üç maddesi ileride ele alacağımız 1947 Hazine Tahvillerinin çıkarılmasını gerektirecek uygulama ile ilgilidir.

Bankalar Kanununun 26. maddesine göre bankalar genel mevduatlarının en az % 15’ine denk gelecek munzam karşılığı devlet istikraz tahvillerinden veya bu tahviller derecesinde faiz getiren diğer menkul değerlerden oluşturacaklardır. Aynı, kanunun 31 maddesine göre de bankalar 865 sayılı ve 29 Mayıs 1926 tarihli “Ticaret

¹⁵⁷ “Türkiye Cümhuriyeti merkez bankası kanununun 8inci maddesine bir fıkra eklemesi hakkında 1/1027 numaralı kanun layihası ve Maliye ve Bütçe encümenlerinden mürekkep Muhtelit encümen mazbatası Sıra Sayısı 226”, 22 Mayıs 1934, s. 1.

¹⁵⁸ **Resmi Gazete**, 22 Haziran 1935, S. 3035, s. 5372.

¹⁵⁹ “Amortisman sandığı hakkında kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/140) Sıra sayısı: 181”, 25 Nisan 1935, s. 1.

Kanunu”nun 462. maddesinin ve esas sözleşmelerinin zorunlu kıldığı mecburi ihtiyatlardan başka yıllık net karlarının % 5’ini muhtemel riskler karşılığı olarak ayıracaklardır. Yine aynı kanunun 45. maddesine göre Türkiye’de faaliyette bulunan şirketlerin ve bankaların yıllık karlarından ayırmak zorunda buldukları kanuni ihtiyat akçelerini menkul kıymetlere yatırmaları gerekmektedir.¹⁶⁰

1941 yılında çıkartılan, 2 Haziran 1941 tarih ve 4060 sayılı "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair kanun", Maliye Bakanlığı’nca % 5 faizli ve altışar aylık faiz kuponlarını taşıyan Hazine tahvilleri ihraç edileceğini öngörmüştür. Bu kanuna göre, 2999 sayılı "Bankalar Kanunu"nun 26, 31 ve 45. maddelerine göre banka ve şirketlerin ayırmak zorunda oldukları karşılık ve ihtiyatlar, 4060 sayılı “Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair kanun”a göre ihraç edilecek tahvillere yatırılacaktır.¹⁶¹ Kısa bir süre sonra da 3 Nisan 1942 tarih ve 4196 sayılı “Bankalar kanununa ek kanun” ile 2999 sayılı “Bankalar Kanunu”nun 26. maddesinde % 15 olarak belirtilmiş olan munzam karşılıklar % 20’ye çıkarılmıştır.¹⁶² Bütün bu kanunlar ve kanun değişiklikleri, gerek Merkez Bankası, gerekse bankalarca Hazine tahvillerini kullanma ve dolayısıyla satın alma konusunda kanuni zorunluluklar getirmekte ve devlet tahvillerine bir piyasa sağlamaktadır.

5.2.6. Hazine Bonolarının Uzun Vadeli Hazine Tahvillerine Dönüştürülmesi

1947 yılı Haziran ayında % 5 faizli Hazine tahvilleri çıkarılması hakkındaki kanunda değişiklik yapılacağı, yeni Hazine tahvilleri çıkarılacağı ve tahvillerin yenileriyle değiştirileceği haberleri basında yer almıştır.¹⁶³

Ertesi gün, Meclis’te Emniyet Müsteşarlığı ihdası, demiryollarının İran sınırına kadar uzatılması ve 15 ilçe kurulması konularında hararetle tartışmaların olduğu oturumun son gündem maddesi olarak yüzde 5 faizli hazine tahvilleri ihracına dair kanunda değişiklik yapılması hakkındaki tasarı kabul edilmiştir.¹⁶⁴

¹⁶⁰ **Resmi Gazete**, 9 Haziran 1936, S. 3325, s. 6599-6601.

¹⁶¹ **Resmi Gazete**, 6 Haziran 1941, S. 4827, s. 1128.

¹⁶² **Resmi Gazete**, 6 Nisan 1942, S. 5078, s. 4196.

¹⁶³ “Yeni Hazine tahvilleri çıkarılıyor”, **Cumhuriyet**, 6 Haziran 1947, s. 6.

¹⁶⁴ “Mecliste dün hararetle tartışmalar oldu”, **Cumhuriyet**, 7 Haziran 1947, s. 1, 4.

11 Haziran 1947 tarihli ve 5072 sayılı "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair olan kanunun bazı maddelerinin değiştirilmesi hakkında kanun", 2 Haziran 1941 tarih ve 4060 sayılı "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri kanunu"nun birinci maddesini değiştirmiştir. Buna göre, bankaların 2999 sayılı "Bankalar kanunu"nun 26 ve 31. maddelerinde; ortaklıkların da 28 Haziran 1926 tarih ve 865 sayılı Ticaret Kanunu'nun 462. Maddesine göre, dağıtılan temettünün en az yirmide birinin şirketin muhtemel zararlarına karşılık olarak tutulması öngörülmüştür.¹⁶⁵

4060 sayılı "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair kanun", banka ve şirketlerin ayırmak zorunda olduğu bu ihtiyatlar karşılığında devlet iç istikraz tahvilleri bulundurmaya yükümlülüğünü getirmiştir.¹⁶⁶ Kanunun geçici maddesiyle de banka ve ortaklıklarla emekli ve yardım sandıklarına verilmiş bulunan % 5 faizli Hazine bonolarının çıkarılacak 250.000.000 liralık Hazine tahvilleriyle değiştirileceği öngörülmüştür. Bu Hazine tahvillerinin yıllık faiz, itfa süresi, ihraç fiyatı ve diğer şartları 13 Haziran 1946 tarih ve 4938 sayılı "Kalkınma istikrazı hakkında kanun" hükümlerine göre çıkarılmış olan Kalkınma İstikrazı birinci tertip tahvilleriyle aynı olacaktır.

Böylece, yeni çıkarılacak uzun vadeli Hazine tahvillerinin özellikleri 13 Haziran 1946 tarih ve 4938 sayılı Kalkınma İstikrazı hakkında kanuna göre çıkartılan tahvillerin özellikleriyle aynı olacağına göre, yıllık faizi ve ikramiye tutarı itibari değerinin en çok % 7'si olabilir. Tahviller ihraç tarihlerinden on yıl geçmedikçe erken ödemeye veya konversiyona tabi tutulamazlar. Tahvillerin faiz, bedel ve ikramiyeleri ile istikraza ilişkin işlemler istikrazın tamamen itfasına kadar her türlü vergi ve resimden muaftır. Tahviller, genel ve katma bütçe ile idare edilen kurumlar ve il özel idareleri ve belediyelerce yapılacak artırma, eksiltme ve sözleşmelerde teminat olarak itibari kıymetleri üzerinden başa baş kabul olunur. İkramiye miktarı, itfa süresi, ihraç fiyatı ve diğer şartlar Maliye Bakanlığı'na belirlenir.¹⁶⁷

Kalkınma İstikrazı Tahvilleri, % 6 faizli ve ihraç fiyatı % 95 olarak, yani üç kupür halinde, 100 liralıklar 95, 500 liralıklar 475, 1000 liralıklar ise 950 liradan satışa sunulmuştur. Kalkınma istikrazı tahvillerinin faizleri altı ayda bir ödenir.¹⁶⁸ İkinci

¹⁶⁵ **Resmi Gazete**, 28 Haziran 1926, S. 406, s. 1627.

¹⁶⁶ **Resmi Gazete**, 18 Haziran 1947, S. 6635, s. 12507.

¹⁶⁷ **Resmi Gazete**, 19 Haziran 1946, S. 6337, s. 10789.

¹⁶⁸ "Kalkınma İstikrazı", **Cumhuriyet**, 15 Aralık 1946, s. 3; "% 6 Faizli Kalkınma İstikrazı Tahvilleri", **Cumhuriyet**, 16 Aralık 1946, s. 4.

tertip Kalkınma istikrazı tahvilleri ise birinci tertibe ek olarak 4750 liradan piyasaya sunulan 5000 liralık kupürlerin eklenmesiyle dört kupür olarak satışa çıkmıştır.¹⁶⁹

11 Haziran 1947 tarihinde 5072 sayılı ile yasalaşan "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair olan kanunun bazı maddelerinin değiştirilmesi hakkında kanun"un tasarısında, 2. 6. 1941 tarihli ve 4060 sayılı "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair kanun" gereğince kanuni yedek akçeler, munzam karşılıklar ve fazla paraların % 5 faizli Hazine tahvillerine ve bu tahviller basılana kadar % 5 faizli mevduat bonolarına yatırıldığı, ancak bu tahviller için bir ihraç limiti öngörülmemiş olduğu kaydedilmiştir. Tasarıda, bu tip tahviller için kanunda itfa süresi ve yıllık itfa taksiti miktarının da belirtilmemiş olması nedeniyle bu borçların dalgalı (kısa vadeli) borç niteliği aldığı belirtilmiştir. Kanun tasarısının hazırlandığı sırada 186 küsur milyon lira olan bu dalgalı borcun Hazine için sakınca oluşturduğu ifade edilmiştir. Ayrıca uzun vadeli Devlet tahvillerine % 6 faiz verilmesine karşılık, bu kısa vadeli tahvillere % 5 faiz verilmesinin de banka ve diğer kuruluşların aleyhine bir durum yarattığı ilave edilmiştir. Tasarıda, söz konusu karşılıkların bundan böyle uzun vadeli Devlet tahvillerine yatırılmasının hem Devlet maliyesi hem de bu kuruluşların yararına bir tedbir olacağı düşünülmesi zikredilmiştir. Bu düzenleme yapılırken, o ana kadar dolaşımda olan ve söz edilen karşılıklarda kullanılan 1941 tarihli ve 4060 sayılı "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair kanun"a göre çıkarılmış bonoların 5072 sayılı ve 11 Haziran 1947 tarihli "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair olan kanunun bazı maddelerinin değiştirilmesi hakkında Kanun"da belirtilen 1947 Hazine Tahvilleri ile değiştirileceği öngörülmüştür.¹⁷⁰ Kanunun geçici maddesinde öngörülen mevduat bonolarının 1947 Hazine tahvilleriyle değiştirildiği 1948 Bütçe Kanunu tasarısında görülmektedir. Bütçe Kanunu tasarısında 20.10.1947 tarihinde 228.094.800 liralık Hazine tahvilinin mevduat bonoları ile değiştirildiği yazılıdır.¹⁷¹ Kanun tasarısında 186 küsur milyon lira olarak gösterilen meblağın tasarının kanunlaşmasına kadar arttığı anlaşılmaktadır. Kanunda 250 milyon lira ihraç yetkisi verilmiş olması da miktardaki artış öngörülerek düşünülmüştür. Her ne kadar, mevduat bonoları ile değiştirilen 1947 Hazine Tahvilleri miktarı 1948 Bütçe tasarısında

¹⁶⁹ "Yüzde 6 Faizli 2nci tertip kalkınma istikrazı tahvilleri", *Ulus*, 5 Haziran 1947, s. 3.

¹⁷⁰ **Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair olan kanunda değişiklik yapılması hakkında kanun tasarısı ve Ticaret, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/88) Sıra Sayısı 181**, 9 Aralık 1946, s. 1, 2.

¹⁷¹ **1948 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/247) Sıra Sayısı 30**, 30 Eylül 1947, s. 164.

228.094.800 lira olarak gösterilmiş ise de 1949 Bütçe kanunu tasarısında bu meblağ 228.054.400 lira olarak gösterilmektedir.¹⁷² Aynı rakam 1950, 1951 ve 1961 Bütçe tasarılarında da tekrarlandığına göre doğru rakamı 228.054.400 lira olarak kabul etmek yerinde olacaktır.¹⁷³ 1947 Hazine Tahvillerinin son itfa tarihi 1 Ekim 1967'dir.¹⁷⁴

Bankaların munzam karşılıklarının devlet tahvili olarak tutulması 11 Haziran 1936 tarihinde çıkarılmış olan 2999 sayılı Bankalar Kanunu'ndan beri uygulanmaktaydı. 5072 sayılı "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair olan kanunun bazı maddelerinin değiştirilmesi hakkında Kanun" ile, karşılık olarak tutulan kısa vadeli bonoları bu iş için ihraç edilen uzun vadeli 1947 Hazine tahvilleri ile değiştirme işlemi yapılmıştır. Kanun gereği, 1947 Hazine Tahvilleri kısa vadeli bonolara karşılık verilmek üzere bir kerelik çıkarılmış tahvillerdir. 1947 Hazine Tahvilleri'ne ait yeni kupürler ihraç edilmemekle birlikte karşılıkların uzun vadeli tahvil olarak tutulması uygulaması devam etmiştir. Söz konusu kanun gereğince banka ve ortaklıklarla Emekli Sandıkları ve Emekli ve Yardım Sandıklarının tutmaları gereken karşılıklar için 1947'de olduğu gibi özel tahvil çıkarılmayarak, o sırada mevcut olan uzun vadeli devlet tahvillerinin karşılık olarak muhafaza edilmesi yoluna gidilmiştir. Söz konusu devlet tahvilleri piyasadan satın alınabileceği gibi Amortisman Sandığı'ndan da temin edilebilecektir. Bu uygulama ile hem tahvil satışı sağlanmakta hem de tahviller uzun vadeli olduğundan Hazine kısa dönemde bir ödeme yükümlülüğü altına girmemiş olmaktadır.

5.2.7. Merkez Bankasında İhtiyat Olarak Hazine Tahvili Tutulmasına Son Verilmesi

İhtiyat karşılığı olarak tahvil tutulması uygulamasına 1953 yılında son verilmiştir. 3 Temmuz 1953 tarihli ve 6112 sayılı "Bankalar Kanunu'na ek kanun" ile 2999 sayılı Bankalar Kanunu gereğince tutulması gereken (o tarihte % 20 olan) munzam karşılıkların Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'na bundan böyle nakit

¹⁷² 1949 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/381) Sıra Sayısı 381, 30 Eylül 1948, s. 131.

¹⁷³ 1950 Yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu, Ankara, TBMM Basımevi, 1950, s. 272; 1951 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/77) Sıra Sayısı: 50, 30 Kasım 1950, s. 63; 1961 Yılı Bütçe Kanun tasarısı ve Bütçe Komisyonu mazbatası, Ankara, Kurucu Meclis Matbaası, 1961, s. 79.

¹⁷⁴ 1964 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu Raporu I, Ankara, TBMM Basımevi, 1964, s. 98-101

olarak yatırılması hükmü getirilmiştir. O güne kadar Amortisman Sandığı eliyle alınıp satılan Devlet tahvilleri karşılığı bankaların edindiği faiz gelirini dengelemek üzere de Bankalara vadesiz ve bir yıla kadar vadeli mevduat için % 3, bir yıl ve daha uzun vadeli mevduat için % 4 faiz ödenmesi öngörülmüştür. Söz konusu faizleri ödeme işi Amortisman Sandığı'na verilmiştir.¹⁷⁵ Bu tarihte, Hazine için nakit temin etmek artık tahvil satmaktan daha öncelikli hale geldiğinden banka ihtiyat karşılıklarının Merkez Bankası'na nakit yatırılması uygulamasına geçilmiştir. Daha sonra ise, 1941 tarihli ve 4060 sayılı "Yüzde beş faizli Hazine tahvilleri ihracına dair kanun", işlevini kaybettiği gerekçesiyle 27 Eylül 1983 tarih ve 2904 sayılı kanunla yürürlükten kaldırılmıştır.¹⁷⁶

5.3. 1947 Toprak Tahvilleri

Toprak Tahvilleri de, 1947 Hazine Tahvilleri gibi cebri tahvil sayılmaktadır. Bu tahviller, alıcıların tercihleriyle satın aldıkları tahviller olmayıp Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu gereğince arazileri kamulaştırılanlara arazi bedelleri karşılığı olarak verilmiş tahvillerdir.

Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun 1945 yılında kanunlaşması ve Toprak Tahvilleri uygulamasının da bu tarihte yürürlüğe girmesine rağmen arazi kamulaştırmaları uzun bir hazırlık süresinden sonra başladığı için ilk Toprak Tahvili 1947 yılında verilmiştir. İlgili kanun maddesinin değiştirildiği 1955 senesinde de Toprak Tahvili uygulaması sona ermiştir.

5.3.1 Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu

II. Dünya Savaşı sonrası T.B.M.M. tarafından kabul edilen ve 15 Haziran 1945'de yürürlüğe giren Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu, kamuoyunda ve Meclis'te tartışmalara neden olmuş; 455 üyenin 345'inin oylarıyla kabul edilmiştir. Ret ve çekimser oy kullanılmayan oylamada 6 milletvekili boş oy kullanmış, 104 üye ise oylamaya katılmamıştır.¹⁷⁷

¹⁷⁵ Resmi Gazete, 10 Temmuz 1953, S. 8484, s. 6655.

¹⁷⁶ Resmi Gazete, 27 Kasım 1982, S. 17881, s. 1; 2 Haziran 1941 Tarihli ve 4060 Sayılı Yüzde Beş Faizli Hazine Tahvilleri İhracına Dair Kanun ile Ek ve Değişikliklerinin Yürürlükten Kaldırılması Hakkında Kanun Tasarısı ve Mali İşler Komisyonu Raporu (1/631) Danışma Meclisi Sıra Sayısı: 376, 22 Şubat 1983, s. 1, 2; MGKZC, B. 166, (27.9.1983), s. 180; Resmi Gazete, 29 Eylül 1983, S. 18176, s. 31.

¹⁷⁷ TBMMZC, D. 7, C. 18, B. 72, (11.6.1945), s. 232.

Kanunun kabul edilmesinin ardından Erzincan Milletvekili Behçet Kemal Çağlar ve arkadaşlarının verdikleri önerge ile T.B.M.M.'nin "çiftçiyi toprağa kavuşturma davasının ilk sahibi Atatürk'ün yüce adını en derin saygıyla anması, Yüce Şef İnönü'ye derin saygılarını sunması, Saraçoğlu Hükümetini kutlaması" önergesi oybirliği ile kabul edilmiştir.¹⁷⁸

Bir sonraki oturumda Şükrü Sökmensüer ve arkadaşlarının teklifi ile Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun kabul edildiği 11 Haziran tarihini takip eden Pazar gününün Toprak Bayramı olarak kutlanmasına ilişkin kanun kabul edilmiştir.¹⁷⁹ Toprak Bayramı, yasalaşmasını izleyen hafta sonu kutlanmıştır. O tarihte tarım alanlarıyla çevrili olan İstanbul'da civar köy halkı at arabalarıyla, Orman Fakültesi öğrencileri otobüslerle Şişli Halkevi'ne gelmişler; burada, Taksim Cumhuriyet Anıtı önünde, Halkalı Ziraat Okulu'nda, Yeşilköy Tohum İstasyonu'nda, Büyükdere Numune Fidanlığı'nda, Çayırova Teknik Bahçivanlık Okulunda, Eyüp ve Beşiktaş Halkevlerinde törenler yapılmıştır. Eminönü Halkevindeki tören Cihad Baban'ın konferansı ile açılmıştır. Ankara'da sokaklarda köylüler ve halk toplanmış parlak gösteriler yapılmıştır. Atatürk'ün geçici kabri ziyaret edilmiş, kabir üzerine "topraksız köylülerin minnetleri" yazılı çelenkler bırakılmıştır. Adana, Yozgat ve Zonguldak'ta Halkevlerinde ve köylerde törenler, bayraklarla süslenmiş caddelerde şenlikler yapılmıştır.¹⁸⁰

Toprak Kanunu'nun Büyük Millet Meclisi tarafından kabulü üzerine Türkiye'nin her tarafından Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye şükran telgrafları çekilmiştir.¹⁸¹ Ankara Yüksek Ziraat Enstitüsü, Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun kabulü sonrasında, "enstitüyü kuran ve Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu ile ziraat politikasının en çetin problemini başaran" Milli Şefe fahri profesörlük, Başbakan Şükrü Saraçoğlu'na da fahri ziraat doktorluğu unvanlarını vermiştir.¹⁸²

Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu, toprağı kamulaştırılan arazi sahiplerine kamulaştırma bedelleri karşılığı olarak tahvil verilmesi hükmünü getirmiştir. Söz konusu hükme göre, kamulaştırma bedeli kamulaştırmayı izleyen yıldan başlayarak

¹⁷⁸ **TBMMZC**, D. 7, C. 18, B. 72, (11.6.1945), s. 231

¹⁷⁹ 15 Haziran 1945 ve 4760 sayılı Toprak Bayramı Kanunu; **TBMMZC**, D. 7, C. 18, B. 74, (15.6.1945), s. 267.

¹⁸⁰ "Toprak Bayramı-Dün yurdun en ücre köşelerinde bile büyük törenler yapıldı", **Cumhuriyet**, 18 Haziran 1945, s. 1, 3.

¹⁸¹ "Toprak Kanunu-Köylünün Milli Şefe duyduğu şükran", **Cumhuriyet**, 23 Haziran 1945, s. 1

¹⁸² "Milli Şefin Türkiye Ziraatine Hizmetleri", **Cumhuriyet**, 28 Haziran 1945, s. 1.

yirmi yılda ödenecek "Toprak Tahvilleri" adı verilen, en küçük kupürü 100 lira nominal değerde Hazine tahvilleriyle eşit taksitler halinde ödenecektir. Her taksite yıllık % 4 faiz yürütülecektir. Kamulaştırma bedelinin 100 liradan aşağı kesri [100 liradan düşük tahvil kupürü bulunmadığından] tahville birlikte; 1.000 liralık bölümü de kamulaştırmayı takip eden yıl içinde nakit olarak ödenecektir.¹⁸³

Aynı kanunun aynı maddesi uyarınca, her yıl yapılacak kamulaştırmalara göre Tarım Bakanlığının teklifi üzerine Bakanlar Kurulu'nca belirtilecek miktarda tahvil çıkarılacaktır. Toprak Tahvillerinin anapara ve faizini içeren kupon bedelleri vadelerinden beş yıl sonra Hazine lehine zamanaşımına uğrayacaktır.

Kanun Meclis'te görüşülürken, toprak bedelinin mümkün olduğu kadar tahvil yerine nakit olarak ödenmesi görüşleri öne sürülmüş, önce 2.000 dönümden, sonra 500 dönümden küçük toprakların kamulaştırılmasında bedelin nakit olarak ödenmesi önerilmiştir.¹⁸⁴ Kanun teklifinde toprak bedelinin tamamının tahvil olarak ödenmesi yer almışken oylama öncesinde verilen bir önerge ile bedelin 1.000 liralık kısmının nakit olarak ödenmesi hükmü getirilmiştir.¹⁸⁵ Görüşmeler sırasında % 4 faizin az olduğu, en az % 7'ye çıkarılması gerektiği yolunda konuşmalar da yapılmıştır.¹⁸⁶ Buna karşılık Geçici Komisyon, toprakların vergi değeri üzerinden alındığı, arazi sahibinin hiçbir riske katlanmaksızın arazisini % 4 faizle itfa etmiş olacağı, % 4 faizin toprağın normal zamandaki gelirinin üstünde olduğu görüşünde ısrar etmiştir.¹⁸⁷

Kanun çerçevesinde dağıtılacak arazi bedelsiz dağıtılmayacaktır. Kanunun kırk altıncı maddesine göre dağıtılacak arazi, yapı ve tesislerin karşılığı Maliye ve Tarım Bakanlıklarınca belirtilecek esaslara göre saptanarak borçlandırmayı izleyen altıncı yılın Ocak ayından başlamak ve yirmi yılda, yirmi eşit taksitte ve faizsiz olarak ödenmek üzere Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası adına senede bağlanacaktır.¹⁸⁸

Toprak dağıtım işlerini yürütmek üzere 11 Temmuz 1945 tarihinde yürürlüğe giren kanunla Tarım Bakanlığı bünyesinde Toprak İşleri Genel Müdürlüğü

¹⁸³ 11 Haziran 1945 tarih ve 4753 sayılı **Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu** Md 45.

¹⁸⁴ **TBMMZC**, D. 7, C. 18, B. 69, (5.6.1945), s. 129.

¹⁸⁵ **TBMMZC**, D. 7, C. 18, B. 69, (5.6.1945), s. 147.

¹⁸⁶ **TBMMZC**, D. 7, C. 18, B. 69, (5.6.1945), s. 145.

¹⁸⁷ **TBMMZC**, D. 7, C. 18, B. 69, (5.6.1945), s. 137.

¹⁸⁸ 11 Haziran 1945 tarih ve 4753 sayılı **Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu**, Madde 46; Bkz.: **Resmi Gazete**, 15 Haziran 1945, S. 6032, s. 8896.

kurulmuştur.¹⁸⁹ Tarım Bakanlığına bağlı olarak kurulan Toprak İşleri Genel Müdürlüğü'ne 28 Ağustos 1945 tarih ve 19647 sayılı üçlü kararname ile "Toprak Kanunu tatbikatının ana bilgisi olan tapu ve toprak işlerinde geniş bilgi ve tecrübe sahibi" olan Tapu ve Kadastro Genel Müdür Yardımcısı Ahmet Salih Korur atanmıştır. Genel Müdürlüğün kadrolarına yapılacak atamaların onaydan çıkmasının ardından toprak dağıtım işlerine başlanacağı açıklanmıştır.¹⁹⁰

Yüksek Tarım Enstitüsü heyetlerinin araştırma ve denemelerini köylere kadar yaymak üzere yaptığı yıllık gezilerin ardından Toprak Kanunu'nun ilk uygulanacağı illerin Muğla, Denizli ve Antalya olacağı hakkında haberler çıkmış ancak bu haberlerin asılsız olduğu; kanunun ilk olarak nerelerde uygulanacağı hakkında Bakanlar Kurulu'nca alınmış bir karar olmadığı açıklanmıştır.¹⁹¹ Kanunun kabulünden yaklaşık altı ay sonra kanunun uygulanması için Toprak İşleri Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarının sürdüğü, kanunu uygulayacak elemanların birkaç grup halinde yurdun değişik yörelerindeki devlet çiftliklerinde ölçme çalışmaları ile yetiştirilecekleri açıklanmıştır.¹⁹² Tarım Bakanlığı, Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun uygulanmasında vatandaşlar arasında ayırım yapıldığı ve işe parti mülahazaları karıştığı şeklindeki yayınlar üzerine konunun yürütülmeye başlanan bir kanun işi haline geldiği, teknik, ekonomik ve hukuki olduğu ve politik tarafının kalmadığı yönünde bir tebliğ yayınlamıştır.¹⁹³

5.3.2 Toprak Dağıtımının Başlaması

Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nda öngörülen toprak dağıtımını hayata geçirmek üzere, çeşitli il ve ilçelerde arazi dağıtımını öngören bir dizi kararname çıkarılmıştır.¹⁹⁴

¹⁸⁹ 6 Haziran 1945 tarih ve 4784 sayılı **Tarım Bakanlığı Toprak İşleri Genel Müdürlüğü Görev ve Kuruluş Kanunu**; Bkz.: **Resmi Gazete**, 11 Temmuz 1945, S. 6054, s. 9041-9044.

¹⁹⁰ Fon No: 30-11-1-0 (Müşterek Kararnameler Kataloğu) Kutu No: 177 Dosya No: 24 Sıra No: 5; "Toprak İşleri Genel Direktörlüğü", **Cumhuriyet**, 14 Temmuz 1945, s. 3; **Resmi Gazete**, 4 Eylül 1945, S. 6100, s. 1; "Toprak Genel Müdürü", **Cumhuriyet**, 15 Eylül 1945, s. 2.

¹⁹¹ "Toprak Kanunu köylüye anlatılacak", **Cumhuriyet**, 26 Temmuz 1945, s. 1; "Toprak Kanununun evvela nerede tatbik edileceği henüz belli değil", **Cumhuriyet**, 12 Eylül 1945, s. 3

¹⁹² "Toprak Kanunu-Tatbik hazırlıklarında yeni safhalar", **Cumhuriyet**, 15 Ocak 1946, s. 1.

¹⁹³ "Toprak Kanunu Tatbikatı ve Politika", **Cumhuriyet**, 12 Haziran 1946, s. 1, 3.

¹⁹⁴ BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 110 Dosya No: 33 Sıra No: 17; BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 112 Dosya No: 68 Sıra No: 11; BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 113 Dosya No: 17 Sıra No: 7.

Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu kapsamında toprak dağıtımının 16 Ocak 1946 tarihinde Bozkır¹⁹⁵ kazası Sarıoğlan çiftliğinde Vali ve Toprak Genel Müdürü'nün katıldıkları bir törenle başladığının açıklanmasına¹⁹⁶ ve Tarım Bakanlığı'nın arazi dağıtımını ilanlarına rağmen¹⁹⁷ toprak dağıtımlarına ancak, Çiftçiyi Topraklandırma Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesinden sonra, 1947 yılının ikinci yarısında başlanabilmektedir.

Toprak Genel Müdürlüğü, 1947 Haziranına kadar kuruluşunu tamamlama, eleman yetiştirme, tüzük ve yönetmeliklerini hazırlama işleriyle uğraşmış ve bu tarihten sonra toprak dağıtımına geçilerek 30.11.1947 tarihine kadar altı yerde 40.618 dönümlük toprak dağıtılmış, 9.468 dönüm toprak da dağıtılmak üzere hazırlanmıştır¹⁹⁸ 1946 yılı Kasım ayında devlete ait bazı arazinin dağıtılacağı, uzmanlardan oluşan bir komisyonun bir uygulama planı hazırladığı ifade edilmiştir.¹⁹⁹ Aralık 1946 sonlarında da Tarım Bakanı Faik Kurdoğlu, kanunun uygulanması için altı ilde hazırlıkların tamamlandığını, iki ilde devlet çiftliklerinin köylüye dağıtılması kararının alındığını, söylemiştir.²⁰⁰

Bu arada Çiftçiyi Topraklandırma Tüzüğü 20 Mayıs 1947 tarih ve 3-5842 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesiyle yürürlüğe girmiştir.²⁰¹ Çiftçiyi Topraklandırma Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesinden sonra da, Bakanlar Kurulu, çeşitli illerde arazi dağıtılması ile ilgili kararnameler çıkarmıştır.²⁰² Öte yandan yeni kurulan Hasan Saka hükümetinin programı Cumhuriyet Halk Partisi Meclis Grubu'nda tartışılırken, Başbakan, Toprak Kanunu konusunda konuda incelemeler yapıldığını, gerekirse

¹⁹⁵ Bozkır (Siristad) 1840-1989 yılları arasında Konya iline bağlı bir ilçedir. Bkz.: **Osmanlı Yer Adları**, s. 91; **Köylerimiz**, s. 8.

¹⁹⁶ "Toprak Kanununun ilk tatbik edildiği yer", **Cumhuriyet**, 17 Ocak 1946, s. 1

¹⁹⁷ "Tarım Bakanlığında", **Cumhuriyet**, 7 Temmuz 1946, s. 6.

"Tarım Bakanlığında", **Cumhuriyet**, 8 Temmuz 1946, s. 4.

"Tarım Bakanlığında", **Cumhuriyet**, 13 Temmuz 1946, s. 4; "Tarım Bakanlığında", **Cumhuriyet**, 17 Temmuz 1946, s. 5.

¹⁹⁸ **1948 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu** (1/247), 30 Eylül 1947, s. 284.

¹⁹⁹ "Toprak Kanunu-Tatbikata geçilmek üzere 6 ilçede hazırlık yapılıyor", **Cumhuriyet**, 11 Kasım 1946, s. 1

²⁰⁰ "Toprak Kanunu-Tarım Bakanının tatbik hazırlıkları için beyanati", **Cumhuriyet**, 24 Aralık 1946, s. 1, 3; "İzmirde muhtar seçimi hazırlıkları", **Cumhuriyet**, 29 Ocak 1947, s. 3.

²⁰¹ BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 113 Dosya No: 34 Sıra No: 2; **Düster**, Üçüncü Tertip, C. 28, Ankara, Devlet Matbaası, 1947, s. 1158-1181; "Toprak Kanunu Tüzüğü Çıktı", **Ulus**, 5 Haziran 1947, s. 1, 4.

²⁰² BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 114 Dosya No: 65 Sıra No: 10; BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 115 Dosya No: 78 Sıra No: 4; BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 117 Dosya No: 73 Sıra No: 16; "Toprak dağıtımı", **Ulus**, 5 Ekim 1947, s. 2.

kanunda bazı değişiklik önerilerinde bulunacaklarını belirtmiştir.²⁰³ Bu arada 10 Haziran 1948’de kurulan İkinci Hasan Saka Hükümeti’nde Tarım Bakanlığı’na Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu’na muhalefet eden²⁰⁴ mebuslardan Seyhan milletvekili Cavit Oral’ın getirilmesi dikkat çekicidir. Cavit Oral, 16 Ocak 1949’da kurulan Şemsettin Günaltay Hükümeti’nde de Tarım Bakanı olmuş ve bu görevi 22 Mayıs 1950 tarihine kadar sürdürmüştür.²⁰⁵ Cavit Oral, daha sonraki yıllarda, hükümet programında “toprak reformunu gerçekleştirecek kanuni tedbirleri hazırlamak”²⁰⁶ maddesi yer alan Sekizinci İnönü Hükümeti’nde de (Birinci Koalisyon Hükümeti) Tarım Bakanlığı görevini (20.11.1961-1 Haziran 1962) yürütmüştür.²⁰⁷

Toprak dağıtımını sürerken Bakanlar Kurulu, devlete ait arazilerin yanı sıra sahipleri tarafından düzenli işletilmeyen özel çiftliklerin 500 dönümden fazlasının kamulaştırılarak dağıtılacağını açıklamıştır. Bazı Hazine arsalarının, gecekondu inşaatını önlemek amacıyla Belediye’ye; tarıma elverişli arazinin ise dağıtılmak üzere Tarım Bakanlığı’na devredilme çalışmaları yürütülmüştür. Kamulaştırma ve arazi dağıtımını ile ilgili olarak Bakanlığın ve Valiliklerin basın ilanı yoluyla duyuruları devam etmiştir.²⁰⁸

Toprak dağıtımlarında hak sahiplerine tapuları, kamuoyuna duyurulan törenlerle topluca verilmiştir. Törenlerin daha görkemli olabilmesi için birkaç köyde dağıtılan arazi için merkezi bir köyde, büyük törenler düzenlenmiştir.²⁰⁹ Böylece tek tek köylerde sessizce toprak dağıtımını yapmak yerine, çevredeki mülki erkanın, ileri gelenlerin, davetlilerin ve basının katıldığı görkemli törenler düzenleme yoluna gidilmiştir. Tarım Bakanlığı Toprak İşleri Genel Müdürlüğü, çalışmalarını sürdürürken teşkilat yapısında bir değişiklik yapılmıştır. Toprak İşleri Genel Müdürlüğü, 24 Mart 1950 tarihinde yürürlüğe giren bir kanunla, Sağlık ve Sosyal

²⁰³ "C.H.P. Meclis Grupunda Müzakereler Bitti", **Cumhuriyet**, 11 Kasım 1947, s. 1, 4.

²⁰⁴ **TBMMZC**, D. 7, C. 18, B. 67, (11.6.1945), s. 32-35; **TBMMZC**, D. 7, C. 18, B. 72, (11.6.1945), s. 235.

²⁰⁵ **Türkiye’nin 42 Hükümeti**, s. 81-82.

²⁰⁶ İsmail Arar, **Hükümet Programları**, İstanbul, Burçak Yayınevi, 1968, s. 330; Kazım Öztürk, **Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları**, İstanbul, Ak Yayınları, 1968, s. 498.

²⁰⁷ **Türkiye’nin 42 Hükümeti**, s. 96.

²⁰⁸ "Şehir Haberleri-Vilayetimizde toprak tevzii", **Cumhuriyet**, 20 Haziran 1948, s. 2; "Hazineye aid arsalar Belediyeye devrediliyor", **Cumhuriyet**, 26 Mart 1949, s. 1, 4; "Tarım Bakanlığında", **Cumhuriyet**, 16 Nisan 1949, s. 5; "Tarım Bakanlığında", **Cumhuriyet**, 20 Nisan 1949, s. 5; "Tarım Bakanlığında", **Cumhuriyet**, 10 Mayıs 1949, s. 5 "İstanbul Valiliğinden", **Cumhuriyet**, 23 Mart 1949, s. 6; "İstanbul Valiliğinden", **Cumhuriyet**, 27 Mart 1949, s. 4.

²⁰⁹ "Çiftçiyeye Toprak", **Cumhuriyet**, 8 Ağustos 1949, s. 3.

Yardıml Bakanlığına bağlı İskân Genel Müdürlüğü ile birleştirilerek, Tarım Bakanlığına bağlı Toprak ve İskân İşleri Genel Müdürlüğü haline dönüştürülmüştür.²¹⁰

5.3.3. Toprak Tahvillerinin Dağıtılması

Toprak dağıtımı başladıktan ve arazisi kanun kapsamında kamulaştırılanlara verilecek Toprak Tahvillerinin hazırlanması ve basımı zaman almıştır. Tarım Bakanlığı'nın 10 Haziran 1946 tarihli teklifi ve Maliye Bakanlığı'nın uygunluk yazısı ile Bakanlar Kurulu'na Çiftçiyi Topraklandırma bedeli karşılığı olarak iki milyon liralık toprak tahvili çıkarılması teklif edilmiştir.²¹¹

1947 yılına gelindiğinde, Bakanlar Kurulu'na toprak tahvili çıkarılması konusunda yeniden teklif getirildiğinden yukarıdaki teklifin hayata geçmediği anlaşılmaktadır. Bu defa, Tarım Bakanlığı'nın 3 Temmuz 1947 tarihindeki teklifi ve Maliye Bakanlığı'nın 16 Ağustos 1947 tarihli oluru ile "1947 yılı içinde Antalya ilinin Merkez ve Sarık, Denizli ilinin Merkez ve Sarayköy, Eskişehir ilinin Merkez ve İzmir ilinin Tire ilçelerinde" yapılacağı ifade edilen kamulaştırmalar için 1.000.000 liralık toprak tahvili çıkarılması teklif edilmiş ve 11 Eylül 1947 tarih ve 3/6377 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesi ile Bakanlar Kurulu toprak tahvili çıkarılması hakkında karar almıştır.²¹² Bu kararda dikkar çeken nokta kararnamede 1947 yılı içinde yapılacağı ifade edilen kamulaştırmaların aslında 14 Mayıs 1946 tarih ve 3/4168 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesi ile yapılmasına karar verilmiş kamulaştırmalar olmasıdır.²¹³ Karar alınmış söz konusu kamulaştırmaların 1946 yılı içinde yapılmadığı ve uygulamanın 1947 yılına kaldığı anlaşılmaktadır.

Yukarıda ele aldığımız toprak tahvili çıkarılması hakkındaki 1947 yılındaki Bakanlar Kurulu kararnamesi de 1948 yılındaki yeni bir kararname ile yürürlükten kaldırılmış ve yerine yeni bir kararname çıkarılmıştır. Tarım Bakanlığının 12 Ocak 1948 tarihli teklifi ile, Bakanlar Kurulu bu defa, bir milyon liralık tahvil çıkarılmasını

²¹⁰ 20 Mart 1950 tarih ve 5613 sayılı Toprak ve İskân İşleri Genel Müdürlüklerinin birleştirilmesi hakkında Kanun; **Resmi Gazete**, 24 Mart 1950, S. 7465, s. 18151-18153.

²¹¹ BCA, Fon No: 30-10-0-0 (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 207 Dosya No: 415 Sıra No: 22.

²¹² BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 114 Dosya No: 60 Sıra No: 16.

²¹³ BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 110 Dosya No: 33 Sıra No: 17.

öngören 11 Eylül 1947 tarih ve 3/6377 sayılı kararnamenin kaldırılması ve 1947 yılı içinde yapılan ve 1948 yılı içinde yapılacak kamulaştırmalar için iki milyon liralık toprak tahvili çıkarılmasına 15 Ocak 1948 tarih ve 3/6912 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesi ile karar vermiştir.²¹⁴ Toprak Tahvillerinin hak sahiplerine dağıtılmaya başlandığı, Maliye Bakanlığı'nın, 1947 yılına ait kamulaştırma bedellerine ait geçici tahvillerin 20 Ekim 1948 tarihinden itibaren mal sandıklarında asıllarıyla değiştirileceği duyurusundan anlaşılmaktadır.²¹⁵ Yine Maliye Bakanlığı tebliğiyle, 1948 yılı içinde yapılan kamulaştırmanın bedelleri karşılığı verilmiş, kuponu 30 Eylül 1949 tarihli olan geçici Toprak Tahvillerinin 1948 Toprak Tahvilleri asıllarıyla değiştirileceği ilan edilmiştir.²¹⁶

Borsa ve Osmanlı Bankası Komiserliği'nin basın ilanında 68.900 liralık 1947 Toprak Tahvilinin 21.2.1949 tarihinde Borsa'ya kayıt ve tescil edildiği belirtilmiştir.²¹⁷

5.3.4. Çiftçiyi Topraklandırma Kanununda Değişiklik

1950 yılı Mart başında, Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun bazı maddelerinin değiştirilmesi için Cumhuriyet Halk Partisi tarafından TBMM'ne bir tasarı verilerek görüşülmeye başlanmıştır.²¹⁸ Ancak, yasada değişiklik yapılmasına bizzat Cumhuriyet Halk Partisi'ne mensup bazı milletvekilleri Meclis görüşmeleri sırasında karşı çıkmışlardır.²¹⁹ Değişikliğin Cumhuriyet Halk Partisi kurultayında karar altına alınan ilkelerden geri dönüş olduğu değişikliğe karşı çıkan milletvekilleri tarafından öne sürülmüştür.²²⁰

Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu 1945 yılında yasalaşırken sonradan Demokrat Parti'yi oluşturan bazı milletvekillerinin kanuna şiddetle karşı çıktıkları hatırlandığında, 1950 yılı Mayıs ayında yapılacak milletvekili genel seçimleri yaklaşırken kanunun değiştirilmesi için Cumhuriyet Halk Partisi tarafından girişimde

²¹⁴ BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 115 Dosya No: 87 Sıra No: 5.

²¹⁵ "Geçici Toprak Tahvilleri Yenileri ile Değiştirilecek", **Cumhuriyet**, 12 Ekim 1948, s. 3

²¹⁶ "Maliye Bakanlığının toprak tahvilleri hakkında tebliği", **Cumhuriyet**, 14 Ekim 1949, s. 3.

²¹⁷ "Küçük Haberler", **Cumhuriyet**, 22 Şubat 1949, s. 2.

²¹⁸ "Çiftçiyi Topraklandırma tasarısının görüşülmesine başlandı", **Cumhuriyet**, 11 Mart 1950, s. 3.

²¹⁹ "Çiftçiye Toprak", **Cumhuriyet**, 23 Mart 1950, s. 1, 3.

²²⁰ "Şükrü Sönmezşüer (Gümüşhane-4753 sayılı Kanun, milyonlarca köylülerimizi sevindirmiş ve benim görüşüme göre 15 - 20 bin geniş toprak sahibini gayrimemnun bir hale koymuştu. Şimdi ise bu kanun bu mahdut adette toprak sahiplerini tatmin ediyor ve milyonları mahzun edecek ve ümitlerini kırarak bir istikamete yönelmiş bulunuyor." **TBMMZC**, D. 8, C. 25, B. 70, (22.3.1950), s. 718-719.

bulunulması bir seçim yatırımı olarak yorumlanabilir. Daha da ötesi, bu kanun değişikliği, çok partili hayata geçildiğinde Cumhuriyet Halk Partisi'nin birçok siyasi, ekonomik ve sosyal ilkesinde gözlenen politika değişikliklerinden biri sayılabilir.²²¹

Kanun değişikliği için Meclis'te sürdürülen görüşmelerde, kamulaştırılan arazi bedelinin nakit ödenecek bölümünün artırılması görüşleri öne sürülmüş ve arazinin 1.000 dönümlük kısmının bedelinin nakit olarak ödenmesi önerilmiştir. Ancak Maliye Bakanı, Komisyon'da, bu yükün karşılanamayacağını belirtmiştir. Bunun üzerine kamulaştırılan arazinin 1.000 dönümlük bölümünün bedelinin nakit olarak ödenmesinden vazgeçilerek, kamulaştırmada nakit ödenecek miktarın 3.000 liraya çıkarılmasıyla yetinilerek kanun bu şekilde değiştirilmiştir.²²²

Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun kamulaştırma bedellerinin tahvil şeklinde ödenmesini düzenleyen 45. maddesinde yapılan ve 27 Mart 1950 tarihinde yürürlüğe giren değişikliğe göre, kamulaştırma bedellerinin 3.000 lirası kamulaştırmanın yapıldığı tarihi izleyen mali yılın ilk üç ayında nakden ödenecektir. Aynı maddede yapılan değişiklikle Toprak Tahvillerinin önceden yüzde 4 olan faiz oranı, "Bu tahviller, itibari kıymetleri üzerinden ve faiz, vade, amortisman ve sair şartlar bakımından son çıkarılmış bulunan Hazine tahvilleriyle eşit olarak ihraç edilir" hükmüyle Hazine tahvilleriyle aynı orana yani yüzde 6'ya çıkarılmıştır. Ayrıca söz konusu kanunun geçici ikinci maddesiyle de bu hükmün kanunun yayımı tarihinden önce kamulaştırılmış bulunan arazinin ödenmiş ve henüz ödenmemiş bedelleri hakkında da uygulanması yasalaşmıştır.²²³ Yeni kanuna göre toprak komisyonlarının çalışma yönetmeliğini hazırlamak ve kanunun ilkeleri üzerinde görüşmek üzere yurdun çeşitli yerlerinde faaliyette bulunan toprak komisyonlarının başkan ve üyelerinin 15 Nisan 1950 tarihinde Toprak İşleri Genel Müdürlüğü'nde toplanarak çalışmalara başlamışlardır.²²⁴

Bu arada, 14 Mayıs 1950 günü yapılan genel seçimlerde Demokrat Parti çoğunluğu sağlamış ve iktidar değişikliği meydana gelmiştir. 22 Mayıs 1950'de Adnan Menderes'in başbakanlığında Birinci Menderes Hükümeti göreve başlamıştır. İktidar

²²¹ C.H.P.'nin 1946 sonrasında toprak reformu konusundaki geri dönüşü için Bkz.: Çetin Yetkin, **Karşı Devrim 1945-1950**, s. 217-219, 599.

²²² **TBMMZC**, D. 8, C. 25, B. 62, (10.3.1950), [Basmayazı Sırası: 209], Encümen Mazbatası, s. 25.

²²³ 23 Mart 1950 tarih ve 5618 sayılı Çiftçiyi Topraklandırma hakkında 4753 sayılı Kanunun bazı maddelerinin değiştirilmesine ve bu kanuna bazı maddeler ve geçici maddeler eklenmesine dair Kanun; Bkz.: **Resmi Gazete**, 27 Mart 1950, S. 7467, s. 18166-18169.

²²⁴ "Toprak Komisyonları Temsilcilerinin Toplantısı", **Cumhuriyet**, 13 Nisan 1950, s. 3

değişikliği Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu uyarınca arazi dağıtım kararlarını etkilememiştir. Bakanlar Kurulu, 21 Eylül 1950 tarih ve 3/11900 sayılı kararname ile Van ilinin Merkez ve bütün ilçelerinde, 10 Kasım 1950 tarih ve 3/12069 sayılı kararname ile Tekirdağ ilinin Merkez ve bütün ilçelerinde, 31 Ocak 1951 tarih ve 3/12449 sayılı kararname ile İçel, Kırşehir, Tekirdağ, Van illeri Merkez ve bütün ilçelerinde, 21 Mart 1951 tarih ve 3/12710 sayılı kararname ile Afyon, Amasya, Bitlis, Burdur, Çanakkale, Çankırı, Çorum, Elazığ, Kayseri, Kocaeli, Maraş, Samsun, Siirt, Tokat, Tunceli, Yozgat illeri Merkez ve bütün ilçelerinde, 25 Haziran 1953 tarih ve 4/1015 sayılı kararname ile Ağrı, Bursa, Bingöl, Kütahya illeri Merkez ve bütün ilçelerinde arazi dağıtım yapılması hakkında kararlar almıştır.²²⁵ Böylece yeni hükümet döneminde de toprak dağıtım sürmüştür.²²⁶

Yeni iktidar döneminde, Toprak ve İskân İşleri Genel Müdürlüğü teşkilatlanması değişmiş; Genel Müdürlük, 15 Ağustos 1951 tarihinden geçerli olmak üzere Tarım Bakanlığı'ndan ayrılarak Başbakanlığa bağlanmıştır.²²⁷ Yeni yapılanma kapsamında, mevcut 46 toprak komisyonuna ek olarak Samsun'un Bafra, Yozgat'ın Yerköy, Konya'nın Kadınhanı, Çorum'un Merkez ve Afyon'un Emirdağ ilçelerinde 5 yeni toprak komisyonu kurulması Devlet Bakanlığı tarafından karar altına alınmıştır. 1951 yılı başından beri, toprak komisyonlarınca dağıtılan toprak miktarı 354.551 dönüme, topraklandırılan çiftçi ailesi sayısı 6.417'ye ulaşmıştır. Dağıtılan toprak miktarının Ağustos sonuna kadar 400.000 dönüme varacağı belirtilmiştir.²²⁸

Toprak ve İskân İşleri Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Raporu'nda verilen sayılara göre bu tarihe kadar 1947 yılında 49.085 dönüm, 1948 yılında 238.656 dönüm, 1949 yılında 388.499 dönüm ve 1950 yılında 840.315 dönüm olmak üzere toplam 1.516.555 dönüm toprak dağıtılmıştır. Bu dönem zarfında 3 tertipte 973.600 liralık %

²²⁵ BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 123 Dosya No: 75 Sıra No: 17; BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 124 Dosya No: 84 Sıra No: 6; BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 124 Dosya No: 103 Sıra No: 2; BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 125 Dosya No: 22 Sıra No: 2.

²²⁶ "Vanda Toprak Tevzii", **Cumhuriyet**, 14 Ekim 1950, s. 3

²²⁷ 10 Ağustos 1951 tarih ve 5840 sayılı Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü ile Toprak ve İskân İşleri Genel Müdürlüğü'nün Başbakanlığa bağlanmasına dair Kanun; Bkz.: **Resmi Gazete**, 15 Ağustos 1951, S. 7885, s. 1803.

²²⁸ "Çiftçiyi Topraklandırma Komisyonlarının sayısı artırıldı", **Cumhuriyet**, 26 Ağustos 1951, s. 3

4 faizli 1947-1949 toprak tahvili ihraç edilmiş, bunlardan 78.375 liralık kısmı itfa edilmiştir.²²⁹

Toprak Tahvillerinin faiz oranı ile nakit ödenecek matrah 22 Mart 1950 tarih ve 5618 sayılı “4553 sayılı Çiftçiyi Topraklandırma Kanununa ek Kanun” ile geçmişide kapsayacak biçimde değiştirilmiştir. Bu nedenle geçmişe yönelik olarak, önceden bu kanun kapsamında toprakları kamulaştırılmış tahvil sahiplerine 1.334.400 liralık değer farkı karşılığı ek tahvil ihracı tahakkuk etmiştir.²³⁰ Bu nedenle kamulaştırılma karşılığı olmak üzere bir milyon liralık yeni tahvil çıkarılması söz konusu olmuştur.²³¹

5.3.5. Toprak Tahvili Uygulamasının Sona Ermesi

Toprak dağıtımı kanunun ilk uygulandığı dönemde kadar yoğun olmasa da devam ederken²³² 1955 yılında Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun bir kez daha değiştirilmesi Meclis gündemine gelmiştir. Bu tarihten kısa bir süre önce, 1954 yılı Kasım ayında, Devlet Bakanı Osman Kapani'nin Ankara Radyosunda yaptığı konuşmaya göre Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun yürürlüğe girdiği tarihten o güne kadar çiftçiye 8.650.525 dönüm toprak dağıtılmıştı.²³³

Kanun değişikliği teklifinde arazi bedellerinin nakit olarak ödenmeyip karşılığında tahvil verilmesi üzerinde durularak bu uygulama eleştirilmiştir. Encümen mazbatasında istimlak edilen arazi bedelinin 3.000 liradan fazlası için mal sahibine tahvil verilmesinin arazi sahibini memnun etmediği gibi Hazine için de yük olduğu görüşüne yer verilmiştir. Encümen raporuna göre, 4753 sayılı Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun yürürlüğe girdiği 15 Haziran 1945 tarihinden 15 Ağustos 1954 tarihine kadar 5.331.065 liralık istimlak yapılmış; 1953 yılı sonuna kadar çıkarılması gereken tahvil toplamı 4.796.500 lirayı bulmuştur. Çıkarılmış olan tahvil miktarı ise 2.000.000 lira civarında olmuştur. İstimlak bedellerinin yıllık ortalamasının bir milyon lirayı bulmadığı; bir milyon liraya varmayan tahviller için fazla masraf yapıldığı, örneğin 1947 yılında çıkarılan 68.900 liralık tahvilin tahminen 20.000 lira civarında baskı ve diğer masrafı olduğu belirtilmiştir. Mazbatada ayrıca, istimlak edilen arazinin bedeli

²²⁹ 1951 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/77), 30 Kasım 1950, s. 394.

²³⁰ 1955 Yılı Bütçe Kanunu Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Ankara, TBMM Matbaası, 1955, s. 220.

²³¹ "Hükümet 1 milyon liralık toprak tahvili çıkaracak", *Cumhuriyet*, 30 Aralık 1953, s. 3

²³² ; BCA, Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 132 Dosya No: 51 Sıra No: 14

²³³ "Çiftçilere ve Göçmenlere Yapılan Yardımlar", *Cumhuriyet*, 13 Kasım 1954, s. 3

ertesini mali yıl ödendiğinden, istimlak bedelleri için boşuna faiz ödendiği de eklenmiştir.²³⁴

İstimlak bedeli karşılığı Toprak Tahvili verilmesini öngören 4753 sayılı Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun değişik 45. maddesinde 20 Mayıs 1955 tarih ve 6603 sayılı "4753 sayılı Çiftçiyi Topraklandırma Kanununun 41 nci ve 43 ncü maddelerine fıkralar ilâvesine muaddel 45 nci maddesinin tadiline ve 55 nci maddesinin kaldırılmasına dair kanun" ile bu sefer yapılan değişiklikle kamulaştırma bedelinin tamamının nakit olarak ödenmesi hükmü getirilmiştir. Böylece Toprak Tahvili uygulaması 6603 sayılı kanunun yürürlüğe girdiği 27 Mayıs 1955 tarihinde sona ermiştir.²³⁵

20 Mayıs 1955 tarih ve 6603 sayılı kanunun 3. maddesi istimlak edilecek gayrimenkullerin bedellerinin, istimlak kararının kesinleşmesi tarihinde, peşin ve nakit olarak ödenmesini hükme bağlamıştır. Ödeme Toprak ve İskân İşleri Genel Müdürlüğü bütçesinde bulunan tahsisattan yapılacaktır. Anılan Kanunun geçici 1. maddesi Amortisman ve Kredi Sandığına intikal etmeyerek hak sahipleri veya hamilleri elinde bulunan geçici ve esas tahvillerin kanunun yürürlüğe girmesiyle Toprak ve İskân İşleri Genel Müdürlüğü bütçesinde bulunan tahsisattan nakit olarak ödeneceğini öngörmüştür. Aynı maddeye göre beş yıl zarfında ibraz edilmeyen veya aranılmayan tahvil bedelleriyle bedel farkları Hazine lehine zaman aşımına uğrayacaktır.

11 Haziran 1945 tarih ve 4753 ile 22 Mart 1950 tarih ve 5618 sayılı kanunlara göre Maliye Bakanlığı'nca kamulaştırılan arazi sahiplerine verilmek üzere tahakkuk eden tahvil miktarı toplamı 5.132.200 lira olmuştur.²³⁶ Artık yeni Toprak Tahvili ihraç edilmeyeceğinden yalnızca mevcut tahvillerin nakde çevrilme işlemleri yapılacaktır.

6603 sayılı "4753 sayılı Çiftçiyi Topraklandırma Kanununun 41 nci ve 43 ncü maddelerine fıkralar ilâvesine muaddel 45 nci maddesinin tadiline ve 55 nci maddesinin kaldırılmasına dair kanun"un 27 Mayıs 1955 tarihinde yürürlüğe girmesinin ardından 1945 tarihli tüzük de yürürlükten kaldırılarak yerine 28 Şubat

²³⁴ TBMMZC, D. 10, C. 7, B. 78, (20.5.1955), [Basmayazı Sırası: 335], Encümen Mazbatası, s. 3.

²³⁵ 27 Mayıs 1955 tarih ve 6603 sayılı, 4753 sayılı Çiftçiyi Topraklandırma Kanununun 41, 43 ncü Maddelerine Fıkralar İlâvesine, Muaddel 45 nci Maddesinin Tadiline ve 55 nci Maddesinin Kaldırılmasına dair Kanun; Bkz.: **Resmi Gazete**, 27 Mayıs 1955, S. 9013, s. 11942.

²³⁶ **1956 Yılı Bütçe Kanunu Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası**, Ankara, TBMM Matbaası, 1956, s. 122.

1957 tarih ve 4/8751 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla Çiftçiyi Topraklandırma Nizamnamesi yürürlüğe konulmuştur.²³⁷

1959 yılı bütçe verilerine göre, Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu kapsamında 1946-1950 yıllarında 908.860; 1950-1958 yıllarında 15.951.494 dönüm olmak üzere toplam 16.860.354 dönüm toprak dağıtıldığı açıklanmıştır.²³⁸ 1960 yılı bütçe verilerine göre ise 1946-1950 yıllarında 1 302 704; 1950-1958 yıllarında 15.567.336 dönüm olmak üzere toplam 16.870.040 dönüm toprak dağıtıldığı ifade edilmiştir.²³⁹

Tahvil bedel ve faizlerini talep etmek için beş yıllık zaman aşımı 27 Mayıs 1960 tarihinde son bulmuş ve Toprak Tahvilleri tahvil sahipleri açısından da geçmişte kalmıştır.²⁴⁰

Milli Birlik Komitesi döneminde, yürürlükte olan Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu kapsamındaki arazi dağıtımının "bütün yurttaki toprak envanteri tamamlanincaya kadar durdurulduğu" İkinci Gürsel hükümetinin İmar ve İskân Bakanı Rüştü Özal tarafından açıklanmıştır. Aynı açıklamada, kurulmuş 80 komisyonun personel azlığı nedeniyle istenilen verimi veremediği, komisyon sayısının 65'e indirilerek personel sayısının artırıldığı belirtilmiştir. Bakan, 1945 yılında çıkartılan Toprak Kanunu gereğince yapılmış olan arazi dağıtımının beklenen sonucu vermediğini, tescil işlemi tamamlandıktan sonra dağıtıma başlanacağını; yeni toprak reformu tasarısına göre her çiftçi ailesine 10 ton buğday veya dengi mahsul verecek arazi dağıtılacağını söylemiştir.²⁴¹

Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu yürürlükte kalmayı sürdürürken, 19 Temmuz 1972 tarihinde kabul edilen 1617 sayılı Toprak ve Tarım Reformu Öntedbirler Kanunu'nun 8. maddesi ile "4753 sayılı Kanun ile 28.2.1957 tarih ve 8751 sayılı Çiftçiyi Topraklandırma Nizamnamesi hükümleri gereğince çiftçilere yapılan toprak dağıtımı" bu kez yasayla durdurulmuştur.²⁴²

²³⁷ Fon No: 30-18-1-2 (Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu) Kutu No: 145 Dosya No: 116 Sıra No: 2; İhsan Apatay, **Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu İzahı ve Tatbikatı**, Konya, Azim Matbaası, 1959, s. 92-116.

²³⁸ **1959 Mali Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası** (1/258), 29 Kasım 1958, s. 468.

²³⁹ **1960 Mali Yılı Muvazenei Umumiye Kanunu Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası** (1/454), 30 Kasım 1959, s. 92.

²⁴⁰ **1961 Yılı Bütçe Kanunu Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası**, Ankara, TBMM Matbaası, 1961, s. 212.

²⁴¹ "Çiftçiye dağıtılan toprakların tesbit ve tescili hızlandırıldı", **Cumhuriyet**, 19 Haziran 1961, s. 1, 5.

²⁴² **Resmi Gazete**, 26 Temmuz 1972, S. 14257, s. 3.

5.3.6. Çiftçiyi Topraklandırma Kanununun Yürürlükten Kaldırılması

Ertesi yıl 25 Haziran 1973 tarihinde kabul edilen 1757 sayılı Toprak ve Tarım Reformu Kanunu'nun 235. maddesiyle de 4753 sayılı Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu ile ek ve değişiklikleri yürürlükten kaldırılmıştır.²⁴³

Kanunun yürürlükten kalkmasından sonra Toprak ve İskân İşleri Genel Müdürlüğü dosyalarından yararlanılarak yapılan bir araştırmaya göre, Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu, 1945-1973 yılları arasında 28 yıl yürürlükte olmakla birlikte bu sürenin sadece 21 yılında toprak dağıtımı yapılmıştır. Toprak dağıtımı, 1947 yılında başlamış, 21 Nisan 1961 tarih ve 63 sayılı genelge ile 1961 yılında durdurulmuştur. Toprak dağıtımı 1966 yılında yeniden başlamış, 1971 yılında 18 Eylül 1971 tarih ve 4726/29234 sayılı genelge ile bir kez daha durdurulmuştur. Bu tarihten sonra kanunun yürürlükten kaldırıldığı 19 Temmuz 1973 tarihine kadar toprak dağıtılmamıştır. Kanunun yürürlükte kaldığı süre içinde 22.313.646 dönüm arazi dağıtılmış, 153.588 dönüm arazi kamulaştırılmıştır. Dağıtılan arazinin geri kalan miktarı olan 22.160.058 dönümü hazine arazisidir. Kamulaştırılan arazinin, dağıtılan araziye oranı % 0,69 yani yaklaşık binde 7'dir. Kamulaştırılan 153.588 dönüm arazinin % 52,65'ini oluşturan 80.861 dönümü vakıflardan, % 12,03'ünü oluşturan 18.475 dönümü özel idare ve belediyelerden kamulaştırılmıştır. Gerçek kişilerden kamulaştırılan 54.252 dönüm arazinin toplam kamulaştırılan arazi içindeki payı % 35,32'dir.²⁴⁴

Bu verilere göre, gerçek kişilerden kamulaştırılarak dağıtılan arazinin toplam dağıtılan arazi içindeki payı % 0,24'tür (binde 24). Böylece, Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun yasama organında görüşülmesi sırasında en çok tartışılan ve bazı mebuslar tarafından karşı çıkılan maddesi olan 17. maddenin kapsamında yer alan özel arazilerin kamulaştırılmasının pratiğe yansımaları, kanun kapsamında dağıtılan toplam arazinin binde 24'ü oranında kalmıştır.

²⁴³ Resmi Gazete, 19 Temmuz 1973, S. 14599, s. 23.

²⁴⁴ Duran Taraklı, **Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu ve Uygulama Sonuçları**, Ankara, O.D.T.Ü. Yayınları, 1976, s. 105-109.

SONUÇ

On Dokuzuncu yüzyılın başından itibaren dünyada “modern” bir ulaşım tarzı olarak yaygınlaşan demiryolları Osmanlı İmparatorluğu’nda İstanbul’u imparatorluğun başlıca yörelerine bağlayan hatlar şeklinde inşa edilmiş, ülkenin bazı yöreleri ise demiryolu bağlantısından uzak kalmıştır. Birinci Dünya Savaşı sırasında, demiryolu hatlarının yetersizliği nedeniyle Osmanlı ordusu zorluklar yaşamıştır. Bu nedenle, Ankara’da 23 Nisan 1920’de Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin açılmasından hemen sonra mevcut demiryollarını tamir etmek ve İstiklal Savaşı’nın gerektirdiği yeni hatların döşenmesini sağlamak için tedbirler alınmıştır.

Demiryolları yapımına askeri amaçlarla ihtiyaç duyulan İstiklal Savaşı döneminde, TBMM tarafından demiryolu yatırımına ilişkin ilk kanun İkinci İnönü Muharebesinden hemen sonra, Sakarya Muharebesi öncesinde çıkarılmıştır. Bu durum, İstiklal Savaşı’nın kısıtlı mali koşulları içinde demiryollarına verilen önceliği göstermektedir. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti döneminde, Osmanlı Meclisi Mebusanı ve Osmanlı Hükümeti’nin demiryollarının işletilmesi ve demiryolu imtiyazları konusunda almış olduğu bazı karar ve uygulamaların TBMM Hükümeti’nce sürdürüldüğü görülmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasıyla birlikte demiryolu politikasında ülke savunmasından kaynaklan askeri amaçların yanı sıra, siyasi, iktisadi ve toplumsal amaçlar ön plana çıkmıştır. Ulus devletinin kurulma sürecinde ekonomik, sosyal ve kültürel bütünleşmeye imkân verecek olan ülke bütünlüğünün sağlanması şart görülmüştür. Ülke bütünlüğünü sağlayacak bir araç olarak bayındırlığa, özellikle demiryolu hatlarının yurdun her tarafına uzanmasına özel önem verilmiştir.

Bu önemle uyumlu olarak Cumhuriyet'in ilk iç borçlanma kanunu kısa vadeli borçlanmayı öngörecek biçimde 1926 yılında demiryolları ve limanlara kaynak yaratmak amacıyla çıkarılmıştır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti döneminde ve Türkiye Cumhuriyeti döneminin başından itibaren demiryollarıyla ilgili yürütme tasarruflarının, başta yeni demiryolu hattı yatırımları olmak üzere, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nden kanun çıkartılarak veya TBMM kararı alınarak yapılmasına özen gösterilmiştir.

Hükümet politikası olarak vazgeçilmez görülen ve kamuoyunda taraftar bulan demiryolu yatırımlarının büyük ölçüde vergilerden oluşan bütçe gelirleri ile finansmanının sürdürülemeyeceği anlaşılmıştır. Büyük bayındırlık yatırımlarının gerçekleşmesinin uzun yıllar aldığı, buna karşılık bütçeler yıllık yapıldığı ve gelecek yıllara ilişkin harcama taahhütlerine girilemediği için, uzun vadeli yatırımların gerektirdiği harcamaları birden fazla yıl bütçelerinden ödeyebilmek üzere müteahhitlerle uzun yıllara yayılan taahhütlere girişirken kısa vadeli Hazine bonoları verilmiştir. Kısa vadeli Hazine bonoları ile sağlanan olanaklar yetmeyince uzun vadeli iç borçlanma yoluna gidilmesi gereği ortaya çıkmıştır.

Uzun vadeli iç borçlanmanın uygulanabilmesi ancak Cumhuriyet'in kuruluşundan on yıl sonra mümkün olmuştur. Bu dönemde, Osmanlı dönemi kamu borçlanmalarının (Düyunu Umumiye) olumsuz anıları geçmişte kalmış, kamuoyunda Cumhuriyet Maliyesine güven duyulmaya başlanmış ve ülkede tasarruf hacmi iç borçlanmaya imkan verecek düzeye gelmiştir.

İç borçlanma, parti içinde, Meclis'te ve basında destek bulmuş, ülke imarının halkın tasarrufu ile gerçekleştirilmesi olumlu karşılanmış, Hükümet uygulamalarına muhalif tanınan mebuslar dahil, geliri demiryolu yatırımlarına ayrılmak üzere iç borçlanmaya gidilmesi desteklenmiştir.

Ergani iç borçlanması tahvillerinin 1933 ve 1934 yıllarında üç tertip halinde satışı sırasında basında ve kamuoyunda geniş bir tanıtım ve propaganda kampanyası yürütülmüştür. Meslek odaları, esnaf teşekkülleri, dernekler üyelerini tahvil almaya teşvik eden duyurular yapmışlardır. Tahvil satışını duyurmak, tahvil alımını teşvik etmek amacıyla üniversite, okullar, Halkevleri başta olmak üzere toplantılar düzenlenmiş, konferanslar verilmiştir. Eğitici ve öğretici programlar yayınları arasında önemli yer tutan radyolarda tahvil alımını özendiren konuşmalar yapılmıştır. Bazı

konferansların ve radyo konuşmalarının metinleri ayrıca yayınlanmıştır. Tahvil satışlarıyla ilgili haber ve ilanlara basında geniş yer verilmiştir. Bankalar, geniş kitlelerin tahvil alımına katılabilmeleri için tahvil satışlarında taksit uygulanması gibi kolaylıklar göstermişlerdir. Taksitli satışlar küçük tasarruf sahiplerini etkilemiş, bir araya gelerek ortaklaşa tahvil alanlar, tasarruf kumbaralarını bankalara götürerek istikraz tahvilleri alanlar görülmüştür.

Ergani tahvilleri piyasaya sürülürken tahvil almanın kişiye sağlayacağı avantajların belirtilmesinin ötesinde tahvil almayı bir vatandaşlık görevi gibi gösteren çok sayıda yayın yapılmıştır. Ergani iç borçlanması sırasında basında, radyoda ve konferanslarda istikraza katılmanın bir vatandaşlık görevi olduğu vurgulanmıştır. Yine yazı, ilan, konuşma ve mitinglerde vatandaşlara görevleri hatırlatılarak istikraz almak vatan göreviyle ilişkilendirilmiş, bir yurttaşlık imtihanı sayılmıştır.

Ergani iç borçlanmasının uygulandığı dönemde, bir tahvilin satış bedeli orta düzeydeki bir memur için azımsanmayacak bir meblağ olmakla birlikte, Ergani tahvilleri, enflasyonun, dolayısıyla geleceğe yönelik geçim kaygısının bulunmayışı nedeniyle küçük tasarruf sahipleri için de satın alınabilir bir seçenek olarak ortaya çıkmıştır. Banka şubelerinin yaygın olmaması, bankaların tasarruf mevduatına uyguladıkları faizin tahvil faizinin altında olması gibi nedenler tahvilleri başlıca tasarruf aracı olarak öne çıkarmıştır.

Yine de, Ergani İç Borçlanması sırasında yapılan yaygın ve yoğun yayın, tanıtım, toplantılar ve propagandanın, Ergani İç Borçlanması tahvillerinin büyük çoğunluğunun maaş ve ücretle geçinen dar gelirli vatandaşa satılmasını sağladığı şüphelidir. Bununla birlikte yoğun tanıtım çalışmaları, halkın bir iktisadi ve toplumsal seferberliğe katılması yoluyla yeni toplumu oluşturan yeni bireyin şekillendirilmesine, vatandaşın vazifelerinin bildirilmesine araç olmuş, bir kamuoyu oluşturma faaliyeti gerçekleştirilmiştir.

Demiryolu yatırım maliyetinin karşılanması açısından, Ergani İstikrazı geliri Şefkatli-Ergani demiryolu hattının yatırım giderlerinin iki katı kadar olduğundan, 1935’de tamamlanan Şefkatli-Ergani demiryolu hattının inşaat masrafları tamamen iç borçlanma geliri ile karşılanmıştır.

Ergani ikramiyeli demiryolu istikrazının başarısı üzerine yapılması öngörülen diğer demiryolu hatlarının inşa harcamalarını karşılamak üzere yeni uzun vadeli iç

borçlanmalara gidilmiştir. Bunlardan ilki olan, Sivas-Erzurum arasındaki demiryolunun yapılması için çıkartılan Sivas-Erzurum demiryolu iç borçlanması 1935-1940 yılları arasında yedi tertip halinde piyasaya sürülmüştür.

Bir buçuk yıl içinde tamamlanan Ergani borçlanmasına göre nispeten uzun bir sürede gerçekleştirilen Sivas-Erzurum Demiryolu İç Borçlanmasının her tertibine, basında o an içinde bulunulan savaş öncesi ve savaş döneminin özelliklerine bağlı olarak farklı büyüklük ve şekillerde yer verilmiştir. Gazetelerin genellikle birinci sayfalarında yer alan Ergani istikrazı haberlerine nazaran, Sivas-Erzurum istikrazı haberleri daha çok iç sayfalara kaymıştır. Gazetelerde yer alan haberlerin boyutu da giderek küçülmüştür. İstikraz sürerken dünyada savaş havasının giderek yayılması ve son iki tertip sırasında İkinci Dünya Savaşı'nın başlamış olması gazetelerdeki haber ve konu önceliğini etkilemiştir. Bununla birlikte basın, istikraza olabildiğince yer vermiş, ilgi göstermiştir. Basında yayınlanan yazıların çoğunluğunda hakim olan tema, Ergani istikrazında olduğu gibi borçlanmanın toplumsal yönünün vurgulanması olmuştur. Bu iç borçlanmada da hükümet, iktidar partisi, parti teşkilatı ve valiler aracılığıyla iç borçlanmanın başarılı olması için olanaklarını seferber etmiştir.

Ergani iç borçlanması gibi başarılı olan Sivas-Erzurum Demiryolu İç Borçlanmasının gelirleri Sivas-Erzurum demiryolu hattı yatırım harcamalarından yüzde 20 fazla olarak gerçekleşmiş, öngörülen Sivas-Erzurum demiryolu 20 Ekim 1939 tarihinde törenle açılmıştır.

Sivas-Erzurum iç borçlanma tertipleri sona erer ermez, demiryolu hatlarının İran ve Irak sınırlarına uzatılması amacıyla planlanan İran ve Irak sınırı demiryollarının finanse edilmesi için, İran-İrak sınır hattı iç borçlanması 1941-1943 yılları arasında üç tertip olarak çıkarılmıştır. İkinci Dünya Savaşı nedeniyle tamamlanamayan İran sınır hattı demiryolu inşaatının sürdürülmesi için de, yeni bir kanunla ek istikraza gidilerek 1945-1946 yıllarında üç tertip tahvil daha ihraç edilmiştir.

Temeli 1937 yılında atılan Irak sınır hattı 1944 yılında Kurtalan'a varmış ve hat o noktada kalmıştır. 1944 yılından sonra devam eden İran sınır hattı demiryolunda ise, İran-İrak Sınır Hattı iç borçlanmasının son yılı olan 1946'da Elazığ-Palu hattı, 1947 yılında Palu-Genç hattı açılmıştır. Demiryolunun kanunun öngördüğü gibi İran sınırına ulaşması ancak 1971 yılında gerçekleşmiştir.

İran-İrak hattı iç borçlanması sırasında gazetelerin sayfa sayıları savaş nedeniyle kısıtlandığı için iç borçlanma haber ve yazılarına alan olarak çok yer ayrılamasa da basında konuyla ilgili ilanlar, duyurular ve makaleler olanaklar el verdiği ölçüde yer almıştır.

İran-İrak Sınır Hattı iç borçlanmasının ikinciden beşinciye dört tertibi piyasaya sürülürken aynı anda Milli Müdafaa istikrazının tertipleri de piyasaya sürülmüştür. Bu dönemde basının verdiği önceliğe bakarak istikrazlar arasında Milli Müdafaa istikrazının öne çıktığı ve demiryolu istikrazlarının ikinci planda kaldığı görülmektedir.

İkinci Dünya Savaşı sırasında ülke kaynaklarının önemli bir bölümü ordunun ayakta tutulmasına harcanırken demiryolu yatırımları önemli ölçüde azalmış, yapılan hatların inşa süreleri uzamıştır. Savaşın ilk yılı olan 1939 yılında demiryolu yatırımlarının genel bütçe harcamalarına oranı yüzde 5,41, savaşın ikinci yılı olan 1940 yılında demiryolu yatırımları oranı yüzde 3,54'tür. Genel bütçeden demiryolu yatırımlarına ayrılan pay giderek düşmüş ve 1945 yılında yüzde 1,5'e kadar gerilemiştir. Savaş öncesi dönem olan, 1933-1939 arasındaki dönemde demiryolu yatırım harcamalarının toplam bütçe harcamalarına oranı ortalama olarak yüzde 5,35 iken yatırımların 1941-1947 yıllarında ortalaması yüzde 1,42'dir.

Bununla birlikte, 1941-1947 arasındaki demiryolu istikrazları, bu yıllardaki demiryolu yatırım harcamalarının yüzde 52,2'sini karşılamış, demiryolu yatırım harcamalarının geri kalan yüzde 48'i ise genel bütçe gelirlerinden karşılanmıştır. Bu da şartların zorluğuna rağmen demiryolu yatırımlarının hızı azalmakla birlikte durmadığını ve demiryolu yatırımlarını devam ettirmek üzere bütçeden fon ayrıldığını göstermektedir.

Bütün dönem ele alındığında 1933-1947 yılları arasında demiryolu yatırım harcamalarının toplam bütçe harcamaları içindeki yıllık ortalama oranı yüzde 3,43 olmuştur.

1944 yılında çıkartılan İran-İrak Sınır Hattı Ek istikrazı kanunundan sonra demiryolları yapımı amacıyla iç borçlanma yoluna gidilmemiştir. Cumhuriyet döneminin demiryolu inşa politikasında genellikle kırılma noktası olarak 1950 tarihi ifade edilegelmeyle birlikte, politika değişikliği Haziran 1946 tarihinde ilan edilmiştir. Hükümet tarafından hazırlanan Kalkınma iç borçlanması kanun tasarısında, demiryolu

inşaatlarının bundan böyle iç borçlanma ile değil bütçe gelirleri ile yürütülmesinin öngörüldüğü, iç borçlanmaya gidilecekse bu gelirlerin sanayi ve diğer ekonomi sektörlerindeki yatırımlar için kullanılmasının düşünüldüğü ifade edilmiştir. Buna göre, Cumhuriyet döneminin demiryolu politikasındaki kırılma noktası olarak 1946 yılının alınması daha doğru olacaktır.

Öte yandan İkinci Dünya Savaşı sürecinde milli savunma harcamaları son derece yüksek olmuştur. Özellikle 1940-1944 yılları arasında genel bütçenin yarısından fazlası Milli Savunma Bakanlığı bütçesine ayrılmıştır. Savunma harcamaları, her yıl nominal olduğu gibi reel olarak da (1941'deki duraklama bir yana bırakılırsa) bir önceki yıla göre artmıştır.

Savunma harcamaları yeni konulan vergiler de dahil olmak üzere bütçe kaynaklarıyla karşılanmaya çalışılmıştır. Vergilere ek olarak savunma harcamalarını karşılamak için önce kısa vadeli Hazine bonoları çıkarılmıştır. 1942 yılında da Milli Müdafaa istikrazı adı altında uzun vadeli iç borçlanmaya gidilerek, 1942-1945 yılları arasında dört tertip tahvil ihraç edilmiştir. Uzun vadeli Milli Müdafaa istikrazı gelirleri, Milli Savunma harcamalarının her yıl yüzde 5 ile yüzde 13,5'ünü karşılamıştır.

Milli Müdafaa istikrazında, dört tertip tahvilin, 1942'de bir, 1944'de bir ve 1945'de iki defa olmak üzere İkinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği günlerde satışa sunulması sırasında vatanseverlik duygularını öne çıkartan bir dil kullanılmıştır. Tahvillerle ilgili haberler, okurlara vatanî görevlerini hatırlatan, tahvil almanın askerlik yapmak gibi bir vatan görevi olduğunu ifade eden üslupla kaleme alınmıştır. Tahvillerin satışa çıkarılmasından önce ve satış sona erdikten sonra Maliye Bakanlığı'na yayınlanan tebliğler, Maliye Bakanı'nın her tertibin başında yaptığı açıklamalar ve sonundaki teşekkür konuşmaları, yurttaşın yurt savunması görevine değinen cümlelerle doludur.

Gazeteler, haberlerini Bakanlık tebliğlerini ve Bakan'ın demeçlerini esas alarak yazmışlar, tahvil satışlarıyla ilgili haberlerin içine “vatan savunması” ve “yurttaşın devlete borcu” temalarını da katmışlardır.

Savaş döneminde basında iç borçlanmalara ayrılan alan, Savaş öncesi dönemdeki İç Borçlanmalara ayrılan alana göre görünürde daha az olmakla birlikte gazetelerin sayfa sayılarının önce altı sonra dört sayfaya indiği dikkate alındığında iç

borçlanmalar konusuna Savaş'ın sıcak haberleri arasında oransal olarak küçümsenmeyecek ölçüde yer verildiği söylenebilir. Buna her bir haberin, haber nesneliliğinin ötesindeki, teşvik ve hatta yurttaşla görev veren üslubunu eklersek Milli Savunma İç Borçlanmasına basında azımsanmayacak bir önem verilmiştir.

Savaşın sonuna doğru, 1944 ve 1945 yıllarında aynı anda piyasaya çıkartılan Milli Müdafaa ve İran-İrak Demiryolu tahvilleri için basında resimli ilanlar yayınlanmıştır. 1933-1934 yıllarında Ergani istikrazının tanıtımlarının ressamların çizimleriyle zenginleştirilmesinin, Sivas-Erzurum istikrazı için afişler hazırlanmasının ardından bu basın ilanları reklamcılığın gelişimini de göstermektedir.

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesine rağmen, ülkenin güvenliğine yönelik dış tehdidin sürmesi nedeniyle savunma harcamalarının azaltılamamasının getirdiği bütçe açıklarını karşılayabilmek üzere 1946 yılında çıkartılan uzun vadeli Kalkınma istikrazı tahvilleri 1946 ve 1947 yıllarında üç tertip olarak piyasaya sürülmüştür

1946 Kalkınma uzun vadeli iç borçlanması, özel kanununda gelirin belli bir amaç, "kalkınma" için kullanılacağı yazılı olduğu ve kanuna verilen ad da bu amacı ifade ettiği halde, 1946 ve 1947 yılları bütçe kesin hesap kanunlarında açıkça ifade edildiği gibi genel bütçe açığının kapatılmasında kullanılan Cumhuriyet döneminde ilk uzun vadeli iç borçlanması olmuştur. Nitekim, 1948 yılından sonra, Kalkınma iç borçlanması örneği sürdürülerek, gelirleri genel bütçe açıklarının kapatılmasında kullanılan uzun vadeli iç borçlanmalar çıkartılması rutin bir uygulama haline gelmiştir.

Piyasaya arz edilmeleri sırasında geniş tanıtım kampanyaları yürütülen 1933-1946 dönemi uzun vadeli iç borçlanma tahvillerinin tamamı satılmıştır. Tahvilleri satın alanlar ise yıllar itibariyle değişim göstermiştir. 1942'ye kadar tahvillerin büyük çoğunluğu meslek örgütleri, emekli sandıkları, bankalar ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası tarafından satın alınmıştır.

Tahvil satışlarından ülkede şirketlerin gelişimini izlemek de mümkündür. 1943 yılına kadar tahvil alımında şirketler hiç görülmezken, 1944 yılından sonra satılan tahviller içinde şirketlerin payı artarak İkinci Dünya Savaşı sonunda yüzde 15'i aşmıştır. Bu veriler, sermaye birikimini elinde tutanların şirketleşmeye yönelmelerinin göstergesidir.

İkinci Dünya Savaşı döneminde artık meslek odaları, emekli sandıkları ve müesseselerin değil tüccarların alıcı olarak ön plana geçtikleri görülmektedir.

Tüccarlar, 1943'den itibaren tahvillerin yarısından fazlasını almışlar, bu oran artarak 1945 yılında yüzde 90'ı bulmuştur.

Tahvillerin vergiden muaf olması birikim sahiplerinin bu avantajı kullanmak üzere tahvil almalarını sağlamıştır. Ayrıca tahvillerin resmi ihalelerde teminat olarak kullanılması, en büyük sektör olan kamu sektörüyle iş yapmak isteyen tüccar ve müteahhitlerin tahvil almalarını yol açmıştır. Burada tahvil almaya sevk eden güdü sadece mali ve ekonomik fayda ile sınırlı değildir. Tahvil alan, bu hareketiyle iktidarı desteklediği politik mesajını vererek de kamu ihalelerini almaya aday olmaktadır. Savaş sırasında, "istifçiliğe" yani kıt bulunan malları satın alıp fiyatı yükselince satmak üzere stoklamaya karşı basında görülen, "istifçiliğe" yatırılma ihtimali olan piyasadaki paranın tahvillere yatırılma önerisinin de tahvil alımını özendirmiş olması muhtemeldir. Böylece, tahvil alıcısı birikimiyle tahvil aldığını ve "istifçilik"ten uzak durduğunu ifade etmiş olmaktadır. Şirketleri ve tüccarları tahvil almaya iten sebep ne olursa olsun, tahvil satışlarının seyrinden 1940'ların ikinci yarısına doğru sermaye sahibi bir kesimin oluşmaya başladığı görülmektedir.

İstatistiklerde tahvil alan kişilerin toplum içindeki ekonomik ve sosyal durumları belirtilmemiş olmakla birlikte, Ergani borçlanması ve savaş öncesinin enflasyondan uzak ortamında maaş ve ücretle geçinen kesime tahvil satışı yapılmış olduğu basına yansımıştır. Ancak zaten bu dönemde satın almaların çoğunun bankacılık kesimi ve kurumlar tarafından yapıldığını bildiğimize göre "sokaktaki vatandaşın" tahvil alımındaki payı sembolik olmalıdır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise, giderek artan hayat pahalılığı karşısında gündelik geçimini zorlukla sağlamaya çalışan kesimin tahvil alabilmesi zordur. Bankacılık kesimi, kurumlar, şirketler dışında kalan tahvil alıcılarının büyük çoğunluğu birikim sahibi tüccar ve iş adamlarından oluşmaktadır. Yine de tasarruf yapabilen bir kişinin önünde banka faizinden daha yüksek getirisi olan devlet tahviline yönelmek (o dönemde iletişim araçları vasıtasıyla fiyat istatistiklerinden haberdar olup geleceğe yönelik tahminler yapmak mümkün olmadığından) bir seçenek olarak bulunmuştur.

İstikraz gelirleri 1932 bütçesinden 1940 bütçesine kadar genel bütçe gelirlerinin yılda en fazla yüzde 2'si kadarken Savaş yıllarında 1942 yılından itibaren bu oran yüzde 3'ün üzerine çıkmış, 1944'de yüzde 4'ü bulmuştur. 1945 ve 1946 yıllarında ise iç borçlanma gelirleri genel bütçenin yüzde 6'sı gibi önemli bir meblağ oluşturmuştur.

Cumhuriyet döneminin ilk uzun vadeli iç borçlanmaları, bu borçlanmalardan elde edilen gelirler önce demiryolu harcamalarına, sonra yurt savunmasına harcadığı için toplumda, Düyunu Umumiye'den kalan borçlanmadan ürken anlayışı değiştirmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında sözü edilmekten bile çekinilen borçlanma, alışılmış bir bütçe uygulaması haline gelmiştir. Ancak bu durum, 1948 sonrasında hükümetlere bütçe açıklarını kolayca uzun vadeli iç borçlanmalar çıkararak kapatma yolunu da açmıştır. Bütçe açık verdikçe, iç borçlanmaya gitmek, çıkarılan uzun vadeli tahvilleri kamu kurumlarına satmak, gerektiğinde bu satışları sağlayabilmek için ilave emisyonla gitmek zaman içinde kapatılması giderek zorlaşan bütçe açıklarını doğurmuştur. Zorunlu kamu ihtiyaçlarının karşılanması için düşünülen bu finansman yöntemi, yıllar içinde genel bütçeyi yönetilemez duruma düşürecek uygulamalara da ilham vermiştir.

Halka arz edilen uzun vadeli iç borçlanmaların yanında, dönem içinde yer alan üç uzun vadeli iç borçlanma farklı özellikler taşımaktadır. 1938 İkramiyeli İstikraz Tahvilleri, Toprak Tahvilleri ve 1947 Hazine Tahvilleri, ileriki yıllara aktarma (konsolide etme) yoluyla bütçe giderlerini azaltmayı amaçlamaktadır. Bu iç borçlanmalar tahvil süreleri bakımından uzun vadeli iç borçlanma olmakla birlikte halka tahvil arz edilmesi biçiminde değil, kamu alacaklılarına, alacaklarına karşılık cebri olarak uzun vadeli tahvil verme şeklinde uygulanmıştır.

Bu tür tahvil ihraçlarından ilki olan 1938 ikramiyeli istikraz kanunu, iki konversiyon (değiştirme) işlemini birden içermiştir. İlgili kanunun bir maddesiyle, 1918 yılında Osmanlı hükümeti tarafından çıkartılmış olan ikramiyeli tahviller yeni uzun vadeli tahvillerle değiştirilmiştir. Aynı kanunun diğer maddesiyle, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin Lozan Barış Antlaşması'nda kabul ettiği Osmanlı Devlet borçlarından (Düyunu Umumiye) Türkiye Cumhuriyeti hissesine düşen borç karşılığında 1934 yılında ihraç ettiği Türk Borcu tahvillerine sahip olanların isterlerse bu tahvilleri mevcut uzun vadeli devlet tahvilleriyle değiştirebilecekleri hükmü getirilmiştir.

1947 Hazine tahvilleri ise kısa vadeli Hazine tahvillerini konsolide etmek (süresini uzatmak) amacıyla değiştirmek üzere çıkartılmıştır. Bu uygulama ile yıl içinde ödenmesi gereken kısa vadeli bonolardan oluşan Hazine borcu uzun vadeli hale getirilerek ödemesi yıllara yayılmıştır.

Üçüncü tahvil ise bir kamulaştırma bedeli karşılığı olan Toprak Tahvilleridir. 1945 yılında çıkartılan Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu, bu kanuna dayanılarak toprağı kamulaştırılanlara kamulaştırma bedeli olarak nakit ödeme yapılması yerine tahvil verilmesi hükmünü getirmiştir. Toprak dağıtımının başladığı 1947 yılından kanunun ilgili maddesinin değiştirilerek kamulaştırma bedelinin tahvil ile ödenmesi hükmünün kaldırıldığı 1955 yılına kadar kamulaştırma bedeli karşılığında Toprak Tahvili verilmiştir. 1955 yılında kamulaştırma karşılığı Toprak Tahvili'ne hak kazananlara kamulaştırma bedelleri nakit olarak ödenerek uygulama sona erdirilmiştir. Toprak Tahvili uygulamasını sonra ermesinden sonra da bir süre yürürlükte kalan Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu, ne kanun layihasında ifade edildiği gibi bir toprak reformunun gerçekleştirilmesini sağlayabilmiş, ne de layihada daha kapalı biçimde söylenmeye çalışıldığı gibi yeni bir arazi mülkiyeti rejimi getirebilmiştir. Kanunun en belirgin neticesi büyük arazi sahiplerinin yeni ittifak arayışları içine girerek yeni bir siyasi parti oluşturmaları ve çok partili ikinci genel seçimde iktidarın el değiştirmesi olmuştur.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Cumhuriyet'in ilk uzun vadeli iç borçlanma uygulamaları, bugüne kadar araştırmacıların dikkatini yeterince çekmemiş olmakla birlikte ülkenin ekonomik, toplumsal, siyasi hayatında etkili olmuş, yenilikler içermiş, dönüşümlere yol açmıştır.

Kaynakça

Arşivler

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Resmi Yayınlar

Düster İkinci Tertip

Düster Üçüncü Tertip

Düster Üçüncü Tertip İkinci Baskı

Kanunlar Dergisi

Meclisi Ayan Zabıt Ceridesi

Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi

Milli Güvenlik Konseyi Zabıt Ceridesi

Resmi Gazete

Takvimi Vekayi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (EHT)

Sürelî Yayınlar

Akşam

Ayın Tarihi

Cumhuriyet

Demiryolları Mecmuası

Hakimiyeti Milliye / Ulus

Kadro

Tanin

Ülkü

Vakit / Kurun / Vakit

Vatan

Kitaplar ve Makaleler

Afetinan, A.:

Medeni Bilgiler ve M. Kemal Atatürk'ün El Yazıları, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1998.

Akalın, Güneri:

Atatürk Dönemi Maliye Politikaları, Ankara, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayınları, 2008.

- Akdeniz, Gıyas: “1933 Türk Borcu Tahvillerinin İtfası”, **Maliye Enstitüsü Konferansları 10. Seri 1964**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1965, s. 75-82.
- Akın, Rıdvan: **TBMM Devleti 1920-1923**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2001.
- Akyıldız, Ali: **Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kağıt Para ve Sosyo Ekonomik Etkileri**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1996.
- Akyıldız, Ali: **Para Pul Oldu**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2003.
- Alanay, Tefik S.: **Türkiyede Döviz Kontrolü ve Milli Parayı Koruma**, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1937.
- Apatay, İhsan: **Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu İzahı ve Tatbikatı**, Konya, Azim Matbaası, 1959.
- Arar, İsmail: **Hükümet Programları**, İstanbul, Burçak Yayınevi, 1968.
- Arsan, Üren: **Türkiye’de Cumhuriyet Devrinde İç Devlet Borçları**, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1961.
- As, Efdal: “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006).
- ... **Atatürk’ün Nöbet Defteri**, Der: Özel Şahingiray, Ankara, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1955.
- ... **Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I-III**, Ankara, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1981.
- ... **Atatürk’ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri IV**, [y.y.[[Ankara], Atatürk Araştırma Merkezi, 1991.
- Ateş, Nevin Yurdsever: **Türkiye Cumhuriyeti’nin Kuruluşu ve Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası**, İstanbul, Sarmal Yayınları, 1994.
- Autheman, André: **Bank-ı Osmanî-i Şahane**, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayını, 2002.
- Aykut, Nezihi: **Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Devredilen Kaimeler ve Osmanlı Bankası Banknotları**, İstanbul, Yapı ve Kredi Bankası Yayınları, 1979.
- [Aydemir], Şevket Süreyya: **Cihan İktisadiyatında Türkiye**, Ankara, 1931.
- Aydın, Mustafa: “İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye 1939-1945”, **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 399-475.
- Aydın, Mustafa: “Sovyetlerin Montreux’da Değişiklik Talepleri 1 Ekim

- 1939 kutusu”, **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 421.
- Barda, Süleyman: **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1958.
- Baydar, Ertuğrul: **İkinci Dünya Savaşı İçinde Türk Bütçeleri**, Ankara, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayınları, 1978.
- ... **Bayındırlıkta 50 Yıl**, [y.y], T. C. Bayındırlık Bakanlığı, [t.y.] [1973].
- Baysal, Mediha Muzaffer: **Ergani Bakır Yatağı**, İstanbul, Devlet Basımevi, 1935.
- Birsin, Levent: “Behiç Erkin Hayatı ve Siyasi Faaliyeti,” (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyon, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011).
- Blaisdell, Donald C.: **Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Kontrolü**, Çeviren: Hazım Atıf Kuyucak, İstanbul, Yüksek İktisat ve Ticaret Mektebi Yayınları, 1940.
- Blaisdell, Donald C.: **Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Denetimi Düyunu umumiyeye**, çeviren: Ali İhsan Dalgıç, İstanbul, Doğu-Batı Yayınları, 1979.
- ... **C.H.F. Programı**, İstanbul, Devlet Matbaası, 1931.
- ... **C.H.P. Programı**, Ankara, Ulus Basımevi, 1935.
- ... **C.H.P. Programı**, Ankara, Ulus Basımevi, 1939.
- ... **C.H.P. Program ve Tüzüğü**, [y.y.], 1947.
- Boratav, Korkut: **Türkiye’de Devletçilik**, Savaş Yayınları, Ankara, 1982.
- Boratav, Korkut: **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**, 15. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi Yayınları, 2011.
- Cillov, Haluk: **İktisadi Olaylara Uygulanmış İstatistik Metodları**, İstanbul, İktisat Fakültesi Yayınları, 1975.
- Cillov, Haluk: **İstatistik Tekniği ve Uygulaması**, İstanbul, İktisat Fakültesi Yayınları, 1976.
- ... **Construction des Lignes de Chemins de Fer Irmak-Filyos & Fevzipaşa-Diyarbakir**, Goteborg&Copenhague, Groupe Suédo-Danois, 1937.
- ... **Cumhuriyet Halk Fırkası Nizamnamesi**, 15 Teşrinievvel 1927de inikat eden Cumhuriyet Halk Fırkası Kongresininin 22 Teşrinievvel 1927 tarihli içtimasında müzakere ve kabul edilmiştir, Ankara, Hakimiyeti Milliye Matbaası, 1931.

- Çakan, Işıl: **Konuşunuz Konuşturunuz**, İstanbul, Otopsi Yayınları, 2004.
- Demir, Tanju: “Cumhuriyet Dönemi Paralarında Siyaset ve İdeoloji”, **75 Yılda Para'nın Serüveni**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 1998, 11-28.
- Demircan, Esra Siverekli: “Yeni Ekonomik Düzendeki Bütçe Sistemlerindeki Değişim Süreci ve Türk Kamu Maliyesinin Uyumunu”, **Yönetim ve Ekonomi**, C. XIII, S. 2, (2006), s. 47-61.
- Demirhan, Nezahat: “Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995).
- ... **Demokrat Parti Programı**, [y.y], 1946.
- ... **Demokrat Parti Tüzük ve Program**, Ankara, Doğu Matbaası, 1949.
- ... **Demokrat Parti Tüzük ve Programı**, Ankara, Güneş Matbaacılık T.A.O., 1952.
- Devellioğlu, Ferit: **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, 29. Baskı, Ankara, Aydın Kitabevi Yayınları, 2011.
- DİE: **İstatistik Göstergeler 1923-1990**, Ankara, DİE Yayınları, 1992.
- Dinç, Dilaver: “Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2009).
- Doğruel, Fatma, Doğruel, A. Suut: **Türkiye’de Enflasyonun Tarihi**, [y.y.], Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 2005.
- Duman, Doğan: “Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, C. I, S. 2, (1992), s. 127-141.
- Eldem, Edhem: **135 Yıllık Bir Hazine**, İstanbul, Osmanlı Bankası Yayınları, 1997.
- Eldem, Edhem: **Osmanlı Bankası Banknotları**, İstanbul, Osmanlı Bankası Yayınları, 1998.
- Eldem, Ethem: “Osmanlı Döneminden Cumhuriyet’e Sembolik Bir Devir Teslim Merasimi: Osmanlı Bankası Banknotlarının İtfası 1947-1948”, **75 Yılda Para'nın Serüveni**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 1998, s. 29-34.
- Eldem, Edhem: **Osmanlı Bankası Tarihi**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

- Eldem, Vedat: **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1994.
- Eldem, Vedat: **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1994.
- Emrence, Cem: **99 Günlük Muhalefet Serbest Cumhuriyet Fırkası**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2006.
- Engin, Vahdettin: **Rumeli Demiryolları**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993.
- Ergin, Feridun: "Türkiye Harp Maliyesi (1939-1942)", **İktisat Fakültesi Mecmuası**, C. IV, S. 2, 1943, s. 148-170.
- Ergin, Feridun: **Harp Zamanında Devletin Ekonomiye Müdahalesi**, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1943.
- Erhan, Çağrı: "ABD ve NATO'yla İlişkiler", **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 522-575.
- Erim, Nihat: **Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri C. I**, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1953.
- Evren, Güngör: **Demiryolu**, İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, 1993.
- Fertekligil, Azmi: **Türkiye'de Borsa'nın Tarihçesi**, İstanbul, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Yayınları, 1993.
- Georgeon, François: **Osmanlı-Türk Modernleşmesi**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2006.
- Güneş, İhsan: **Birinci TBMM'nin Düşünce Yapısı**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.
- Gürel, Ziya: **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.
- Gürsoy, Bedri: **Kamusal Maliye İkinci Cilt Bütçe**, İkinci Baskı, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, 1981.
- Gürtan, Kenan: **İstatistik ve Araştırma Metodları**, İstanbul, İşletme Fakültesi Yayınları, 1982.
- ...
- Harp Ekonomisi**, (der: Feridun Ergin), İstanbul, Harp Akademileri Komutanlığı, 1985.

- İloğlu, Asım Süreyya: **Türkiye Ekonomi Kurumunun Kuruluşu ve 1929-1973 Yıllarındaki Çalışmalarına Toplu Bir Bakış**, Ankara, Türkiye Ekonomi Kurumu Yayınları, 1974.
- [İnönü, İsmet]: **Sivas İstasyonunun Açılması Münasebetiyle Başvekil İsmet Paşa Hazretleri Tarafından İrat Buyurulan Nutuk**, İstanbul, Devlet Matbaası, 1930.
- İnönü, İsmet: "Gümüşhane Milletvekili Fethi'nin Tenkidlerine Cevap Olarak", **İnönü'nün Söylev ve Demeçleri 1919-1946**, İstanbul, Türk Devrim Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1946, s. 226-239.
- İnönü, İsmet: **Defterler 1919-1973**, 1. Cilt 1919-1953, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2000.
- İnönü, İsmet: **Konuşma, Demeç, Makale, Mesaj ve Söyleşiler 1933-1938**, Ankara, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, 2003.
- İnönü, İsmet: **Hatıralar**, İkinci Kitap, Ankara, Bilgi Yayınları, 1987.
- Kayam, Cevahir: "Gelişme ve Güvenliğe Giden Yol: Sivas Demiryolu'nun Açılışı", **Bilgi ve Bellek** İstanbul Bilgi Üniversitesi Türk Devrim Tarihi Çalışmaları Dergisi, Yıl: 3, S. 6, (Kış 2006), s. 141-174.
- Kayam, Saime Suna, Tokdemir, Ertuğrul: "Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Kara Ulaşımı 1853-1918", **Prof. Dr. Haydar Kazgan'a Armağan**, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2011, s. 113-138.
- Kazgan, Haydar: "Düyun-ı Umumiye", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, C. III, İstanbul, İletişim Yayınları, [t.y.], s. 691-716.
- Kazgan, Haydar: **Galata Bankerleri**, C. I, Ankara, Orion Yayınevi, 2005.
- Kepenek, Yakup, Yentürk, Nurhan: **Türkiye Ekonomisi**, 19. basım, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2007.
- Keyder, Çağlar: "1923-1929 Dönemi Bankalar", **75 Yılda Para'nın Serüveni**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 1998, s. 115-126.
- Keynes, John Maynard: **How To Pay For The War**, Melbourne, Macmillan and Co., 1940.
- Kocatürk, Utkan: **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi 1918-1938**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988.
- Koparan, Ergin: "Lozan Tartışmalarının TBMM ve Türk Basınındaki Yansımaları (1922-1923)", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2010).

- Köklü, Aziz: **Türkiyede Para Meseleleri**, Ankara, Siyasal Bilgiler Okulu Yayını, 1947.
- ... **Köylerimiz**, Ankara, T.C. İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü, 1968.
- Kurtbek, Seyfi: **Milletin Harbe Hazırlanması**, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1946.
- Kuruç, Bilsay: **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası C. I (1929-1932)**, Ankara, A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1988.
- Kuruç, Bilsay: **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası C. II (1933-1935)**, Ankara, A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1993.
- Kuruç, Bilsay: “Ulus Devletin Payandaları: Ekonomik Büyüme ve Mali Disiplin 1923-1950”, **Uluslararası Atatürk ve Çağdaş Toplum Sempozyumu**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2003, s. 39-62.
- Kuruç, Bilsay: “Kemalist Ekonomi Görüşü: Kesitler”, **Modern Türkiye’de Siyasi Düşünce C. II Kemalizm**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2006, s. 298-312.
- Kuruç, Bilsay: **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2011.
- Lord Kinross: **Atatürk Bir Milletten Yeniden Doğuşu**, Çeviren: Necdet Sander, İstanbul, Sander Yayınları, 1984.
- Meray, Seha L., Olcay, Osman: **Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri**, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, 1977.
- Meray, Seha L.: **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler**, Takım I, C. III, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2001.
- Meray, Seha L.: **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler**, Takım II, C. II, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2001.
- Mutlu, Cengiz: **Birinci Dünya Savaşında Amele Taburları**, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2007.
- Müderrişoğlu, Alptekin: **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, Ankara, Maliye Bakanlığı Maliye Tetkik Kurulu Yayınları, 1974.
- Müller, Karl: **Türkiyede Nakit İstikrarı ve Bir Merkezi İhraç Bankası Tesisi Hakkında Mütaleane**, Ankara, Başvekalet Müdevvenat Matbaası, 1930.
- ... **On Beşinci Yıl Kitabı**, [y.y.], Cumhuriyet Halk Partisi Yayını, [t.y.] [1938].

- ... **On Yılda Türkiye Nafıası 1923-1933**, İstanbul, Nafia Vekâleti Yayını, 1933.
- [Nayır], Yaşar Nabi: **Mete**, İstanbul, Muallim Ahmet Halit Kitapevi, 1932.
- Neumark, Fritz: **Harp Ekonomisi**, (Çeviren: Sabri F. Ülgener), Ankara, Başvekâlet İstatistik Genel Direktörlüğü, 1937.
- Niyazi Hüsnü: “Cumhuriyet Münakaleciliği”, **Ülkü C. II**, S. 9, (Birinci Teşrin 1933), s. 241-244.
- Oran, Baskın: “Revizyonizm ve Statükoculuk kutusu”, **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 46.
- Oran, Baskın: “Türk Dış Politikasının Temel İlkeleri”, **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 46-53.
- Oran, Baskın: “1939-1945: Savaş Kaosunda Türkiye: Göreli Özerklik-2”, **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 387-398.
- Ölçer, Cüneyt: **Türk Kâğıt Paraları**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1983.
- Özbilen, Şevki: **Türkiye’de Kamu İç Borçlanmaları ve Ekonomik Etkileri**, Ankara, Atila Kitabevi Yayınları, 1999.
- Özdemir, Mehmet: **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001.
- Özer, İlhan: **Devlet Maliyesi**, Ankara, Maliye ve Gümrük Bakanlığı APK Kurulu Yayını, 1986.
- Öztürk, Kazım: **Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları**, İstanbul, Ak Yayınları, 1968.
- Pamuk, Şevket: **Osmanlı İmparatorluğu’nda Paranın Tarihi**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.
- Pamuk, Şevket: **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2007.
- Rist, M. Charles: “Mali Durum ve Ödemeler Dengesi Üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine Rapor”, **1929 Dünya Buhranında Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayını, 1977, s. 631-674.
- Sağlam, Mehmet Hakan: **Osmanlı Borç Yönetimi Düyûn-ı Umumiyye 1879-1891**

- Takım I, C. I, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2011.
- Sağlam, Mehmet Hakan: **Osmanlı Devleti'nde Moratoryum**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2011.
- Samhaber, Ernest: **Birinci ve İkinci Cihan Harplerinde Ekonomi Siyasetleri**, Çeviren: Mustafa Elmalı, İstanbul, Aydınlık Basımevi, 1944,
- Sarıdoğan, Özcan: “Tasarruf ve Yerli Malı Kutlamaları (1929-1949)”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2014).
- Schacht, Hjalmar: “Türkiyede Nakit İstikrarı ve Bir Merkezi İhraç Bankasının Tesisi Hakkında Mütaleaname”, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayını, 1977, s. 573-580.
- Sezen, Tahir: **Osmanlı Yer Adları**, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayını, 2006.
- Soysal, İsmail: **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1983.
- Şahin, Hüseyin: **Türkiye Ekonomisi**, Bursa, Ezgi Kitabevi Yayınları, 1998
- Şahinkaya, Serdar: **Gazi Mustafa Kemal ve Cumhuriyet Ekonomisinin İnşası**, Ankara, ODTÜ Yayıncılık, 2009.
- Tanör, Bülent: **Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2006.
- Taraklı, Duran: **Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu ve Uygulama Sonuçları**, Ankara, O.D.T.Ü. Yayınları, 1976.
- ...
- Tarih IV Türkiye Cumhuriyeti**, İstanbul, Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti, Devlet Matbaası, 1931.
- Tekeli, İlhan, İlkin, Selim: **Savaş Sonrası 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, Ankara, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1974.
- Tekeli, İlhan, İlkin, Selim: **1929 Dünya buhranında Türkiye'nin iktisadi politika Arayışları**, Ankara, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1977.
- Tekeli, İlhan, İlkin, Selim: **Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara, ODTÜ Yayınları, 1982.
- Tekeli, İlhan, İlkin, Selim: “Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C. X, İstanbul, İletişim Yayınları, t.y. [1983], s. 2758-2768.

- Tekeli, İlhan, İlkin, Selim: **Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası**, Ankara, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Yayınları, 1997.
- Tekeli, İlhan, İlkin, Selim: **Cumhuriyetin Harcı C. III Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2004.
- Tekeli, İlhan, İlkin, Selim: “Planlama Tarihi Açısından Umur-u Nafia Programları ve Cumhuriyet'in 1929 Yılında Uygulanmaya Başlayan İkinci Umur-u Nafia Programı”, **Atilla Sönmez'e Armağan Türkiye'de Planlamanın Yükselişi ve Çöküşü 1960-1980**, Hazırlayan: Ergun Türkcan, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s. 475-493.
- Teleki, Andre: **İktisat ve Harp**, İstanbul, Üniversite Kitabevi, 1943.
- Tellal, Erel: “SSCB'yle İlişkiler”, **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Baskın Oran (ed.), C. I, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s. 499-521.
- Tezel, Yahya: **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 2002.
- Tokgöz, Erdinç: “Atatürk'ün Tasarruf Politikası”, **Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri**, Ankara, A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1982, s. 35-43.
- Toprak, Zafer: **İttihat-Terakki ve Devletçilik**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.
- Toprak, Zafer: **Türkiye'de Milli İktisat**, İstanbul, Doğan Kitap, 2012.
- Tunaya, Tarık Zafer: **Türkiyede Siyasi Partiler**, İstanbul, Doğan Kardeş Yayınları A.Ş. Basımevi, 1952.
- Tunçay, Mete: **Türkiye'de Piyango Tarihi ve Millî Piyango İdaresi**, Ankara, Milli Piyango İdaresi Yayını, 1993.
- ... **Türkiye Büyük Millet Meclisi Albümü 1920-1991**, Ankara, TBMM Genel Sekreterliği Yayınları, 1994.
- TUİK: **İstatistik Göstergeler 1923-2006**, Ankara, TUİK Yayınları, 2007.
- ... **Türkiye'de Banknot Basımının Tarihçesi**, Ankara, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 2012.
- ... **Türkiye'nin 42 Hükümeti**, Hazırlayan: Cafer Demiral, Ankara, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı Yayınları, 1973.
- ... **Ulaştırma 50 Yıl**, İstanbul, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1973.

- Ülken, Yüksel: **Atatürk ve İktisat**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1981.
- ...
- ...
- Yavaş, Memduh: **Devlet Borçları**, İstanbul, Sermet Matbaası, 1971.
- Yavuz, Ali: “Başlangıcından Bugüne Türkiye’nin Borçlanma Serüveni: Durum ve Beklentiler”, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 20, (Aralık 2009), s. 203-225.
- Yenal, Oktay: **Cumhuriyet'in İktisat Tarihi**, İstanbul, 2001.
- Yeniay, İ. Hakkı: **Yeni Osmanlı Borçları Tarihi**, İstanbul, İktisat Fakültesi Yayınları, 1964.
- Yetkin, Çetin: **Karşı Devrim 1945-1950**, Antalya, Yeniden Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Yayınları, 2007.
- Yıldırım, İsmail: **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950**, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 2001.

EK 1.1

1920 SENESİ BÜTÇE KANUNU HARCAMALAR CETVELİ

No. 103	— 111/1 —	25 . IV . 1337
A - CETVELİ		Lira
Zatı Hazreti Padişahî ve haneğanı saltanat		551 012
Divanı muhasebat		26 696
Maliye vekâleti		6 413 629
Müdafaai Milliye vekâleti		27 576 039
İmalâtı harbiye		752 969
Bahriye		289 548
Nafia vekâleti		620 396
Maarif »		577 061
Hariciye »		303 748
Adliye »		2 759 274
Posta ve telgraf		1 427 898
Şeriye »		522 062
Sıhhiye »		613 141
Dahiliye »		2 731 023
İktisat »		1 264 921
Rüsumat		356 160
Düyunu umumiye		7 680 696
Emniyeti »		1 354 688
Şûrayı Devlet		000
Defteri hakani		403 311
Jandarma		4 858 976
Riyaset		18 375
Meels bütçesi		953 996
Matbuat ve istihbarat		88 000
Aşair ve muhacirin		874 735
		63 018 354

Kaynak: “103 sayılı ve 28 Şubat 1921 tarihli 1336 [1920] senesi muvazenei umumiye kanunu”, **Kanunlar Dergisi**, Cilt: 1, s. 111/1.

EK 1.2.

DEMİRYOLLARI İLE İLGİLİ KANUNLAR (1920-1947)

Kanun No	Tarihi	Kanun
13	22.8.1920	Bağdat demiryolu hattının maaşat ve masarifatı için doksan altı bin liranın sarfı hakkında kanun
14	22.8.1920	Anadolu hattı memurlarının mütedahü maaşlarının tesviyesi hakkında Kanun
15	23.8.1920	Anadolu şimendifer idaresinin maaşat ve masarifatı müteferrikası için yüz kırk beş bin liranın 1336 senesi bütçesinden sarfı hakkında kanun
75	11.12.1920	Nafia bütçesine on altı bin lira zammına dair kanun
86	24.1.1921	Ankara - Sivas hattının kömür ve odun ihtiyacı için Nafia bütçesine zamaim icrasına dair kanun
103	28.2.1921	1336 senesi muvazenei umumiye kanunu
110	9.4.1921	Demiryolları Nakliyat Tarifesinin Altı Misline İblâğına Dair Kanun
115	9.5.1921	Erzurum - Erzincan ve Samsun - Havza şimendifer hututunun inşaatı ve Kızılırmak nehrinin masarifi istikşaf iyesi hakkında kanun
280	8.11.1922	Anadolu ve Bağdat ve Uşak-Afyon Karahisar demiryolları tarifeleri hakkında Kanun
312	8.3.1921	Havali Şarkiye Demiryolları İdaresinin 1339 senesi Bütçe Kanunu
448	22.3.1924	Arada - Diyarbekir - Ergani arasında demiryolu inşasına dair kanun
449	23.3.1924	Samsun - Sivas ve Ankara - Musaköy demiryollarının inşası hakkında Kanun
452	25.3.1924	Anadolu Demiryolları İdaresine dört yüz bin liranın ikrazına dair Kanun
464	6.4.1924	Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şuabâtı Demiryolları İdaresinin 1340 senesi Bütçe Kanunu
476	10.4.1924	Trabzon - Erzurum demiryollarıyla Trabzon limanı keşfiyat ve ihzaratının 1340 senesi zarfında icrasına dair kanun
506	22.4.1924	Anadolu Demiryollarının mubayaasına ve Müdiriyeti umumiyesinin teşkilât ve vezâifine dair kanun
507	22.4.1924	Anadolu Demiryollarıyla mebani ve müesseatının esaslı surette tamir ve ıslahı için muktazi tahsisatın itasına dair kanun
548	26.1.1925	Ereğli - Karadere şimendiferleri inşaat ve işletmesi hakkında Kanun
572	28.2.1925	Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şuabatı Demiryolları idaresi 1341 senesi Bütçe Kanununun mevkii meriyete vazına kadar ifa olunacak hidemat hakkında kanun
594	30.3.1925	Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdiriyeti Umumiyesi 1341 senesi Bütçe Kanununun mevkii meriyete, vazına kadar ifa olunacak hidemat hakkında Kanun
600	5.4.1925	Demiryollar inşaat ve işletme müdiriyeti umumiyesi 1341 senesi bütçe kanunu (Samsun-Sivas ve Ankara-Kayseri-Sivas ve Kütahya-Tavşanlı ve temdidi ve Uzunköprü-Keşan dar hatlarının inşa ve işletme idareleri
612	13.4.1925	Türkiye Cumhuriyeti ile Rusya Sosyalist Federatif Şûralar Cumhuriyeti

		Hükümeti ve Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan Sosyalist Sovyet Cumhuriyetleri hükümetleri arasında 9 Temmuz 1338 tarihinde Tiflis'te âkit ve imza olunan demiryolu mukavelenamesinin tastiki hakkında kanun
625	16.4.1925	Kütahya- Tavşanlı ve temdidi demiryolunun inşası hakkında kanun
631	19.4.1925	Erzurum - Sarıkamış - Kars ve şubatı demiryolları idaresinin 1341 senesi bütçe kanunu
651	22.4.1925	Anadolu Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresinin 1341 senesi bütçe kanunu
652	22.4.1925	Anadolu demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresi 1341 senesine mahsus fevkalâde bütçe kanunu
685	5.12.1925	Nafia Vekâleti 1341 senesi bütçesiyle Erzurum-Sarıkamış-Kars Demiryolları bütçesine (170 000) lira ilâvesine dair Kanun
692	12.12.1925	Ereğli - Karadere şimendifer hattının inşa ve işletilmesi hakkındaki 26 kânunusani 1341 tarih ve 548 numaralı kanunun ilgasile işbu hattın geniş hatta tahvili suretile Ankara ile Ereğli arasında inşa ve işletilmesine dair kanun
758	28.2.1926	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresinin 1926 senesi bütçe Kanunu
759	28.2.1926	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresinin 1926 senesine mahsus fevkalâde Bütçe Kanunu
762	28.2.1926	Erzurum-Sarıkamış-Kars ve şubatı demiryolları idaresine ait üç aylık tahsisatı munzamma Kanununun mevkii meriyete vazına kadar ifa olunacak hidemat hakkında Kanun
764	28.2.1926	Demiryolları inşaat ve işletme müdüriyeti umumiyesine ait üç aylık tahsisatı munzamma kanununun mevkii meriyete vazına kadar ifa olunacak hidemat hakkında Kanun
782	15.3.1926	Erzurum-Sarıkamış-Kars ve şubatı demiryolları idaresinin 1341 senesi Bütçe Kanununa müzeyyel Kanun
787	17.3.1926	Kayseri – Ulukışla demiryolunun inşası hakkında kanun
793	24.3.1926	Malatya-Ergani-Diyaribekir demiryolunun inşası hakkında kanun
794	24.3.2926	Arada-Diyaribekir-Ergani arasında demiryolu inşasına dair 22 mart 1340 tarih ve 448 numaralı kanunun ilgası hakkında kanun
804	7.4.1926	Ankara - Ereğli demiryolunun inşa ve işletilmesi hakkındaki 21 kânunuevvel 1341 tarihli kanunun ikinci maddesinin tadiline dair kanun
849	24.5.1926	Erzurum-Sarıkamış-Kars ve şubatı demiryolları idaresinin 1926 senesi bütçe Kanunu
929	10.6.1926	Devlet Demiryolları istimlak kanunu
943	25.12.1926	Ankara - Ereğli demiryolunun inşa ve işletilmesi hakkındaki 12 kânunuevvel 1341 tarih ve 692 numaralı kanunun ikinci maddesini muaddil 7 nisan 1926 tarih ve 804 numaralı kanunun birinci maddesini muaddil kanun
944	25.12.1926	Demiryollarile limanlar ve su işleri için iki yüz milyon liralık bono ihracı hakkında kanun
948	27.12.1926	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresinin 1927 senesi Bütçe Kanunu
949	27.12.1926	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım

986	5.3.1927	idaresinin 1927 senesine mahsus fevkalâde Bütçe Kanunu Demiryolları inşaat ve işletme müdüriyeti umumiyetinin 1926 senei maliyesi bütçesinde münakale icrasına dair Kanun
998	28.3.1927	Nafia Vekâletinin 1926 bütçesiyle demiryolları inşaat ve işletme Müdüriyeti umûmiyesi bütçesine tahsisatı munzamma ilavesine dair Kanun
1042	23.5.1927	Devlet demiryolları ve limanları idarei umumiyesinin teşkilât ve vezaifine dair kanun
1066	28.5.1927	Devlet Demiryolları ve Limanları idarei Umûmiyesinin 1927 Senei Maliyesi Bütçe Kanunu
1085	16.6.1927	Aydın hattı itilafnamesinin imza ve teatisi mezuniyetine dair kanun
1158	25.6.1927	Ankara-Ereğli demiryolunun geniş olarak inşası mezuniyetine dair Kanun
1189	31.12.1927	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım idaresinin 1927 senesi adi ve fevkalade bütçe kanunlarına müzeyyel Kanun
1258	15.5.1928	Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1928 senei maliyesi bütçe Kanunu
1283	24.5.1928	Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesinin 1928 senei maliyesi bütçe kanunu
1290	24.5.1928	Erzurum-Sarıkamış-Kars ve şubatı demiryollar idaresinin 1340 senei maliyesi hesabı katî Kanunu
1294	24.5.1928	Ankara-Sivas ve Samsun-Musaköy demiryolları inşa ve işletme idaresinin 1340, 1924 senesi hesabı katî Kanunu
1295	24.5.1928	Mülga Arada-Diyarbakir-Ergani Demiryolu İdaresinin 1340-1924 senei maliyesi hesabı katî Kanunu
1336	28.5.1928	Samsun sahil demiryolları Türk anonim şirketince akteedilecek üçyüzbin liraya kadar istikraza Maliye Vekilinin kefaletine dair Kanun
1375	5.1.1929	Anadolu ve Mersin-Tarsus-Adana demiryolları ve Haydarpaşa limanı ve Zürihte Şark Demiryolları Bankası arasında münakit dört itilafname ve merbutatının tasdiklarına ait kanun
1376	5.1.1929	Anadolu-Bağdat Demiryolları 1928 senesi bütçesine tahsisatı Fevkalade verilmesi hakkında Kanun
1420	17.4.1929	Mülga demiryollar inşaat ve işletme Umum Müdürlüğü 1341-1925 malî senesi hesabı kati kanunu
1482	1.6.1929	Demiryolları ve limanlar ile su işleri için 240 000 000 liralık Tahsisat itasına ve bu miktara kadar taahhüdât icrasına dair kanun (hususî kanunlar ile inşaatlarına izin verilmiş hatlardan başka Sivas-Erzincan-Erzurum, Adapazarı-Bolu-Bayındır ve Filyos-Ereğli hatlariyle Samsun, Mersin ve Ereğli limanlarının inşası)
1483	1.6.1929	Devlet Demiryolları ve Limanlar Unumû idaresinin teşkilat ve vazifelerine dair 23 mayıs 1927 tarih ve 1042 numaralı kanunun tadili hakkında kanun
1487	1.6.1929	Devlet Demiryolları ve limanları idaresinin 1929 malî senesi bütçe kanunu
1500	4.6.1929	Hükümetle İzmir-Kasaba Demiryolu ve temdidi şirketi arasında kararlaştırılan itilafnamenin imza ve teatisine mezuniyeti mutazammın kanun

1501	4.6.1929	Hükûmetle Şark Demiryolları Şirketi arasında Kararlaştırılan itilâfname ile melfufları olan iki adet mektubun tasdikina dair kanun
1524	10.6.1929	Samsun sahil demir yolları hisse senedatının mübaayasına dair kanun
1529	15.6.1929	Aydın-İzmir ve İzmir-Kasaba ve temdidi demiryollarında posta ve telgraf muamelesi ifası için Dahiliye vekâletiyle mezkûr demiryollar arasında aktolunan mukavelenamelerin tasdiki hakkında kanun
1530	17.11.1929	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresinin 1925-1341 malî senesi hesabı kat'i kanunu
1531	17.11.1929	Anadolu demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresinin 1925-1341 malî senesi fevkalade bütçe hesabı kati kanunu
1532	17.11.1929	Erzurum-Sarıkamış-Kars ve şubatı demiryolları idaresinin 1925-1341 malî senesi hesabı katî kanunu
1571	29.3.1930	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresinin 1926 malî senesi fevkalâde hesabı katisi kanunu
1572	29.3.1930	Ankara-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresinin 1926 malî senesi hesabı katisi kanunu
1573	29.3.1930	Mülga demiryolları inşaat ve işletme umum müdürlüğünün 1926 malî senesi hesabı katisi kanunu
1585	17.4.1930	Erzurum-Sarıkamış-Kars ve şubatı demiryolları işletme idaresinin 1926 malî senesi hesabı katisi kanunu
1607	19.5.1930	Devlet Demiryolları istimlak kanununa müzeyyel kanun
1639	27.5.1930	Devlet Demiryolları ve limanları umumî idaresinin 1930 malî senesi Bütçe kanunu
1667	3.6.1930	Devlet demiryolları ve Limanları idarei umumiyesinin teşkilât ve vazaifine dair kanuna müzeyyel kanun
1673	3.6.1930	Beynelmilel eşya nakline mütedair mukavele ile beynelmilel yolcu ve yolcu ağırlığı nakliyatına ait olan mukaveleye iltihak hakkında kanun
1784	30.3.1931	Devlet Demiryolları ve Limanları Umumî İdaresinin teşkilât ve vezaifine dair olan 1042 numaralı kanunun tadili hakkındaki 1483 numaralı kanunun bazı maddelerinin tadiline dair kanun
1803	28.5.1931	Devlet Demiryolları ve Limanları umumî idaresinin teşkilât ve vezaifine dair olan 1042 numaralı kanunun 37 inci maddesine bir fıkra ilâvesi hakkında kanun
1815	30.5.1931	Mudanya-Bursa demiryolunun mübayaası hakkında kanun
1818	1.6.1931	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme umum müdürlüğünün 1931 mali senesi haziran ayına ait muvakkat bütçe kanunu
1835	29.6.1931	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1931 yılı muvakkat Bütçe Kanunu
1870	22.7.1931	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1931 malî senesi Bütçe Kanunu
1953	5.5.1932	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1931 malî senesi bütçesine tahsisatı munzamma ve fevkalâde olarak verilecek mebalîğ hakkında kanun
1963	14.5.1932	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum

		Müdürlüğünün 1931 malî senesi bütçesine tahsisatı munzamma verilmesine ve münakale yapılmasına dair kanun
1978	23.5.1932	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1932 malî senesi Bütçe Kanunu
2094	12.1.1933	İkramiyeli dahili istikraz akdine dair kanun (münhasıran Fevzi Paşa Diyarbekir demiryolunun Şefkatli istasyonundan sonra olan kısmının inşasına tahsis olunur)
2109	14.1.1933	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1932 malî senesi bütçesinde münakale yapılması hakkında kanun
2114	27.3.1933	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1928 malî senesi hesabı katisine dair kanun
2118	30.3.1933	Devlet Demiryolları ve Limanları Umumî İdaresinin 1927 malî senesi katî hesabına dair kanun
2119	30.3.1933	Devlet Demiryolları ve Limanları Umumî İdaresinin 1928 senesi katî hesabına dair kanun
2129	1.4.1933	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1927 mali senesi adi bütçesine ait hesabı kati kanunu
2130	1.4.1933	Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1927 malî senesi fevkalâde bütçe hesabı katisine dair kanun
2134	1.4.1933	Afyon Karahisar - Antalya demiryolunun inşasına dair kanun
2135	1.4.1933	Elaziz şube hattının inşasına dair kanun
2145	15.4.1933	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1932 malî senesi bütçesine fevkalâde tahsisat verilmesi hakkında kanun
2155	22.4.1933	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1933 mali senesi bütçe kanunu
2200	20.5.1933	Sivas -Erzurum hattı ile Malatyadan başlayarak Divrik civarında bu hatla birleşecek iltisak hattının inşalarına dair kanun
2214	23.5.1933	Filyos-Ereğli hattile Ereğli limanının inşasına dair kanun
2215	235.1933	Samsun sahil demiryollarının Devlete maledilmesine ve Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğünce işletilmesine dair kanun
2285	8.6.1933	Cenup demiryollarının işletilmesine ait itilâfnamenin imzasına salâhiyet verildiğine dair kanun
2334	18.11.1933	Devlet Demiryolları ve limanları işletme Umum Müdürlüğü 1933 malî senesi bütçesinde münakale yapılmasına dair kanun
2356	23.12.1933	Devlet Demiryolları ve Limanları Umumî İdaresinin 1929 malî senesi Hesabı Katî Kanunu
2401	7.4.1934	Türkiye - Suriye hududu üzerindeki demiryolların işletilmesi tarzına dair Türkiye - Fransa Hükümetleri arasında yapılan mukavelenin tasdiki hakkında kanun
2405	12.4.1934	Fevzipaşa - Diyarbekir hattı inşaatının ikmali hakkında kanun
2431	17.5.1934	Devlet Demiryolları ve limanları Umumî İdaresinin 1930 malî senesi hesabı kati Kanunu
2443	26.5.1934	Nafia vekâletinin teşkilât ve vazifelerine dair kanun
2454	28.5.1934	Devlet demiryolları ve limanları işletme umumî idaresi memurları tekaüt sandığı kanunu
2463	28.5.1934	Sivas - Erzurum hattını inşa için dahilî istikraz aktine dair

		kanun
2478	31.5.1934	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1934 malî senesi bütçe kanunu
2487	31.5.1934	İzmir - Kasaba ve temdidi demiryollarının satın alınmasına dair olan mukavelenamenin tasdiki hakkında kanun
2488	31.5.1934	Satın alınan İzmir - Kasaba ve temdidi hattının tesellümü ve tasfiyesi ve işletmesi muamelâtına ait kanun
2495	4.6.1934	Yunan parlamento azasının Devlet Demiryolları üzerinde meccanen seyahatleri hakkında kanun
2611	13.12.1934	Afyon Karahisar - Antalya demiryolunun inşasına dair 2134 numaralı kanuna ek kanun
2614	15.12.1934	Sivas - Erzurum hattını inşa için dahilî istikraz aktine dair 28.5.1934 tarih ve 2463 numaralı kanunun birinci maddesine bir fıkra ilavesi hakkında kanun
2641	22.12.1934	Demiryollar ile beynelmilel eşya ve yolcu nakliyatına dair olan C. I. M., C. I. V. mukavelelerinin 23 teşrinisani 1933 te Romada kabul olunan yeni metinlerinin tasdiki hakkında kanun
2736	27.5.1935	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1934 mali yılı bütçesinde değişiklik yapılmasına dair kanun
2740	30.5.1935	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1935 malî yılı bütçe Kanunu
2745	30.5.1935	Aydın demiryollarının satın alınmasına dair mukavelenin tasdiki hakkında kanun
2784	12.6.1935	Satın alınan Aydın ve şubatı demiryollarının tesellüm ve tasfiyesine ve işletme muamelâtına dair kanun
2847	15.11.1935	Devlet demiryolları ve limanlar işletme umum müdürlüğü memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair kanun
2904	27.1.1936	Devlet demiryolları ve limanları işletme umumî idaresi memurları tekaüd sandığı hakkındaki 2454 sayılı kanuna ek kanun
2924	23.3.1936	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1935 Malî yılı bütçesinde münakale yapılması hakkında kanun
2972	15.5.1936	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1931 malî yılı hesabı kati Kanunu
2973	15.5.1936	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1932 malî yılı hesabı kati Kanunu
2991	29.5.1936	Devlet demiryolları ve limanları Umum Müdürlüğü 1936 malî yılı bütçe Kanunu
3037	11.6.1936	(25 780 000) lira fevkalade tahsisat verilmesi hakkında kanun (Sivas-Erzurum demiryolu)
3136	15.2.1937	Anadolu demiryolu ve Haydarpaşa limanı şirketleri esham, tahvil ve mümessil senedlerinin Sivas - Erzurum veya Ergani tahvilleri ile mübadelesine ve amortisman sandığı hakkındaki 2794 numaralı kanuna bazı hükümler ilâvesine dair kanun
3138	15.2.1937	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1936 malî yılı bütçesine munzam tahsisat verilmesine dair kanun
3142	15.2.1937	Anadolu demiryolları ve Haydarpaşa limanı şirketleriyle aktedilen 10.12.1928 tarihli mukavelenamelerin bazı maddelerinin tadiline dair iki kıta mukavelenamenin tasdiki hakkında kanun

3156	26.4.1937	Şark demiryolları imtiyazı ile şirkete aid malların satın alınmasına dair mukavelenin tasdiki hakkında kanun
3159	28.4.1937	Satın alman Şark demiryolları imtiyazı ile şirkete aid malların teslim ve işletme muamelelerine dair kanun
3163	5.5.1937	Devlet Demiryolları İdaresince Trabzon-İran yolu üzerinde otobüs, kamyon ve otomobil işletilmesi hakkında kanun
3171	7.5.1937	Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği arasında 9 Temmuz 1922 tarihli demiryolları mukavelesinin 16. ve 12. maddelerini tadilen ve tefsir en 20 Teşrinievvel 1936 tarihinde Moskova'da akdedilen anlaşmanın tasdikına dair kanun
3173	17.5.1937	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair olan Kanunun bazı maddelerini değiştiren kanun
3194	31.5.1937	36 086 000 lira fevkalâde tahsisat verilmesi hakkında kanun (Demiryolları inşaat masrafları)
3195	31.5.1937	Devlet demiryolları ve limanları Umum Müdürlüğü 1937 malî yılı bütçe Kanunu
3241	11.6.1937	Ereğli şirketinden alınan liman, demiryolu ve madenlerle Kozlu ve Kilimli demiryollarının işletilmesi ve havzadaki deniz işlerinin inhisar altına alınması hakkında kanun
3247	11.6.1937	Devlet demiryollarının ihtiyacı olan muharrik ve müteharrik edevatın siparişi için 16 000 000 liraya kadar taahhüd yapılmasına dair kanun
3248	11.6.1937	Anadolu demiryolu ve Haydarpaşa limanı şirketleri esham, tahvil ve mümessil senedlerinin Sivas - Erzurum veya Ergani tahvilleri ile mübadelesine ve amortisman sandığı hakkındaki 2794 numaralı kanuna bazı hükümler ilâvesine dair olan 3136 numaralı kanuna ek kanun
3259	14.6.1937	Rumeli demiryolları işletme nizamnamesinin ziya ve hasar tazminatına müteallik birinci bab 29, 37, 42 ve ikinci bab 20. maddelerindeki hadlerin tadiline dair kanun
3262	14.6.1937	Diyarbakir istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar yapılacak demiryolları hakkında kanun
3282	15.12.1937	Devlet demiryolları ve limanları umumî idaresinin teşkilât ve vazifelerine dair olan 1042 sayılı Kanunun 25. maddesinin tadili hakkında kanun
3311	14.1.1938	Bakımı işletmeye devredilen hatların noksanlarının ikmali için Devlet Demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğüne verilecek mebalîğ hakkında kanun
3345	25.3.1938	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1933 malî yılı hesabı kati Kanunu
3347	30.3.1938	Demiryolları ile eşya nakliyatına aid beynelmilel mukavelenin tatbikatı için ittihaz olunacak kararların sureti meriyeti hakkında kanun
3377	27.4.1938	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1937 malî yılı bütçesine munzam tahsisat verilmesi hakkında kanun
3394	20.5.1938	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1938 malî yılı bütçe Kanunu
3398	25.5.1938	Devlet demiryolları bir kısım işletme işlerinin sureti idaresine

		ve demiryolları inşaat mukavelelerinden mümbais gümrük resmile diğer vergilerin mahsubuna dair kanun
3420	30.5.1938	57 918 000 lira fevkalâde tahsisat verilmesi hakkında kanun (demiryolları inşaatı için hazine bonoları; demiryolları inşaatı için bilumum masraflar)
3430	8.6.1938	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1934 malî yılı hesabı kati Kanunu
3474	22.6.1938	Devlet demiryolları ve limanları idarei umumiyesinin teşkilât ve vezaifine dair olan 1042 sayılı kanunun 32 nci maddesinin tadili hakkında kanun
3487	24.6.1938	1818 numaralı kanunla Devlet demiryolları idaresinden ayrılarak Nafia vekâletine bağlanan demiryolları ve limanlar inşaat dairesinin bu ayrılmadan doğan vaziyetini tesbit eden kanun
3576	26.1.1939	Devlet demiryolları ve limanları umumî idaresinin teşkilât ve vazifelerine dair olan 1042 numaralı kanuna ek kanun
3602	12.5.1939	Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü 1939 malî yılı Bütçe Kanunu
3616	29.5.1939	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1938 malî yılı bütçesine munzam tahsisat verilmesi hakkında kanun
3628	30.5.1939	58 917 000 liralık fevkalâde tahsisat verilmesi hakkında kanun (demiryolları inşaatı bilumum masraflar)
3714	7.7.1939	İskenderun Limanının Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne ve Payas – İskenderun demiryolunun Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne devri hakkında kanun
3740	1.12.1939	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1935 malî yılı hesabı katî kanunu
3745	13.12.1939	Sivas - Erzurum hattının Uzunahmedler istasyonuna kadar Temdidine dair kanun
3785	25.3.1940	Devlet Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü 1939 malî yılı Bütçesinde münakale yapılması hakkında kanun
3800	10.4.1940	Türkiye Hükümeti ile Rusya Sosyalist Federatif Sûrular Cumhuriyeti Hükümeti ve Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan Sosyalist Sovyet Cumhuriyetleri Hükümetleri arasında 9 Temmuz 1922 tarihinde Tiflis'te akid ve imza olunan demiryolları mukavelenamesinin tasdiki hakkındaki 612 numaralı kanuna ek kanun
3801	17.4.1940	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1936 malî yılı hesabı katî kanunu
3813	6.5.1940	Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hududlarına kadar Yapılacak demiryolları hakkındaki 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadiline dair kanun
3839	24.5.1940	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1937 malî yılı hesabı katî kanunu
3846	29.5.1940	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1940 malî yılı bütçe kanunu
3847	29.5.1940	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1939 malî yılı bütçesine munzam tahsisat verilmesi hakkında kanun

3849	30.4.1940	1940 malî yılı muvazenei umumiyesine dahil bazı daire bütçelerine 109 922 000 lira fevkalâde tahsisat verilmesi hakkında kanun (demiryolları inşaatından mütevellit bono çıkarılması)
3879	5.6.1940	Zonguldak - Kozlu demiryolunun inşası hakkında kanun
3918	11.9.1940	Devlet Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü 1940 malî yılı Bütçe kanununa ek kanun
3945	18.12.1940	Derince Travers fabrikasının Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne devri hakkında kanun
3979	6.1.1941	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1940 malî yılı bütçesine munzam tahsisat verilmesi hakkında kanun
4001	21.4.1941	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme umumî idaresi memurları tekaüt sandığı hakkındaki 2454 ve 2904 sayılı kanunlara bazı hükümler eklenmesine ve bu kanunların bazı maddelerinin değiştirilmesine dair kanun
4004	21.4.1941	Devlet Demiryolları ve limanlarıyla Devlet Denizyolları ve Devlet limanlarında yapılacak askerî nakliyattan alınacak ücretler hakkında kanun
4050	30.5.1941	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1941 malî yılı bütçe kanunu
4057	2.6.1941	Diyarbakır ve Elazığ istasyonlarından Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryollarının inşası için istikraz aktine dair kanun
4090	4.7.1941	Devlet Demiryolları ve Limanları Umumî İdaresinin teşkilât ve vazifelerine dair 1042 numaralı kanuna ek kanun
4095	4.7.1941	Uzunköprü-Svilengrad arasında Türk toprağı haricindeki demiryolu kısımlarının işletilmesi hakkında kanun
4127	22.9.1941	Ilıca iskele - Palamutluk demiryolu imtiyazı ile şirkete ait malların satın alınmasına dair mukavelenin tasdiki hakkında kanun
4132	28.11.1941	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1938 malî yılı hesabı katî kanunu
4198	6.4.1942	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1941 malî yılı bütçesinde değişiklik yapılmasına dair kanun
4242	29.5.1942	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1942 malî yılı bütçe kanunu
4252	12.6.1952	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1939 malî yılı hesabı katî kanunu
4301	14.8.1942	İskenderun limanının Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne devri ve mezkûr Umum Müdürlükçe işletilmesi hakkında kanun
4303	14.8.1942	Mersin limanının Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünce işletilmesi hakkında kanun
4341	25.12.1942	Devlet Demiryolları nakiyatındaki zıya ve hasarların tazmin suretlerine dair 3259 sayılı kanuna ek kanun
4349	4.1.1942	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1942 malî yılı bütçesinde değişiklik yapılmasına dair kanun
4356	13.1.1943	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair olan 2847 sayılı kanunun bazı maddelerini değiştiren 3173 sayılı kanuna bir muvakkat madde eklenmesine dair kanun

4392	14.4.1943	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1942 malî yılı bütçesinde değişiklik yapılmasına dair kanun
4418	21.5.1943	Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü 1943 mali yılı Bütçe Kanunu
4506	3.1.1943	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1943 malî yılı Bütçe Kanununa bağlı (A) işaretli cetvelde değişiklik yapılması hakkında kanun
4514	24.1.1944	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1943 malî yılı bütçesinde değişiklik yapılmasına dair kanun
4515	24.1.1944	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün muhtelif ihtiyaçları için gelecek yıllara geçici taahhütlere girişilmesi ve bono ihracına salâhiyet verilmesi hakkında kanun
4516	24.1.1944	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünce Hazine kefaletiyle çıkarılacak bonolar hakkında kanun
4517	24.1.1944	Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün kaldırılması ve vazifelerinin Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne verilmesi hakkında kanun
4572	30.5.1944	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1944 malî yılı Bütçe Kanunu
4577	31.5.1944	Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesinin teşkilât ve vazifesine dair olan 1042 sayılı kanunla bu kanuna ek ve tadillerinde değişiklik yapılması ve bu kanuna bazı hükümler eklenmesine dair kanun
4578	31.5.1944	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair 2847 sayılı kanunun bazı maddelerini değiştiren 3173 sayılı kanuna yeni bazı hükümler eklenmesi hakkında kanun
4620	17.7.1944	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair olan kanunun bazı maddelerini değiştiren 3173 numaralı kanuna ek kanun
4625	18.7.1944	Diyarbakır ve Elâzığ istasyonlarından Irak ve İran hudutlarına kadar Yapılacak demiryollarının inşası için istikraz akdine dair olan 4057 sayılı kanuna ek kanun
4640	2.8.1944	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü Tekâüt Sandığı hakkındaki kanuna ek 4001 sayılı kanuna bir muvakkat madde eklenmesine dair kanun
4643	2.8.1944	Demiryollar ve limanlar inşaatı için gelecek yıllara geçici taahhütlere girişilmesi hakkında kanun
4734	11.5.1945	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1944 yılı bütçesinde değişiklik yapılması hakkında kanun
4743	30.5.1945	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1945 yılı yedi aylık Bütçe Kanunu
4803	30.11.1945	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün 1940 yılı Kesinhesap Kanunu
4818	28.12.1945	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1946 yılı Bütçe Kanunu
4901	22.5.1946	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1946 yılı bütçesinde değişiklik yapılması hakkında kanun

4903	22.5.1946	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ihtiyaçları için gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişilmesi hakkındaki 3515 sayılı kanunda değişiklik yapılmasına dair kanun
4965	16.12.1946	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1946 yılı Bütçe Kanununa bağlı (A) işaretli cetvelde değişiklik yapılması hakkında Kanun
4984	28.12.1946	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1947 yılı Bütçe Kanunu
5000	29.1.1947	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü memur ve hizmetlilerinin ücretlerine dair olan 2847, 3173 ve 4620 sayılı Kanunlarda değişiklik yapılması hakkında Kanun
5036	14.4.1947	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1941 akçalı yılı Kesinhesap Kanunu
5054	30.5.1947	Devlet Demiryolları ve Limanları işletme Genel Müdürlüğü Teşkilatı ve vazifeleri hakkında 1042 sayılı kanuna ek kanun
5073	11.6.1947	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ihtiyaçları için gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişilmesi hakkında 4515 sayılı Kanunda değişiklik yapılmasına dair Kanun
5075	11.6.1947	Demiryolları ve Limanları inşaatı için gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişilmesi hakkındaki 4643 sayılı Kanunda değişiklik yapılmasına dair kanun
5080	16.6.1947	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü memur ve hizmetlilerinin ücretlerine dair olan Kanunda değişiklik yapan 4620 ve 5000 sayılı Kanunların bazı hükümlerinin değiştirilmesi hakkında Kanun
5091	17.6.1947	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1947 yılı Bütçe Kanununa bağlı (A) işaretli cetvelde değişiklik yapılması hakkında Kanun
5146	24.12.1947	Devlet Demiryolları ve Limanları işletme Genel Müdürlüğü 1947 yılı Bütçe Kanununa bağlı (A) işaretli cetvelde değişiklik yapılması hakkında Kanun
5156	31.12.1947	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1948 yılı Bütçe Kanunu

Kaynak: 1920-1947 T.C. Resmi Gazete, Düstur Üçüncü Tertip ve Kavanin (Kanunlar) Dergisi ciltlerinden tarafımızdan derlenmiştir.

EK 1.3.

BÜTÇE KESİN HESAP KANUNLARINDAKİ DEMİRYOLU YATIRIM GİDERLERİ 1933 – 1948

<u>Bütçe Yılı</u>	<u>Bütçe Gider Kalemi</u>	<u>Bütçe Gideri (TL)</u>
1933	Devlet demiryolları inşaatı	6 781 996,17
1933	Sivas - Erzurum ve iltisakı demiryolu inşaatı bilûmum ücret ve masrafı	3 978 697,55
1933	2094 numaralı kanun mucibince Şefkatli Ergani inşaatı ve temdidi masarifi umumiyesi	4 547 885,73
1934	Afyon-Antalya demiryolu inşaatı masarifi	1 131 590,12
1934	Filyos_Ereğli demiryolu inşaatı masarifi	219 174,78
1935	449, 625, 692, 787, 793, 1158, 2405 numaralı kanunlara göre yapılmakta olan hatlarla diğer müteferrik hat ve limanlar masrafı	5 666 064,72
1935	2200 numaralı kanuna göre yapılmakta olan Sivas-Erzurum ve Malatya iltisak hattı bilcümle ücret ve masrafı karşılığı	4 008 310,26
1935	2214 numaralı kanuna göre yapılmakta olan Filyos-Ereğli hattı bilcümle ücret ve masrafı karşılığı	959 140,20
1935	2134 ve 2611 numaralı kanunlara göre yapılmakta olan Afyon-Antalya ve Burdur-İsparta hattı bilcümle ücret ve masarifi karşılığı	1 627 306,23
1935	2094 numaralı kanun mucibince Şefkatli-Ergani inşaat ve temdidi masarifi umumiyesi	150 329,02
1935	Filyos-Çatalca demiryolu inşaatı masrafı	1 490 695,24
1935	Afyon-Antalya demiryolu inşaatı masrafı	3 014 550,26
1936	449, 625, 692, 787, 793, 1158, 2405 numaralı kanunlara göre yapılmakta olan hatlarla diğer müteferrik hat ve limanlar masrafı	4 513 377,02
1936	2200 numaralı kanuna göre yapılmakta olan Sivas-Erzurum ve Malatya iltisak hattı bilcümle ücret ve masrafı	7 303 321,65
1936	2214 numaralı kanuna göre yapılmakta olan Filyos-Ereğli hattı bilcümle ücret ve masrafı	505 735,07
1936	2784 numaralı kanun mucibince Aydın demiryolları üzerinde yapılacak tevsiat masrafı	341 129,81
1936	2134 ve 2611 numaralı kanunlara göre yapılmakta olan Afyon-Antalya ve Burdur-İsparta hattı bilcümle ücret ve masrafı ile 2784 numaralı kanun mucibince yapılacak tevsiat karşılığı	80 185,41
1936	2094 numaralı kanun mucibince Şefkatli-Ergani inşaat ve temdidi masarifi umumiyesi ile 1933 ve 1934	

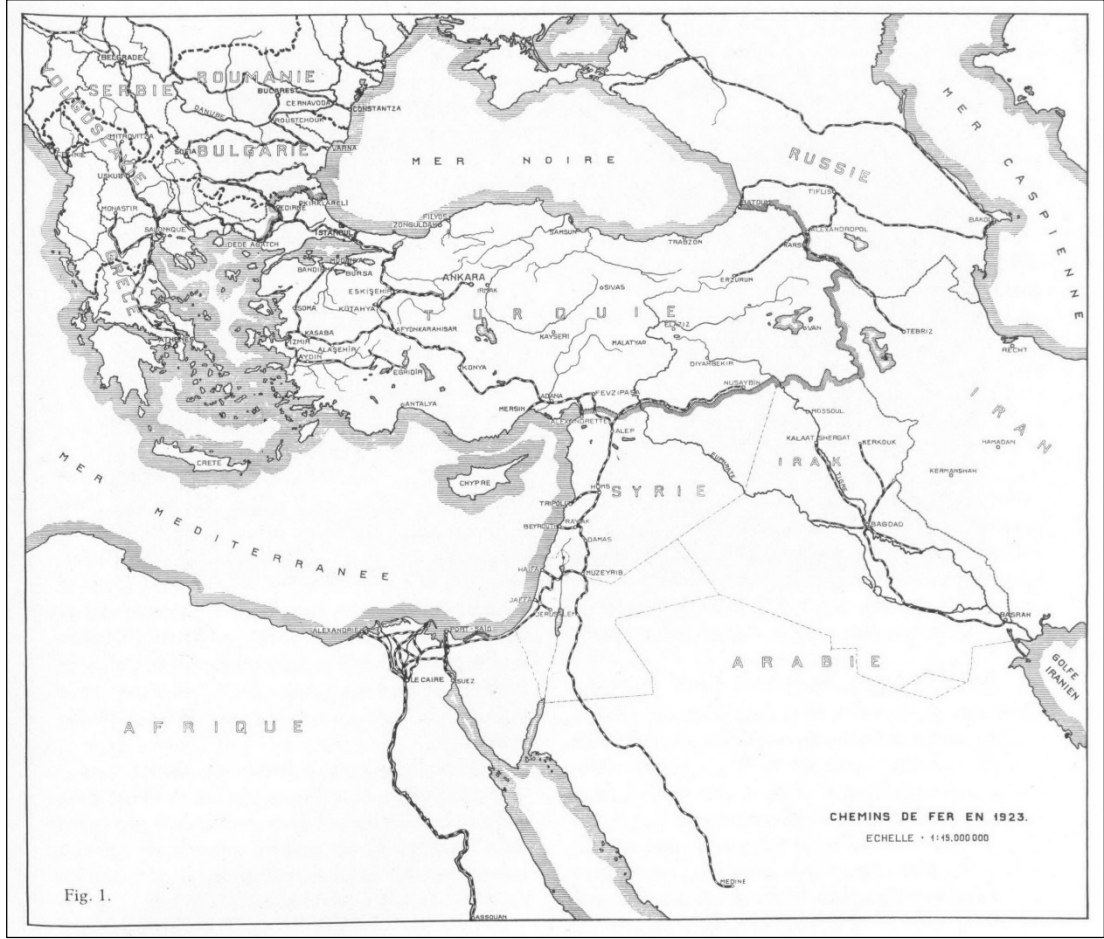
	senelerinde demiryollar inşaatından ödenmeyen masraflar karşılığı	101 533,79
1936	Afyon-Antalya demiryolu inşaat masrafı	1 291 550,27
1936	Filyos-Çatalağzı demiryolu inşaatı masrafı	465 677,50
1936	Sivas-Erzurum demiryolu inşaatı	2 613 571,72
1937	Asko ve Sivas-Erzurum ve Malatya iltisak hatları mütehasıslarına yapılacak nakid tekiyat	4 789 644,72
1937	2200 numaralı kanuna göre yapılmakta olan Sivas-Erzurum ve Malatya iltisak hattı bilcümle ücret ve masrafları	5 900 058,22
1937	2214 numaralı kanuna göre yapılmakta olan Filyos-Ereğli hattı bilcümle ücret ve masrafı	1 537 086,31
1937	2784 numaralı kanun mucibince Aydın demiryolları üzerinde yapılacak tevsiat masrafları	298 958,28
1937	2134 ve 2611 numaralı kanunlara göre yapılmış olan Afyon-Antalya ve Burdur-İsparta hattı üzerinde yapılacak normalin fevkinde inşaat ve bilcümle ücret ve masrafları	107 188,55
1937	2134, 2611 numaralı kanunlarla Afyon-Antalya hattı bilcümle ücret ve masrafları	26 711,71
1937	2214 numaralı kanunla Filyos-Ereğli hattı bilcümle ücret ve masrafları	28 705,56
1937	3037 numaralı kanunla Sivas-Erzurum hattı masrafları	28 903,66
1937	3262 numaralı kanunla Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryolu masrafı	409 340,63
1938	Demiryolu inşaatı bilumum masrafları	21 244 440,30
1939	Demiryollar ve limanlar	21 328 915,88
1940	Demiryollar ve limanlar bilumum masrafları	15 287 430,62
1940	Demiryollar inşaatı umum masrafı	4 051 588,66
1941	449, 625, 692, 787, 793, 1158, 2114, 2134, 2184, 2405, 2411, 3262, 3745, 3813 ve 3879 No.lı kanunlar mucibince yapılmış ve yapılmakta olan demiryol ve limanları inşaat bedelleriyle diğer müteferrik masrafları	10 857 732,56
1941	Demiryollar inşaatı umumi masrafı	3 055 609,93
1942	449, 625, 692, 787, 793, 1158, 2405, 2134, 2114, 2611, 2184, 3262, 3745, 3813 ve 3879 sayılı kanunlar mucibince yapılmış ve yapılmakta olan Demiryol ve limanlar inşaat bedelleriyle diğer müteferrik masraflar	10 751 057,20
1942	3628 sayılı kanun gereğince Erzurum-Sarıkamuş ve Adapazarı, Bolu, İsmetpaşa hattı ile Ankara iltisak hatları tetkikat, istikşaf ve etüd masrafları ve asko malzemesi için yapılacak tekiyat ve Sivas-Erzurum ve Malatya iltisak hatları müteahhitlerine verilecek nakit ile poliçeler karşılığı ve işbu hattın bilcümle ücret ve masrafları ve 1931-1937 senelerinde ödenemiyen masraflar karşılığı	49 785,45
1942	3849-3879 sayılı kanunla yapılacak olan Zonguldak-Kozlu hattının inşaat bedel ve masrafları 2200 sayılı kanun gereğince yapılan Sivas-Erzurum ve Malatya iltisak hatları inşaat bedel ve masrafları, 3262 ve 3813 numaralı kanunlara göre yapılacak olan Diyarbakır-Irak hudut ve Elazığ-İran hudut hatları ile Bitlis şube hattının inşaat bedel ve masrafları ve Diyarbakır Garnizonunun istasyona bağlanması ve	

	yapılacak iltisak hatlarının bilumum masrafları ile Sivas-Erzurum hattı üzerinde askeri duraklar inşaaası karşılığı	1 385 414,36
1943	3628 sayılı Kanun gereğince Demiryollar inşaatı ve bilumum masrafları	167 261,87
1943	3849 sayılı Kanunla yapılacak D. Demiryolları ve Limanları inşaatı masrafları	3 246 978,25
1944	Demiryollar ve limanlar	13 466 996,80
1944	3849 sayılı kanun gereğince Demiryollar ve Limanlar inşaatı masrafları	3 779 569,25
1945	Demiryollar ve limanlar	8 836 399,97
1946	Demiryollar ve limanlar	20 602 691,82
1947	Demiryollar ve limanlar	20 483 060,55
1948	Demiryolları ve limanlar	<u>20 361 843,89</u>
	TOPLAM	242 875 197,52

Kaynak: 1933-1948 Bütçe Yılları Kesin Hesap Kanunlarından tarafımızdan derlenmiştir. 1932-1944 mali yılları 1 Haziran'da başlar.1945 mali yılı 1 Haziran'da başlayarak 7 aydır.1946-1948 mali yılları 1 Ocak'ta başlar. 1933 takvim yılı içindeki Ergani istikrazı A tertibi geliri 1932 Mali Yılı Bütçesindedir. 1947 takvim yılındaki istikrazların gelirleri 1948 Mali Yılı Bütçesine girmiştir.

EK 1.4.

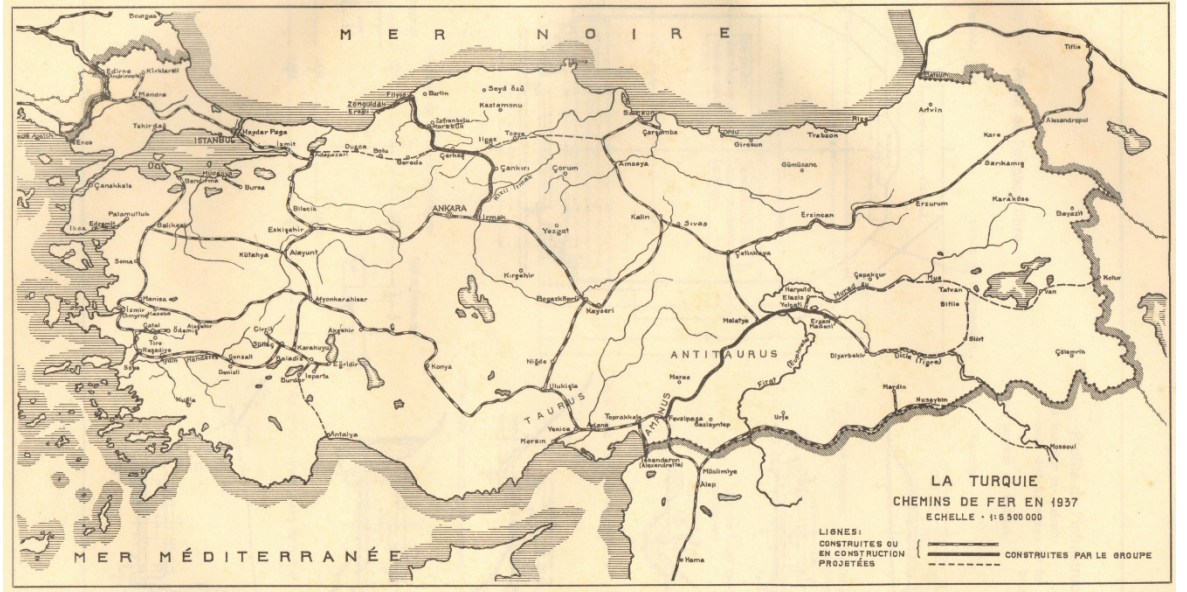
AĞAÇ ŞEKLİNDE DEMİRYOLU HATLARI 1923



Kaynak: Construction des Lignes de Chemins de Fer, Goteborg&Copenhague, Groupe Suédo-Danois, 1937, s. 17.

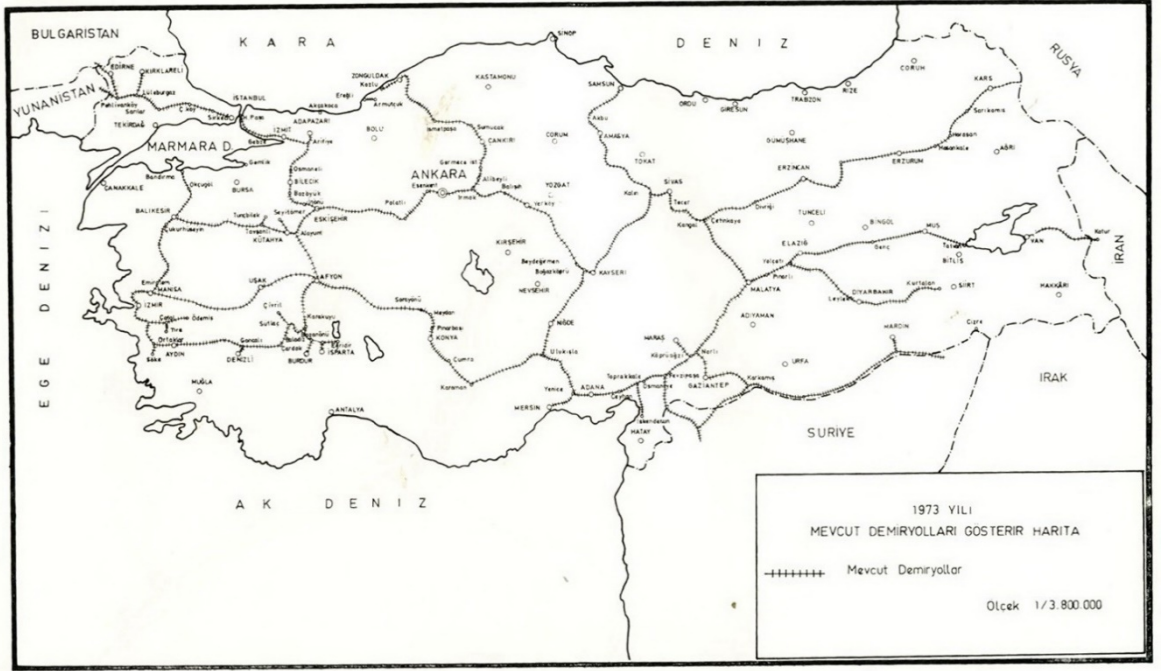
EK 1.5.

AĞ ŞEKLİNDE DEMİRYOLU HATLARI 1937



Kaynak: Kaynak: Construction des Lignes de Chemins de Fer, Goteborg&Copenhague, Groupe Suédo-Danois, 1937, Planche No 1.

EK 1.6.
TÜRKİYE DEMİRYOLU HATLARI 1973



Kaynak: Bayındırlıkta 50 Yıl, [y.y], T. C. Bayındırlık Bakanlığı, [t.y.] [1973], s. 44.

EK 1.8.

30 AĞUSTOS 1930 GÜNÜ SİVAS İSTASYONUNDA KURULAN TAK



Kaynak: “Sivas Umumî İdare mensubini ve mühendislerden bir grup, tak önünde”,**Demiryollar Mecmuası**, Yıl: 6, C. VI, S. 66-70, (I. Kanun 1930), s. 301.

EK 1.9.
BAŞVEKİL İSMET PAŞA 30 AĞUSTOS 1930 GÜNÜ SİVAS
GARINDA



Kaynak: “Başvekil Paşa Sivas’ta”, **Demiryollar Mecmuası**, Yıl: 6, C. VI, S. 66-70, (Birinci Kanun 1930) s. 300.

EK 2.1.

1933-1947 UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMA TERTİPLERİ

Ergani Demiryolu İstikrazı¹

<u>Tertip</u>	<u>Miktar (TL)</u>	<u>İhraç Dönemi</u>	<u>Nominal Kupür Fiyatı (TL)</u>	<u>Faiz</u>
A	4.000.000	1.4.1933 - 30.4.1933	20	% 5 ikramiyeli ²
B	4.000.000	9.12.1933 - 11.1.1934	20	% 5 ikramiyeli ³
C	4.000.000	1.9.1934 - 30.9.1934	20	% 5 ikramiyeli ⁴
12.000.000				

Sivas-Erzurum Demiryolu İstikrazı⁵

<u>Tertip</u>	<u>Miktar (TL)</u>	<u>İhraç Dönemi</u>	<u>Nominal Kupür Fiyatı (TL)</u>	<u>Faiz</u>
I	2.000.000	10.1.1935 - 15.1.1935	20	% 7 ⁶
II	4.500.000	20.11.1935 - 5.12.1935	20, 500	% 7 ⁷
III	4.500.000	16.11.1936 - 5.12.1936	20, 500	% 7 ⁸
IV	4.500.000	20.11.1937 - 5.12.1937	20, 500	% 7 ⁹
V	4.500.000	19.11.1938 - 5.12.1938	20, 500	% 7 ¹⁰
VI	4.500.000	25.11.1939 - 5.12.1939	20, 500	% 7 ¹¹
VII	5.500.000	20.11.1940 - 5.12.1940	20, 500	% 7 ¹²
30.000.000				

İran-Irak Sınır Hattı Demiryolu istikrazı¹³

<u>Tertip</u>	<u>Miktar (TL)</u>	<u>İhraç Dönemi</u>	<u>Nominal Kupür Fiyatı (TL)</u>	<u>Faiz</u>
I	5.000.000	7.11.1941-15.11.1941	20, 500, 1000	% 7 ¹⁴
II	10.000.000	7.3.1942 - 15.3.1942	20, 500, 1000	% 7 ¹⁵
III	15.000.000	7.7.1943 - 15.7.1943	20, 500, 1000	% 7 ¹⁶
30.000.000				

İran-Irak Sınır Hattı Demiryolu ek istikrazı¹⁷

<u>Tertip</u>	<u>Miktar (TL)</u>	<u>İhraç Dönemi</u>	<u>Nominal Kupür Fiyatı (TL)</u>	<u>Faiz</u>
IV	10.000.000	15.1.1945 - 31.1.1945	100	% 5 ikramiyeli ¹⁸
V	10.000.000	20.11.1945 - 30.11.1945	100	% 5 ikramiyeli ¹⁹
VI	10.000.000	16.12.1946 - 23.12.1946	100	% 6 ödeme 6 ayda bir ²⁰
30.000.000				

Milli Savunma İstikrazı²¹

<u>Tertip</u>	<u>Miktar (TL)</u>	<u>İhraç Dönemi</u>	<u>Nominal Kupür Fiyatı (TL)</u>	<u>Faiz</u>
I	28.000.000	15.9.1942- 30.9.1942	20, 100, 500, 1000	% 7 ²²
	12.000.000	15.9.1942- 30.9.1942	20, 100, 200	% 5 ikramiyeli ²³
II	25.000.000	17.3.1944- 31.3.1944	100, 500, 1000	% 7 ²⁴
III	35.000.000	15.1.1945- 31.1.1945	100, 500, 1000	% 7 ²⁵
IV	35.000.000	20-11-1945-30.11.1945	100, 500, 1000	% 7 ²⁶
135.000.000				

Kalkınma İstikrazı²⁷

<u>Tertip</u>	<u>Miktar (TL)</u>	<u>İhraç Dönemi</u>	<u>Nominal Kupür Fiyatı (TL)</u>	<u>Faiz</u>
I	50.000.000	16.12.1946 - 23.12.1946	100, 500, 1000	% 6 ödeme 6 ayda bir ²⁸
II	40.000.000	2.6.1947 - 14.6.1947	100, 500, 1000, 5000	% 6 ödeme 6 ayda bir ²⁹
III	40.000.000	1.12.1947 - 13.12.1947	100, 500, 1000, 5000	% 6 ödeme 6 ayda bir ³⁰
130.000.000				

Kaynak: Aşağıdaki dipnotlarda belirtilen kaynaklardan faydalanılarak tarafımızdan oluşturulmuştur.

-
- ¹ Kanun No: 2094-12 Kanunusani 1933 (**Resmi Gazete**, 18 Kanunusani 1933-2307)
- ² “Maliye Vekâletinden”, **Cumhuriyet**, 1 Nisan 1933, s. 7; Namık Zeki Aral, “Kalkınma İstikrazı”, **Siyasi İlimler Mecmuası**, Cilt: XVI, Sayı: 183, (Haziran 1946), s. 109-110.
- ³ “İkramiyeli % 5 faizli Ergani istikrazının B tertibine ait ilan Maliye Vekâletinden”, **Cumhuriyet**, 8 Kanunuevvel 1933, s. 7.
- ⁴ “Türkiye Cümhuriyet Merkez Bankasından”, **Vakit**, 7 Eylül 1934, s. 12.
- ⁵ Kanun No: 2463-28 Mayıs 1934 (**Resmi Gazete**, 30 Mayıs 1934-2714); Kanun No: 2614-15 Kanunuevvel 1934 (**Resmi Gazete**, 23 Kanunuevvel 1934-2887).
- ⁶ “Sivas demiryolu istikrazı”, **Cumhuriyet**, 1 Kanunusani 1935, s. 8; “Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 11 Kanunusani 1935, s. 8;
- ⁷ “Sivas-Erzurum hattı inşasına tahsis edilen % 7 faizli istikrazın 4 buçuk milyon liralık 2nci tertibin kayid muamelesi Maliye Vekâletinden”, **Cumhuriyet**, 20 Teşrinisani 1935, s. 10.
- ⁸ “Maliye Vekâletinden”, **Cumhuriyet**, 3 Kanunuevvel 1936, s. 9.
- ⁹ “Sivas-Erzurum hattı istikraz tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 13 Teşrinisani 1937, s. 2; “Yeni tahviller dün satışa çıkarıldı”, **Cumhuriyet**, 21 Teşrinisani 1937, s. 2;
- ¹⁰ “Maliye Vekâleti ve TCM Bankasından”, **Cumhuriyet**, 5 Kanunuevvel 1938, s. 11.
- ¹¹ “Sivas-Erzurum Demiryolu istikrazı tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 2 Kanunuevvel 1939, s. 5.
- ¹² “Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından”, **Cumhuriyet**, 1 Kanunuevvel 1940, s. 4.
- ¹³ Kanun No: 4057-2 Haziran 1941 (**Resmi Gazete**, 6 Haziran 1941-4827).
- ¹⁴ “Maliye Vekâletinden”, **Cumhuriyet**, 5 Teşrinisani 1941, s. 4.
- ¹⁵ “Demiryolu istikrazı”, **Cumhuriyet**, 6 Mart 1942, s. 1.
- ¹⁶ “Demiryolu istikraz tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 4 Temmuz 1943, s. 1, 3.
- ¹⁷ Kanun No: 4625-18 Temmuz 1944 (**Resmi Gazete**, 22 Temmuz 1944-5763).
- ¹⁸ “Demiryolu tahvillerinin dördüncü tertibi de 15 Ocakta satışa çıkıyor”, **Ulus**, 3 Ocak 1945, s. 1, 2.
- ¹⁹ “Milli Müdafaa ve Demiryolu istikraz tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 15 Kasım 1945, s. 1.
- ²⁰ “Kalkınma İstikrazı”, **Cumhuriyet**, 15 Aralık 1946, s. 1, 3.
- ²¹ Kanun No: 4275-19 Haziran 1942, (**Resmi Gazete**, 25 Haziran 1942-5141).
- ²² “Milli Müdafaa tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 15 Eylül 1942, s. 1, 3.
- ²³ “Milli Müdafaa tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 15 Eylül 1942, s. 1, 3.
- ²⁴ “Yeni Milli Müdafaa istikrazı”, **Cumhuriyet**, 16 Mart 1944, s. 1, 3.
- ²⁵ “35 milyonluk Milli Müdafaa tahvili satışa çıkarılıyor”, **Ulus**, 3 Ocak 1945, s. 1, 2.
- ²⁶ “Milli Müdafaa ve Demiryolu istikraz tahvilleri”, **Cumhuriyet**, 15 Kasım 1945, s. 1.
- ²⁷ Kanun No: 4938-13 Haziran 1946 (**Resmi Gazete**, 19 Haziran 1946-6337).
- ²⁸ “Kalkınma İstikrazı”, **Cumhuriyet**, 15 Aralık 1946, s. 1, 3.
- ²⁹ “Kalkınma istikrazı”, **Cumhuriyet**, 2 Haziran 1947, s. 1, 3.
- ³⁰ “Kalkınma istikrazı 40 milyon liralık üçüncü tertib bugün satışa çıkarılıyor”, **Cumhuriyet**, 1 Aralık 1947, s. 1, 3.

EK 2.2.

1933-1947 UZUN VADELİ İÇ BORÇLANMALAR İTFA TARİHLERİ

<u>İç Borçlanma Tertibi</u>	<u>İtfa Tarihi</u>
% 5 faizli Ergani İstikrazı A tertibi	16.4.1953
% 5 faizli Ergani İstikrazı B tertibi	16.4.1953
% 5 faizli Ergani İstikrazı C tertibi	16.4.1953
<hr/>	
% 7 faizli Sivas Erzurum İstikrazı I. tertip	10.1.1955
% 7 faizli Sivas Erzurum İstikrazı II. tertip	5.12.1955
% 7 faizli Sivas Erzurum İstikrazı III. tertip	5.12.1956
% 7 faizli Sivas Erzurum İstikrazı IV. tertip	5.12.1957
% 7 faizli Sivas Erzurum İstikrazı V. tertip	5.12.1958
% 7 faizli Sivas Erzurum İstikrazı VI. tertip	5.12.1959
% 7 faizli Sivas Erzurum İstikrazı VII. tertip	5.12.1960
<hr/>	
% 5 faizli 1938 İkramiyeli Tahvilleri	1.5.1958
<hr/>	
% 7 faizli 1941 İran-İrak Sınır Hattı Demiryolu İstikrazı I. tertip	15.11.1961
% 7 faizli 1941 İran-İrak Sınır Hattı Demiryolu İstikrazı II. tertip	15.3.1962
% 7 faizli 1941 İran-İrak Sınır Hattı Demiryolu İstikrazı III. tertip	15.7.1963
<hr/>	
% 5 faizli 1941 İran-İrak Sınır Hattı Demiryolu İstikrazı IV. tertip	31.1.1965
% 5 faizli 1941 İran-İrak Sınır Hattı Demiryolu İstikrazı V. tertip	30.11.1965
% 6 faizli 1941 İran-İrak Sınır Hattı Demiryolu İstikrazı VI. tertip	23.12.1966
<hr/>	
% 7 faizli Milli Müdafaa İstikrazı I. tertip	30.9.1962
% 5 faizli Milli Müdafaa İstikrazı I. tertip	30.9.1962
% 7 faizli Milli Müdafaa İstikrazı II. tertip	31.3.1964
% 7 faizli Milli Müdafaa İstikrazı III. tertip	31.1.1965
% 7 faizli Milli Müdafaa İstikrazı IV. tertip	30.11.1965
<hr/>	
% 6 faizli Kalkınma İstikrazı I. tertip	23.12.1966
% 6 faizli Kalkınma İstikrazı II. tertip	14.6.1967
% 6 faizli Kalkınma İstikrazı III. tertip	13.12.1967
<hr/>	
% 6 faizli 1947 Hazine Tahvili	1.10.1967

Kaynak: 1964 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Karma Bütçe Komisyonu Raporu I, Ankara, TBMM Basımevi, 1964, s. 98-101.

EK 2.3.

TÜRKİYE CUMHURİYET MERKEZ BANKASI İLANLARI

**Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
İstanbul Şubesinde:**

Bankamız gişeleri 30 nisan 1933 pazar günü öğle -
den sonra açıktır. İkramiyeli % 5 faizli 1933 istikrazı
tahvillerinin kayıt muamelesi akşama kadar yapılacaktır.

(1929)

**Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
İstanbul Şubesinde:**

Bankamız gişeleri 30 Nisan 1933 pazar günü öğleden
sonra açıktır, İkramiyeli % 5 faizli 1933 istikrazı tahvil-
lerinin kayıt muamelesi akşama kadar yapılacaktır.

Kaynak: “Merkez Bankası ilanı”, *Cumhuriyet*, 30 Nisan 1933, s. 8; “Merkez Bankası ilanı”, *Akşam*, 30 Nisan 1933, s. 11.

EK 2.4.

ERGANİ TAHVİLİ SATIŞLARI HAKKINDA İZMİR VALİSİNDEN DAHİLİYE VEKİLİNE

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

T. C.
Dahiliye Vekâleti
Hususi Kaleme Müdürlüğü

İZMİR : 137
7/1/1934

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Dün Ticaret odasında tüccarların mühim bir kısmı toplandı. Hazır bulunduğahilî istikraz üzerine canlı fikirler söylendi. Lüzûmu kadar söze karıştım. Aralarında verdikleri karar üzerine Banka Müdürleri dahi ihtiva etmek üzere dört kol teşkil ettiler. ve bu kollar Banka Müdürlerinin arzusuna göre hazırlandı. ve bu günden itibaren dört gün devam etmek üzere bütün ticarethaneleri gezerek faaliyette buluncaklardır. Çünkü bir çok tacirler mevsim hastalığı ve saire gibi mazeretler yüzünden gelemediler. ve karşılıklı konuşulamadı. Bu tedbir esastır. Neticesini arzedeceğim. Eshakatin Ge faaliyet deceresi ayrıca tekdîm edilecektir efendim.

İzmir Valisi
Kâzım

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

030 10 164 148 8

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 164 - Dosya No: 148 - Sıra No: 8

Kaynak: BCA, Fon No: 030.10.0.0 (Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 164- Dosya No: 148- Sıra No: 8.

EK 2.5.

RATİP BEY'İN ERGANİ İSTİKRAZI AFİŞİ



Kaynak: "Erganiye doğru bir hamle daha", **Hakimiyeti Milliye**, 30 Teşrinisani 1933, s. 1.

EK 2.6.

ERGANI İSTİKRAZI B TERTİBİ MALİYE BAKANLIĞI İLANI

İkramiyeli % 5 faizli Ergani istikrazının “B,, tertibine ait ilân Maliye Vekâletinden:

14/1/1933 tarih ve 2094 numaralı kanun mucibince hazırlı Fevzi-paşa - Diyarbakır demiryolumun Şefkatli istasyonundan sonra olan kısmının inşasına tahsis edilmek üzere yapılacak 12.000.000 - lira - lık istikrazın 4.000.000 - liralık ikinci kısmını teşkil eden B. tertibinin kayıt muamelesine 9 kânunuevvel 1933 te başlanılacak ve 11/1/934 aşkama bitecektir.

1 - Bu istikrazın B. tertibi de beheri yirmişer liralık itibari kıymette hâmiline muharrer tahvillerle yapılacaktır.

2 - B. tertibinin tahvilleri birden 200.000 e kadar olan numaraları taşıyacaktır.

3 - Bu itibarla tam tahvil e60s lira itibari kıymetinde olduğundan her tertibe ait yirmi liralık tahvil tam tahvillerin üçte birini temsil eder ve ikramiyelere de o nisbette istikraz hakkını verir.

4 - Bu istikrazın A. tertibi hâmilinin sahibi buldukları tahvillerinin B. tertibine istikrazlarını temin edebilmek üzere 9 kânunuevvel 1933 ten kânunuevvel 1933 tarihine kadarki ilk beş günlük müddet bu kabul istikraz taleplerine tahsis olunmuştur.

Bu müddet zarfında A. tertibi hâmilileri tahvillerini, evvelce tahvil aldıkları bankalara ibraz ile aynı numaralı tahvilin B. tertibi tahvilini talep edebileceklerdir.

14 kânunuevvel 1933 tarihinden itibaren asırlar umuma serbestçe yapılacaktır.

5 - Bu defa kayıt muamelesine başlanılan B. tertibine ait tahvillerin ihraç fiatı ilk kuponun tam olarak tediyasını teminen, 19,70 lira olarak tesbit edilmiştir. Yani yirmi liralık bir tahvil bu müddet zarfında on dokuz lira yetmiş kuruşa satılacaktır.

6 - İstikrazın faizi % 5 tir. Bunun için her tahvil bir lira kıymetinde yirmi kuponu taşıyacaktır.

7 - Faizden başka senede iki defa 16 nisan ve 16 teçrinievvel tarihlerinde yapılacak kesimlerde kazanan numaralara aşağıda yazılı ikramiyeler tevzi olunur.

Adet	Türk lirası Beheri	Yekûn Türk lirası
1	30.000	30.000
1	15.000	15.000
3	3.000	9.000
8	909	8.454
289	120	34.680
300		84.134

Yukarıda yazılı miktarlar tam tahvil üzerinden hesap ve tesbit edilmiş olup numarasına ikramiye isabet edecek tertiplerden her birine üçte biri tevzi edilecektir.

Altı ayda bir yapılacak kesimlerde neticesinde tevzi edilecek işbu ikramiye miktarlarının ne suretle hesap ve tesbit edilmiş olduğu ayrıca Broşür halinde yapılan neşriyatla izah edilmiştir. Bu Broşürlerin kayıt muamelesini yapan bankalardan talep edilmesidir.

8 - Faiz ve ikramiyeler bu istikrazın tamamen ifasına kadar her türlü resim ve vegriflerden muafır.

9 - Bu istikraz tahvilleri resmi devair ve müesseselerce hususi idare ve Belediyelerce yapılacak müzayede, münakasa ve mukavelelerde teminat olarak itibari kıymetleri üzerinden basabaş kabul edilir. Bundan başka hazinece satılmış ve satılacak olan Millî Emlâk bedellerinin ödemesinde de basabaş alınır.

Kayıt muamelâtı

10 - Kayıt muamelesi Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ile Ziraat, İş, Osmanlı, Emlâk ve Sumer Bankalarının merkez ve subeleri tarafından her tarafta icra edilecektir. Bu bankalardan başka İstanbulda Amerikan Ekspres, Doçer Bank, Doçer Orman Bank, Bankodî Roma, Felemenk Bahri Sefit, Selânik Bankası, Banka Komerçiyale İtalyana, S. S. C. I. Ticareti Haricîye Bankası, Banko Franko Aziyatık bankaları ile İzmir, Samsun ve Merzindokki diğer bankalar tarafından da icra edilecektir.

11 - Bu defa yapılacak B. tertibine ait kayıt muamelesi için on dokuz lira yetmiş kuruşun tediyesi mukabilinde yukarıda yazılı bankalar tarafından tahvillerin asırları yerine geçmek üzere gene hâmiline muharrer yirmi liralık muvakkat mekbuz verilecektir.

12 - Muvakkat mekbuzların asırları ne zaman değiştirileceği ayrıca ilân edilecektir. (6660)

Kaynak: “Ergani B tertibi ilanı”, Cumhuriyet, 8 Kanunuevvel 1933, s. 7.

EK 2.7.

ERGANİ İSTİKRAZI C TERTİBİ TÜRKİYE CUMHURİYET MERKEZ BANKASI İLANI

**Türkiye Cümhuriyet
Merkez Bankasından:**

Geliri tamamen Ergani Demiryolu'nun inşasına tahsis olunan ikramiyeli %5 faizli 1933 istikrazının 4.000.000,— liralık 3 üncü kısmını teşkil eden C tertibi tahvillerin kayıt muamelesine 30 Ağustos 1934 tarihinde başlanacak ve 30 Eylül 1934 tarihinde nihayet verilecektir.

Bu istikrazın B tertibi hamillerinin, C tertibinden aynı numaraları alabilmeleri için 30 Ağustos 1934 tarihinden 4 Eylül 1934 akşamına kadar evvelce B tertibi muvakkat makbuzlarını hangi bankalardan almışlar ise yine aynı bankalara müracaat etmeleri lâzımdır.

5 Eylül 1934 tarihinden 30 Eylül 1934 tarihine kadar olan müddet zarfında satışlar umuma tahsis olunmuştur. Beheri 20.— lire itibari kıymetindeki C. tertibi tahvillerin 19 lira fii ihracına müterakim kupon faizi olara 40 kuruş zam olunmuştur. Bu suretle yeni tertip tahviller 19 lira 40 kuruş üzerinden satılacaktır.

Kayıt muameleleri Bankamız da dahil olduğu halde Emlâk ve Eytam, Sümer, İş. Osmanlı, Ziraat Bankalarının Türkiye'deki Bilümum şubeleri ile İstanbul ve İzmir'de diğer Bankalar tarafından yapılacaktır. (5227)

Kaynak: "Ergani C tertibi ilanı", **Vakit**, 7 Eylül 1934, s. 7.

EK 2.8.

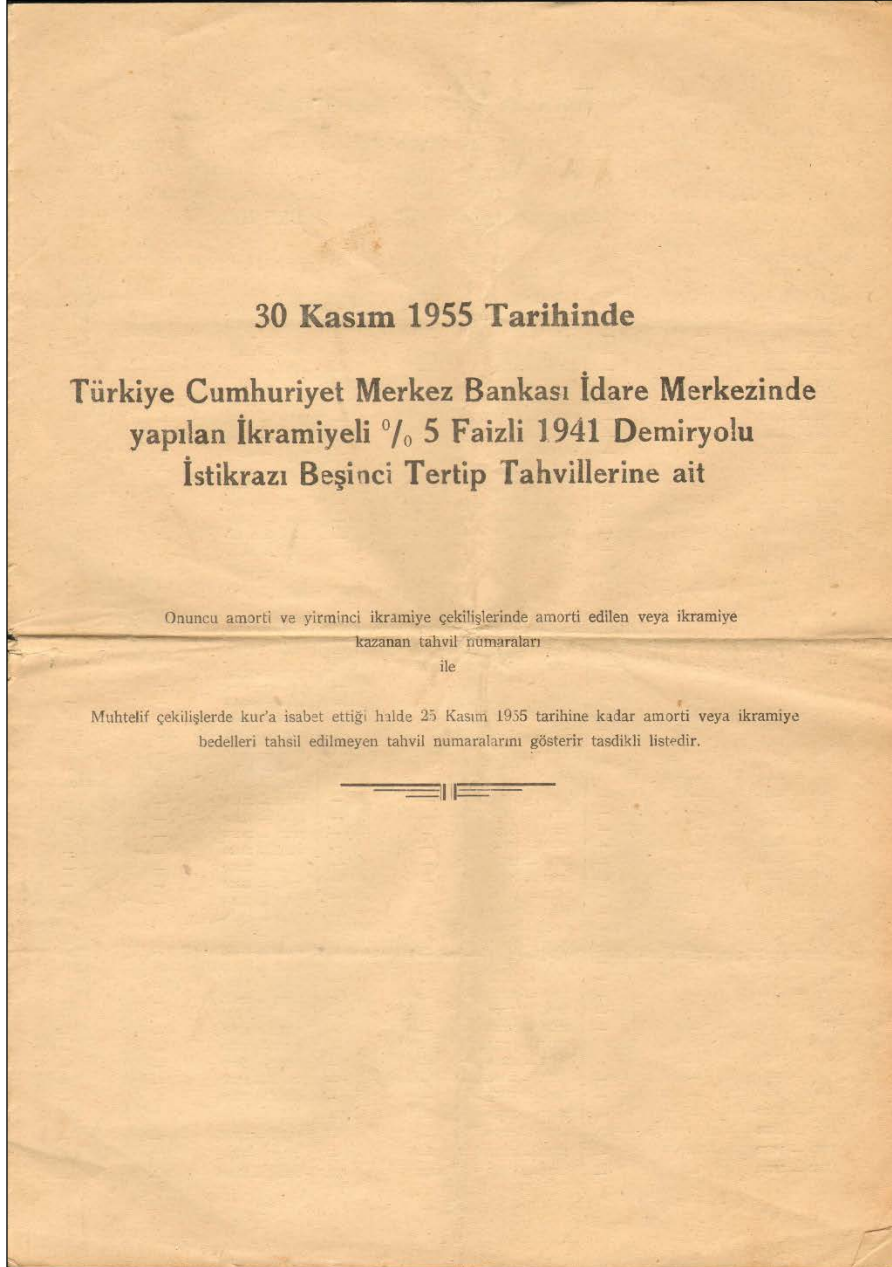
ERGANI İKRAMİYELİ İSTİKRAZİ BİRİNCİ ÇEKİLİŞİ KAZANANLAR LİSTESİ

Cumhuriyet		19Teşrinievvel 1933					
Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasından:							
İkramiyeli % 5 faizli 1933 istikrazına ait birinci ikramiye keşidesi 16 T. Evvel 1933 tarihinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İdari Merkezi binasında, Maliye Vekâleti ile Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası murahhasları, Noter, Millî ve Enebi Bankalar müessesilerinin huzurunda yapılmıştır.							
Kur'a çıkan numaralarla isabet eden ikramiyeler aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir.							
Bu istikrazın hâlen tedavülde bulunan A. tertibi muvakkat makbuzları asıl tahvilin üçte birini temsil ettiğinden kur'a çıkan numaralara, isabet eden ikramiyenin üçte birine hak kazandır.							
İkramiyeler Türkiye Cumhuriyet Merkez, Türkiye Ziraat, Türkiye İt Bankalarının merkez ve subelerince tasdikli keşide listelerinde idencektir.							
Numaralar		İkramiyeler		Numaralar		İkramiyeler	
	T. Lirası		T. Lirası		T. Lirası		T. Lirası
10531	120	79441	120	114071	120	145911	120
10532	120	79442	120	114072	120	145912	120
10533	120	79443	120	114073	120	145913	120
10534	120	79444	120	114074	120	145914	120
10535	120	79445	909	114075	120	145915	120
10536	120	79446	120	114076	120	145916	120
10537	120	79447	120	114077	120	145917	120
10538	120	79448	120	114078	120	145918	120
10539	120	79449	120	114079	120	145919	120
10540	120	79450	120	114080	120	145920	120
41891	120	82541	120	115751	120	149831	120
41892	120	82542	120	115752	120	149832	909
41893	120	82543	120	115753	120	149833	120
41894	120	82544	120	115754	120	149834	120
41895	120	82545	120	115755	120	149835	120
41896	120	82546	120	115756	120	149836	120
41897	120	82547	120	115757	120	149837	120
41898	120	82548	120	115758	120	149838	120
41899	3000	82549	120	115759	120	149839	120
41700	120	82550	120	115760	120	149840	120
58071	909	86581	120	116561	120	157771	120
58072	120	86582	120	116562	120	157772	120
58073	120	86583	120	116563	120	157773	120
58074	120	86584	120	116564	120	157774	120
58075	120	86585	120	116565	120	157775	120
58076	120	86586	120	116566	120	157776	120
58077	120	86587	120	116567	120	157777	120
58078	120	86588	120	116568	120	157778	120
58079	120	86589	120	116569	120	157779	120
58080	120	86590	120	116570	120	157780	120
60321	120	88911	120	119831	120	158921	120
60322	120	88912	120	119832	120	158922	120
60323	120	88913	120	119833	120	158923	120
60324	120	88914	120	119834	120	158924	120
60325	120	88915	909	119835	120	158925	120
60326	120	88916	120	119836	120	158926	120
60327	120	88917	120	119837	15000	158927	120
60328	120	88918	120	119838	120	158928	120
60329	120	88919	120	119839	120	158929	120
60330	120	88920	120	119840	120	158930	120
70711	120	98331	120	128991	3000	159471	120
70712	120	98332	120	128992	120	159472	120
70713	120	98333	120	128993	120	159473	120
70714	120	98334	120	128994	120	159474	120
70715	3000	98335	120	128995	120	159475	30000
70716	120	98336	120	128996	120	159476	120
70717	120	98337	120	128997	129	159477	120
70718	120	98338	120	128998	120	159478	120
70719	120	98339	120	128999	120	159479	120
70720	120	98340	120	129000	120	159480	120
74451	120	102601	120	138911	120	168771	120
74452	120	102602	120	138912	120	168772	909
74453	120	102603	120	138913	120	168773	120
74454	120	102604	120	138914	120	168774	120
74455	120	102605	120	138915	120	168775	120
74456	120	102606	120	138916	120	168776	120
74457	120	102607	120	138917	120	168777	120
74458	120	102608	120	138918	120	168778	120
74459	120	102609	120	138919	120	168779	120
74460	120	102610	120	138920	120	168780	120

Kaynak: "Ergani Birinci İkramiye Keşidesi", Cumhuriyet, 19 Teşrinievvel 1933, s. 6.

EK 2.9.

30.11.1955 TARİHİNDE İKRAMIYE KAZANAN 1941 DEMİRYOLU İSTİKRAZI TAHVİL NUMARALARI LİSTESİ S. 1



Kaynak: 30 Kasım 1955 Tarihinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İdare Merkezinde yapılan İkramiyeli % 5 Faizli 1941 Demiryolu İstikrazı Beşinci Tertip Tahvillerine ait Tasdikli Liste, [y.y.] Maliye Vekâleti- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Yayını, [t.y.] [1955].

EK 2.10.

30.11.1955 TARİHİNDE İKRAMIYE KAZANAN 1941 DEMİRYOLU İSTİKRAZI TAHVİL NUMARALARI LİSTESİ S. 4

Amorti isabet eden seriler için- İkramiye miktarı			Amorti isabet eden seriler için- İkramiye miktarı			Amorti isabet eden seriler için- İkramiye miktarı		
Amorti ve İkramiye isabet eden seriler	İkramiye kazanan No.	T. L.	Amorti ve İkramiye isabet eden seriler	İkramiye kazanan No.	T. L.	Amorti ve İkramiye isabet eden seriler	İkramiye kazanan No.	T. L.
7531 - 75340	---	---	84281 - 84290	---	---	92311 - 92320	---	---
75461 - 75470	---	---	84331 - 84340	---	---	92321 - 92330	92323	500.
75571 - 75580	---	---	84611 - 84620	---	---	92451 - 92460	---	---
75671 - 75680	---	---	84771 - 84780	---	---	92681 - 92690	---	---
75741 - 75750	---	---	84801 - 84800	---	---	93141 - 93150	---	---
76201 - 76210	---	---	85201 - 85210	---	---	93231 - 93240	93232	1.000.
76561 - 76570	---	---	85421 - 85430	---	---	93581 - 93590	---	---
76731 - 76740	---	---	85981 - 85990	---	---	93931 - 93940	---	---
76801 - 76810	---	---	86041 - 86050	---	---	94221 - 94230	---	---
76831 - 76840	---	---	86271 - 86280	---	---	94691 - 94700	---	---
77081 - 77090	---	---	86301 - 86310	---	---	94851 - 94860	---	---
77231 - 77240	77233	1.000.	86381 - 86390	---	---	94881 - 94890	---	---
77291 - 77300	77297	500.	86501 - 86510	---	---	94931 - 94940	94937	1.000.
77451 - 77460	---	---	86561 - 86570	---	---	95261 - 95270	---	---
77791 - 77800	---	---	86641 - 86650	---	---	95391 - 95400	---	---
78061 - 78070	---	---	86961 - 86990	---	---	95741 - 95750	---	---
78121 - 78130	---	---	87171 - 87180	---	---	95781 - 95790	---	---
78261 - 78270	78261	1.000.	87601 - 87610	87603	5.000.	95801 - 95810	---	---
78291 - 78300	---	---	87871 - 87880	---	---	95961 - 95970	---	---
79551 - 79560	---	---	88361 - 88370	---	---	96001 - 96010	---	---
79731 - 79740	---	---	88521 - 88530	---	---	96131 - 96140	---	---
80321 - 80330	---	---	89281 - 89290	---	---	96391 - 96400	---	---
80771 - 80780	---	---	89471 - 89480	---	---	96561 - 96570	96570	1.000.
80991 - 81000	---	---	89501 - 89510	---	---	96641 - 96650	---	---
81021 - 81030	---	---	89681 - 89690	89690	500.	97281 - 97290	---	---
81121 - 81130	---	---	89941 - 89950	89943	500.	97421 - 97430	---	---
81721 - 81730	---	---	90151 - 90160	---	---	97471 - 97480	---	---
81741 - 81750	---	---	90181 - 90190	---	---	97581 - 97590	---	---
81761 - 81770	---	---	90241 - 90250	---	---	97631 - 97640	---	---
81851 - 81860	---	---	90251 - 90260	---	---	97691 - 97700	---	---
81901 - 81910	---	---	90561 - 90570	---	---	98111 - 98120	---	---
82091 - 82100	82099	500.	90991 - 90700	---	---	98151 - 98160	---	---
82111 - 82120	---	---	90881 - 90890	---	---	98451 - 98460	---	---
82451 - 82460	---	---	90931 - 90940	90934	500.	98581 - 98590	98588	500.
82571 - 82580	---	---	91081 - 91090	---	---	99131 - 99140	---	---
82831 - 82890	---	---	91101 - 91110	91107	500.	99141 - 99150	---	---
83421 - 83430	---	---	91301 - 91310	---	---	99211 - 99220	---	---
83431 - 83440	---	---	91721 - 91730	---	---	99431 - 99440	99433	500.
83491 - 83470	---	---	91811 - 91820	---	---	99471 - 99480	99477	1.000.
83561 - 83570	---	---	91861 - 91870	---	---	99601 - 99610	---	---
83841 - 83850	---	---	92061 - 92070	---	---	99671 - 99680	---	---
83851 - 83860	---	---	92091 - 92100	---	---	---	---	---

1 - Yukarıda numaraları yazılı tahvillere, tahvilin üzerinde 11 ilâ 20 no. lu kuponları ekli olarak istirdadi mukabilinde hizarlarında yazılı ikramiye veya amortiller ödenir.

2 - İkramiye ve amortiller Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Merkez ve Şubelerinde ve Merkez Bankası Şubelerinin bulunmadığı yerlerde de Türkiye İş ve Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası Şube ve Ajanlarında bu tasdikli listeler üzerinden ödenir.

Eksik kuponlu olarak ibraz olunacak tahvillerin bedelinden eksik kupon bedelleri tenzil edilir.

3 - İkramiyeler 30 Kasım 1955 tarihinden itibaren 5 sene tahvil bedelleri de aynı tarihten itibaren 10 sene sonra zaman aşımına uğrar.

Maliye Vekâleti **Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası**

Amortiller İkramiye ad. *M. Ziya* *T. Ziya*

3X52 = 156
3X67 = 201
3X93 = 279
155
4650
4650

Amortiller İkramiye ad.
20 = 20
10 = 10
5 = 5
1 = 1
181
37
60


Kaynak: 30 Kasım 1955 Tarihinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İdare Merkezinde yapılan İkramiyeli % 5 Faizli 1941 Demiryolu İstikrazı Beşinci Tertip Tahvillerine ait Tasdikli Liste, [y.y.] Maliye Vekâleti- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Yayını, [t.y.] [1955].

EK 2.11.



30.11.1955 TARİHİNDE İKRAMİYE KAZANAN 1941 DEMİRYOLU İSTİKRAZI TAHVİL NUMARALARI LİSTESİ S. 7

Behir Tahvil için			Behir Tahvil için			Behir tahvil için		
Tahvil No.	Ödenecek T. L.	Ekli kupon	Tahvil No.	Ödenecek T. L.	Ekli kupon	Tahvil No.	Ödenecek T. L.	Ekli kupon
76349	100	9-20	83791 — 800	100	9-20	94101	100	10-20
76961 — 670	>	10-20	83871 — 880	>	10-20	★94103	>	>
77201 — 210	>	>	84695 — 696	>	>	★94196 — 200	>	8-20
77281 — 290	>	>	86493	>	>	94437 — 439	>	10-20
77321 — 330	>	>	86496 — 498	>	>	95091 — 094	>	>
77624 — 625	>	>	86518	>	>	95096 — 100	>	>
77691 — 699	>	9-20	86959 — 960	>	>	95301 — 310	>	>
78081 — 084	>	>	87225 — 330	>	>	95405 — 406	>	9-20
78896	>	10-20	87347	>	>	95684	>	10-20
78897	500	>	87501 — 510	>	>	95690	>	>
78898	100	>	88111 — 120	>	>	95947 — 950	>	9-20
79221 — 227	>	>	88396 — 400	>	>	96061 — 070	>	10-20
79228	500	>	88656	>	9-20	96601	>	9-20
79229 — 240	100	>	88861 — 866	>	10-20	96661 — 662	>	>
79592	>	9-20	88869 — 870	>	>	96669 — 670	>	>
79821 — 823	>	10-20	88881	>	>	96841 — 843	>	10-20
79824	500	>	89082 — 085	>	9-20	97343	500	>
79825 — 830	100	>	89611 — 620	>	10-20	97345	500	>
79966 — 968	>	>	89919	>	9-20	97347	500	>
79991 — 80000	>	9-20	89963 — 969	>	10-20	97348	500	>
80041 — 050	>	10-20	90651 — 650	>	9-20	97361 — 364	100	9-20
80311 — 320	>	>	90790	>	10-20	97411 — 420	>	10-20
80331 — 340	>	>	90811 — 820	>	>	98311 — 320	>	>
80581	>	>	91691 — 694	>	>	98359	>	9-20
80627	>	>	92360	>	9-20	98393 — 394	>	10-20
82076 — 077	>	>	92821 — 823	>	10-20	98399 — 400	>	>
82582	>	>	92824	500	>	98777 — 779	>	8-20
82589	>	>	92825 — 830	100	>	98799	>	>
82511 — 812	>	>	92861	>	9-20	99123	>	10-20
82871 — 875	>	>	93098 — 100	>	>	99126 — 128	>	>
88641	>	8-20	93301	>	10-20	99130	>	>
83781 — 780	>	10-20	93681 — 690	>	>	99862	>	9-20

Maliye Vekâleti



Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası

D İ K K A T :
Zamanında tediye işlemlerine usuliyile tamim edilen men'i tediye kararlarıyla ilgili bu listenin negri sırasında bir değişikliğe mevzu teşkil etmemiş (Muhalefeti) tahvillerin numaraları, tediye işlemlerine bir kolaylık olmak maksadıyla, aşağıda gösterilmiştir.
Bu mevzuda mütat şekildeki tamimler esas olduğundan tediye işlemlerinin, bu listenin negri tarihinden sonra bildirilecek gerek yeni men'i tediye kararlarını ve gerekse kaldırılacak men'i tediye kararlarını önemle takibetmeleri icabeder.

12534 — 535	12540	41001 — 010	h 63597	h 72078 — 088	94103	h 94934 — 937
12537 — 538	21622 — 627	53122	69283	80961	94196 — 200	h 96423 — 425
		53124 — 126	69295 — 297			98262 — 268
		h 55750				98265
		68839				

(*) Muhalefettir ödenmez.
(h) — Bankamız selâhiyettar imzalarını havi (ikinci nüsha) damgası bulunmayan bu numaralı asıl tahvillerle kuponları üzere hiç bir muamele yapılmaz.

Kaynak: 30 Kasım 1955 Tarihinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İdare Merkezinde yapılan İkramiyeli % 5 Faizli 1941 Demiryolu İstikrazı Beşinci Tertip Tahvillerine ait Tasdikli Liste, [y.y.] Maliye Vekâleti- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Yayını, [t.y.] [1955].

EK 3.1.

ERZURUM İSTİKRAZI HAKKINDAKİ CUMHURİYET HALK PARTİSİ GENELGESİ

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü
CUMHURİYET ARŞİVİ

Cumhuriyet Halk Partisi
Genel Sekreterliği
10/637

Ankara: 30. XI. 1935

T E L

C. H. P. Başkanlığına

Az zaman kaldı. Erzurum istikrazına aid genelgemizin ehemmiyetle
takibini tekrarlarım. 10/637 C. H. P. Genel Sekreteri
R. Peker

490 01 3 11 10

Fon No: 490 1 0 0 - Kutu No: 3 - Dosya No: 11 - Sıra No: 10

Kaynak: BCA, Fon No: 490.1.0.0 (Cumhuriyet Halk Partisi Evrakı
Katalogu) Kutu No: 3- Dosya No: 11- Sıra No: 10.

EK 3.2.

TAHVİL SATIŞLARI HAKKINDA CUMHURBAŞKANI'NA BİLGİ

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C.
BAŞVEKÂLET
MUSUSİ KALEM MÜDÜRLÜĞÜ
Sayı: 1369/103

Sifre tel

Râyaseticumhur Umûmî Katıplıfıne

C : 14.3.1942 Tarihli şifreye
On milyon liralı tahvilin bir milyon altıyüz elli beş bin
liralı Merkez ve Halk Bankasına mütebaki sekiz milyon üçyüz
kırk beş bin liralı, eşhasa ve şirketlere satılmıştır .
Tazimlerle arzını rica ederim .

Başvekil
Dr.Refik Saydan

Şifre edilmiştir .
Kemal Talayman

030 01 | 140 240 5

Fon No: 30 1 0 0 - Kutu No: 40 - Dosya No: 240 - Sıra No: 5

Kaynak: BCA, Fon No: 030.1.0.0 (Başbakanlık Özel Kalem
Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 40- Dosya No: 240- Sıra No: .

EK 3.3.
HAYDARPAŞA-ERZURUM TRENİ



Kaynak: “Sivas-Erzurum demiryolu dün işletmeye açıldı”, **Cumhuriyet**, 21 Teşrinievvel 1939, s. 1

EK 4.1.

İKTİSAT VEKALETİ'NİN ÇEKOSLOVAKYA'NIN MÜDAFAA İSTİKRAZI HAKKINDA RAPORU s. 1

T. C.
İKTİSAT VEKÂLETİ
TÜRK OFİSİ
-TÜRKİYE DİŞ TİCARET İŞLERİ MİLLÎ OFİSLERİ-

DAİRESİ
PRAĞ ŞUBESİ
Sayı 646/293

Mekans: Praha XIII., Velehradská 1
Tel: Türkofis Pragve
Kod: Mısın
Telefon: 654-01

PRAG 17.6.936

Rapor

Çekoslovakya'da "Devletin müdafaası" hakkında yapılan kanun ile bu kanuna istinaden yapılmakta olan "Millî müdafa dahilî istikrazı"

Kanun metinleri
bağlıdır .

Türkofis Başkanlığı
Ankara

Çekoslovak Parlamentosu geçenlerde , Hükümet tarafından teklif edilen "Devletin müdafaası" adlı gayet büyük ve mufassal bir kanunu kabuletti . Bu kanun , yalnız metni itibarile Çekoslovak kanunlarının en uzun ve en mufassal değil , aynı zamanda ruhu ve medlulu itibarile Çekoslovak devletinin , ekonomik , sosyal ve juridique bünyesi üzerinde ve ferdlerin "statut privé" si üzerinde en derin bir şekilde müessir olması itibarile en mühimdir .

Almanca olarak bir metni bu yazımıza bağlı olarak takdim kılınan bu Kanun 9 kısımdan tereküpütmektedir :

Birinci kısım :

Devletin müdafaası notion unu tespit ettikten sonra kanunun gayesini , hükümetin ve her bakanın devletin müdafaası sahasındaki mesuliyetlerini , amme hizmetlerini gören bütün makamların , normal vazifelerin ifası sırasında , devletin müdafaasına temaseden menfaatleri göz önünde tutmak vecibelerini , bu makamların millî müdafa sahasındaki "mahremiyet" mecburiyetlerini , millî müdafa hazırlık şartlarını tespit etmektedir .

Devletin müdafaası vazifesi bir umumî vecibe ve vazifedir . Bu vazife , Çekoslovak teşkilatı esasîye kanununun 107 inci paragrafına müstenit ve hukuku umumîye cümlesindedir .

030	10		244	647	19
-----	----	--	-----	-----	----

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 244 - Dosya No: 647 - Sıra No: 19

Kaynak: BCA, Fon No: 030.10.0.0 (Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 244- Dosya No: 647- Sıra No: 19.

EK 4.2.

İKTİSAT VEKALETİ'NİN ÇEKOSLOVAKYA'NIN MÜDAFAA İSTİKRAZI HAKKINDA RAPORU S. 8

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü
-7-

tedbirleri sayarak , Çekoslovakyanın millî müdafaası sahasında almak
zaruretinde bulunduğu bu tedbirlerin mesruiyetini tebarüzettirmektedir .
Bu kanunun , istihdafettiği millî müdafaaya hazırlık kayesinin ilk
inikâsı , bu kanunu takiben , "Devletin müdafaası " hazırlığı için
dahilî bir istikrazın hemen yapılmasına tesebbüs olmuştur .

Devletin müdafaası dahilî istikrazı

Çekoslovak parlamentosu , alman dilinde bir metni bu yazımıza başlı
olarak taksim kılınan 29 mayıs 1936 tarih ve 142 numaralı kanunla ,
hükümeti dahilî bir istikraz aktüne selahiyettar kılmıştır .
İstikrazın mikdarı kayri mahduttur . Ve bunun hasılatı münhasıran
memleketin müdafaasına ve ordu malzemesinin takvivesine tahsis olun-
acaktır .

Kanunun esbabı mucibesi su mütalaatı ihtiva etmektedir :

Bu zünkü enternasyonal şartlar , ordunun lazım geldiği gibi takviye
sini amirdir . Bu lüzum , âdî bütçe ile karşılanamayacak olan fevkalade
masrafları icab ettirmektedir . Bu sebeple istikraz yolu ile lüzumu
olan paraxx temin olunacaktır . İstikraz hasılatı münhasıran millî
müdafaaya tahsis olunacaktır .

İstikraz 0/0 3 ve 0/0 4,1/2 faizli obligasyonlardan mürekkeptir .
Bu obligasyonların amortismanı 1936 den 1987 ve kadar sabit bir
annuité ile yapılacaktır . Obligasyonlar doğrudan doğruya alınan
vergilerle rant vergilerine tabi tutulmayacaktır .

Kabuledilen kanunun esasları şunlardıf :

- 1 - İstikraz devletin müdafaası kayesine müstenittir . "Devletin
müdafaası istikrazı " unvanını taşıyacaktır .
- 2 - İstikraz , 0/0 3 ve 0/0 4,1/2 faizli obligasyonlarla yapılacaktır
Her iki nevi obligasyonlar , 1936 den itibaren her sene tiraje ile ve
50 senede itfa olunacaktır .

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 244 - Dosya No: 647 - Sıra No: 19

Kaynak: BCA, Fon No: 030.10.0.0 (Başbakanlık Muamelât Genel
Müdürlüğü Evrakı Kataloğu) Kutu No: 244- Dosya No: 647- Sıra No: 19.

EK 4.3.

KALKINMA İSTİKRAZI BİRİNCİ TERTİP İLANI

% 6 Faizli
KALKINMA İSTİKRAZI
VE
**Yeni Tertip Demir-
yolu Tahvilleri**
BUGÜN SATIŞA ÇIKARILYOR

Şimdi 95 liraya mu kabil alacağımız 100 li-
ralık bir tahvil altı ay da bir size üç lira faiz
getirecektir.

Bu faiz her türlü vergi ve resimden mut-
lak surette muaftır. Tahviller, ayrıca milli
emlâk satışlarında itibarı kıymetleri üzerin-
den satış bedeli, arttırma ve eksilme ve söz-
leşmelerde teminat olarak kabul edilir. Ve is-
tenildiği zaman kolayca paraya çevrilir.

Satışlar bilûmum bankalar tarafından ya-
pılmaktadır.

**Birikmiş parayı işlet-
mek için en emin ve en
istifadeli vasıta**
Devlet Tahvilleridir

Kaynak: "Kalkınma İstikrazı Birinci Tertip İlanı", **Vakit**,
16 Aralık 1946, s. 3.

EK 4.4.

**KALKINMA İSTİKRAZI BİRİNCİ TERTİP
GARANTİ BANKASI İLANI**



Kaynak: “Kalkınma İstikrazı Birinci Tertip Garanti Bankası İlanı”, **Ulus**, 21 Aralık 1946, s. 6.

EK 4.5.

KALKINMA İSTİKRAZI İKİNCİ TERTİP İLANI

% 6 FAİZLİ
2nci TERTİB KALKINMA
İSTİKRAZI TAHVİLLERİ
5000, 1000, 500 ve 100
Liralık Kupürler Halinde
Satışa Çıkarıldı.

Şimdi 95 liraya mukabil alacağımız 100 liralık bir tahvil altı ayda bir size üç lira faiz getirecektir. Bu faiz her türlü vergi ve resimden mutlak surette muaftır. Tahviller, ayrıca milli emlak satışlarında itibari kıymetleri üzerinden satış bedeli, artırma ve eksiltme ve sözleşmelerde teminat olarak kabul edilir ve istenildiği zaman kolayca paraya çevrilir.

Satışlar Bilûmum Bankalar
Tarafından Yapılmaktadır.

Birikmiş Parayı İşletmek İçin En Emin ve En
İstifadeli Vasıta Devlet Tahvilleridir.

Kaynak: "Kalkınma İstikrazı İkinci Tertip İlanı",
Cumhuriyet, 7 Haziran 1947, s. 4.

EK 4.6.

KALKINMA İSTİKRAZI ÜÇÜNCÜ TERTİP İLANI

% 6 FAİZLİ
III üncü Tertip
Kalkınma İstikrazı
Tahvilleri

95 liraya	100 liralık
475 liraya	500 liralık
950 liraya	1.000 liralık
4.750 liraya	5.000 liralık

tahvil verilir.

Senelik faiz % 6 dır. Altı ayda bir yarıyıya ödenir. Faizler ve tahvil bedelleri ödenirken vergi ve resim namile hiç bir kesinti yapılmaz.

Bu tahvilleri arttırma, eksiltme ve sözleşmelerde teminat ve milli emlak alımlarında bedel olarak üzerinde yazılı kıymetle kullanabilirsiniz. Ayrıca dilediğiniz anda paraya da çevirebilirsiniz.

Satış yeri: Bütün bankalar.
Satış müddeti: 1/12/1947 — 13/12/1947 (16246)

Kaynak: “Kalkınma İstikrazı Üçüncü Tertip İlanı”,
Cumhuriyet, 6 Aralık 1947, s. 5

EK 5.1.

YURT DIŞINDAKİ TÜRK BORCU TAHVİLLERİNİN SATIN ALINMASI

T. C. BAŐVEKÁLET KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayısı: 2

10404

21/2/939

REİSİCUMHUR
Tuncel İsmail

Bş. V. Ad. V. M. M. V. Da. V.
Ha. V. Ma. V. Mf. V. Na. V.
İk. V. S. İ. M. V. G. İ. V. ve Ha. V. V. Zr. V.

030 18 01 02 86 13 18

Fon No: 30 18 1 2 - Kutu No: 86 - Dosya No: 13 - Sıra No: 18

Kaynak: BCA, Fon No: 030.18.1.2 (Bakanlar Kurulu Karar Ekleri)
Kutu No: 86- Dosya No: 13- Sıra No: 18.

H. Ergin Koparan

1952 yılında İstanbul'da doğdu. İlkokulu bu şehirde okuduktan sonra orta ve lise öğrenimini Kadıköy Maarif Koleji'nde tamamladı. Daha sonra girdiği İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'nden esas disiplin olan İktisat yanında Maliye ve İstatistik disiplinlerinde öğrenimini bitirerek 1979 yılında mezun oldu.

Özel sektörde çeşitli firmalarda İnsan Kaynakları ve Araştırma alanlarında çalıştı. Reklam şirketlerinde, araştırma bölümleri ve yaratıcı bölümlerde görev aldı.

İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü'nde Yüksek Lisans öğrenimi gördü ve 2010 yılında "Lozan Tartışmalarının TBMM ve Türk Basınındaki Yansımaları (1922-1923)" başlıklı tezini verdi.

2010-2011 döneminden bu yana İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü'nde doktora öğrencisidir.