

# İNŞAATÇILARIN TARİHİ

Türkiye'de Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi  
ve Türkiye Müteahhitler Birliği



Türkiye Müteahhitler Birliği



Tarih Vakfı'nın Kurum Tarihi Projeleri Kapsamında Hazırlanmıştır.

**Metin**

Süha Ünsal

**Proje Yöneticisi**

Eftal Şükrü Batmaz

**Araştırmacılar**

Kudret Emiroğlu, Süha Ünsal

**Danışman**

İlhan Tekeli

**Proje Koordinasyon**

Senem Koparan

**Sözlü Tarih**

Senem Koparan, Süha Ünsal

**Görsel Kayıtlar**

Ege Berensel, Banu Ornat, Belit Sağ, Ömer Türkoğlu, Tamer Üstel, Mehmet Ali Üzelgin

**Bant Çözümleri**

Özge Çelikaslan, Özgün Tural, Sevil Üzrek, Eda Yalçın

**Redaksiyon**

Özge Çelikaslan

**Yayıma Hazırlayan**

Süha Ünsal

**İletişim**

Petek Becan

**Tasarım Uygulama**

Mehmet Dirican

**Renk Ayrımı-Baskı**

Pelin Ofset Ltd. Şti.

Mithatpaşa Cad. 62/4 Yenışehir 06420 Ankara

**© Türkiye Mütcahitler Birliği**

Ahmet Mithat Efendi Sokak No: 21 Çankaya-ANKARA

0312. 440 81 22

**Tarih Vakfı**

Barbaros Bulvarı, Yıldız Sarayı, Arabacılar Dairesi Beşiktaş-İSTANBUL

0212. 227 37 33

**Birinci Baskı**

Mart 2006-01-23

**ISBN**

975-333-198-3

**Kapak Fotoğrafi**

Gazi Mustafa Kemal Samsun Demiryolu'nun temelini atarken

# İNŞAATÇILARIN TARİHİ

Türkiye'de Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi  
ve Türkiye Müteahhitler Birliği

Eftal Şükrü Batmaz  
Kudret Emiroğlu  
Süha Ünsal



TARİH VAKFI

# İçindekiler

<b>Kısaltmalar</b>	<b>7</b>
<b>Sunuş (Tarih Vakfı)</b>	<b>9</b>
<b>Sunuş (TMB)</b>	<b>11</b>
<b>Önsöz</b>	<b>13</b>
<b>TÜRKİYE'DE BÜYÜK MÜTEAHHİTLİĞİN GELİŞİM KOŞULLARI</b>	
<b>I. Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisiyle Bütünleşme Süreci (1750-1914)</b>	<b>18</b>
A) LİMAN KENTLERİ	<b>32</b>
B) FARKLI BİR UYGULAMA: HİCAZ DEMİRYOLU	<b>35</b>
C) MİLLİ BURJUVAZİ YARATMAK: JÖN TÜRKLER	<b>40</b>
<b>II. Cumhuriyet Kuruluyor (1920-1946)</b>	<b>49</b>
A) BÜYÜK MÜTEAHHİTLİĞİN DOĞUŞ KOŞULLARI	<b>51</b>
B) BAŞKENT ANKARA	<b>63</b>
C) EN FAZLA MÜSAADEYE MAZHAR MÜTEAHHİTLİK FİRMASI	<b>74</b>
D) ANADOLU'DA NAFİA FAALİYETLERİ VE MÜTEAHHİTLİK HİZMETLERİ	<b>78</b>
E) BÜYÜK PROJELER	<b>80</b>
F) 2490 SAYILI ARTIRMA, EKSİLTME VE İHALE KANUNU	<b>86</b>
G) İNŞAAT İŞÇİLERİ	<b>88</b>
<b>III. Çok Partili Dönem (1946-2000)</b>	<b>94</b>
A) TÜRKİYE BATI İTTİFAKI'NA GİRİYOR: NATO İHALELERİ	<b>102</b>
B) İKİ BÜYÜK YATIRIMCI KURULUŞ: TCK VE DSİ GENEL MÜDÜRLÜKLERİ	<b>104</b>
C) LİMAN İNŞAATLARI	<b>113</b>
D) İKİ YENİ TEKNİK ÜNİVERSİTE: ORTA DOĞU VE KARADENİZ	<b>118</b>
E) 27 MAYIS ASKERİ DARBESİ	<b>120</b>

F) PLANLI DÖNEM	122
G) 12 EYLÜL ASKERİ DARBEŞİ VE 2886 SAYILI DEVLET İHALE KANUNU	128
H) 4734 SAYILI KAMU İHALE KANUNU	134

## **TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ**

### **IV. Büyük Müteahhitlerin Örgütlenmesi** 138

A) TÜRK İNŞAAT MÜTEAHHİTLERİ BİRLİĞİ'NİN KURULUŞU	139
B) İŞÇİ-İŞVEREN ÖRGÜTLENMELERİ	151
C) İNŞAAT VE TESİSAT MÜTEAHHİTLERİ İŞVEREN SENDİKASI'NİN KURULUŞU VE İŞÇİ SENDİKALARINDA RADİKAL EĞİMLER	153
D) TMB VE İNTES İŞBİRLİĞİ	159
E) MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ YÖNETİMİ	167
F) BİRLİĞİN KURUMSALLAŞMASI: 1980-2000	171
G) KADİR SEVER VE YILMAZ GÜRER	178
H) ULUSLARARASI MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ	182
İ) SEKTÖRE DIŞARIDAN MÜDAHALELER VE KALİTEYE OLUMSUZ ETKİSİ	190
J) ATILIM DÖNEMİ: 1990'LARDAN 2000'LERE	193

### **V. Çöllerden Kutuplara: Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi: 1970-2000** 197

A) LİBYA ÇÖLLERİ	205
B) SSCB'DEN BAĞIMSIZ DEVLETLER TOPLULUĞU'NA	212
C) YAYILMA	216

### **VI. Şok** 222

A) BİR ŞEHRİN YOKOLUŞU	223
B) ERZİNCAN'DAN VARTO'YA: SORUMLULUK MÜHENDİSLERDEN MÜTEAHHİTLERE GEÇİYOR	226
C) DEPREM TOPLUMSAL BİR SORUN OLUYOR	228

<b>VII. Küresel İnşaat</b>	<b>231</b>
A) BANKA SİSTEMİNİN ÇÖKÜŞÜ	<b>238</b>
<b>VIII. Sonuç Yerine</b>	<b>242</b>
A) BİR MÜTEAHHİDİN SON SÖZÜ	<b>247</b>
<b>Ekler</b>	<b>250</b>
EK: 1- ŞANTIYE	<b>250</b>
EK: 2- TMB DEPREM BİLDİRGESİ	<b>254</b>
EK: 3- TÜRK MÜTEAHHİTLERİ BİRLİĞİ DERNEĞİ 1952-1955 YÖNETİM KURULLARI	<b>259</b>
EK: 4- TÜRK İNŞAAT MÜTEAHHİTLERİ BİRLİĞİ ESAS NİZAMNAMESİ	<b>263</b>
EK: 5- SÖZLÜ TARİH ANLATICILARI	<b>269</b>
EK: 6- TÜRK MÜTEAHHİTLERİ BİRLİĞİ YAYIN LİSTESİ	<b>279</b>
<b>Kaynakça</b>	<b>281</b>
<b>Dizin</b>	<b>296</b>
<b>Sponsorlar</b>	<b>300</b>

## Kısaltmalar

A.g.e.	Adı Geçen Eser	Ltd.	Limited
A.g.y.	Adı Geçen Yer	Ltd. Şti.	Limited Şirketi
ABD	Amerika Birleşik Devletleri	NATO	Kuzey Atlantik Paktı
A.Ş.	Anonim Şirketi	ODTÜ	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
AVDA	Ankara Valiliği Dernekler Şubesi	SCF	Serbest Cumhuriyet Fırkası
	Arşivi	SDP	Sektörel Dernekler Platformu
BAE	Birleşik Arap Emirlikleri	SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu		
CEN	Avrupa Standart Kuruluşu	SSK	Sosyal Sigortalar Kurumu
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi	Ş.	Şirket, Şirketi
CICA	Uluslararası Müteahhitlik Birlikleri	TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
	Konfederasyonu	TCK	Türkiye Cumhuriyeti Karayolları
Çev.	Çeviren	TCMB	Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
DEİK	Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu	TİSVA	Türkiye İsrافی Önleme Vakfı
DİSK	Devrimci İşçi Sendikaları	TL	Türk Lirası
	Konfederasyonu	TMB	Türkiye Müteahhitler Birliği
DP	Demokrat Parti	TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
Dr. HKA	Dr. Hikmet Kıvılcımlı Arşivi	TÜRK-İŞ	Türkiye İşçi Sendikaları Birliği
DSİ	Devlet Su İşleri	TÜSTAV	Türkiye Sosyal Tarih Araştırma Vakfı
ECCREDI	Avrupa İnşaat Sektörü Araştırma, Gelişme ve Yenileme Konseyi	t.y.	Tarih yok
Ed.	Editör	UEPC	Avrupa Konut Yapımcıları ve İnşaatçıları Birliği
EIC	Uluslararası Avrupa Müteahhitleri	UMB	Uluslararası Müteahhitler Birliği
EOTA	Avrupa Teknik Onay Kuruluşu	USTE	Uluslararası Sosyal Tarih Enstitüsü
FIEC	Avrupa İnşaat Sanayii Federasyonu	Vb	Ve bunun gibi
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla	Vd.	Ve diğerleri
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla	WEC-TR	Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi
IBRD	Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası	WWC	Dünya Su Konseyi
IDA	Uluslararası Kalkınma Ajansı	Y. Özkan Arşivi	Yaşar Özkan Mühendislik ve Müteahhitlik A.Ş. Arşivi
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü	YİS	Yapı İşçileri Sendikası
ISPA		YKKD	Yönetim Kurulu Karar Defteri
İNİŞEV	Türkiye İnşaat ve Tesilat İşçileri Eğitim Vakfı	YTMK	Yollar Türk Milli Komitesi
İNTEŞ	Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası	y.y.	Yayın yeri yok





## Sunuş

Bu yıl İnşaat Mühendisleri Odası kuruluşunun 50. yılı münasebetiyle kamuoyuna “50. Yılda 50 Eser” başlığıyla sunduğu çalışmaya jüri üyesi olarak katıldım. Jüride inşaat mühendisliği alanının duayenleri bulunuyordu. Ama Cumhuriyet’in iddia taşıyan ilk elli yapısını seçmekte zorlandık. Çünkü bu alanın tarihi üzerinde hemen hemen hiçbir çalışma yapılmamıştı. Tarihi yazılmamış bir meslek camiası kendi başarılarına da sahip çıkamıyordu. Bu jüri çalışması sırasında bir meslek grubunun kendisine saygısının kurulabilmesinin büyük ölçüde tarihine sahip çıkmaktan geçtiğini bir kez daha anladım.

Türkiye Müteahhitler Birliği’nin Tarih Vakfı’na müteahhitlik alanının tarihini yazdırması konusunda bir adım atmasının bu bakımdan çok önemli bir başlangıç olduğunu düşünüyorum. Bunun sadece bir başlangıç olacağını unutmamak gerekir. Yazılan tarihler ilk bakışta tarih yazıcılarının bir ürünü görülse de, üzerinde düşünüldüğünde bir toplumsal ürün olduğunu unutmamak gerekir. Eğer bir toplumda tarih bilinci gelişmemişse, tarih yazıcısının yararlanabileceği bilgi ve belgeler sürekli yok ediliyorsa, önemli olayların aktif katılımcıları hatıralarını yazmıyorsa, değişik dönemlerde yaşayanlara ilişkin sözlü tarih arşivleri oluşturulmuyorsa, bir tarihçi ne kadar çok çaba gösterirse göstereceği başarıları elindeki malzemeye sınırlı kalacaktır. Bu çalışmanın müteahhitler, inşaat mühendisleri, müşavirlik firmaları ve diğer ilgili aktörlerin tarih bilincinin yükselmesine yapacağı katkının gelecekteki tarih yazıcılarının daha zengin bir malzemeye çalışmasına olanak vereceğini düşünüyorum.

Bu çalışmayı yalnız bir meslek camiasının kendi alanına sahip çıkması bakımından değil, aynı zamanda da Türkiye iktisat tarihinin yazımına sağlayacağı yeni açılımlar bakımından önemsiyorum. Türkiye iktisat tarihi yazımına baktığımızda, Türkiye’deki kapitalistleşme ve kapital birikim süreçlerinde inşaat müteahhitliği alanındaki kapital birikiminin oynadığı öncül rol çoğu kez görmezden gelinmiştir. Genellikle üzerinde durulan ticaret alanındaki kapital birikimi ve bu birikimin sanayi alanına aktarılması olmuştur. Oysa Türkiye ve vb. ülke deneyimleri gösteriyor ki, ticaret alanındaki ilk birikimler önce inşaat müteahhitliği alanına yatmış, büyük sanayi girişimciliğinin ortaya çıkışı gecikmiştir. İnşaat müteahhitliği sektörü yalnız kapital birikim sürecinin başlangıcında değil, sermayenin yurtdışına açılması da öncülük etmiştir.

İnşaat müteahhitliğinin bu tür öncü roller oynayabilmesinin sektörün doğası gereği olduğu ileri sürülebilir. İnşaat müteahhitliğinin iki özelliğinin bu bakımdan önemli olduğu söylenebilir. Bunlardan birinin, her inşaatın yerinde, yani bir şantiyede ve bir tek iş için yapılması gerekliliğidir. İkincisi her iş bittikten sonra müteahhidin bir iş almak için yeniden diğer müteahhitlerle yarışacak olması ve yeni üretimin daha önceki üretimin olduğu yerden farklı bir yerde yapılacak olmasıdır. Bu özellikler bizi sanayi üretiminden ve girişiminden çok farklı bir nitelikte bir üretim ve girişimci profiliyle karşı karşıya bırakmaktadır.

Bu durumda sanayileşmesi geç kalmış bir ülkede, ilk büyük inşaatları yabancı sermaye yapsa da bu inşaatlar o ülkede yapılması gerektiğinden, önce taşeronları geliştirmekte daha sonra finansman sorunları ayrıca çözüldüğünde, bu taşeronlar içinde yaşadıkları yerelliğe gömülü olmanın özelliklerini kullanarak yabancı sermaye ile kolayca yarışabilir hale gelmektedir. Bu nedenle de ilk birikimler bu sektörde başlamaktadır. Öte yandan yeni sanayileşmekte olan bir ülke ekonomisi krize girdiğinde sanayi yerini değiştirememekte ve krize uyumda zorlanmaktadır. Ama inşaat müteahhitleri yeni alanlara giderek kolayca krizin etkilerinden kaçınabilmektedirler. Bu özellikleri de onları yurtdışına açılmakta öncü konumuna getirmektedir.

Bu girişimi başlatan Türkiye Müteahhitler Birliği'ni ve kitabın yazarları Eftal Şükrü Batmaz, Kudret Emiroğlu ve Süha Ünsal'ı bir kez daha kutlar, size iyi okumalar dilerim.

İlhan Tekeli

## Sunuş

Ülkemizdeki yaygın uygulanma ve algılanma biçiminden farklı olarak müteahhitlik, uygarlığın gelişmesine katkı sağlayan, sadece yapılar değil, ülkeler, insanlar ve zamanlar arasında ilişkiler inşa eden bir meslektir.

Türkiye’de müteahhitliğin tarihi Osmanlı İmparatorluğu’nun dünya ile bütünleşme ve Türkiye Cumhuriyeti’nin modernleşme arayışları ile gündeme gelen siyasi, ekonomik ve sosyokültürel dönüşümlerin beraberinde getirdiği yatırımların tarihidir. Türkiye Müteahhitler Birliği’nin tarihini araştırmak ve geleceğe aktarmak amacıyla, Tarih Vakfı ile işbirliği içerisinde 15 Haziran 2004’de başlatılmış olan bu çalışmanın kapsamının genişletilmesine konunun müteahhitliğin tarihinden bağımsız olarak ele alınamayacağı teşhisi kaynaklık etmiştir.

18. yy. ortalarında Osmanlı İmparatorluğu’nun dünya ile bütünleşmesi sürecinde ihtiyaç duyulan ulaşım altyapısı yabancı müteahhitlere imtiyaz verilme suretiyle karşılanıyordu. Cumhuriyet döneminde Anadolu’yu inşa edenler ise aydınlanma devriminin değerleriyle yoğrulmuş; yüksek öğrenimlerini 20’li yıllarda Mühendis Mekteb-i Alisi’nde, 1929 sonrasında İstanbul Teknik Üniversitesi’nde yapmış; vatansever, birikimli ve mesleğinde tutkulu Türk mühendisleridir. 1952’de Türkiye Müteahhitler Birliği’ni kuranlar yine onlar olmuşlardır.

Müteahhitlerimiz 1970’li yılların başından bu yana sadece Türkiye’yi değil, dünyanın dört kıtasındaki onlarca ülkeyi inşa ediyorlar. Gelişmekte olan pek çok ülkenin dünyaya açılması için gereken havaalanlarını, limanları, otoyolları ve raylı sistemleri onlar inşa ediyorlar. 2005’te dünyanın en büyük 225 müteahhitlik firması arasında tümü TMB üyesi olan 14 Türk müteahhitlik firmasının yer almış olmasıyla ve Türkiye’nin bu sayı itibarıyla ABD, Çin ve Japonya’dan sonra dördüncü sırada bulunmasıyla ne kadar gurur duysak azdır.

Yaşamın hemen her alanında olduğu gibi müteahhitlikte de yarını sağlam temeller üzerine inşa edebilmek için ilk yapmamız gereken, geçmişteki birikimlerin kıymetini bilmek ve onları geleceğimizin mimarlarına aktarmaktır. İkinci önemli sorumluluğumuz ise, müteahhitliğin profesyonellik ve yüksek düzeyde toplumsal sorumluluk gerektiren bir faaliyet alanı olduğu gerçeğinin bu alanda faaliyet gösteren herkes tarafından özümsemesini ve toplum tarafından benimsenmesini sağlamaktır. Bu nedenle ben öncelikle Cumhuriyet’imizin temelinde harcı

bulunanlardan, mühendislerimize ve işçilerimize uzanan geniş bir yelpazede tarihimizin inşasında emeği ve alın teri olan herkesi saygı ve minnetle anıyorum.

Bu projeyi gerçekleştiren Tarih Vakfı'na, kitap metnini iki kez incelemiş ve bizlere engin birikiminden yararlanmak fırsatını vermiş olan İnşaat Mühendisi, Şehir ve Bölge Plancısı ve değerli Tarihçi Prof. Dr. İlhan TEKELİ'ye, metin yazımını ve sözlü tarih çekimlerini 1,5 yıl süren titiz bir çalışmayla tamamlayan Eftal Şükrü Batmaz, Kudret Emiroğlu ve Süha Ünsal'a, sözlü tarih kayıtlarına zaman ayırarak anılarını yazarlara aktarmış olan değerli büyüklerimize, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü ve İstanbul Valiliği başta olmak üzere arşivlerini araştırmacılara açmış olan tüm resmi ve özel kuruluşlara, kardeş kuruluşumuz İNTES'e ve diğer emeği geçenlere çok teşekkür ediyorum.

Türk inşaat sektörünü ve Türkiye Müteahhitler Birliği'ni bugünlere taşıyan büyüklerimizin anılarını kayıt altına almak amacı ile başladığımız; ancak geniş bir arşiv taraması çalışmasının da ürünü olan bu yayının bir son değil, başlangıç olmasını diliyorum. Çekeceği ilginin anılara saygı, eleştirilerin de hafıza kayıtlarına hoşgörü çerçevesinde olacağına; fakat mutlaka geleceğe ve gelecekte bugünü tarih olarak yazacak olanlara ilham vereceğine inanıyorum.

M. Erdal EREN  
Türkiye Müteahhitler Birliği  
Yönetim Kurulu Başkanı

Önce “Türkiye Mütcahitler Birliği Tarihi” araştırması olarak başlayan bu çalışma birçok nedenle Türkiye’de büyük müteahhitliğin doğuş ve gelişme süreci ve bu sürecin belli bir dönemde ortaya çıkan Türkiye Mütcahitler Birliği’nin kısa bir tarihi haline geldi. Konuyla ilgili olarak, İlhan Tekeli ve Selim İlkin’in, “Türkiye’de Büyük İnşaat Mütcahitlerinin Doğuşunda Cumhuriyet’in Bayındırlık ve Demiryolları Programlarının Etkisi” başlıklı makalesi, daha önce yapılmış en önemli çalışma olarak her şeyden önce bize bir “büyük müteahhit” tanımını sağlamıştır.

Metnin ilk halini okuyarak kapsamlı bir eleştirisini yapan İlhan Tekeli’nin sıraladığı “büyük müteahhitlerin doğuşu”nda gerekli olan ön koşulların üzerinden, Osmanlı İmparatorluğu’nun kapitalist dünya ekonomisiyle bütünleşme sürecinden günümüze kadar müteahhitliğin gelişim tarihini kısaca özetlemek mümkün olabilmifitir.

Kitap bu haliyle eksik ve eleştiriye açıktır. Âdet olduğu üzere en son satırlarda sıra gelen teşekkürlerin ilkine en başta yer vererek, bu çalışmanın ilk halini okuduktan sonra değerlendirmelerini gerek yazılı gerek sözlü olarak bizimle paylaşan İlhan Tekeli’ye her şeyden önce “eleştiri” ve “yergi” arasındaki farkı gösterdiği için şükran borcumuzu ifade etmeliyiz. Çalışmamız, sınırlı bir zaman içinde ilk halinden öteye birkaç adım daha atılabildiyse, bu eleştiriler ve yakın çalışma arkadaşı Selim İlkin’le birlikte sunduğu teorik çerçeve sayesinde dir.

Kitap iki ana bölüm içinde sunulmuştur. Birinci bölüm, on sekizinci yüzyıl ortalarından günümüze kadar olan süre içinde Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti’ndeki modernleşme çabaları içinde “mütcahitlik hizmetlerine olan talep”, “bu talebin finansmanı”, “mühendislik bilgisinin düzeyi ve gelişimi” gibi kriterler çerçevesinde altyapı yatırımlarının gelişimi aktarılmaya çalışılmıştır. Burada zaman ve yer sınırlamasının da baskısıyla “konut yapımı” ve “belediyelerin müteahhitlik hizmeti talepleri” büyük ölçüde ihmal edilmek zorunda kalınmıştır. İkinci bölüm ise, büyük müteahhitliğin kurumsallaşmasında en son nokta gibi görünen örgütlenmenin aktarıldığı bölümdür. Türkiye’de büyük müteahhitliğin gelişim tarihi içinde çok önemli dönüm noktaları olduğunu düşündüğümüz yurtdışı müteahhitlik hizmetleri ve 1999 depreminin etkileri bu bölüm içinde aktarılmıştır.

TDK'nın yayınladığı Türkçe Sözlük'te "müteahhit" kelimesi, "Başkası için yapı ve ticaretle ilgili bir işi yapmayı üstüne alan kimse, üstenci" olarak verilmekteyse de, bu kelimenin toplumsal karşılığı, daha çok inşaat müteahhitliğini çağrıştırmaktadır.

Türkiye Müteahhitler Birliği'nin kuruluşunda, bu ayrımın belirleyici bir önemi olduğu görülüyor. Meslekte tespit edebildiğimiz ilk örgütlenmenin tarihi en erken 1942 yılına kadar gitmektedir. Bu ilk örgütün müteahhit tanımı, Türkçe Sözlük'ün tanımıyla eş anlamlıdır. 1955 yılında Ankara'da kurulmuş olan "İnşaat ve Tesisat Müteahhitleri Birliği" tüzüğünde ise tanım biraz daha daraltılmıştır.

1960'lı yıllara gelindiğinde, ülkedeki toplumsal muhalefetin hızla yükselmesi, işçi sendikalarının kurulmaya başlaması, "İnşaat ve Tesisat Müteahhitleri Birliği"nde örgütlenen; ancak etkili bir mesleki örgütlenmeyi başaramamış olan büyük müteahhitlere yeni bir tanım için zemin hazırlamıştır. İNTES'in kurulmasıyla, büyük inşaat müteahhitleri, düzenli ve sigortalı işçi çalıştıran, toplu iş pazarlıklarında muhatap olan, bir "sanayi toplumu" işletmesi olarak da kimlik kazanmaya başlamıştır.

1970'li yıllar, Türk müteahhitlik sektörünün uluslararası pazara açılmaya başladığı yıllar olmuştur. Mesleki örgütlenmenin bir tüzel kişilik olarak kendini uluslararası platformlarda temsil edebilmesi ve yasal düzenlemelerin yarattığı sınırlamaların aşılabilmesi için 1991 yılında kurulan "Uluslararası Müteahhitler Birliği", 1980'li yıllar boyunca hem Türkiye'deki bayındırlık politikaları hem de özellikle Libya Pazarı'nın disiplinsizliği nedeniyle piyasaya giren, inşaat müteahhitliği için gerekli asgari koşulları yerine getiremeyecek firmalara karşı büyük müteahhitliğin tanımı için de yepyeni bir imkân yaratmıştır: "Uluslararası pazarlarda iş yapabilecek standartlara sahip müteahhitlik."

Bu ayrımsal terminolojinin son aşaması, görece büyük sermaye, görece yüksek mühendislik ve işletme bilgisi ve uluslararası konsorsiyumlara girme yeteneğini haiz müteahhitlik firmalarının özellikle Afrika, Ortadoğu ve eski Sovyetler Birliği deneyimlerinin ardından "Uluslararası Müteahhitler Birliği"nin haber verdiği bir biçimde ortaya çıkan bir terim olmuştur: İnşaat Sanayiciliği. Türkiye'de büyük inşaat müteahhitliği firmalarında, kendilerini bir sanayici olarak tanımlamanın şartlarının olgunlaşmakta olduğu izlenebilmektedir.

Kitapta izlemeye çalıştığımız bu sürecin değerlendirmesi, İlhan Tekeli ve Selim İlkin'in verdiği "büyük müteahhitlik" tanımı temel alınarak yapılmaya çalışılmıştır. Bu tanım, küçük çaplı inşaat işlerini gerçekleştiren çok sayıdaki müteahhidin incelememizde neden ihmal edildiği sorusunu da cevaplamaktadır:

*"Küçük inşaat girişimcisini ya da taşeronu, büyük inşaat müteahhidinden ayıran temel özellik, yapılan işin parasal büyüklüğünden ve hacminden çok, iş ilişkilerinin kurulma biçimleri olmaktadır. Küçük girişimci ya da taşeronda işin tanımı, fiyatın oluşumu, kalitesinin değerlendirilişi yüz yüze ilişkiler içinde olur. Oysa burada sözü edilen büyük inşaat müteahhitleri, iş ilişkilerini, dayanağını mühendislik bilgisinden alan anonim ilişkiler içinde kurarlar. Girişimci işini alırken ve işini tamamladığını kanıtlarken kendi dışındaki bir bürokrasi (teknokrasi) ile mühendislik diliyle ilişki kurar. Bu ilişkinin kurulabilmesi için müteahhitlik firması içinde benzer bir teknokrat grubun bu ilişkinin dayanaklarını oluşturacak projeler, şartnameler, hak edişler, kesin*

*hesaplar vb. mühendislik belgelerini üretmesi gerekir. Büyük inşaat girişimcisi böyle bir ilişki içinde bulunan bir kimsedir. Bu özellikleriyle bir sanayileşmiş toplum kategorisidir.”<sup>1</sup>*

Temel aldığımız “büyük müteahhit” tanımının gelişimini ve bu gelişimde mesleki örgütlenmenin etkisini, temel hatlarıyla anlatmak kitabın asıl hedefidir. Arşiv belgeleri, süreli yayınlar ve konuyla ilgili monografik çalışmalar dışında sözlü tarih çalışmaları da bu kitabın önemli kaynaklarından biri olmuştur. Bu çalışma, bu tür bütün çalışmaların taşıdığı sınırlamalarla maluldür. Başlangıçta yazarları için de bir “bilinmez” olan müteahhitlik işleri, araştırma süresince kısmen de olsa anlaşılmaya çalışılmıştır. Bu çabada, kaynakçada yer alan eserler kadar önemli olan ve hatta birçok açıdan yazılı kaynakların incelenmesiyle anlaşılabilmesi çok zor olan ayrıntıları açığa çıkaran kırk dört sözlü tarih görüşmesi yapılmıştır. Zaman ayırarak deneyimlerini ve anılarını bizimle paylaşan bu kırk dört kişinin kısa yaşam öyküleri kitabın eklerinden biri olarak verilmiştir. Hepsine tek tek teşekkür ederiz.

Bu projeye ilgili çalışmaların başlamasından çok kısa bir süre önce, mühendisler ve müteahhitler arasında “Reis” adıyla anılan Feyzi Akkaya yaşamını yitirdi; ancak kaleme alıp yayınlamış olduğu anıları bu çalışmanın en önemli kaynaklarından birini teşkil etti. “Hayatımızın Kilometre Taşları”, sadece mühendislik ve müteahhitlik alanlarında değil, Cumhuriyet dönemi için çalışma yapacak herkes için önemli bir kaynak niteliği taşımaktadır.

Aylarca Libya’dan dönüşünü bekleyerek kendisiyle yaptığımız sözlü tarih görüşmesinden sonra da sorularımızı cevaplayan, kişisel arşivini bürosundan çıkarmamıza izin verip haftalarca bize emanet eden Yaşar Özkan’a özel bir teşekkür borçlu olduğumuzu düşünüyoruz. Türkiye’de büyük müteahhitliğin, artık çok telaffuz edilen kavramla “küresel” bir sektör oluşunun temellerini atan yurtdışı müteahhitlik hizmetleriyle ilgili sahip olduğumuz bilgilerin büyük bir çoğunluğu bu arşivden elde edilmiştir.

Terminolojik konulardaki sorularımızı büyük bir sabırla cevaplayan Tefik Özelçi, Cihat Gürel ve Sabahattin Bilim’e sabırları için teşekkür ediyoruz. Sözlü tarih görüşmeleri sırasında kamera sorumluluğunu üstlenen Tamer Üstel, Ege Berensel, Mehmet Ali Üzelgün, Banu Ornat, Belit Sağ; ses kayıtlarını deşifre eden Özge Çelikaşan, Özgün Tural, Eda Yalçın ve Sevil Üzrek’e, fotoğraf arşivini kullanmamıza izin veren Ahmet Yüksel’e, görsel malzemelerin bir bölümünü temin eden Ömer Türkoğlu’na, Ankara Valiliği, DSİ, TMB ve İNTES arşivlerinde yaptığımız çalışmalarda nazik ilgilerinden dolayı bu iki kurumun tüm çalışanlarına ve bu çalışmanın her aşamasında büyük destek sağlayan Tarih Vakfı Ankara Temsilciliği çalışanları Ülkü Özen, Senem Koparan ve Petek Becan’a şükranlarımızı sunuyoruz.

Metnin son taslağını okuyarak son derece önemli uyarı ve eleştiriler yapan Emre Aykar, Ali Kantur, Yaşar Özkan, Atilla Şenol, Emin Sazak, Leyla Özhan, Bülent Atamer, Tuba Günay ve Senem Koparan’a katkıları için ayrıca teşekkür ederiz.

1) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 452-453.



Çalışmamıza başladığımız gün bizi konuk eden, çalışma boyunca önümüze çıkan kimi sorunları aşmamızı sağlayan, 1 Mayıs 2003 tarihinden beri TMB Genel Sekreterliği görevini yürüten ve bu kitabı merakla bekleyen Selçuk Polat, 16 Temmuz 2005 günü yaşamını yitirdi. Bu kitap Selçuk Polat'tan beklediğimiz eleştiriler olmadan yayınlanmak zorunda kaldı. Kendisini saygıyla anıyoruz. Selçuk Polat'ın vefatından sonra bu görevi devralan Haluk Büyükbaş'a ilgisinden dolayı teşekkür ederiz. Daha birçok kişinin bu kitabın yazılmasına katkısı oldu; ama elbette ki, muhakkak geliştirilmesi gereken bu araştırmanın bütün sorumluluğu yazarlarındır.

Eftal Şükrü Batmaz, Kudret Emiroğlu, Süha Ünsal  
Ankara, Aralık 2005



# **TÜRKİYE'DE BÜYÜK MÜTEAHHİTLİĞİN GELİŞİM KOŞULLARI**

# I. Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisiyle Bütünleşme Süreci (1750-1914)

Büyük müteahhitliğin doğuş ve gelişim tarihini, kapitalist anlamdaki kalkınma hareketinin yapı talebinin başladığı yıllardan itibaren ele alıp incelemek gerekmektedir. Aynı konunun Türkiye açısından incelenmesi durumunda ise, dünya kapitalist ekonomisiyle bütünleşme süreçlerinin başlangıcını büyük müteahhitliğin gelişmesi için gereken asgari koşulu, finansal olarak desteklenmemiş de olsa, ekonomik kalkınma isteğinin getirdiği temel altyapı talebiyle başlatmak uygun olacaktır. Bunun için de, Osmanlı iktisat tarihi araştırmacılarının dünya ekonomisiyle bütünleşmenin başlangıcı olarak kabul ettikleri on sekizinci yüzyıl ortası,<sup>2</sup> müteahhitlik tarihi açısından da uygun bir başlangıç noktası olacaktır.

1750'lerin ortasında, dönemin yeni taşıma aracı olan posta arabasıyla Londra'dan yola çıkan bir yolcu, altmış iki saatte Edinburg'a ulaşabiliyordu.<sup>3</sup> Dünya sistemine yeni yeni entegre olmaya başlayan Osmanlı İmparatorluğu'nda ise, bir kervan Trabzon-Samsun arasını yetmiş beş saatte kat etmekteydi.<sup>4</sup> On sekizinci yüzyıl, on altıncı yüzyıldan beri gündelik yaşamı etkilemeye başlamış olan üretim biçiminin, yani kapitalizmin, sanayi devriminin yarattığı dönüşümle dünyaya yayılmaya başladığı yüzyıl oldu.

1750'lerden itibaren özellikle İngiltere'de liman kentleri ile ticaret ve imalat merkezleri çoktandır hızla gelişmeye başlamıştı. Buna rağmen İngiltere hâlâ bir ticaret merkezi olarak bilinmekteydi; ama on sekizinci yüzyılın ikinci yarısından itibaren Hollanda'nın ekonomik hegemonyasının yerini İngiliz hegemonyası alacaktı. Denizde buharlı gemiler ve karada lokomotiflerin kısalttığı yollar dünyada daha fazla alanın kapitalist ekonomiye eklenmesi sürecini de hızlandırdı.

*"... hiç kimse -sürecin çoktan başlamış olduğunu bildiğimiz 1780'lerde Britanya'yı ziyaret edenler bile- ülkenin bir sanayi devrimiyle hemen dönüşüme uğramasını beklemiyordu. 1750'de, yaklaşık 6,5 milyon olan İngiltere ile Galler nüfusunu 1801'de 9 milyonun üzerine ve 1841'de 16 milyona çıkaracak olan bir nüfus patlamasını kimse beklemiyordu."<sup>5</sup>*

2) Bu konuda bkz. Kasaba, Reşat, Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi: On Dokuzuncu Yüzyıl, Belge Yayınları, İstanbul, 1993.

3) Hobsbawm, Eric, Sanayi ve İmparatorluk, Çeviren: Abdullah Ersoy, Dost Kitabevi, Ankara, 1998, s. 23

4) "Osmanlı Devrinde Türkiye'nin Uzaklık Haritaları" başlıklı bitmemiş çalışmasının verilerini bizimle paylaştığı için Suavi Aydın'a teşekkür ediyoruz.

5) Hobsbawm, Eric, A.g.e., s. 26.

Sanayi devriminin fitilini neyin ateşlediği, neden ilk defa İngiltere’de ateşlediği, ekonomik ve toplumsal dönüşümden, coğrafi koşullar ve siyasal-tarihsel rastlantılara kadar birçok faktörle açıklanmaya çalışılmış olup, henüz tamamlanmış bir tartışma da değildir. Ancak, bu karmaşık sürecin içinde yer alan gelişmelerden biri, denize ve akarsulara uzak olan bölgelerdeki imalatçıların baskısıyla ortaya çıkan daha ucuz taşımacılık ihtiyacı ve bunun sonucu başlayan kanal inşaatlarının, ihtiyaç hissettiği büyük yatırımlara rağmen, taşıma maliyetlerini yüzde 80 oranında azaltmasıydı.<sup>6</sup>

Aslında Avrupa su kanallarıyla, 1633 ile 1707 yılları arasında yaşamış ve 22 yıl süreyle Fransa Kralı XIV. Louis’ye askeri mühendis olarak hizmet vermiş olan Fransız Mühendis Sébastien le Prestre de Vauban’ın geliştirdiği havuz sistemi ile on yedinci yüzyılın sonlarıyla on sekizinci yüzyılın başlarında tanışmıştı. Osmanlı Devleti’nin bu sistemle tanışması ve bunun yarattığı etkileri anlaması ise, on sekizinci yüzyılın ilk çeyreği bitmeden olmuştu. Bu aynı zamanda sivil amaçlı modern mühendislikle de ilk tanışmadır.

Osmanlı İmparatorluğu ile Avusturya arasında 1716’da başlayan savaş ağır bir yenilgiyle sonuçlanmış ve Osmanlı İmparatorluğu 1 Temmuz 1718’de imzalanan Pasarofça Antlaşması’yla Sırbistan’ın bir bölümü, Belgrad, Banat Yaylası, Dalmaçya, Bosna ve Arnavutluk kıyılarını kaybetmişti. Antlaşma’dan kısa bir süre sonra, Kasım 1720’de, Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi “fen ve sanatı müşahade etmek amacıyla Fevkalâde Elçi payesiyle” Paris’e gönderildi. Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi bir yıla yakın süren bu misyona giderken yolculuğunun bir bölümünü bu su kanallarında yapmış ve kanalları ayrıntılı bir biçimde tanımlamıştır:

*“Sabah olunca yine gemiye binip gideceğimiz yere doğru kanal üzerinden hareket ettik. Bu kanal dedikleri şey etraftaki suları toplayarak yaptıkları bir nehirdir. Eskiden ticaret erbabı ve seyyahlar ya uzun mesafeler aşarak denizden veya çok zahmet ve masrafa katlanarak karadan yolculuk etmeye mecbur kalmış. Gerek seyyahlara gerek ticaret ehline kolaylık olsun diye aynı zamanda hem mesafe kısalığı hem de nakil kolaylığı dolayısıyla çok yolcu olduğu için vergi ve gümrükten çok faydalanılacağı düşüncesiyle birkaç bin kese akçe sarf edip bu nehri ihdas etmişler. Şimdi şehirler arasından karaya ayak basmadan Akdeniz’den Okyanus’a münasip bir gemiyle çıkmak mümkündür. Dediklerine göre kanalın büyük faydalarını görmüşler ve birçok malı bu yoldan nakletmişler. Yapılan sarfiyatı akıl almazmış. Kanalın açılması sırasında büyük binalar yapmak zorunda kalmışlar, zira Agde nehri zemininden Naurouze dedikleri yer arasında yüz yirmi zirâ yükseklik farkı olduğundan ve gemileri yokuş yukarı çıkarmak mümkün olmadığından nehirde yontma taşlar ile her birine üçer dörder gemi sığabilen havuzlar yapmışlar. Bu havuzların iki tarafında sağlam kapılar var. Bir gemi havuza girince arkasında kalan kapı kapanır. Önünde bulunan ve mengenelerle kapanmış iki deliği olan kapı nehir suyuna sed çeker. Bu su geminin girdiği havuzun suyundan iki zirâ yüksektir. Mengeneler açılıp iki delikten havuza su akmaya başlayınca çeyrek saat geçmeden havuz dolar, su aktıkça gemi yukarı kalkar ve iki zirâ yüksek olan su yüzüne çıkınca önündeki kapı açılır. Gemi yine eskisi gibi yol almaya başlar. Bu gemileri bağlanan uzun iki palamarla nehir kıyısındaki ikişer üçer katır çekip götürür. Naurouze tepesine varıncaya kadar buna benzer seksen havuzdan bu minval üzere geçmek gerekir. Sonra inişe başlayıp*

6) A.g.e., s. 43.

*Toulouse'a kadar yine yirmi dört havuzdan geçilir. Yol boyunca kanal nehrinin düzenini bozabilecek sağda solda akan birçok nehrin suyunu sedler ve nice sanatlar ile öyle tahkim etmişler ki kanalın düzeni bozulmamış. Bazı nehirler kanaldan daha alçak olduğundan kanal nehrini akıtmak için büyük köprüler kurup nehri o köprülerden akıtmışlar. Gemi ile bu köprülerden geçilebilir. Koca bir nehir dahi köprü altından akabilir. Bir yerde bu sunî nehir bir dağla karşılaşmış, artık çare bulamayıp o dağı delmişler ve büyük zahmetlere katlanarak yontma taştan kemer yapmışlar. Kemer iki yüz zirâ uzunluğundadır. Dağ altından nehirle geçilir. Bundan başka, bu kanal yapılırken sağda solda bulunan birçok yolu kesmişler. Hayvan sürülerinin, arabaların ve yolcuların geçmeleri için koca koca kemerli yüksek köprüler yapmışlar, gemiler o köprülerin altından geçip giderler. Bu cihetle büyük sarfiyat yaptıkları bellidir. Güzel sanatlardan addolunmaya değer bir hârikadır ve görülmedikçe yazıyla da sözle de anlatmak gayet müşküldür.”<sup>7</sup>*

Kanalların yaygınlaşmasının ardından gelen bir başka önemli gelişme ise, buhar makinesinin icadı oldu. Bu icat, daha sonra raylar üzerinde büyük yük vagonlarının taşınmasını kolaylaştırarak ulaşımla ve nakliye yeni bir çığırın açılmasına neden olacaktır.

Bu sıralarda, Osmanlı İmparatorluğu da siyasal ve ekonomik olarak giderek daha fazla biçimde dünyaya entegre oluyordu.

*“Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla olan ticaretinin gelişmesinde yol açıcı olan bir etken de devletlerarası ilişkilerdeki gelişmelerdi. Avusturya ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki barış dönemi Orta Avrupa ticaretinin güvenlik kazanmasına, mal ve insanların iki imparatorluk arasında kolayca gidip gelmesine olanak sağladı. Fakat Osmanlı ticaretinin artmasına neden olan asıl etken on sekizinci yüzyıl sonlarında Avrupa'yı saran devrim ve savaş dalgası olmuştur. Örneğin Osmanlı İmparatorluğu'nun batı eyaletlerinde görülen pamuk üretimindeki ilk patlamanın gerisinde Amerikan ve Fransız devrimlerinin dünya pamuk ticareti üzerinde yaptığı etki yatmaktadır.”<sup>8</sup>*

1750'lerden itibaren batı eyaletlerinin dünya ekonomisini tanımlayan iş bölümüne dahil olduğu Osmanlı İmparatorluğu'nun tümünün kapitalist dünya ekonomisine katılmasının 1750-1815 yılları arasında gerçekleştiği öne sürülmektedir.<sup>9</sup> Avrupa'nın ilk dönem hammadde talebi içinde ağırlıklı olarak gıda (tahıl) yer alıyordu. Hammadde alımları bu dönemde “tek yönlü” idi; daha sonra Avrupa'dan mamul madde ithalatının artmasıyla kapitalist dünya ekonomisiyle entegrasyon süreci yeni bir ivme kazanacaktır.

*“On sekizinci yüzyılın ortalarından itibaren dünyadaki ekonomik ve siyasal eğilimler önemli değişikliklere uğradı. Sonuçta Avrupa'da, özellikle İmparatorluğun batı bölgelerini etkisi altına alan güçlü bir çekim alanı oluştu. Burada, bu gelişimi besleyen üç önemli gelişmeden söz etmemiz gerekir: 1) tahıl fiyatlarındaki döngüsel yükseliş, 2) Avrupa'da yeni gelişen endüstrilerin hammadde için artan talebi, 3) on sekizinci yüzyıl sonlarından itibaren Avrupa'yı saran uzun savaş dönemlerinin yarattığı kaçakçılık ve spekülasyon yoluyla zenginleşme olanağı. Tek tek ve birarada bu üç gelişme Osmanlı tüccarlarına ticaretlerini Avrupa'ya kaydırmak için yeterli neden hazırladı. Artık İm-*

7) Akyavaş, Beynun (Hazırlayan), Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi'nin Fransa Sefâretnâmesi, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1993, s. 8-9. Zirâ: Dirsekten orta parmak ucuna kadar (75-90 cm. arasında değişen) uzunluk ölçüsü.

8) Kasaba, Reşat, Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi: On Dokuzuncu Yüzyıl, Belge Yayınları, İstanbul, 1993, s. 24.

9) Kasaba, Reşat, A.g.e., s. 35.

*paratorluk'ta bulunan eski ticaret yollarının gittikçe azalan önemi karşısında Osmanlı devletinin yapacak pek bir şeyi kalmamıştı.*"<sup>10</sup>

Osmanlı İmparatorluğu dünya ekonomisine katılmak için çaba sarf ederken, Batı'daki mühendislik iki alanda önemli çalışmalar yapmaya başlamıştı. Bunlardan birincisi önce tahta olarak başlayan sonra da demirden yapılan ve üzerinde arabaları hareket ettirmeyi hedefleyen ray sistemi ile arabaların buhar makinesi takılarak hareket ettirilmesi çalışmalarıydı.<sup>11</sup> İkisi de tek başına başarısız olan bu iki mühendislik girişimi bir araya geldiği zaman yeni bir çıkış açılacaktı. Kronolojik sıralamada biraz atlama yaparak demiryolu ulaşımının on dokuzuncu yüzyılda Batı'da yarattığı etkiyi kısaca özetlemekte yarar olacaktır.

*"... dumandan bayrağı altında yaklaşık 2¾ milyon vagonu çeken (200-450 beygir gücündeki) 100.000 demiryolu lokomotifiydi. Bu makineler, Mozart'ın operalarını yazdığı -hava yolculuğunun aksine- hayali bile kurulmayan yüzyılın en çarpıcı buluşlarından biriydi. Alpler kadar yüksek dağ geçitlerinden, on mil uzunluğundaki tünellerden, köprülerden ve viyadüklerden geçerek, toprak setler boyunca ilerleyen ışıl ışıl raylardan oluşan geniş ağıyla demiryolları, insanın şimdiye dek giriştiği halkın kullanımına yönelik en büyük kolektif çalışmanın ürünüydü. Bu işte başka herhangi bir endüstriyel girişimden çok daha fazla sayıda insan çalıştı. Bu insanlar, zaferle taçlanmış başarılarının, aynı ölçüde birer zafer olan devasa büyüklükteki demiryolu istasyonlarında kutlandığı kent merkezlerine olduğu kadar, on dokuzuncu yüzyıl uygarlığının henüz adımını atmadığı en ücra köşedeki kırsal bölgelere ulaştılar. 1880'lerin başlarına gelindiğinde (1882), doğal olarak çoğunlukla Avrupalı (yüzde 72) ve Kuzey Amerikalı (yüzde 20) olmak üzere, yılda hemen hemen 2 milyar insan trenlerle yolculuk etmekteydi.*"<sup>12</sup>

Buhar makinesi ile işleyen lokomotif ilk seferini 1829 yılında Liverpool-Manchester arasında yaptı. Gerçek anlamıyla on sekizinci yüzyılın son çeyreğinde başlayan sanayileşme hamlesinin<sup>13</sup> şahikalarından biri de demiryolları ve buhar gücüyle çalışan lokomotifler oldu. Demiryollarının gelişme sürecinde demir ve kömüre olan talep birkaç kat birden artacak, bu madenlerin çıkarılması ve merkez ülkelere taşınması önemli bir ihtiyaç olarak ortaya çıkacaktır. Bu süreç kısa zaman içinde Almanya ve ABD'nin de İngiltere'ye yaklaşan sanayi ülkeleri olarak ortaya çıkmalarına neden olmuştur.<sup>14</sup>

Avrupa, hızlı bir değişim içinde olduğunun uzun süredir farkındaydı. Fransız Akademisi, değişimi ve bunun Avrupa'ya, dünyanın diğer bölgelerine karşı sağlayacağı üstünlüğü Fransız Devrimi'nden kırk dört yıl önce ilan etmişti:

*"Paris Akademisi, Avrupa'nın devamlı değişmiş ve halen değişmekte olan bir kıta olduğunu açıklar. Bu değişim, bizim gelişen bilgi ve bilincimizin bir eseridir. Akademiye göre dünyanın diğer bölgeleri durgunluk içindedir.*"<sup>15</sup>

10) A.g.y.

11) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 372.

12) Hobsbawm, Eric, İmparatorluk Çağı: 1875-1914, Çeviren: Vedat Aslan, Dost Yayınları, Ankara, 1999, s. 36-37.

13) A.g.e., s. 47.

14) A.g.e., s. 66, 106.

15) Aktaran, Ortaylı, İlber, İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, s. 15

Batı dillerinde “engineer” (mühendis) kelimesinin kökleri Latince “ingenium” ve “ingenerare” kelimelerine kadar gitmektedir. “mizaç, yaradılış, doğa, yapı; doğal nitelik; eğilim, yetenek; karakter, deha; buluş, icat” anlamlarındaki “ingenium” ismi ile “meydana getirmek, oluşturmak, yapmak; ekmek, dikmek, kurmak, yerleştirmek; üretmek, yaratmak” anlamındaki “ingenerare” fiilinden türeyen ve İngilizce’deki “generate” ve “genius” kelimelerinin akrabası olan kelimenin hikayesi “engyne”, “injin”, “yngyne”, “ingyne” gibi imlalarla orta çağlara kadar uzanıyor. 1400’lerde “tasarlamak, icat etmek” anlamlarını ve 1500’lerde “makine” anlamını da kazanmış; tasarlayan, icad eden, makine yapanlara da değişik Batı dillerinde “engyneour”, “yngynore”, “ingenor”, “ingenier” denmeye başlanmıştır. Devletin ve ordusunun kazandığı önemin artışıyla 1700’lerin başında istihkâmcılar ordu içinde ayrı bir sınıf olarak örgütlenmiş ve bunlara “ingenier” ve 1600’lerin ikinci yarısından itibaren de mekanik donanımlara, saatlere, değirmenlere “engin” denmeye başlanmıştır. 1800’lerin başlarında buhar makinesi icat edilince “engine” kelimesi imla ve anlam olarak yerleşerek “motor” kelimesinin tek karşılığı olarak kendini kabul ettirmiş ve “engineer” da “engine” ile ilgili kişi olmuştur. Sanayideki, dolayısıyla sivil hayattaki bu gelişmeleri ordudan ve istihkâmdan ayırmak için “military engineer” (askeri mühendis) kavramından “civil engineer” (inşaat mühendisi) kavramı doğmuştur. Bu gelişme, elektrik, maden, demiryolu, telgraf mühendisleri kavramlarının gelişimiyle birlikte yaşanmış ve temel ayrımlardan biri de, “mechanical engineer” ile “civil engineer” arasında belirginleşmiştir; çünkü makineleşme o dönemde “engine” (makine) ile uğraşanları kapsamına almaya başlarken, inşaat işlerinin özellikle kamuya yönelik inşaatların hem makine hem de ordudaki istihkâmdan (ordu) ayrışması anlamında “civil engineering”, inşaat mühendisliği kavramı ortaya çıkmıştır.

“Mühendis” kelimesinin Osmanlı kültür dünyasındaki serüveni ise biraz daha farklıdır. Kelime, Farsça “endahten”, yani “atmak” fiilinden gelmektedir. Arapça’ya “hnds” kökünden “hendese” yani, “geometri” olarak geçen kelime bu dilde “mühendis” haline, yani “hendese bilen” anlamına kavuşmuştur. Farsça’da, 60 santimetrelilik bir ölçü birimi olan “endâze” kelimesi gibi, “ölçüm yapan”, “matematikçi”, “sayman” ve “muhasibeci” anlamları gibi “mühendis” anlamını da taşıyan “endâzegîr” kelimesi de “endahten” kökünden türemiştir. Arap-İslam hendesesi geometri anlamıyla 790 yılında Euclides’ten yapılan çeviriyle başlar. İslam dünyasında geometri daha çok yer-arazi ölçümü üzerinden gelişmiştir. “Hendese”, “geometriyle uğraşan” anlamında, “mühendis” de, “pratikte ve bürokraside arazi ölçümleri ve bunun için yapılan donanımlarla ilgili kişi” olarak mimardan ayrılır. Anlaşıldığı kadarıyla, 1700’lü yıllarda “mühendis” kelimesinin, kurulan askeri okullarla birlikte kazandığı anlam, biraz da Avrupa dillerinden ve kurumlarından etkilenmeyle ortaya çıkan çeviri ihtiyacından bugünküne doğru bir gelişim izlemeye başlamıştır. “Mühendis” genel anlamıyla “engineer”ı karşılamaya başlayınca, Osmanlı’da ve dolayısıyla da Türkçe’de daha sonraya ait bir gelişme olan mekanik kısmı, “mühendis” kelimesinin başına getirilen niteleyici bir sözcükle ayrıştırılmış ve “makine mühendisi”, “ziraat mühendisi”, “gemi mühendisi”, “uçak mühendisi” gibi isimler doğmuştur.

“Osmanlı coğrafyası, tarihi boyunca Avrupa coğrafyası ile siyasi, iktisadi yönden bir beraberlik içinde”<sup>16</sup> olduğu için ve kendi iç dinamiklerinden kaynaklanan diğer nedenlerle, her zaman farklı bir çevre ülkesi oldu. Avrupa’daki bu büyük ve hızlı değişime karşı tepkisiz değildi. 1789 yılında tahta geçen III. Selim’den itibaren Avrupa’nın gelişimine ayak uydurabilmek için tedbirler düşünülüyor ve bu ülke içinde büyük mücadelelere sahne oluyordu. Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’daki modern gelişmelerin gerisinde kaldığının açık biçimde anlaşılması ve bu farkın kapatılması için yeni düzenlemeler yapılması gerekliliği on sekizinci yüzyılın ortalarında iyice açığa çıkmıştı. Düzenleme ihtiyaçları daha çok askeri alandaki ihtiyaçların giderilmesine yönelik olarak ortaya çıktı ve bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu’nda da modern mühendislik eğitimi ilk defa askeri amaçlarla başladı. 1773’te, III. Mustafa döneminde kurulan Mühendis-hâne-i Bahrî-i Hümayûn, gemi inşaatı ve haritacılık eğitimi veriyordu.

16) A.g.e. s. 14.

Bundan birkaç on yıl sonra, ilk tren Liverpool-Manchester arasında sefere çıktığında, 1808 yılında tahta çıkan II. Mahmut'un askeri, siyasal alanlarla eğitim alanlarındaki reformları sürmekteydi. 1808'de imzalanan ve yerel feodallere geniş haklar tanıyan Sened-i İttifak geçersiz kılınmış, 1826'da kaldırılan Yeniçeri Ocağı'nın yerine Asakir-i Mansûre-i Muhammediyye adında yeni bir ordu kurulmuştu. II. Mahmut'un reformlarının öncüsü olan III. Selim döneminde, 1795 yılında, kara ordusunun teknik kadrosunu yetiştirmek amacıyla Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümâyûn kurulmuştu.

Hobsbawm, "Sanayi devriminden bahseden pamuktan bahsediyor demektir"<sup>17</sup> derken, pamuk üreten coğrafyaların İngiliz sanayii için taşıdığı önemi de vurgulamaktadır. İngiltere'nin on dokuzuncu yüzyılın ortalarında (1840-1876) Osmanlı İmparatorluğu'ndan yaptığı ithalatın en önemli kalemlerini meşe palamudu, kırmızı boya kökü, kuru üzüm ve pamuk oluşturuyordu. İngiltere'nin pamuk ihtiyacını karşılayan kaynaklar arasında Türkiye küçük bir yer işgal etmekle birlikte, Türkiye'nin dış ticaretinde İngiltere giderek daha büyük bir pay sahibi olmaya başlıyordu. Bu da İngiliz kapitalizminin Türkiye'ye olan ilgisinin giderek artması anlamına geliyordu.

Bu arada, dünyanın öbür ucunda yaşanan bir gelişme, İngiltere kapitalizminin Türkiye'ye olan ilgisini birdenbire artırdı. 1861'de resmen başlayan Amerikan İç Savaşı öncesinden itibaren İngiltere'nin yeni dünyadan pamuk ithali azalıyordu. Plantasyon sahipleri, 1830'lardan itibaren verimsizlik nedeniyle büyük toprakları terk etmişti. Bu topraklarda tarım yapmaya çalışan yoksul beyaz çiftçilerin üretimleri ise yeterli olmuyordu. İç savaş hem Amerika'nın pamuk üretimini hem de İngiltere'nin ithalatını daha da düşürecekti.<sup>18</sup> Tam da bu tarihlerde, pamuk ihtiyacı için yeni kaynaklar arayan İngiltere'nin Türkiye'ye olan ilgisinin artması ve Türkiye'deki pamuk ekim alanlarını organize etmeye çalışması şaşırtıcı değildir.

Avrupa'nın giderek artan gücü karşısında yenilikleri hızlandırmaya çalışan Osmanlı yönetiminin ilk hedeflerinden biri olan ekonomik kalkınmayı sağlamak ve altyapı yatırımlarını geliştirmek arzusuyla İngiltere'nin hammadde ihtiyacının yan yana gelmesi İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın belirleyici nedenlerinden biri olmuştur.

*"Kendi sanayi devrimini gerçekleştirmeye çalışan 'gelişmekte olan' bir ülkenin atacağı en temel adımlardan biri -örneğin, yeterli bir ulaşım sisteminin inşası- daha düne kadar insanların sahip olduğu becerinin çok ötesinde bir bilim ve teknoloji hakimiyetini gerektirir."*<sup>19</sup>

Hobsbawm'ın bu tespiti dönemin Osmanlı yöneticileri tarafından farkında olunan bir durum olsa gerektir. III. Selim döneminde kurulan Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümâyûn'da ders anlatacak tek bir Müslüman mühendis bulamayan<sup>20</sup> II. Mahmut'tan ancak yetmiş yıl kadar sonra Müslüman mühendisler bilgi birikimlerini önemli projelerde göstermek fırsatı bulabileceklerdir. II. Mahmut dönemi, aynı zamanda, daha sonra Türkiye'nin altyapı çalışmalarında çok özel bir yere sahip olacak yol çalışmalarının da başlangıç dönemi oldu. Gerçekleştirilememiş de olsa, İstanbul-İznik

17) Hobsbawm, Eric, Sanayi ve İmparatorluk, Çeviren: Abdullah Ersoy, Dost Kitabevi, Ankara, 1998, s. 23.

18) Zinn, Howard, Amerika Birleşik Devletleri Halklarının Tarihi, İmge Kitabevi, Ankara, 2005, s. 250.

19) Hobsbawm, Eric, A.g.e., s. 56.

20) Ortaylı, İlber, A.g.e. s. 14. Daha 1817'de Britanya'da 7.000 mimar ve 5.000 inşaat mühendisi vardı. Bu sayı sonraki yıllarda giderek azalmıştır. Hobsbawm, Eric, A.g.e., s. 145.



arasını birleştirmeyi öngören ilk araba yolu projesi bu dönemde yapılmıştı. Bu dönemde uzun mesafe araba taşımacılığına uygun tek yol, İstanbul'u Rumeli'ye bağlayan İstanbul Caddesi idi.<sup>21</sup>

Kimi araştırmacılar tarafından aralarında bir neden-sonuç ilişkisinin kurulmasının zor olduğu düşünülen; ancak birçok araştırmacı tarafından aynı sürecin parçaları olarak görülen Baltalimanı Ticaret Antlaşması'nın imzalanması ile Tanzimat Fermanı olarak da bilinen Gülhane Hatt-ı Hümayûnu'nu hazırlayan gelişmeler II. Mahmut döneminde yaşandı.

Mustafa Reşit Paşa'nın 1838'de İngiliz sefiri ile imzaladığı, Baltalimanı Ticaret Antlaşması'yla İngiliz tüccarlarına sağlanan imtiyazlar, daha sonra diğer Avrupa ülkelerinden tüccarlara da verildi. Antlaşma, yerli tüccarlar aleyhine yabancı tüccarlara büyük imkânlar tanımıştı. Örneğin yabancı mallardan sadece ülkeye giriş yaptığı yerlerde yüzde 5 oranında vergi alınırken, İmparatorluk dahilinde yerli tüccarlar bir vilayetten ötekine mal naklederken yüzde 12'ye varan vergiler ödüyordu.<sup>22</sup> Sadece bu uygulama bile yerli tüccarların sermaye birikimi şansını son derece azaltıyordu.

Baltalimanı Ticaret Antlaşması ve hemen ardından gelen Gülhane Hatt-ı Hümayûnu, Avrupa'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndan 1750-1815 dönemindeki hammadde ithalatı ile başlayan kapitalist entegrasyonun mamul madde ihracıyla hızlanması dönemin hukuksal altyapısını oluşturuyordu.

II. Mahmut'un ölümünden dört ay sonra, Abdülmecid'in padişahlığı sırasında okunan Gülhane Hatt-ı Hümayûnu, ülkede nafia işleri için düzenlemeler yapılacağını da vaad ediyordu:

*"... umuru nafia için tayin ve tahsis olunacak mebalîği münasibeye berren ve bahren inşa ve ihdas olunacak turuk ve mesalikten istifade edecek olan eyalet ve sancaklarda vergiyi mahsuslar dahi ilâve edilmesi ..."*<sup>23</sup>

Haberleşme ve ulaşım teknolojisinde on dokuzuncu yüzyılın iki büyük yeniliği olan demiryolları ile telgraftan Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde ilk yaygınlaşan telgraf hatları oldu. Posta idarelerinin açılması daha da erken tarihlerde gerçekleşmişti; İstanbul'da, 1748 ile 1834 yılları arasında Rus, Avusturya, Fransız, İngiliz ve Yunan postaneleri açılmıştı. İlk Osmanlı posta girişimi de 1834 yılında Üsküdar-İzmit arasında başladı; ancak bu posta yolu kısa zamanda bozuldu ve 1840 yılında yeniden menzil sistemine geçildi. Aynı yıl, Posta Nezareti kuruldu ve Avrupa modeline uygun posta servisi İstanbul-Edirne arasında başladı. 1863 yılından itibaren posta işlemlerinde pul kullanmaya başlayan Osmanlı İmparatorluğu, 1874 yılındaki Bern Kongresi'nde uluslararası posta sisteminin kurucuları arasında yer aldı.<sup>24</sup>

Dünya ekonomisine eklenme sürecinin önemli parçalarından biri olan ve sürecin diğer parçalarını da etkileyen telgraf hatlarının kurulması ise, hem Osmanlı Devleti'nin imtiyazlar vermeden kendi kaynaklarından finanse ettiği bir iş olması hem de hızla yaygınlaşması açısından önem taşımaktadır. Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu'na ilk girişi, Samuel F.b. Morse tarafından 1837 yılında bulunmasından hemen sonra olmuştur. Telgrafın icadından hemen iki yıl sonra bu yeni

21) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 156.

22) Çelik, Zeynep, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1988, s. 29.

23) Düstur, I. Tertip, Cilt I, s. 4-7.

24) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 150-151.



Bağdat Demiryolu Temel Taşı Töreni, 1916. Aslantepe, Cengiz, Nostalgia for Ottoman Bonds & Shares, Alfa Securities, İstanbul, (1993).

buluşun Osmanlı sarayında sunulması ne kadar hızlı bir gelişmeye de, merkezi iktidarı güçlendirmeye çalışan Osmanlı Devleti için uygulama ancak 1853'teki Kırım Savaşı'nın neden olduğu somut ihtiyaçla mümkün olmuştur. İlk telgraf hattının inşası aynı zamanda ilk büyük ihale olmuştur.

*“Bu konuda Morse’un yakınlarından Chamberlein tarafından 1839 yılında Osmanlı Sarayı’nda ilk deneme yapılıyor. Chamberlein’in ilişkisini geliştirme sırasında ölümü bu başlangıcın kesilmesine neden oluyor. 1847 yılında jeolog J. Lawrance Smith, Sultan’a ikinci bir deney yapıyor. Bunun üzerine Abdülmecid İstanbul’dan Edirne’ye ilk telgraf hattının yapılmasını emrediyor. Morse’a da bir murassa nişan ile berat yollanıyor. Ama telgraf hattının uygulanması için Kırım Savaşı’nu beklemek gerekmiştir. 1854 Haziranı’nda İstanbul, Edirne, Filibe, Sofya ve Niş tarikleriyle Belgrad’a kadar ve diğer şube türü bağlantılarla Edirne’den Şumnu’ya kadar hatların yapımı De La Rue ile Balcque Bey’e ihale edilmiştir. De La Rue, Paris’te yetiştirdiği memurlar ve malzeme ile 1855 yılı Ocak ayında İstanbul’a gelerek inşaata başlamıştır. Babiâli yakınında Soğukçeşme’de telgraf merkezi kurulmuş ve ilk telgraf İstanbul’dan Edirne’ye 19 Ağustos 1855’te çekilmiştir. 27 Eylül 1855’te de Avrupa ile Telgraf haberleşmesi başlıyordu. Bu ağı Osmanlıların oldukça hızla yaygınlaştırdıkları görülmektedir... 1857 yılında İngilizler, Hindistan Telgraf Şirketi olarak Üsküdar-Bağdat-Basra telgraf hattının yapılması imtiyazını almak için saraya başvurmuşlardır. Saray bu hattın yapımının bir yabancı sermayeye ihtiyaç göstermeyeceği ve hattın kendisi tarafından yapılacağı gerekçesiyle bu imtiyazı vermemiştir. Haberleşmenin denetiminde devlet hep dikkatli olmuştur. Hattın yapımına hemen başlanmış ve iki yıl içinde hat Diyarbakır’a ulaşmıştır. Hatların bütün imparatorluğu kapsar hale gelmesinin 5-6 yıl gibi kısa sürede gerçekleştiği anlaşılmaktadır.”<sup>25</sup>*

25) A.g.e., s. 151-152.

Telgrafla Türkçe haberleşme 1857 yılında başladı; telefonun gelişim ve yaygınlaşması ise ancak II. Meşrutiyet'ten sonra oldu.<sup>26</sup>

Gerek Osmanlı-İngiliz ticaretine İngilizler lehine düzenlemeler getiren Baltalimanı Ticaret Antlaşması gerek Gülhane Hatt-ı Hümayûnu'nun mimarı Hariciye Nazırı Mustafa Reşid Paşa idi. Nafia işlerinin yürütülmesi için, Tanzimat Fermanı'ndan önce, 1838'de kurulan "Meclis-i Umur-u Nafia"nın da Hariciye Nezareti'ne bağlı olarak çalışmaya başlaması<sup>27</sup> nafianın modernleşme programının en önemli parçalarından biri olduğunu göstermektedir. İstanbul-İznik arasını birleştirmeyi öngören ilk araba yolu projesi ve Tanzimat Fermanı'nda inşa edilecek yollar ve köprülerden bahsedilmiş olmasına rağmen, ilk yolların yapılması için 1850'yi beklemek gerekecekti. 1847 yılında Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümayûn'da ilk kez yol ve köprü dersleri okutulmaya başlanmış olmakla birlikte, 1850 yılına gelindiğinde hem Meclis-i Umur-u Nafia'da hem de başlanan yol inşaatlarında İngiliz ve Fransız mühendisler çalışıyordu.<sup>28</sup>

Yapımı gerçekleştirilen ilk yollar Bursa-Mudanya, Bursa-Gemlik ve Trabzon-Erzurum yolları oldu. Bu yollarda güzergâhların modern mühendislik teknikleriyle tespit edildiği, yapımda teodolit kullanılarak, yerine aplike edildiği anlaşılmaktadır.<sup>29</sup> Yapım çalışmaları 1850-1865 yılları arasında gerçekleşen Bursa-Gemlik Yolu 34,5; Bursa-Mudanya Yolu ise 34 kilometre uzunluğundadır. 1850-1872 yılları arasında yapılan ve İran ticareti kadar askeri amaçların da öne çıktığı<sup>30</sup> Trabzon-Erzurum Yolu ise 314 kilometredir.<sup>31</sup> Güzergâhı Fransız mühendisler tarafından belirlenen Trabzon-Erzurum Yolu'nun yapımının 22 yıl sürmesi, bu dönemdeki çalışmaların nasıl güçlüklerle yürütüldüğü hakkında yeterli bir fikir vermektedir.

*"Yolun yapımı 22 yıl sonra 1872'de tamamlandı. Trabzon valiliğince yaptırılan Trabzon-Gümüşhane bölümü 105 kilometreydi. Trabzon'dan ilk konak olan Maçka'ya (Mataracıoğlu, Atlıkilise, Cevizlik, Meksila konaklarından birine) altı saatte varılıyordu. İkinci konak Hamsiköy'dü. Gümüşhane'ye varmak yirmi dört saatte mümkün oluyordu. Erzurum 66 saatlik yoldu, 10 günde katedilebiliyordu. Tebriz 172 saat, 35 günlük mesafeydi. Yazın yol 50 günde aşılabiliyordu. Yolun ortalama genişliği iki buçuk metre, en yüksek noktası 2015 metre, en yüksek eğimi %8'dir. İnşaatın uzun zaman alması bir yana, 1900'lere kadar İngiltere konsoloslarının görüş birliğinde oldukları konu, mühendislik hatası yapıldığıdır. Konsolosluk raporlarında, kış yolunun yaz yolundan uzun olduğu yolun yapımı o kadar kötüdür ki ve yıkıntular nedeniyle geçit vermez duruma düşmüş, köprüler çökmeye başlamıştır. Yola kan ve rüşvet de karışmıştır. 1867 yılında yol mühendislerinden Ermeni-Fransız asıllı M. Baltazar ve oğlu Esiroğlu'nda işçileri tarafından öldürülmüşlerdir. Hamsiköy Rumları Yerköprü Türklerinin 400 sterlinlik rüşvetini iki katına çıkararak yolun Hamsiköy'den geçmesini sağlamışlardır."*<sup>32</sup>

Bu güçlükleri aşabilmek için ortaya çıkan yeni bir teşkilatlanma ihtiyacı kısa sürede anlaşılabilir 1856 yılında "Memalik-i Mahruse-i Şahane'de Turuk-u Maâbirin Suret-i İmal ve İdaresi'ne

26) A.g.e., s. 152-153.

27) A.g.e., s. 109.

28) A.g.e., s. 109-110.

29) A.g.e., s. 110.

30) Trabzon-Erzurum Yolu açılmadan önce, 1869'da, Trabzon'dan Erzurum'a nakledilen bir top bir ayda götürülebilmştir. Emiroğlu, Kudret, "Trabzon-İran Yolunun Öyküsü", Trabzon, Yıl: 1992, Sayı: 6, s. 14.

31) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 110.

32) Emiroğlu, Kudret, "Trabzon-İran Yolunun Öyküsü", Trabzon, Yıl: 1992, Sayı: 6, s. 14-15.

Talimat-ı Umumiye” yayınlandı. Buna göre yolun geçeceği kasabalarda yaşayanlara yol yapımında çalışma yükümlülüğü getiriliyordu. Bu talimat bazı valilerin, özellikle Tuna Vilayeti Valiliği sırasında Mithat Paşa'nın önemli yol çalışmalarını gerçekleştirmesine olanak verdi.<sup>33</sup>

1856 yılında “Memalik-i Mahruse-i Şahane’de Turuk-u Maâbirin Suret-i İmal ve İdaresi’ne Tali-mat-ı Umumiye”de, yolun geçeceği kasabalarda yaşayanlara getirilen yol yapımında çalışma yükümlülüğü, “amele-i mükellefiye” adıyla genişletiliyordu. Bu uygulama bazı değişikliklerle 1950’li yıllara kadar sürdü.

1838’de Hariciye Vekaleti’nin sorumluluğunda başlayan, daha sonra Ticaret Vekaleti’nce yürütülen nafia çalışmaları 1870 yılında ayrı bir bakanlık olarak teşkilatlandırıldı. Böylece, Turuk-u Maâbir İdaresi de yeni kurulan Nafia Nezareti’ne bağlanmıştı.

On dokuzuncu yüzyıl boyunca aşama aşama dünya ekonomisine eklenen Osmanlı İmparatorluğu’nda, bu sürecin en önemli altyapı çalışmaları olan ulaşım ve haberleşme konularında, posta-telgraf ve demiryolları-limanlar farklı süreçlerde gelişmiştir. Bu gelişim süreçleri, Türkiye’de büyük müteahhitliğin, aşağıda daha ayrıntılı anlatılacak olan gelişiminin dönüm noktalarını da belirlemiştir.

*“İster posta ve telgraf sistemi olsun, ister şose yol sistemi olsun gelişmesi devletin denetiminde gerçekleşti. Buna karşılık 1860’larda başlayan demiryolları ve gelişimi 1870’lerde başlayan limanlar büyük ölçüde yabancı sermaye eliyle gerçekleşmiştir.”<sup>34</sup>*

Karayolu çalışmaları bu biçimde devam ederken, on dokuzuncu yüzyılın en önemli ulaşım aracı olan demiryolları da İmparatorluk sınırları içinde inşa edilmeye başlandı. 1856’da, Türkiye’nin ilk demiryolu hattı olan 130 kilometrelik İzmir-Aydın Hattı’nın inşasına başlandığında, Osmanlı Devleti ve Rusya dışında Avrupa’daki bütün ana hatlar inşa edilmiş durumdaydı. 1860’da, dünyadaki demiryolları 100.000 kilometreyi bulmuştu.<sup>35</sup>

Avrupa kapitalizmi mümkün olan en hızlı biçimde hammadde kaynaklarına ulaşmaya çalışıyordu. Daha 1830’ların sonunda, İngiliz girişimciler tarafından, Fransa’nın Calais Limanı’ndan başlayıp Basra’ya ulaşacak bir hattın inşası önerilmişti.<sup>36</sup>



Rumeli Demiryolu Yapımının Finansmanı İçin Osmanlı İmparatorluğu Tarafından 5 Mayıs 1870’de İhraç Edilen 6 ayda %3 Faizli Tahvil. Aslantepe, Cengiz, Nostalgia for Ottoman Bonds & Shares, Alfa Securities, İstanbul, (1993).

33) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 110-111.

34) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu’nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü, TTK Yayınları, Ankara, 1999, s. 55.

35) Aydın, Suavi, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 2001, Sayı: 11, s. 49-50.

36) A.g.e., s. 80.



İzmir-Aydın Projesi'nin ilk hattı, Alsancak-Buca-Gaziemir, 1860'da, Aydın, 1867'de açıldı. Daha sonra verilen bu imtiyaz genişletildi ve hat 1912'de Eğridir'e ulaştı. Şube hatlarıyla birlikte imtiyaz 608 kilometre idi.<sup>37</sup> İzmir-Aydın arasında yıllık yolcu sayısı daha ilk yıllarda 2 milyona ulaşmıştı.<sup>38</sup> Hattın ilk imtiyaz sahibi İzmir'deki İngiliz tüccarlarından Robert Wilkins'ti. İmtiyazı kısa bir süre satın alan bir İngiliz grubu, inşaatı yine bir İngiliz müteahhide ihale etmiştir. İnşaat sürecinde önemli yolsuzlukların yapıldığı söylenmektedir. İmtiyaz sahibi grup 3 yıl içinde işi tamamlayamamış; ancak Osmanlı Hükümet'i bu şirketi kurtararak yolun 1866'da Aydın'a ulaşmasını sağlamıştır.<sup>39</sup>

Bu arada, modernleşme sürecinin bir aşamasını temsil eden Islahat Fermanı 28 Şubat 1856'da ilan edildi. Ferman, nafia işlerinden Tanzimat Fermanı'na göre biraz daha vurguyla söz ediyor ve yabancı teknoloji ve sermayenin ülkeye çekilmesi için çaba gösterileceğini de belirtiyordu.

*"... memaliki mahrusai şahanemin menbaı serveti maddiyesi olan hususata iktiza eden sermayelerin tayiniyle ve mahsulâtı memaliki şahanemin nakli için icap eden turuk ve cedavilin küşadiyle ve emri ziraat ve ticaretin tevessüüne hail olan esbabın meniyle teshilatı sahihanın icra olunması ve bunun için maarif ve ulûm ve sermayei avrupadan istifadeye bakılması esbabının biletraf mütaleasiyle peyderpey mevkii icraya konulması..."*<sup>40</sup>



Mühendis Mektebi Öğrencileri Toplu Halde (1890'lar).

İzmir-Aydın Hattı'yla, Türkiye tarihinin en ilginç dönemlerinden biri açılıyordu. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Türkiye'ye gelen ve Türkiye'de Parvus Efendi adıyla tanınan ünlü Marksist politikacı Alexander Israel Helpland, Türkiye'nin demiryolu serüvenini şöyle özetlemektedir:

*"Demiryolları, hiçbir ülkede Türkiye'de olduğu gibi, siyasal bir biçime bürünmemiştir."*<sup>41</sup>

İzmir-Aydın Hattı'nın inşasına başlandığında Osmanlı İmparatorluğu'nda henüz sivil bir mühendislik okulu kurulmamıştı. Demiryolları konusunda ise ne yapım ne de işletme bilgisi vardı. Ayrıca, büyük bir yatırım gerektiren bu faaliyeti finanse

edecek sermaye birikimi de mevcut değildi. Bütün bu ve benzer nedenlerle Osmanlı Devleti, tam da Islahat Fermanı'nda ifade edildiği gibi, altyapı yatırımları için yabancı sermaye ve mühendislik bilgisine muhtaçtı.

*"Demiryolları için gerekli ulaşım ve kâr düzeyini sağlamak, doğal olarak mümkün değildi. Ülkenin ekonomik ve kültürel yapısına ilişkin olarak, meta alışverişi ve insan ulaştırması son derece gelişmemiş*

37) A.g.e., s. 55.

38) A.g.y.

39) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 161.

40) Düstur, I. Tertip, Cilt I, s. 7.

41) Sencer, Muammer, Parvus Efendi, Türkiye'nin Mali Tutsaklığı, May Yayınları, İstanbul, 1977, s. 252.

*bir düzeydeydi ve bu düzey çok sınırlı ölçüde yükseltilebilirdi. Beklenen kapitalist kârın oluşması için kapanması gereken açık, Osmanlı hükümeti tarafından kilometre teminatı adı altında, demiryolu şirketine her yıl düzenli olarak ödeniyordu.*<sup>42</sup>

Ne kadar süre devam ettiği bilinmeyen Mülkiye Mühendisi ve Islah-ı Sanayi Mektebi 1867’de kurulmuştu. 1870’te eğitime başlayan; ancak kısa bir ömrü olan Dârülfünûn Mühendislik Okulu’nda ikinci yıl Turuk-u Maâbir Şubesi kurulmuş ve 43 öğrencisi olan bu şube de eğitime devam edememişti. Bu şube ve bir yıllık ara bir yana bırakılırsa, 1881’e kadar eğitim veren mühendislik okulundan mezun olan Karakoç ve Handenyan Efendiler’in Sivas Vilayeti’ne mühendis olarak tayin edildiği bilinmektedir.<sup>43</sup> 1874’de kurulan Turuk-u Maâbir Mektebi’nin de ömrü uzun olmadı; bu okul da 1879’da kapandı.<sup>44</sup>

1883’te, Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümâyûn’a bağlı olarak Hendese-i Mülkiye kuruldu. 1884 ile 1909 yılları arasında, yılda ortalama 11 mezun veren okul devlet yönetimi için son derece önemli olmalıdır ki, yatılı okuyan öğrencilere düzenli maaş ödenmektedir. Okulda çıkan yemekler her gün bir öğrenci tarafından saraya götürülüp gösterilmektedir. Bu öğrenci o günkü yemeğini de sarayda yemekte ve kendisine bir altın ihsan edilmektedir. Ramazan ayında da öğrenciler topluca saraya iftara davet edilir ve kendilerine birer altın ihsan edilirdi.<sup>45</sup>

Daha sonra sırasıyla Yüksek Mühendis Mektebi ve İstanbul Teknik Üniversitesi adlarıyla eğitime devam edecek olan bu okul, ilk büyük müteahhitleri de yetiştirecektir. Okulun ilk mezunlarından ve ilk girişimci mühendislerden biri olan Hulusi Bey’in 1899’da açtığı büro kısa bir süre sonra kapanmıştır.<sup>46</sup>

Hendese-i Mülkiye’nin 1897 mezunlarından Mustafa Şevki [Atayman] Bey’in anıları, bize dönemin mühendislik çalışmaları hakkında bazı bilgiler vermektedir. Bunlardan biri, kendisinin mühendis olarak görev yaptığı, 1899’da inşa edilen, Ankara-Kızılcahamam Yolu’ndaki Üçbaş Köyü ile Kargasekmez arasındaki bölümdür. Bu yol, 1954 yılına kadar kullanılmıştır.<sup>47</sup>



Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümâyûn Binasi.

Türkiye’nin 1856’da başlayan demiryolları macerası, Cumhuriyet’in kuruluşuna kadar, Hicaz Demiryolu hariç olmak üzere, hatların yapımıyla işletmesi ve bu hatlar çevresinde oluşan diğer

42) Luxemburg, Rosa, “Alman Emperyalizminin Harekât Alanı: Türkiye”, Rothmann, Lothar, Berlin-Bağdat: Alman Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi içinde, Belge Yayınları, İstanbul, 1982, s. 137-138.

43) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu’nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü, TTK Yayınları, Ankara, 1999, s. 70-72.

44) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 112-113.

45) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu’nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü, TTK Yayınları, Ankara, 1999, s. 79-80.

46) A.g.e., s. 79-80.

47) Atayman, Mustafa Şevki, Bir İnşaat Mühendisinin Anıları: 1897-1918, İstanbul, 1984, s. 11, 18.

yatırımlar açısından emperyalizmin önemli araçlarından biri olarak işlev görmüş hem de Türkiye'nin kapitalist dünya ekonomisine eklemlenmesinde önemli etkileri olmuştur. İzmir-Aydın Hattı'nın inşasından itibaren, bu sürecin kısa bir özetini vermek yararlı olacaktır.<sup>48</sup>

*"... ekonomik etki, alınan bir imtiyazı ve onun hinterlandını bir ağ biçiminde saran demiryolu etrafında kurulmaktadır. 19. yüzyıl sonunda ulaşılan teknolojik düzey, adeta altyapı emperyalizmi diye adlandırılacak bir tür yaratmıştır. Bu emperyalizm türü, finans kapitalin doğuşunun bir sonucudur. Altyapıda denetimi kuran Büyük Güç, bunun çevresindeki madenleri işletmektedir. Bölgenin en büyük şehri haline gelen liman şehrinde antrepolar, tarımsal hammaddeleri birinci derecede değerlendirilen sanayi ve bu kentin altyapı hizmetlerini sağlayacak şirketler kurmaktadır."*<sup>49</sup>

Emperyalizmin ilgisi açısından düşünüldüğünde, Türkiye'nin en büyük tarımsal hammadde üreticisi olan hinterlandıyla, en büyük ihracat limanı olan İzmir'in, demiryolları yatırımlarının ilk başladığı bölge olarak seçilmiş olması daha kolay anlaşılabilir. Daha 1870'te İzmir'de 1000 ayakkabıcı ve 600 terzi tüccarlar için üretim yapıyordu. Bir tek tüccar, 3000 aileye halı dokutuyor ve ihracat yapıyordu. On dokuzuncu yüzyılın sonunda Ege'de, on beşten fazla halı, yün ipliği ve şayak fabrikası kurulmuştu.<sup>50</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisine eklemlenmesi sürecinde İzmir ve hinterlandı önemli bir yere sahip olmuştur. İngiltere'nin dünya ekonomisi üzerinde on sekizinci yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlayan hegemonyasının Osmanlı İmparatorluğu'ndaki belki de en önemli merkezi İzmir Limanı ve limanın tarımsal hinterlandı olmuştur. İzmir'in bu hızlı gelişimi şehri sadece İngilizler için değil birçok Avrupalı tüccar için de önemli bir merkez haline getirmiştir. Bu gelişimde İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın büyük bir etkisi vardır. Öyle ki, 1847'de İzmir nüfusunun yüzde 17,5'ini oluşturan yabancıların oranı 1860'da yüzde 23'ü geçmiştir.<sup>51</sup>

1856'da İzmir-Aydın Hattı'na vurulan ilk kazmayla başlayan Türkiye'nin demiryolu serüveni, uzun yıllar yabancı sermaye şirketlerine verilen imtiyazlarla sürdürüldü. Bu süreç TCDD kurumsal web sitesinde şöyle yorumlanmaktadır:

*"Türk Demiryolu Tarihi, 1856 yılında başlar. İlk demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir-Aydın Hattı'na ilk kazma bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla bu yılda vurulmuştu. Bu hattın seçimi nedensiz değildi. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabilir bir yöreydi. Ayrıca Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetime alınması bakımından da stratejik bir öneme sahipti. Osmanlı Devletinde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluştu. Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde,*

48) Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bakınız, Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 2001, Sayı: 11; Özyüksel, Murat, Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000; Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004; Rothmann, Lothar, Berlin-Bağdat: Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi içinde, Belge Yayınları, İstanbul, 1982; Can, Bilmez Bülent, Demiryolundan Petrole Chester Projesi: 1908-1923, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

49) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Köktenci Modernitenin Doğuşu, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2003, s. 85.

50) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 148.

51) Kasaba, Reşat, A.g.e., s. 62-63.

*Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya’da etki alanları oluşturdu. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimini ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu tekstil sanayiinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa ettiler. Üstelik, km başına kar güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi vb. imtiyazlar alarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırdılar. Dolayısıyla Osmanlı Topraklarında yapılan demiryolu hatları, geçtiği güzergahlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirildi.”<sup>52</sup>*

Biçimlendirme, sadece imtiyaz sahibi devletlerin ve şirketlerin siyasal ve ekonomik ilgileriyle sınırlı değildi. İzmir-Aydın Demiryolu Hattı’nın işletmeye açılışından 3 yıl sonra, dönemin Nafia Nazırı Davud Paşa, elinde bir sözleşmenin taslaklarıyla Avrupa’dan İstanbul’a döndü:

*“Nâfi’ a nâzırı Davud Paşa Avrupa’ya gidip Hirsch ile Rumeli demir-yolu mukaavelesinin müsveddesini getirdi. Bunun kanûnen Şûray-i devlet’e havâlesi lâzım gelirken hemen tasdiki fevka’l-âde mültezem olduğuna ve Şûray-i devlet’de ilişilir mutâla’asına mebnî oraya uğratılmayıp Şirvânî-zâde ve Sadık ve Kabulî Paşa’lardan mürekkebe bir komisyona havâle olundu ve komisyon mazbatasını doğru meclis-i mahsûs-ı vükelâda kırâat kılındı. İştibâh olunan ba’z-ı mevâddi hakkında Davud Paşa’dan izâhât istenildi. Davud Paşa ise bunu bir avukata yaptırmış olup hakaaykından gaafil bulunduğu anlaşıldı. Sathîce mukaavele-nâme müsveddesi gözden geçirilerek başlıca altı yerine ûtirâz ettim. Def’ine muktedir olamadılar: ‘Davud Paşa Avrupa’ya gidip de bunları düzeltsin’ dediler. Bir iki gün sonra Davud Paşa Avrupa’ya gitti. Telgraf ile muhâberegâye mübâşeret etti. Yapayım derken bozmakta olduğu anlaşıldı.”<sup>53</sup>*

Ahmed Cevdet Paşa’nın anlatısından alalecele hazırlandığı anlaşılan Rumeli Demiryolu Sözleşmesi imzalandığında 38 yaşında iflas etmiş bir işadamı olan Baron Freiherr von Auf Gereuth Moritz Hirsch, özellikle yoksul Yahudilere yardım etmekle ünlenmiş “hayırsever” bir bankerdi. Öyle ki, Rumeli Demiryolu yapımı sırasında “yoksulluklarından çok etkilendiği Doğulu Yahudiler Birliği’ne 1 milyon frank bağışta bulundu.”<sup>54</sup> Oysa imzaladığı sözleşme ile sahip olduğu imtiyazını devrettiği demiryolu ancak 19 yılda tamamlanabilmiş, kendisi bu işten yaklaşık 350 milyon franklık bir servet kazanmış ve Hirsch’e ödenmesi taahhüt edilen paranın temini için Osmanlı İmparatorluğu’nun yaptığı borçlanmanın ana para ve faizlerinin ödenmesi ancak 1954 yılında tamamlanabilmiştir.

Kısa yoldan muazzam servet sahibi olmanın çarpıcı örneklerinden biri olan Baron Hirsch, aynı zamanda, uluslararası bir yolsuzluk hikâyesinin de baş kahramanı olmuştu. Ahmed Cevdet Paşa’ya göre Hirsch, Davud Paşa’ya, Avusturya Başvekili Beust’a, Avusturya prenslerine, Fransız Sefareti baş tercümanına, Alî ve Kabulî Paşalar’ın efradına, Hümâyûn başkatipliğine yüklü miktarlarda rüşvet dağıtmıştı.<sup>55</sup> 1869 yılında imzalanan sözleşmeden sonra, İstanbul’dan Viyana’ya ilk tren 14 Ağustos 1888’de hareket etti.<sup>56</sup>

52) <http://www.tcdd.gov.tr/genelbilgi/tarihce.htm>

53) Ahmet Cevdet Paşa, Tezakir, Hazırlayan: Cavid Baysun, Ankara, 1991, TTK Yayınları, s. 94-95.

54) AnaBritannica, Cilt 11, s. 114.

55) Engin, Vahdettin, “Rumeli Demiryollarında İhale Yolsuzluğu, Kamu Kaynaklarının İsrافی ve Yolsuzluk”, Kamu Yatırımlarında Kaynak Kullanımı Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, İMO İş Yayınları, İzmir, 1999, s. 133-139.

56) Aslantepe, Cengiz, Nostalgia for Ottoman Bonds & Shares, Alfa Securities, İstanbul, (1993), s. 90.



İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın işletmeye açılmasından hemen önce, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk yol ve köprüler nizamnamesi sayılan "Turuk-u Maâbir Nizamnamesi" yayınlandı.<sup>57</sup> Türkiye'de 1950'lerde hız kazanan karayolları yapımına kadar, bu nizamnamenin etkileri devam etti.

İngiltere, Fransa ve Almanya'nın Osmanlı sınırları içinde inşa ettiği demiryolu hatlarının toplamı, 8.619 kilometrelik parçalı bir hatta ulaştı. Finans kapitalin denetiminde ve uluslararası politikanın baskılarıyla inşa edilen bu hatların yapımında Osmanlı İmparatorluğu'nun ihtiyaç duyduğu pazar bütünlüğünü sağlamaya yönelik bir planlama mevcut değildi. Olan biten bunun tam tersiydi.

*"1866'da gerçekleşen İzmir-Aydın Hattı, sömürge tipine örnek gösterilebilecek bir ulaştırma girişimidir, bir liman ve onu ağaç şeklinde bir hatla interlanda bağlayan demiryollarından oluşmaktadır... Her kuvvet kendi etki alanındaki konumunu korumak için demiryollarının birleştirilerek İmparatorlukta bir ağ (network) oluşturmasından dikkatle kaçınmışlardır. Tabii ki, böyle bir gelişme İmparatorlukta iç pazarın bütünleşmesi önünde bir engel oluşturmuştur."*<sup>58</sup>

## A) LİMAN KENTLERİ

On dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren merkez ülkelerin ekonomileri açısından giderek daha fazla önem kazanan Osmanlı liman kentleri arasında İstanbul'un ardından İzmir, Selanik, Beyrut, Samsun ve Trabzon sayılabilir. Bu liman kentleri arasında, Rusya tarafından işgal edildiği sıradaki bir girişim sayılmazsa Trabzon ve Samsun dışındakilerin hepsi on dokuzuncu yüzyılın emperyalizm-demiryolu sürecinde yer almıştır. Trabzon ise, mühendislik hatalarının sıklıkla zikredildiği ilk büyük ticari karayolu ile dünya ekonomisine entegre olan bir liman kenti olmuştur.

*"Çevre (periferi) liman kentleri, benimsediğimiz teorik perspektiften bağımsız olarak, dünya kapitalist ekonomisiyle bağlantıda olan ayrıcalıklı yerlerdir. Bu, coğrafi zorunluluğun ötesinde bir olgudur. Ticaret, kapitalist döngülere dahil olmanın temel mekanizmasıydı; ticari emtianın siyasal sınırları aşabilmesi, ancak liman kentlerinde yaşayan tüccarlarca bu kentlere kanalize edilmesiyle gerçekleşti..."*

*Limanlar ya Victoria döneminin ortasında ya da sonrasında daha iyi donatıldı ve istisnasız hepsi yabancılarca finanse edildi. 1860 ve 1870'lerde Selanik'te iki kilometre ve İzmir'de dört kilometre uzunluğundaki büyük rıhtımlar inşa edildi...*

*Demiryolu Selanik'e 1870'lerin başında ulaştı; bu Makedonya limanını İstanbul'a bağlayan hat da dahil olmak üzere, 1888 ve 1896'da diğerleri izledi. Artık üç demiryolunun birleştiği kavşak noktası olan Selanik, yüzyılın sonunda patlama yaptı... Beyrut, Şam'la olan bağlantısını 1860'lardaki karayolu ve daha sonra 1890'ların ortasındaki demiryolu hattıyla sağladı. Demiryolları önce İzmir, ardından da Selanik'te limana dek uzatıldı... Birinci Dünya Savaşı'nın öncesine değin Trabzon ve Samsun'daysa, belki de iç bölgelerinin son derece engebeli oluşu,*

57) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 372.

58) A.g.e., s. 372-373.

*Rusya'nın kesinlikle karşı çıkması ve Trabzon örneğinde, ekonomik talihin ters dönmesi gibi nedenlerle demiryolları hiç yapılmamıştı.*"<sup>59</sup>

Bu liman kentlerin ikisi on dokuzuncu yüzyılın başında önem açısından ilk iki sırayı alıyordu; en büyük ihracat limanı olan İzmir'le, en büyük ithalat limanı olan İstanbul. Bu nedenle, ilk büyük altyapı yatırımlarının da bu kentlerde ortaya çıkması şaşırtıcı değildir. Bu büyük yatırımlar, başlangıçta hepsi yabancı sermayeyle kurulmuş, ağırlıklı olarak da Cumhuriyet döneminde yerli sermayenin ilgi gösterdiği büyük müteahhitlik şirketlerinin gelişim süreçlerinin de başlangıcını teşkil eder.

Liman kentlerinin sahip oldukları özellikler arasında ekonomik olarak diğer kentlerden farklılaşmaları da vardır. 1915 sanayi istatistiklerinde sayılan 282 işletmeden 155'i İstanbul'da, 62'si İzmir'deydi. İzmir on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında zenginlik ve önem açısından "görülmedik boyutlara" ulaşmaya başladı.<sup>60</sup>

1871'de Selanik'i Mitroviçe'ye bağlayan ilk demiryolu hattının yapılmasıyla Selanik'te de ekonomik gelişim hızlanmaya başladı. İngiltere, Fransa, Avusturya ve Belçika sermayelerinin yatırım yaptığı bu hat Osmanlı Bankası ile Banque de Paris et des Pays-Bas tarafından finanse edilmişti. Hattın İstanbul'a bağlanması 1896 tarihinde gerçekleşti. Demiryolları Kavala hariç tüm diğer ikincil limanları önemsizleştirerek Balkanlar'ın güneyindeki tüm ithalat ve ticareti Selanik Limanı'na kanalize etti.<sup>61</sup>

Trabzon Limanı'ndan yapılan ticaret hacmi 1816'da 23 milyon frankken gerilemenin başladığı 1860'da 196,4 milyon franka ulaşmıştı. 1847'de Liverpool'dan Trabzon'a doğrudan seferler başlamıştı.<sup>62</sup>

Dünya ekonomisiyle eklemlenme süreci, Osmanlı İmparatorluğu'nda liman şehirlerinden başlayarak bir şehircilik faaliyetinin de başlangıcı olmuştur. Bunun en iyi örneği, aynı zamanda başkent olmasından kaynaklanan nedenlerle çalışmaların daha önemsendiği İstanbul'dur. Şehirleri birbirine bağlayan yolların yapımından önce, kent içi yolların hayvan ve yaya trafiğine göre düzenlendiği İstanbul için araba trafiğine uygun bazı düzenlemeler yapılmıştı. 1839 tarihli bu düzenlemelerden sonra, 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi hazırlandı. Bu kuralların bütün İmparatorluk için genişletilmesi ise 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi ile olmuştur.<sup>63</sup> Bunun ardından çıkarılan

59) Keyder, Çağlar, Eyüp Özveren, Donald Quatert, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 121,132. Anılan limanlardan İzmir Limanı için imtiyaz sözleşmesi 27 Aralık 1867'de imzalandı ve 31 Ağustos 1871'de başlayan inşaat Marsilya ve Cherbourg Limanları'nı da yapmış olan Dussaud Kardeşler tarafından gerçekleştirilerek 1878'de tamamlandı. Selanik Limanı'nın da aynı yıllar içinde yapıldığı aktarılmaktadır. Beyrut Limanı imtiyaz sözleşmesi ise 3 Temmuz 1887'de imzalanmış ve inşaat 17 Haziran 1888'de başlamıştır. Kütükoğlu, Mübahat S., "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Mart 1979, Sayı: 32, s. 495-585.

60) Kasaba, Reşat, "İzmir", Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Ed: Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 13, 17.

61) Gounaris, Basil C. "Selanik", Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Ed: Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 107.

62) Issawi, Charles, "Tebriş-Trabzon Ticareti (1830-1900): Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", Trabzon, Yıl: 1988, Sayı: 2, s. 80-85.

63) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 107. Bu düzenlemelerin kimileri günümüze kadar devam etmiştir. "1863 'Turuk ve Ebniye Nizamnamesi' tüm imparatorlukta geçerlidir. Bunun geniş ölçüde uygulanması, 1865 tarihli Hocaapaşa yangınından sonra İstanbul'un yönetim merkezinin yeniden imarı ile görevli, İslahât-ı Turuk Komisyonu tarafından yapılacaktır. Örneğin, Komisyon, 1863 Nizamnamesi'nin, yangın sonrası ifrazlarda, özel mülkiyetlerden kamulaştırma bedeli ödenmeden alınmasını öngördüğü arazi miktarının, en fazla parselin %25'i olmasını önermiş, ve bu uygulama kural haline gelmiştir. Bu kural günümüzde Türkiye'de olduğu gibi Lübnan'da da geçerlidir." Yerasimos, Stefanos, "Doğu Ve Güney Akdeniz Kentlerinin Batılılaşma Sürecinde Osmanlı Etkisi", Akdeniz Dünyası: Düşünce Tarih Görünüm, Ed: Eyüp Özveren vd., İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, s. 176.

ve 32 yıl yürürlükte kalan, 1866 tarihli Turuk-u Maâbir Nizamnamesi ile Ticaret Nezareti'ne bağlı bir Turuk-u Maâbir İdaresi kuruldu. Bu sırada, İmparatorluğun büyük bir bölümünde şehirlerarası yollar kervanlarla ve at sırtında taşımacılığa uygundu. Bu yollar üzerindeki tek mühendislik yapıları ise, sadece büyük suları aşmaya imkân veren köprülerdi.<sup>64</sup>



Nafia Nazırın Hasan Fehmi Paşa. Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.

İmparatorluğun başkenti İstanbul'da modern şehircilik çalışmaları 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nden önce başlamıştı. 1839'da Alman Mühendis Helmut von Moltke İstanbul'un sokak yapısını düzenlemekle görevlendirildi. Mustafa Reşit Paşa'nın desteklediği Moltke Planı uygulanmadıysa da yaptığı projeler yeni inşaat nizamnamelerinin temelini oluşturdu. 1855'te, görevleri arasında yol yapımı ve tamir işleri de bulunan Şehremaneti kuruldu. Bu sıralarda İstanbul, çevre köyleriyle birlikte 430.000 nüfuslu bir şehirdi. Aynı yıl kurulan İntizam-ı Şehir Komisyonu şehrin güzelleştirilmeye, temizlenmeye, yollarının genişletilmesine, sokaklarının aydınlatılmasına ve inşaat usullerinin iyileştirilmesine fevkalade ihtiyacı olduğunu belirliyordu. İntizam-ı Şehir Komisyonu yol şebekelerini düzenleyen önemli kurallar üretti. Öncelikli öneriler arasında bazı önemli yolların genişletilmesi yanında, kaldırımların, su ve kanalizasyon şebekelerinin tamamlanması da vardı.<sup>65</sup> Modern anlamdaki ilk Osmanlı belediyesi Aralık 1857'de kuruldu.

*“Aynı dönemde, Kırım Savaşı'ndan dolayı İstanbul'da sayısı artan ve kent hizmetlerinden şikayetçi olan yabancıların dayatmasıyla Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk belediye deneyi olan 6. Daire, yani*

*Beyoğlu ve Galata Belediyesi kurulacaktır. Kentsel alanın yenilenmesini kendi inisiyativi ile, ancak merkezîyetçi yöntemlerle, yürüten Osmanlı yönetimi, ne de olsa bir yetki devrini içeren ve bir yerel yönetimi gerektiren belediye sistemini ancak İstanbul'da yaşayan yabancı ve levantenlerin baskısı ile kabul edecektir. Beyoğlu Belediyesi'nin öncüsü olan 'İntizam-ı şehir komisyonu'nun kurulması konusunda Meclis-i Vâlâ'nın vermiş olduğu tezkerede belediye ile ilgili 'konuların, yani güzelleştirme, sokakların temizlenmesi ve ışıklandırılması ve inşaat kurallarının düzeltilmesi sorunları ikincil gözükebilse de, yabancıların devlet nizamını ve uygarlığını başkentin içinde bulunduğu durumla yargılamaları nedeniyle, bunlar önemli ve acil işler arasındadır' denilmektedir.”<sup>66</sup>*

Daha sonraki yıllarda, başarılı olamasa bile, ilk büyük Osmanlı müteahhitlik düşüncesi sayılabilecek Osmanlı Mühendis İktisat Cemiyeti'nin girişimine vesile olacak<sup>67</sup> şehircilik çalışmaları da uzun yıllar yabancı girişimcilerin elinde kalmıştır.

Bu dönemin İstanbul'a kazandırdığı yapılar arasında muhakkak zikredilmesi gerekenlerden biri de Fransız Mühendis Eguene Henri Gavand'nın inşa ettiği Tünel'dir. 554,8 metre uzunluğunda, 6,7 metre genişliğinde ve 4,90 metre yüksekliğindeki bu ilk metro hattının inşaatına 1872 yılında

64) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 108-112.

65) Çelik, Zeynep, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1988, s. 29.

66) Yerasimos, Stefanos, A.g.y.

67) Okay, Cüneyd, Eski Harfli Mühendislik Dergileri, İstanbul, 2004, s. 49.

başlandı ve ancak Ocak 1875'te hizmete açılabilirdi. Gavand, 1876'da Marmara boyunca sahili doldurarak rıhtımlar için 2 milyon 200 bin metrekare alan kazandırmayı önerdi. İstanbul ve Galata'ya daha geniş çaplı bir metro yapma projesinin bir parçası olan bu öneri gerçekleşmedi. Ama 1879 yılında, bir başka Fransız, Mairus Michel (Mişel Paşa), sahil şeridinin (Sirkeci-Unkapanı ve Tophane-Azapkapı arasındaki şerit) yenilenmesi karşılığında bu rıhtımlardan geçen navlundan alınacak vergilerin belli bir yüzdesini alacağı 75 yıllık bir imtiyaz aldı. 1890'da ikinci bir imtiyazla çalışmaları teşvik edildi. Mişel Paşa'nın kurduğu şirket 1892 yılında çalışmalarına başladı. 1895'te Tophane ile Karaköy arasında 758 metrelik rıhtımla gümrük binaları inşa edildi. Sirkeci'den Eminönü'ne, 1884'de başlayan, 370 metrelik rıhtım inşaatı 1900'de tamamlandı.<sup>68</sup>

Mişel Paşa'nın inşaatı Nafia Vekaleti mühendislerinin yeni bir teknolojinin uygulanmasına ilişkin tartışmalarıyla da önemli bir dönüm noktasıdır. Projedeki kâgir binaların tanımına ilişkin şirket ile Nafia Vekaleti mühendisleri arasında çıkan tartışmada Vekalet mühendisleri binaların sadece taş ve tuğladan yapılmasını istiyorlar, şirket ise Avrupa'da 1880'lerin başından itibaren kullanılmaya başlayan betonarmede ısrar ediyordu. 1907'de betonarme konusunda anlaşma sağlandı. Galata tarafında 7.000 ve İstanbul tarafında 13.436 metrekare alanda iş hanları ve ambarlar inşa edildi. İstanbul tarafında yapılan inşaatların toplam maliyeti 620 bin frankken Galata tarafında yapılanlar, yaklaşık yarısı kadar bir alanken, tam iki katına, yani 1 milyon 242 bin 797 franka mal oldu.<sup>69</sup>

## B) FARKLI BİR UYGULAMA: HİCAZ DEMİRYOLU

Emperyalist merkez ülkelerinin hammaddeleri merkez ülkelere ve mamul maddeleri de çevre ülkelere taşımak hedefiyle inşa etmeye başladığı bu hatlar bir yandan da Osmanlı coğrafyasının Avrupa coğrafyasına ulaşımına katkı sağlıyordu. İstanbul'u Bağdat ve Avrupa'ya bağlayacak Alman sermayesiyle yapılan hattın İstanbul-Edirne kısmı 1873 yılında açıldı. Bu arada, 4 Ağustos 1871 ile 1 Ağustos 1873 yılları arasında yapılan Haydarpaşa-İzmit arasındaki 91 kilometrelik hat emaneten yapılan bir hat olarak ayrı bir yere sahiptir. Bu inşaat 30 yıl sonra gelecek daha büyük bir projenin, Hicaz Demiryolu'nun habercisidir.<sup>70</sup>



Hicaz Demiryolu İnşaatı Malzeme Treni.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları giderek daha fazla önem kazanmaya başlamıştı. Bir yandan askeri bir yandan da ekonomik nedenlerle yeni demiryolları projeleri geliştiriliyordu. 1863'te, Price adlı bir İngiliz girişimci İzmir-Kasaba (Turgutlu) Hattı'nın imtiyazını aldı. İnşaat 1864'de başladı ve hat 1865'te Turgutlu'ya ulaştı. Hükümet Turgutlu-Alaşehir Hattı'nın yapımını Bayliss adında bir İngiliz müteahhide ihale etti. Bu hat da 1875 yılında hizmete açıldı. Bu arada, Paris'ten İstanbul'a ilk tren 1880'de ulaştı.<sup>71</sup>

68) Çelik, Zeynep, A.g.e., s. 63-66.

69) Çelik, Zeynep, A.g.e., s. 64-66.

70) Aydın, Suavi, A.g.e., s. 52.

71) A.g.e., s. 55-56.

1880 yılı, dönemin Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın hazırladığı nafia programıyla da önem kazanan bir yıl olmuştur. Demiryollarının yanı sıra karayolları, limanlar, göl ve nehirlerin düzenlenmesi, sulama ve bataklıkların kurutulması hedeflerini içeren bu program, yol yapımlarında mükellefiyet yerine geçiş vergileri ve taşıma ücretlerinden sağlanacak finansmanla yabancı sermayeye işletme imtiyazı vermeye dayanıyordu. Planda, 2.535 kilometre karayolu yapımı öngörülmüştü; ama bu yollar da emperyalist merkez ülkelerin demiryolları projelerine benzer şekilde hinterlandı limana bağlayan ağaç biçiminde yollar olarak düşünülmüştü.<sup>72</sup>

*“... her medeni ülkede uygulandığı gibi münasip bir geçiş ücreti almak ve araba işletmek üzere muayyen bir imtiyaz müddeti ile Osmanlı şirketlerine ihale edilip o suretle yaptırılarak ziraat ve ticaret işlerinin yüzüstü kalmaktan korunması kamu çıkarları icabından olmakla...”<sup>73</sup>*

Hasan Fehmi Paşa'nın ekonomik kaygıları ön plana çıkararak programı uygulanmamışsa da ilk defa yabancı ve yerli sermaye çatışmasını da su yüzüne çıkarmıştır.<sup>74</sup>

Hasan Fehmi Paşa'nın planında önemli olan iki husus daha göze çarpmaktadır. Bazı araştırmacılara göre bu plan, on üç yıl sonra gerçekleştirilecek olan Hicaz Demiryolu Projesi'nin habercisi olma özelliğini de taşımaktadır.<sup>75</sup> İkinci konu ise, Osmanlı İmparatorluğu'ndan sonra Cumhuriyet hükümetleri arasında tartışmalara konu olan; ama bataklıkların kurutulması açısından Cumhuriyet'in başarılarından biri olarak kaydedilmesi gereken “Büyük Su Projesi”nin de habercisi olmasıdır. Özellikle bataklıkların kurutulması çalışmaları Cumhuriyet yönetimine kalmıştır.

*“1560’larda Küçük Buz Çağı’nın bastırmasıyla başlayan uzun-vadeli zirai döngü, 1870’lerin sonunda küresel ısınmanın başlamasıyla ve bataklıkvari alanların tarıma açılmasını tahmin edilemeyecek derecede kolaylaştıran kış yağışlarının azalmasıyla tamamlandı. Yeni Dünya’dan kinin ithali ve Cenovalılar tarafından Akdeniz’in belirli yörelerine yayılması, bataklık ve sazlıkların yayılmasıyla alçak toprakları tahakkümü altına alan sıtmaya karşı geçici de olsa iyi bir tedbir oluşturdu. Tahmin edilebileceği gibi kininin kullanımıyla sağlanan şifa, hastalığın nasıl ve hangi vasıta ile yayıldığı tam olarak bilinmediği için kalıcı bir derman olmaktan uzaktı ve sıtma ovalarda yerleşen ya da çalışanlar için bir sorun olmaya devam etti. Ancak on dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinde, uzun zirai döngü tamamlandığında, sivrisineğin hastalığın taşıyıcısı ve ileticisi olarak teşhis edilmesiyle sıtmanın yayılmasını engellemede büyük başarı sağlandı. Çünkü sivrisineğin yok edilmesi ancak türediği bataklık arazilerin drenajı ile mümkündü. Temel olarak bataklıkların sistematik bir biçimde ve bütün havzada kurutulması, aşağı yukarı üç yüzyıl süren bir dönemin kapanması anlamına geliyordu. Bataklık ve göletlerin ekilebilir araziye çevrilmesi de aynı biçimde uzun soluklu bir süreçti. Drenaj ve kurutma projeleri on dokuzuncu yüzyılın ortalarında başlamış olmakla birlikte, havzanın bütün bataklık alanlarının doğadan geri alınması yirminci yüzyılın üçüncü çeyreğine kadar devam etti. Çoğunluğu pax britannica sırasında yürütülen işlemler, doğadan geri kazanılan arazileri üreticilerin, her zaman olmasa da çoğunlukla toprak ağalarının, kullanımına sundu, böylece dünya-ekonomisinin merkez bölgelerinin tahıl ihtiyacının sağlanmasını gerekli kılan altyapı güçlendirilmiş oldu.”<sup>76</sup>*

72) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 113.

73) Aktaran Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 376.

74) A.g.e., s. 377.

75) Aydın, Suavi, A.g.e., s. 55-56.

76) Tabak, Faruk, “Akdeniz’in Sonbaharı, 1560-1860”, Akdeniz Dünyası: Düşünce Tarih Görünüm, Ed: Etüp Özveren vd., İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, s. 74-75.



Bu arada demiryolları yapımı da sürüyordu. Bağdat Hattı'nın imtiyaz sözleşmesi Osmanlı Devleti ile Deutsche Bank arasında 4 Ekim 1888'de imzalanmıştı. Bu sözleşmeyle daha önce işletmeye açılmış olan 93 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit Hattı'nın mülkiyeti ile 15.000 franklık kilometre teminatı ile 486 kilometrelik İzmit-Ankara Hattı'nın yapım ve 99 yıllık işletme hakları Deutsche Bank yönetimindeki sermaye grubuna verilmişti.<sup>77</sup> Hattın Ankara'dan sonraki güzergâhının tespiti ve inşaat çalışmalarının başlaması başta Rusya'nın muhalefetiyle bir süre gecikti.

Bağdat Hattı'nın imtiyazını 21 Mart 1903'te alan Anadolu Demiryolları Şirketi imtiyazı 13 Nisan 1903'te kurulan Bağdat Demiryolları Osmanlı Şirketi'ne devretti ve hattın Konya-Bulgurlu arasındaki 198 kilometrelik ilk kısmı 25 Ekim 1904'de açıldı. Ancak imtiyaz sahibine verilen teminata karşılık bulunamadığı için çalışmalar durdu. Hükümet kaynak sağlama amacıyla gümrük vergilerini yüzde 8'den yüzde 11'e çıkardıysa da İngiltere bu paranın Makedonya'daki ıslahat çalışmalarına harcanmasını sağlayınca kaynak demiryolu inşaatına aktarılamadı. Osmanlı coğrafyası çeşitli inşaat projeleri çevresindeki imtiyazlar yoluyla Avrupa'daki emperyalist ülkelerin siyasal ve ekonomik mücadele alanı haline gelmişti.

*"... Halep'e bir şube hattı yapma imtiyazının Bağdat Demiryolu Şirketi'ne verilmesi [Alman sermayesi], Fransızların kontroliindeki Beyrut-Şam Demiryolu Şirketi'ni rahatsız etti. Zira bu tasarrufla şirketin Halep-Birecik arasındaki çıkarları ortadan kaldırılmaktaydı. Bu yüzden Fransız Sefareti, Sadâret'i protesto etti. Bu ihtilaflı gidermek için hükümet, 28 Mayıs 1900 tarihli sözleşme ve 29 Eylül 1900 tarihli fermanla Rayak-Hama hattının üç yıl içinde Hama'ya kadar tamamlanması imtiyazını Beyrut-Şam şirketine tanıdı. Şirket bu imtiyazla birlikte Şam-Hama Demiryolu Şirketi adını aldı. Hükümet, Bağdat demiryolu imtiyazları karşılığında bu şirkete, önceden belirlenmiş 12.500 Franklık kilometre teminatını Bağdat hattı tamamlanana kadar uzatmak ve sonra süresiz 2.500 Frank fazlasıyla kilometre başına 15.000 Frank ödemek, İnşaatı Régie Générale şirketine bırakmak gibi, çeşitli ödünler vermek zorunda kaldı."<sup>78</sup>*

Devletler düzeyindeki siyasal ve ekonomik savaşların aktörlerinden olan sermaye grupları, bu çatışmaların arasında, çıkarları açısından gerekli olduğu durumlarda işbirliği yapmaktan da geri durmuyorlardı. 1899'da, İzmit-Ankara Hattı'nın imtiyazını elinde bulunduran Deutsche Bank'ın denetimindeki Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi inşaat işini Küçük Asya Demiryolları Şirketi'ne ihale etti. Bu şirket Kont Vitali'nin sahibi olduğu Régie Générale Şirketi ile Frankfurt'taki Holzmann Şirketi'nin ortaklığıydı.<sup>79</sup> Almanya bu ortaklıkla Rusya ve İngiltere'nin muhalefetine karşı Fransız muhalefetini halletmişti.



Hicaz Demiryolu Üzerinde Bir Köprü.

77) Rathmann, Lothar, Berlin-Bağdat, Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, Çeviren: Ragıp Zarakolu, Belge Yayınları, İstanbul, 1982, s. 41.

78) Aydın, Suavi, A.g.e., s. 61.

79) A.g.e., s. 57. Holzmann, Türkiye'deki faaliyetlerini 1950'lere kadar sürdürebilmiş uzun soluklu bir yabancı müteahhitlik şirkettir.

Ancak İngilizlerin muhalefeti demiryollarının Basra'ya ulaşabilmesini temin edebilmek için Mezopotamya Su Yolları'nın işletme imtiyazının İngiliz sermayesine verilmesine neden oldu. İngiltere'nin muhalefeti sadece projeler düzeyinde değildi; emperyalist güçler arasındaki mücadele iyice sertleşmeye başlamıştı. Berlin-Bağdat Hattı Almanya için Ortadoğu ve hatta Hindistan'a yaklaşmak anlamını taşıırken Rusya, Kafkasya üzerinden İskenderun'a inen bir hat hayal ediyordu. İngiltere için Hindistan Yolu'nun tehlikeye girmesi anlamını taşıyan Alman girişimi üç ülkeyi yakınlaştırdı. 1903'te İngiltere ve Fransa, 1907'de ise İngiltere ve Rusya arasında ittifaklar kuruldu.<sup>80</sup> Bu Almanya'nın kuşatılması kadar savaşın yaklaşmakta olduğu anlamını da taşıyordu.

Deutsche Bank'ın, yani Alman sermayesinin on dokuzuncu yüzyılın sonunda başlayan atağı sadece demiryolları imtiyazlarıyla sınırlı kalmadı. 1900-1902 yılları arasında Haydarpaşa Limanı'nı yapan Alman sermayesi, yapımı Birinci Dünya Savaşı yıllarında da devam eden Bağdat Hattı'nın 1904'de kaynak bulunamaması nedeniyle durmasının ardından, Cumhuriyet'in ilk yıllarının da büyük projelerinden biri olarak süren, Konya Ovası'nda 51.000 hektarlık alanın sulanması ve Karaviran Gölü'nün kurutulması imtiyazını da aldı.<sup>81</sup> Demiryolları yapımındaki emperyalist hedefler bir yana, hatlar ulaştıkları bölgelere önemli bir ekonomik büyüme de getiriyorlardı. Örneğin Ankara'da demiryolunun işletmeye açılmasından sonra, daha öncesi kilesi 4-5 kuruş olan tahıl 11-12 kuruşa çıkmıştı. Tarlaların dönümü 50 franktan 120 franka, bağ-bahçelerin dönümü 120 franktan 170 franka yükselmişti.<sup>82</sup>

Fransa, Rusya ve İngiltere'nin muhalefetine rağmen Osmanlı İmparatorluğu içindeki etki alanını giderek genişleten Almanya Kayser'i II. Wilhelm 8 Kasım 1898'de tüm Müslümanların koruyucusu olduğunu ilan ediyordu.<sup>83</sup> Bundan kısa bir süre sonra da, 1 Mayıs 1900'de II. Abdülhamit'in, Alman oryantalist Hartmann'ın ifadesiyle "dünyayı şaşkınlığa düşüren" irade-i senniyesi açıklandı.<sup>84</sup>

*"Bizim için ehemmiyetli olan Şam ile Mekke arasındaki demiryolunu en kısa zamanda inşa edebilmektir. Bu suretle karışıklık arttığında süratle asker göndermemiz mümkün olacaktır. Ehemmiyetli ikinci noktada Müslümanlar arasındaki bağı öylesine kuvvetlendirmektir ki, İngiliz hainliği ve hilekarlığı bu sağlam kayaya çarparak parçalansın."*<sup>85</sup>

II. Mahmut'un Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümayûn'da ders verecek bir tek Müslüman mühendis bulamayışından yaklaşık yarım asır sonra II. Abdülhamit Müslüman mühendis ve işçilerin bilgi ve emeği ile Müslümanların parasıyla yapılacak 1.200 kilometrelik bir hattın inşasını başlatma kararı alıyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nun müttefiki ve "tüm Müslümanların koruyucusu" Almanya'nın İstanbul'daki Büyükelçisi Marschall von Bieberstein "hiçbir aklı başında insan 1.200 kilometrelik bu kutsal hattın yapılabileceğine inanamaz" derken, Alman Konsolosluğu Birinci Sekreteri Wangerheim aşağılayıcı bir ifadeyle, "Makedonya'dan getirilecek tahta traversleri daha sonra bedevilerin ısınmak için kullanacakları"nı söylüyordu.<sup>86</sup>

80) Şen, Leyla, "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğunda Ulaştırma Sistemleri", Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 2001, Sayı: 11, s. 102-103.

81) Aydın, Suavi, A.g.e., s. 61; Luxemburg, Rosa, A.g.e. s. 137.

82) Sencer, Muammer, Parvus Efendi, Türkiye'nin Mali Tutsaklığı, May Yayınları, İstanbul, 1977, s. 254.

83) Luxemburg, Rosa, A.g.e. s. 141.

84) Özyüksel, Murat, Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 41.

85) Abdülhamit'in hatıratından aktaran Özyüksel, Murat, A.g.e., s. 47.

86) Özyüksel, Murat, A.g.e., s. 47. Hicaz Hattı, Hayfa Şube Hattı'yla birlikte 1470 kilometreye ulaşmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu sınırları dışında kalan coğrafyalarda yaşayan Müslümanlar için de Hicaz Demiryolu Projesi özel bir anlam taşıyordu. Sadece İran'dan yılda 80.000 hacı kutsal kentleri ziyarete gidiyor ve yaklaşık beşte biri yolda yaşamını kaybediyordu. Şam'dan Mekke'ye kervanla gidiş-dönüş 50 gün sürüyordu ve demiryolu bu süreyi 8 güne indirecekti.<sup>87</sup> Hicaz Demiryolu Hasan Fehmi Paşa'nın 1880 programında da yer almıştı ve bundan önce bu hattın yapımına ilişkin en az iki layiha vardır.<sup>88</sup>

Maliyeti 4 milyon lira olarak öngörülen proje çalışmaları Ziraat Bankası'nın sağladığı 100 bin liralık kredi ile başladı. Bu paranın önemli bir bölümü zorunlu malzemelerin ithalinde kullanıldı. İmparatorluk içinde ve dışındaki bütün müminleri bağışta bulunmaya çağıran II. Abdülhamit ilk bağışçı da kendi yaptı. Padişahın bağışladığı 50 bin liranın büyüklüğü hakkında bir fikir vermek için Osmanlı ordusunda görevli bir yüzbaşının yıllık maaşının 50, bir tuğgeneralin ise 600 lira olduğunu belirtmek yeterli olacaktır. İmparatorluk dışında özellikle Hindistan ve Mısır'da etkili olan kampanyalara rağmen, toplam bağışların sadece yüzde 9,5'i İmparatorluk dışındaki Müslümanlardan geldi. Oysa proje giderlerinin üçte biri bağışlardan karşılanmıştı. Bağış kampanyalarının Hindistan ve Mısır'da İngiliz yönetimi tarafından engellenmeye çalışıldığı bilinmektedir. Ayrıca, İmparatorluk içinde zorunlu bağış uygulamaları yapıldığı, hatta cebri yöntemler kullanılarak bağış toplandığı da bilinmektedir. Örneğin her Müslüman aile reisi yılda beş kuruş ödemekle yükümlüydü.<sup>89</sup>

Büyük bir çabayla inşası sürdürülen hat 1908 yılında Medine'ye ulaştı. Anadolu'daki demiryollarında kilometre başına 1.570 yolcu düşerken Hicaz Hattı boyunca bu sayının 230 olması, hattın önemli bir ekonomik getirisi olmadığını göstermektedir. Askeri olarak ise, Birinci Dünya Savaşı'nda önemli bir rol oynamış olmasına rağmen, henüz tamamlanamayan bölümleri olması nedeniyle işlevini tam olarak yerine getirememiştir.<sup>90</sup>

*“Abdülhamit'in Hicaz Demiryolu'ndan beklediği dinsel-siyasal nitelikteki amaçlara ulaştığını söylemek zorlaşıyor.”<sup>91</sup>*

Bununla birlikte, Hicaz Demiryolu bazı başka açılardan son derece önemlidir. Bir kere, 3.975.443 liralık bütçenin hemen tamamı iç kaynaklardan sağlanmıştır. Bunun yüzde 41,5'i vergi ve diğer zorunlu ödemelerden; yüzde 34'ü bağışlardan, yüzde 12,2'si Ziraat Bankası'ndan sağlanan krediden ve yüzde 5,7'si hattın işletme gelirlerinden sağlanmıştır.<sup>92</sup> Hattın dar bir hat olması maliyetlerde bazı avantajlar sağlamış olsa bile, önemli bir miktarda tasarruf yapılmıştır. Hattın birim maliyeti, yabancı şirketlere yaptırılanların yarısı düzeyindedir. Ayrıca, rayların bir kısmıyla bazı vagonlar



1327 (1911) Tarihli Turuk ve Maabir Sarfiyatı Hakkında Nizamname.

87) A.g.e., s. 65, 67.

88) A.g.e., s. 75, 81.

89) A.g.e., s. 82-112.

90) A.g.e., s. 251-274.

91) A.g.e., s. 271.

92) A.g.e., s. 114.



İstanbul'da yapılmıştır. 8 yıl gibi kısa sayılacak bir zamanda bu projenin tamamlanması başlı başına bir başarı olarak düşünülmelidir. Üstelik bu nihayet Müslüman mühendislerin ilk büyük başarısıydı. Proje'nin başına ilk başta Alman demiryolu uzmanı Maisser atandı. Ancak yapım süreci boyunca Osmanlı mühendislerinin ağırlığı giderek arttı. Bununla birlikte, daha sonra paşa unvanı da verilen Maisser'in bu hattın yapımının başarıyla gerçekleştirilmesindeki temel figür olduğunu da söylemek gerekmektedir.

Hicaz Demiryolu Projesi'nde görev alan mühendisler arasında tespit edebildiklerimiz Rıfat, Ziya, Refet, Vasfi, Remzi ve Mustafa Şevki (Atayman)<sup>93</sup> ve Nafiz Bey el-Halidi'dir.<sup>94</sup>



Arslan ve Eskihisar Müttehid Çimento ve Su Kireci Fabrikaları Anonim Şirketinin 1 Mayıs 1921'de İhraç Ettiği Hisse Senedi. Aslantepe, Cengiz, Nostalgia for Ottoman Bonds & Shares, Alfa Securities, İstanbul, (1993).

### C) MİLLİ BURJUVAZİ YARATMAK: JÖN TÜRKLER

1908'de II. Abdülhamit'in ikinci defa meşrutiyet ilan etmesinden bir süre sonra iktidarı ele geçiren İttihat ve Terakki önderliği, yepyeni bir dönemin de başlangıcı oldu.

*“Jön Türkler Osmanlı Devleti'ne anayasal bir rejimi getirmeyi başaramamış olabilirler. Ama İstanbul'a kanalizasyonu getirdiler.”<sup>95</sup>*

Ulusal bir burjuvazi her şeyden önce yeterli bir sermaye birikimini gerektirmektedir. 1908'de meşrutiyetin ilan edilmesi hemen yabancı sermayenin yerine yerli sermayenin geçmesi anlamını taşıyordu; ama İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin ekonomi politikası ulusalcı bir zemin üzerine oturtulmaya çalışılacaktı. II. Meşrutiyet'in ilk yıllarında iktidar ortağı olan İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Maliye Nazırı Cavit Bey, sermaye birikiminin çağdaş uygarlık düzeyine ulaşmada en önemli araç olduğunu şiddetle savunanların başında geliyordu. Cavit Bey vergi politikalarının bile buna göre düzenlenmesini savunuyordu. Zemini oluşturulmaya çalışılan “ulus devlet”in iktisadi karşılığı, özellikle devrimin ilk yıllarında “teşebbüs-i şahsi” ilkesinin yüceltilmesi oluyordu. Milliliğin öznesi “Osmanlılık”tı; ama bu uzun süre devam etmeyecekti. Ekonomik liberalleşme ticareti elinde bulunduran gayrimüslimlerle yabancıların etkinliğini artırırken, daha çok zanaat faaliyetleriyle iştilal eden Müslümanlar giderek yoksullaştılar ve liberalizme bir tepki olarak Türk ulusçuluğu gelişmeye başladı. Gayrimüslimler

93) Atayman, Mustafa Şevki, A.g.e., s. 42.

94) Özyüksel, Murat, A.g.e., s. 134.

95) Bernard Lewis'ten aktaran Çelik, Zeynep, A.g.e., s. 27.

ve yabancıların denetimindeki Dersaadet Ticaret Odası'nın en büyük rakibi İstanbul esnafıydı. 1912'ye kadar süren "liberal balayı", 1912'de İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin iktidara el koymasıyla kesintiye uğradı. Ülke kanun-u muvakkatlerle (kanun hükmünde kararnamele) yönetilmeye başlandı. Ardından gelen savaş yönetimin sertliğini iyice arttırdı. Savaş öncesinde gerçek kişilere ait işyerlerinin yüzde 19,6'sı Türk-İslam unsurunun elinde iken, 1918 başlarında "vaziyet büyükçe bir farkla Türk unsurunun lehine teveccüh etmişti."<sup>96</sup>

İttihat ve Terakki içinde milliyetçilik ideolojisi Yusuf Akçura'nın "Üç Tarz-ı Siyaset" başlıklı yazısından beri tartışılmaktaydı; ama 1912'de ağır bir yenilgiyle sonuçlanan Balkan Savaşı'nın yarattığı travma Türkçülük ideolojisinin İslamcılık ve Osmanlıcılık ideolojilerine göre daha etkili olmasında önemli bir etken olmuştur.

*"Ecnebi sermayelerinden müstagni kalamayacağımız tayin ve tahakkuk etmiştir. Bunlardan mahrumiyet vesait-i medeniyeden mahrumiyettir. Yol, şömendifer, telgraf, liman, rıhtım inşası, nehirlerin kabil-i seyr-i sefain hale ircaı, şehirlerimizin tenvir ve tezyini, bunlar birer birer arz-ı vücud edecek ihtiyacattır. Madem ki bu ihtiyaçlarımızı istifa edebilmek için ecnebiye muhtacız, o halde ecnebilere celp edecek esbaba tevessül etmeliyiz."<sup>97</sup>*

Cavit Bey yabancı sermayenin davet edilmesi gerektiğini söylerken 1908 yılıdır; 1849-1918 yılları arasında Osmanlı ülkesinde kurulan ya da esas faaliyetleri Osmanlı topraklarında olan 309 anonim şirketten 96'sı 1909-1912 yılları arasında kurulmuştur.<sup>98</sup> Bunların da büyük bir bölümü yabancı sermaye şirketleridir. Bu şirketlerin büyük bir kısmı, gerek kendi faaliyetleri gerekse başka nedenlerle önemli inşaat işleri yapmış ya da yaptırmışlardır.

Bir milli burjuvazi yaratmak açısından yeni Osmanlı siyasetçilerinin önündeki en önemli engellerden biri, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Müslüman-Türk unsurunun bu gibi işleri "aşağılamakta" oluşuydu. Hor görülen sadece ticaret değil, mühendislik ve mimarlık gibi mesleklerdi de. Modern bir devletin burjuvazi olmadan kurulamayacağını farkında olan Yusuf Akçura durumu şöyle özetlemekteydi:

*"İntibah-ı iktisadinin en mühim ciheti, sanat ve ticareti hor gören ve bir Osmanlı Türküne layık meşgale ancak askerlikle memurluktur diyen hatalı ve zararlı zihniyetin değişmesidir. Osmanlı sultanatında Türk burjuvazisi hemen yok gibiydi. Zavallı Lehistan Krallığı'nda olduğu veçhile, Türkiye'de dahi burjuvazi sınıfını mahkûm unsurlar teşkil ediyordu. Osmanlı yalnız sipahi ve memurdu. Halbuki zamanımız devletlerinin temeli burjuvazidir; muasır büyük devletler, sanatkâr, tüccar ve bankacı burjuvaziye dayanarak teessüs etmiştir. Türk intibah-ı millisi, Devlet-i Osmaniye'de Türk burjuvazisinin*



Ereğli'de Kılıç Köprüsü (1890'lar).

96) Toprak, Zafer, Milli İktisat-Milli Burjuvazi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995, s. 2-12.

97) Cavit Bey'den aktaran, Toprak, Zafer, A.g.e. s. 205.

98) Toprak, Zafer, A.g.e., s. 184-195. Toprak bu şirketlerin bir listesini vermektedir.



Memalik-i Osmaniye’de İnşa Olunacak Tarik-i Umumiyyeden birinci, üçüncü, dördüncü, beşinci, altıncı, yedinci, sekizinci, dokuzuncu, ve onuncu kısımlara aid mukavelename, şartname-i hususi ve yolların esasını mübeyyen cetvel ile Tarşik ve Meabirin Keşfiyat ve İmalatına Dair Silsile-i Fiyat Cetveli ve Ameliyat-ı Türabiye, Şose, Kagir İnşaatın ve Köprülerin Aksam-ı Muaddeniyesine Mütealîk Şartname-i Umumi Layihasını Havidir, İstanbul, 1326, Ahmet İhsan ve Şürekası (1326 (1910) Tarihli Fiyat Cetveli).

*inkışaf-ı tabiisi sekteye uğramayacak olursa, Osmanlı Devleti’nin sağlam taazzuvu temin edilmiş olur.*<sup>99</sup>

Cumhuriyet döneminin ilk inşaat müteahhitlerinden biri olan, Sanayi-i Nefise mezunu Mimar Arif Hikmet Koyunoğlu, Türklerin o dönemki zihniyetini kendi yaşamından bir kesitle anlatmaktadır:

*“Mekteb-i Osmani’yi bitirmiş, Vefa Lisesi’ne devam ediyordum. Babamdan bize dört yüz kuruş maaş bağlanmıştı. Bunun muamelesi de tam dört senede bitmişti. O müddet içinde çok güç şartlar içinde yaşamıştık. Ben hem mektebe gidiyor, hem de bazı ufak tefek ticaret işleriyle uğraşıyordum. Beyazıt meydanında çok ufak bir dükkân köşesini kiralamış, orada kalem, kâğıt, defter satıyordum... Bu suretle çalışarak liseyi bitirmiş ve Sanayii Nefise (Güzel Sanatlar Akademisi) mimari kısmı imtihanına girerek birincilikle kazanmıştım. Mektebimizin kâtibi Sabri Bey (Mimar Behçet’in babası) mimari tahsili için lâzım olan kâğıt, kitap, pergel takımı, sulu boya takımı, resim tahtası, şövale, kara kalemler, sos ve sairenin hazırlanmış bir listesini elime sıkıştırmıştı. Bunlar için ortalama yirmi lira lâzımdı. Buna karşılık cebimde eve dönerken bineceğim atlı tramvay bilet parası olan iki kuruşum vardı. Listeyi bir iki defa okudum. Yutkundum. Kime ne söyleyebilirdim. Anneme söylesem, yüzüğünü küpesini çıkarıp ‘Sat’ diye vermeye kalkardı. Onu üzmemek için bir şey söyleyemezdim... Evdeki vaziyeti görünce*

*de üzülmeyi bırakarak gülmeye başlamıştım. Halam fena halde ağlıyordu. Anneme sordum, ‘Bir şey mi oldu?’ dedim. Meğer halam, benim mimar olacağımı duyunca çok üzülmüş ve ‘Bütün silsilemiz okumuş, yazmış, âlim adamlar. Bu çocuk niçin böyle dülger olmayı istedi?’ diye dövünüp ağlıyormuş.*<sup>100</sup>

Bunla birlikte girişimciliği destekleyen Osmanlı aydınlarından biri, Hendese-i Mülkiye iken, 1909 yılında, Nafia Vekaleti’ne bağlanarak adı değiştirilen Mühendis Mekteb-i Âlisi’nin ilk Müdürü Refik (Fenmen) Bey olmuştur. Liberal düşüncelere açık biri olan Refik Bey öğrencilerinin sadece devlet memuru olmalarını istemiyor, onları serbest bürolar açıp çalışmaya teşvik ediyordu.<sup>101</sup> Refik Bey aynı zamanda Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti’nin kurucularından olup bu cemiyetin yayınladığı Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası’nın da başyazarıydı.<sup>102</sup> “Osmanlılık saha-i iktisadisinde faal bir heyet meydana getirerek bir inkılab-ı iktisadî meydana getirmek için”<sup>103</sup> kurulan bu cemiyetten bir süre sonra, 1912’de kurulan Mühendis Mektebi İktisat Cemiyeti’nin amaçları arasında şirketleşmek de vardı.

*“Bu cemiyetin maksadı gazetemizde neşrettiğimiz nizamnamesinden de anlaşılacağı üzere Mühendis Mektebi müdavimîn ve mezunînî arasında akçe toplamak ve bunu münasip surette kullanmak ve ileride birikecek bir sermaye ile şirket teşkil ederek Osmanlı mühendisliği aleminde teşebbüsât-ı*

99) Aktaran Toprak, Zafer, A.g.e., s. 219.

100) Koyunoğlu, Arif Hikmet, “Koyunoğlu’nun Anıları-4”, Tarih ve Toplum, Şubat 1987, Sayı: 35, s. 51-52.

101) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu’nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü, TTK Yayınları, Ankara, 1999, s. 90.

102) Okay, Cüneyd, Eski Harfli Mühendislik Dergileri, İstanbul, 2004, s. 39.

103) A.g.e., s. 34.

*nafiada bulunmak velhasıl malumat-ı nafiaya ve bundan mütevellid fevaidi Osmanlılık alemine ihzar ettirmek idi. Böyle ulvî bir maksat üzerine atılan gençlerin semere-i faaliyeti olan cemiyet elyevm pek ziyade tevessü ederek memleketimizin en parlak simalarından olan birçok muhterem mühendisimizi temsil etmek ve âzâsının mikdarı dahi 54'ü mühendis ve 48'i talebe olmak üzere 102 mikdarına baliğ oluyor.*"<sup>104</sup>



Trabzon'da Yol İşçileri.

Bayındırlık işlerinin önemli bir sermaye birikim aracı olacağını öngörenler arasında mühendisler gibi hukukçular da vardı. 1909'da İstanbul'da kurulan ve kurucularının büyük bir bölümü hukukçu olan Cemiyet-i Müteşebbise ulaştırma ve bayındırlık işleri için küçük sermayeleri birleştirerek anonim şirketlerin kurulmasını özendirmeyi hedefliyordu.<sup>105</sup>

Osmanlı mühendis cemiyetlerinin müteahhitlerle bazı ilişkileri de tespit edilmiştir. Asgari düzeydeki bu ilişkilerden biri Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti'nin kuruluşun ilk yıllarındaki üyelerinden müteahhitlik yapan ikisinin, Mühendis Baro Bey ve Mühendis Amar Bey olmasıdır. Bundan on yıl kadar sonra, 1920'de, ikinci döneminde bu cemiyet Osmanlı Mühendis ve Mimarlar Cemiyeti Salnamesi çıkarmak istemiş ve Şirket-i Hayriyye için müteahhitlik yapan Ali Kalfa cemiyete bu iş için 50 liralık teberruda bulunmuştur. Ancak salname yayımlanamamıştır.<sup>106</sup>

II. Meşrutiyet'in ilk yıllarında Osmanlı mühendisleri ve girişimcilerinin müteahhitlik hizmetlerinde hâlâ etkin bir biçimde yer alabildikleri söylenemez; ancak bu dönemden bildiğimiz işlerden birinde, Priştine'den Sırbistan'a giden yolun Kosova'daki bir bölümünün bir Osmanlı müteahhidi tarafından yapıldığı işin başındaki nafıa mühendisi tarafından aktarılmaktadır.<sup>107</sup> II. Meşrutiyet'ten daha önce, Hicaz Demiryolu inşaatı sırasında da Osmanlı müteahhitlerinin bazı altyapı işleri aldığını biliyoruz.



T Model Ford.

*“Köprü, kanal, tünel, su rezervleri ve istasyon binaları gibi altyapı çalışmaları ise sivil müteahhitlere ihale edilmişti. Özellikle Ürdün ve Dera arasındaki tüm altyapı çalışmaları Osmanlı ve yabancı müteahhitlerce tamamlanmıştı. Hayfa ile Ürdün arasında bu tür işler iki Alman, bir İtalyan, bir Avusturyalı ve Şamlı*

104) A.g.e., s. 33.

105) Koraltürk, Murat, Türkiye'de Sermaye Birikimi Sorununa Tarihsel Perspektiften Bir Bakış ve Ahmet Hamdi Başar'dan Seçmeler, Sermaye Piyasası Kurulu, Ankara, 1997, s. 13.

106) Günergun, Feza, “Osmanlı Mühendis ve Mimarları Arasında İlk Cemiyetleşme Teşebbüsleri”, Osmanlı İlimi ve Mesleki Cemiyetleri 1. Milli Türk Bilim Tarih Sempozyumu, 3-5 Nisan 1987, Haz: Ekmeleddin İslamoğlu, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi-İslam Konferansı Taşkilatı-İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Vakfı, İstanbul, 1987, s. 177, 186.

107) Atayman, Mustafa Şevki, A.g.e., s. 32.



*bir Osmanlı müteahhide ihale edilmişti. Tahmin edileceği gibi müteahhitler inşa ettikleri köprü, istasyon vb yapılarda sivil ve ücretli işgücü kullanıyorlardı. Müteahhitlerin bu hatta yaptıkları işlerde yüzde 10-12 arasında kâr ettikleri tahmin ediliyor.”<sup>108</sup>*

Mühendis Mektebi İktisat Cemiyeti'nin bir şirket kurmaya yetecek sermayeyi toparlayabilmesine vesile olabilecek bir imkân Şehremaneti'nin İstanbul ve Beyoğlu'nun topografik haritasını (nirenge haritası) yaptırma işi oldu; ancak bu konudaki girişim bir sonuç vermedi. Mühendisler, girişimlerinin sonuçsuz kalmasından çok yönetimin Osmanlı mühendislerinin iktidarından şüphe duymalarına ve hatta idarece eksik görülen bilgi birikimine katkı sağlayacak tedbirlerin alınmamasına tepki duymaktaydı.

*“Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Namına Şura-yı Devlet Riyaseti'ne Takdim Olunan İstidanın Suretidir*

*Devletlû Efendim Hazretleri,*

*Şehremanetince İstanbul ve Beyoğlu'nda nirenge teşkilatı ameliyatı mukaddema Harbiye Nezareti Harita Komisyonu tarafından icra edilmesi tasavvur olunup fakat komisyon mezkûr erkânın zabıtanın teşekkül eylemesi ve binaenaleyh bu işi emanet-i müşarünileyhanın talebi veçhile bir müteahhid sıfatıyla deruhte edememesi işbu tasavvurun mevki-i füle çıkmasına mani olmuş ve mamafih bir taraftan Şehremaneti ile mühendis mösyö Şrayder arasında bu babta müzakerat-ı lazıme devam edilmekte bulunmuştur. Bunun üzerine Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Şehremaneti'nin itimat eylediği Erkân-ı Harbiye Harita Komisyonu'ndan bir şhadetname ibraz ve ameliyat-ı mezkûreyi bir müteahhid sıfatıyla deruhte eyleyecek ve bilcümle muamelattan mesul olacak bir zat-ı emanet-i müşarünileyhaya tavsiye ve irae edilmek şartıyla bu işe talip bulunduğunu ve bunun için takarrür etmiş olması lazım gelen şerait-i esasîyenin neden ibaret bulunduğunu mübeyyin bir istidaname takdim eylemiş ise de mezkûr istidanameye hiçbir cevap verilmeksizin tarih-i istidadan iki gün sonra işbu nirenge ameliyatı Meclis-i Umumî-i Belediye'nin kararıyla mösyö Şrayder'e yüzellibin frank mukabilinde ihale olunmak üzere mukavelenamesinin tanzim ve teati kılınmış olduğunu istihbar eylemiştir.*

*Gerçi Osmanlı mühendisleri şimdiye kadar bu husustaki iktidarlarını eserleriyle ispat edecek bir fırsata zaferyab olamadıklarından ehemmiyetiyle beraber mühendisîn-i mümaileyhimin de daire-i idrak ve iktidarlarına dahil olabilecek olan şu işin mösyö Şrayder gibi güzide bir mühendise ihalesi netice-i maslahat itibariyle mucib-i itiraz olmasa bile tanzim olunan mukavelenamede teşekkül edecek nirenge postaları refakatine yalnız bir tek Osmanlı mühendisinin terfîk edilmesi şart üttihaz olunması ve bu suretle Osmanlı mühendislerinin hukuk-ı hâliye ve âtiyesinin nazar-ı dikkate alınması amal-i millet ve menfa-i memleketle kâbil-i telîf olmasa gerektir. Madem ki Şehremaneti İstanbul'un nirengisini teşkil eyleyecek Osmanlı mühendisleri yoktur farz ediyor o halde bu gibi fırsatları ganimet bilerek neden dört veya beş işbu ameliyata terfîk ve bu suretle âti için adam yetişmesi imkanını temin etmiyor.*

108) Özyüksel, Murat, A.g.e., s. 142.

*İşte emanet-i müşarünileyhanın bu babda yekdiğerini nâkız ve esas maksada muhalif olan şu muamelesine karşı Cemiyet’imiz avaze-i şikayetini isma ve atiyen bu gibi ameliyat için ecanibe müracaattan ise peyder pey kendi ihtiyacımızı kendimiz bertaraf edebilmek hususundaki menafi-i vataniyyeyi istihsal eylemek maksadıyla mumaileyh mösyö Şrayder’e hiç olmazsa beş Osmanlı mühendisinin terfiki esbabının istikmalini istida eyler.*

*Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Meclis-i İdaresi*<sup>109</sup>

Osmanlı mühendisleri kendilerinin bu işi yapabileceklerine idarenin inanmadığını düşünüyor ve bu vesile ile bu gibi projelerin Osmanlı mühendislerinin tecrübe sağlamasına yönelik olarak düzenlenmesi imkânlarının araştırılmasını istiyorlardı; ama kamu ihalelerinde hukuksal düzenlemelerin yapılması ve yasal kriterler getirilmesi gerektiğine yönelik herhangi bir eleştiri henüz ortada yoktu. Kamu ihalelerine ilişkin ilk düzenlemeler için Cumhuriyet dönemini beklemek gerekecekti.

Teknik eğitim hakkında döneme ilişkin son bir not olarak eklenmesi gereken, 1869’daki Maârif-i Umûmiye Nizâmnamesi’nden beri açılması düşünülen Kondüktör Mektebi’nin ancak 1911’de açılabilmiş olmasıdır. Programı Paris’teki “Ecole de Conducteur”e benzer olarak saptanmış olan okulun amacı nafia fen memurları yetiştirmektir.<sup>110</sup> Daha sonra da görüleceği gibi bu okul şimdiki Yıldız Teknik Üniversitesi’nin temeli olmuştur.

II. Meşrutiyet döneminin bayındırlık politikalarındaki önemli farklardan biri, ulaşım altyapısına yönelik çalışmalardı. Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Noradukyan’ın hazırladığı 1908 tarihli Nafia Programı, on dokuzuncu yüzyılda, daha çok emperyalist merkez ülkelerin çıkarlarına uygun olarak hazırlanmış “ağaç” biçimli yollar öneren ulaşım sistemi yerine, sadece dış ticareti değil ülke içi pazarın bütünleşmesini de hedefleyen “ağ” biçimi yolları öngören bir programdı.<sup>111</sup> Program, meşrutiyetin ilanından sadece beş ay sonra sadaret makamına sunulmuştur. Teknik açıdan 1882 tarihli Hasan Fehmi Paşa Programı’ndan daha gelişmiş bir program olduğu söylenemez.

İlhan Tekeli ve Selim İlkin’in, sadece sonuçları açısından değil, yirminci yüzyıl başında Osmanlı toplumunun sahip olduğu vizyon, Osmanlı İmparatorluğu’nda Umur-u Nafia Programı hazırlama geleneğinin oluşumu ve İmparatorluğun modernite projesi açısından ayrıntılı bir değerlendirmesini yaptıkları<sup>112</sup> ve İmparatorluğun son yıllarına denk gelen bu program kısaca şöyle özetlenebilir.

Program, 30.000 kilometrelik bir yol ağıyla, kaza merkezlerini birbirine bağlayan 15.000 kilometrelik ikinci bir yol şebekesi öngörmüştü. 30.000 kilometre yol yapımının 9 milyon 600 bin liralık bir tahsisat gerektireceği hesaplanmıştır. 1881’de 900 kilometre kadar şoseden oluşan Osmanlı yol sistemi, 1908’de 17.400 kilometreye ulaşmıştı. Program hazırlandığı sırada Osmanlı İmparatorluğu’nda bulunan demiryollarının uzunluğu 7.062 kilometreydi ve dünya demiryollarının yüzde 0,67’sini oluşturuyordu. 1909 Programı 1.730 kilometresi İmparatorluğun Avrupa coğrafyasında olmak üzere toplam 9.675 kilometre demiryolu yapımını da öngörüyordu. Limanları

109) Okay, Cüneyd, A.g.e., s. 48-49.

110) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu’nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü, TTK Yayınları, Ankara, 1999, s. 91.

111) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 117.

112) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, “1908 Tarihli ‘Umur-u Nafia Programı’nın Anlamı Üzerine”, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 175-215. Program bu metinden özetlenmiştir.

yol kararlarının tamamlayıcısı niteliğinde gören Program sekiz yeni liman önermektedir. Bu limanlar önerilen demiryollarının denize çıkış noktalarıdır. Bu limanlar arasında Samsun, Mersin, Trablusşam ve Bandırma ile, demiryolunun belirlenecek hattına göre karar verilecek Tirebolu ya da Trabzon Limanları bulunmaktadır. Bunlar gibi birinci derece limanların yanında Zonguldak, İnebolu, Mudanya, Derince ve İskenderun gibi ikinci derece limanlara ilave edilecek Rize, Giresun, Ordu, Ünye, Terme, Sinop, Amasra, Ereğli, Midye, Tekirdağ, Bozcaada, Midilli, Kavala, Antalya, Rodos, Lazkiye, Bingazi, Tarblusgarp Limanları da vardır.

Sulama projeleri için Adana Ovası'nda bataklık kurutulması ve taşkın önleme çalışmaları, Kara Azmak ve Vardar Nehirleri'nde sedde inşası, kanal açılması, Yenice Gölü'nün kurutulması ve Aydın Vilayeti sulama çalışmaları öncelikli olarak belirlenmiştir. Programda bunlar dışında Mezopotamya için 12 sulama projesi öngörülmüştür.

Programın uygulanabilmesi için büyük bir gayret gösteren Noradunkyan'ın karşılaştığı en önemli eksikliklerden biri teknik kadrodur. Bakanlığın ancak 136 tane mühendisi vardır ve faaliyet gösterdikleri coğrafya neredeyse 2 milyon kilometrekareye yayılmıştır. 130 bin kilometrekarelik Romanya'da 1.000 mühendisin bulunduğu düşünülürse kadronun yetersizliği daha iyi anlaşılacaktır.

Noradunkyan, demiryolu hatları içinde en çok Ankara-Sivas-Erzurum bağlantısıyla, Sivas-Samsun ve Sivas-Konya Ereğlisi bağlantılarına önem vermekte; ama bu hatlar için imtiyaz karşılığı sermaye bulamamaktadır. Bu hatlar, 1908 Programı'nın ülke içi pazarın bütünleşmesini ne denli önemseydiğinin de bir göstergesidir. Bazı Amerikan şirketleri, kilometre teminatı olmadan, hatlar biraz daha uzatılarak iki tarafındaki yirmişer kilometrelik alanda bulunan madenlerin işletme hakkı karşılığında demiryollarının yapımına talip olmaktadır. Bu şirketlerden biri, Colby. M. Chester'in vekili olduğu ve macerası 1923'e kadar sürecek olan MCA Moore Şirketi'dir. (\*) 1908 Programı'nda, karşılıksız yapılacak olanlar dışında kalan hatların bütçeye yıllık yükü 2 milyon 700 bin lirayı bulmuştu. Savaş demiryollarının yapımını da büyük ölçüde sınırladı. Yapılan işlerin bir kısmı da, yine büyük ülkelerin siyasal ve ekonomik mücadelesinin nesnelere haline geliyordu.

*“Osmanlı hükümeti büyük ölçüde Maliye Nazırı Cavit Bey'in becerisiyle Büyük Güçlerin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki çıkarlarını uzlaştırarak Umur-u Nafia Programı'nda öngörülen demiryolları hatlarının büyük bir kesimini imtiyaza bağlayarak yapılma yolunu açmıştır. Ama Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması sonuç alınmasına olanak bırakmamıştır.”*<sup>113</sup>

1909 yılı Eylül ayında Noradunkyan Efendi'nin yerine nezaret makamına gelen Hallacyan Efendi iki önemli iş yapmıştı. Bunlardan birincisi, programdaki işlerin nasıl görüleceğine dair idari ve teknik şartnamelerle birim fiyat cetvellerinin hazırlanması olmuştur. Bu yolla Hallacyan Efendi yapılacak işlerin standartını yükseltmeyi ve yeterli kapasitede müteahhitlerce yapılmasını sağlamayı hedefliyordu. Yapılan ikinci önemli iş ise, imtiyazların verilmesi ve uygulanmasında nezaretin yetkilerini artıran ve bürokrasiyi azaltan “Umur-u Nafia'ya Mütealilik İmtiyazat Kanun Layihası” hazırlanması oldu.

(\*) Bu konuda ayrıntılı bilgi için Bkz. Can, Bilmez Bülent, Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

113) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 212.

Karayollarının yapımı ile ilgili olarak Türkiye'nin bütün karayolları şebekesinin tamir ve inşası için Régie Générale Şirketi'ne imtiyaz verildi. Bu imtiyazın kaynağı 1909 yılında Fransa ile imzalanan iki milyon altın franklık yol borçlanma anlaşması oldu. Birinci kademe yolların 8.070 kilometreye ulaştığı bu yol programı için bütçeye 94 milyon kuruş ödenek koyulmuştu. Vilayetlerde toplanacak tarik bedelleri ise o vilayetlerin yol harcamalarına bırakılmıştı. Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla bu program uygulanamadı. Savaş demiryolları ve diğer önemli projelerin gerçekleşmesini de büyük ölçüde engelledi.

1849 ile 1918 yılları arasında kurulmuş, gerek yol ve demiryolu, elektrik, gaz, kent içi ulaşım gibi büyük inşaat işlerine ihtiyaç hisseden imtiyaz sahiplerinin şirketleri gerek inşaat sektörüne girdi üreten ve gerekse doğrudan inşaat işleri yapan anonim şirketler, yani kısacası Osmanlı dönemindeki bayındırlık ve imar faaliyetlerinde yer alan anonim şirketler Osmanlı İmparatorluğu'nda kapitalist üretim ilişkilerinin yayılmasında büyük bir rol oynamışlardır. Bu dönemde kurulan 309 anonim şirketten 74'ü tanımlanan bu çerçeveye dahil şirketlerdir. Bunlara, inşaat faaliyetleriyle yakından ilgili bankalar da katıldığında bu sayı biraz daha yükselecektir. Çoğu yabancı sermayeyle kurulmuş olan bu 309 şirketin sermayelerinin toplamı 100 milyon Osmanlı lirasına yakındır.<sup>114</sup> On dokuzuncu yüzyılın ortasından itibaren yabancı sermayenin Osmanlı İmparatorluğu'na girişi, devletin iflasına kadar varan mali sorunların başlıca nedenlerinden biri olmasına rağmen, yarattığı ekonomik canlanma da açıktır. Bu canlanma, halkın refahının yükselmesini sağlayamamışsa da, olabildiği kadarıyla, kapitalist üretim ilişkilerinin yayılmasında önemli bir rol oynadığı bir kere daha zikredilmelidir.

*“Eğer dünya konjonktürü olanak vererek program uygulanabilseydi bu program Osmanlı modernitesinin İmparatorluk mekânına yayılması açısından çok önemli bir adım olacaktı. Bu altyapının gerçekleşmesiyle modernite öncesinin bireyi ve ekonomisi büyük ölçüde hapsediği küçük yerel mekânlar dışına çıkacak, dünya kapitalist sistemine eklemlenecekti. Bireyin eylem alanı ve kapasitesi artacaktı.*

*Programı incelerken gördüğümüz üzere devletin bu altyapı yapımına bir ortak çıkar açısından yaklaşması ve bu hizmetin üretilmesini bir kamu sorumluluğu olarak görmesi üzerinde de durmak gerekir. Üretilen altyapı hizmetinin bir kamusal mal olarak üretildiğinin kabulü bireysel ve kamusal alanın farklılaşmasıyla da ilişkili olarak görülebilir. Bu imar kavramının içeriğinin yeniden formülasyonu da ilgilidir. Klasik Osmanlı düzeninde imar kavramı mülkün ihyası anlamındadır. Gülhane Fermanı'nda ise mülk ve milleti ihya etmekten söz edilmeye başlanmıştır. Aynı yıl kurulan bir kalkınma komisyonuna 'Meclis-i Umur-i Nâfia' adının verilmesi de ilginçtir. Komisyon adında umr kökünden gelen imar kelimesinin değil, menfaat, fayda, çıkar anlamını taşıyan nef kökünden nâfia kelimesinin kullanılmış olması dikkati çekmektedir. Mülkün ihya edilmesiyle bireyin yararlarının artırılması farklılaşmaktadır. Artık hem mülkün, hem milletin (bireyin) birlikte ihya edilmesi gerekmektedir. Bu farklılaşma özel alanın varlığının kabulüyle yakından ilişkilidir. Böyle olunca da altyapının bir kamu malı olarak adlandırılması gerekmektedir.”<sup>115</sup>*

114) Toprak, Zafer, A.g.e., s. 184-195. Toplam rakam 88 milyon 598 bin 907 liradır.

115) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 213-214.



On dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinden itibaren kapitalist merkez ülkeleri arasındaki pazar savaşı giderek sertleşti ve 1914 yılında dünya dört yıl sürecek bir savaşın içine girdi. Dünya ve insanlık açısından büyük bir yıkım olan bu savaşın öncesinden başlayan ve savaşla devam eden süreçte Osmanlı İmparatorluğu Avrupa ve Asya'daki topraklarıyla nüfusunun büyük bir bölümünü kaybetti.

1850'li yıllardan itibaren başlayan Osmanlı modern altyapı yatırımlarının beslediği sanayiinin motor gücü kapasitesi Birinci Dünya Savaşı'na gelindiğinde 21.000 beygir gücü kadardı. Bu sanayiler arasında, konumuzla yakından ilgili olan "tuğla, su kireci ve kireç, çimento ve çimento mamulâtı" dallarında 1913'te tespit edilen ve bilgi veren 13 müessesenin hepsi faalken 1915'te bu sayı 5'e düşmüştür. 1913'te 890 olan çalışan sayısı (usta, işçi ve memur), 1915'te yüzde 66 azalarak 304'e inmiştir. Bilgi vermeyenlerle birlikte bu alanlarda çalışan 17 müessese vardır. Bu 17 müessesenin biri İzmir'de, diğerleri İstanbul'da faaliyet göstermekte olup, sahiplerinin çoğu gayrimüslimlerdir.

1918 yılında savaştan yenik çıkan Osmanlı İmparatorluğu, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin ideolojik yapısından beslenen kadroların başlattığı Kurtuluş Savaşı'nın ardından kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ne sadece maddi mirasını değil, ideolojik mirasını da bırakarak tarih sahnesinden çekildi. Bu anlamda Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne "sermaye birikimi" tartışmalarından "nafia programları"na, demiryolları inşasından mühendislik eğitimine kopuşlar kadar süreklilikleri de izlemek mümkün olacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu tarih sahnesinden silinirken, bu imparatorluğun mirası üzerinde kurulan en büyük devlet olan Türkiye Cumhuriyeti, miras aldığı nafia programlarını daha da geliştirmiş, Avrupa finans kapitalinin hegemonyasını kısmen de olsa kırabilip, yurtiçi kaynakları seferber etmiş ve uygulamaya başladığı programlar, Türkiye'de büyük inşaat müteahhitliğinin gelişmesine uygun zeminin temelini atmıştır. Bundan sonraki kısım, Türkiye'de inşaat mühendisliği ve büyük müteahhitliğin aşama aşama gelişmesi ve uluslararası projeler üstlenmesine kadar giden bir sürecin öyküsü olacaktır.

## II. Cumhuriyet Kuruluyor (1920-1946)

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e milyonlarca liralık dış borç, çoğu millileştirilmeyi bekleyen 4.000 kilometrelik demiryolu, 13.885 kilometresi bozuk yüzeyli dar şose ve 4.450 kilometresi toprak yol olmak üzere toplam 18.335 kilometre yol ve 94 köprü<sup>116</sup> ve iç pazarın bütünleştirilmesine yönelik yarım kalmış çalışmalar gibi birçok miras kalmıştı.

*“Aciliyeti olan mesele, demiryollarının millileştirilmesi ve devletleştirilmesi ile yeni hatların yapımı meselesi idi. Zira milli hükümet için öncelikli konu iç pazarın bütünleşmesini sağlamaktı. Örneğin demiryollarını işleten yabancı şirketlerin uyguladığı taşıma tarifeleri çok yüksekti. 1924 Haziranı'nda New York'tan İstanbul'a bir ton buğday 5,06 USD maliyetle gelirken, Ankara'dan İstanbul'a aynı miktardaki buğdayın nakliyesi 8,84 USD'a mal olmaktaydı.”<sup>117</sup>*



1924 Tarihli Türkiye Yol Haritası.

Cumhuriyet'in ilanından sonraki ilk büyük inşaat işlerinin çoğu yine demiryolları inşaatları oldu. Lozan müzakereleri sırasında dış borçlar ve imtiyazlar konusundaki tartışmalar, Lozan'a katılan heyetle Ankara Hükümeti arasında gerginliklere yol açabilecek kadar sertleşmişti.<sup>118</sup> Oysa bundan birkaç ay önce, 1911'de Meclis-i Mebusan'ın reddettiği Chester Projesi'ni 9 Nisan 1923'te kabul etmişti; halbuki bu proje Lozan görüşmeleri sırasında Fransa ve İngiltere'nin büyük muhalefeti ile karşılaşmıştı. Amerikalılara Musul petrollerinin yolunu daha o yıllardan açabilecek olan bu ilk imtiyaz girişimi, projeye adını veren Amiral Colby M. Chester'in başkanı olduğu “Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi”nin ortaklıkta yaşanan bazı sorunlar nedeniyle ve mali yapısının bozulmasıyla proje gerçekleşemedi.<sup>119</sup>

Chester Projesi'nin gerçekleşmemesi Cumhuriyet hükümetlerinin millileştirme politikaları ve

116) <http://www.tcdd.gov.tr/genelbilgi/tarihce.htm>

117) Aydın, Suavi, A.g.e., s. 66.

118) Atatürk, Kemal, Nutuk, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırmaları Merkezi, 1989, s. 522.

119) Bu konuda ayrıntılı bilgi için Bkz. Can, Bilmez Bülent, Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.



nafia çalışmalarını yurtiçi kaynaklarla finanse etme politikalarıyla da örtüştü ve bu tarihten sonra ilk yıllarında tamamen yabancı müteahhitlerce ve daha sonra, bu müteahhitlik firmalarına taşeronluk yaparak deneyim kazanan Türk müteahhitleri ve müteahhitlik firmalarınca 1.697 kilometre yol inşa edildi.<sup>120</sup> Bu hatların az bir kısmı emanet usulüyle yapılmıştır.

Bir Türk müteahhidinin üstlendiği ilk demiryolu yapımı, Ankara-Yahşihan arasında, 1914 yılında Harbiye Nezareti tarafından inşasına başlanan hattın tamamlanması projesidir. Şevki Niyazi (Dağdelen) tarafından tamamlanan inşa çalışmasının ardından hat 17 Nisan 1925'te işletmeye açılmıştır.<sup>121</sup> 1925 yılından 1948 yılına kadar yapılan demiryolları hatlarında inşaat işlerini üstlenen müteahhitler şunlardır:

Nuri Demirağ, Emin Sazak, Julius Berger Konsorsiyumu, İsveç-Danimarka Grubu, Simeryol Türk İnşaat Şirketi, Ata-Emin-Avni-Abdurrahman Naci, Aral İnşaat Şirketi ve Haymil Şirketi. 23 Kasım 1935'te işletmeye açılan 84 kilometrelik Ergani-Diyarbakır Hattı yabancı müteahhitlik şirketlerinin aldığı son iş oldu.<sup>122</sup>

## A) BÜYÜK MÜTEAHHİTLİĞİN DOĞUŞ KOŞULLARI

Büyük müteahhitliğin ortaya çıkmasını gerçekleştirebilecek koşullar iktisat tarihi literatüründe iki ana başlık altında incelenmiştir. Birincisi devlet açısından gerekli koşullar ve ikincisi de girişimciler açısından gerekli koşullar. Cumhuriyet'in ekonomi politikasının ayrıntılı biçimde tartışıldığı İzmir İktisat Kongresi'nin önemle vurguladığı "ulusal ekonomi"den anlaşılan "Türk" olan girişimcilerin ve eski yabancı "tüccarın" ve Türk bankalarının da yabancı bankaların yerini aldığı bir ekonomiydi. Müteahhitlik ulusallaşma açısından sıranın sonlarındaki alanlardan biriydi. Oysa, bir başka önemli vurgu olan liberal ekonominin çalışmasına yönelik olarak bütünsel bir iç pazar oluşturulmaya çalışılırken eldeki en önemli araçlardan biri demiryolları yapımına hız kazandırmaktı.<sup>123</sup>

Türkiye'de büyük müteahhitliğin doğuşunda önemli bir etkisi olan demiryolları inşaatlarına tekrar dönme üzere, Osmanlı döneminden beri eksikliği hissedilmeye başlamış olan bir yasal düzenlemeden başlayarak Cumhuriyet'in ilk yıllarına değinmek gerekmektedir. Bunun ardından, büyük müteahhitliğin ortaya çıkması için gereken koşulların düzeyi, önce girişimciler açısından incelenmeye çalışılacaktır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki yasal düzenlemeler arasında konumuz açısından birinci derecede öneme sahip olan, 19 Nisan 1925'te kabul edilen "Hükümet Namına Vukubulacak Müzayedeye ve



Mimar-Müteahhit Arif Hikmet Koyunoğlu.

120) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 288-292.

121) A.g.y.

122) A.g.y.

123) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 452-453; Tekeli, İlhan, Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1977, s. 34-35.



Münakasa ve İhalât Kanunu”dur. Bu kanuna kadar, Osmanlı döneminde, 1877 tarihli Emlâk-ı Mülkiye ve 1880 tarihli Vakfiye’nin Tamir ve İnşası Nizamnameleri’nde alım satımların usulüne dair bazı düzenlemeler yapılmışsa da genel bir ihale kanunu çıkarılmamıştı.<sup>124</sup> Resmi Gazete’de 28 Nisan 1925 günü yayınlanan “Hükümet Namına Vukubulacak Müzayede ve Münakasa ve İhalât Kanunu” 12 Mayıs 1925’te yürürlüğe girmiştir. Hükümet Namına Vukubulacak Müzayede ve Münakasa ve İhalât Kanunu” yürürlük maddeleri dahil olmak üzere 26 maddeden mürekkep, kısa sayılabilecek bir kanun metnidir. Bununla birlikte, inşaat müteahhitliğinin doğuşuna ilişkin ortaya çıkması için gereken koşulların<sup>125</sup> varlığını gösteren ilk hukuki metinlerden biri olması açısından önem taşımaktadır.

*“Hükümet Namına Vukubulacak Müzayede ve Münakasa ve İhalât Kanunu”na göre ihalelerin asli kuralı kapalı zarf usulüdür. Bununla birlikte, inşaat ihalelerinde pazarlık usulü de uygulanabilmektedir.*

*“Münakasa ve müzayedelerde talip zuhur etmiyen veyahut haklarında nakabili kabul teklifat vukubulan levazım, inşaat ve sairenin hitamı müddeti müzayede ve münakasadan itibaren menfaati hazineye muvafık olmak şartile nihayet bir ay zarfında [ancak pazarlık suretinde münakasa veya müzayede şartnamesindeki evsaf ve şerait tebdil edilemez.]*



Cumhuriyet’in İlk Nafia Vekillerinden Recep Peker.

*Münakasada uhdelerinde tekkarrür ettiği halde şeraiti ihaleyi icra edemediklerinden dolayı zarar ve hasarı müteahhitlere ait olmak üzere hükümet canibinden icra ettirilecek nakliyat, inşaat ve mubayaat...*

*Hükümetçe emaneten icrası tensip edilmeyen istikşafat.”<sup>126</sup>*

Kanun, altyapının bir kamu malı olarak görülmesi yönünde Osmanlı Devleti’nden başlayan algılamayı sürdürmekte ve nafia işlerini genel ihale kanununun kapsamı dışında tutmaktadır. Kanundaki kapalı zarf usulü, teklifler arasında “haddi layık” olana ihalenin verileceğini vazetmektedir. Bununla birlikte “tahmin edilen bedel” anlamında kullanılan “haddi layık”ın nasıl belirleneceği kanun metninde tanımlanmış değildir. Tespit yöntemi ancak 1934 tarihli “Artırma Eksiltme ve İhale Kanunu”nunda açık olarak tanımlanacaktır.

Nafia hizmetleri, yani altyapı yatırımları ihaleleriyle özel kanunlara göre yaptırılacak işlerde ise, devlet “haddi layık” uygulamasının yol açacağı sakıncaları düşünerek bunlar için ayrı bir uygulama vazetmiştir.

124) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 456.

125) A.g.e., s. 453-454.

126) Hükümet Namına Vukubulacak Müzayede ve Münakasa ve İhalât Kanunu, Md. 18.

“Kavanini mahsusa ile inşa ve idare edilecek inşaat ve teşebbüsat ve müessesatı nafia işbu kanuna tâbi değildir. Bunlar Heyeti Vekilece tanzim edilecek talimatnamelerle icra ve idare olunur.”<sup>127</sup>

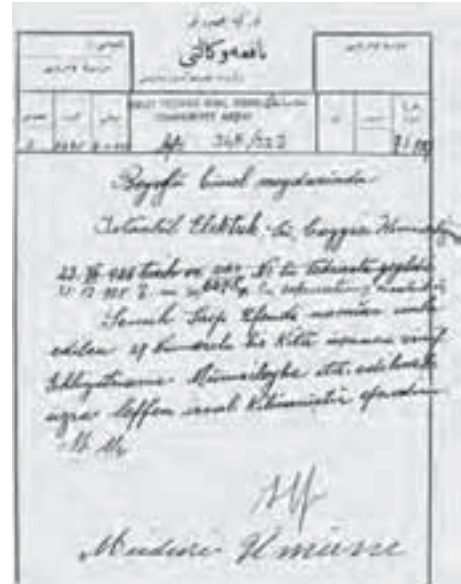
Kanun hazırlanırken, devletin müteahhitlerin iş yapma ahlâkına güvendiği ya da ilişkileri kendi lehine etkileyebileceğine<sup>128</sup> dair yeterince güçlü bir inancı olduğu söylenebilir. Ancak, büyük inşaat müteahhitliğinin doğabilmesi için gerekli olduğu düşünülen koşullardan biri olan “büyük inşaat düzeninin gerektirdiği kayıtlar sistemine uygun olarak” yürütüleceğine dair gereken güvenin oluşabilmesi için daha uzun yıllar beklemek ve vergi kanunlarında bir dizi düzenlemenin yapılması gerekecektir.

“Merkezde patronlarla benden başka; bir muhasebeci, bir mübayaacı, bir de ihtiyar emektar desinatör Artin bulunuyordu. Ne bir muhasebe sistemi vardı ne de evrak ve iş projelerinde bir tasnif ve dosyalama... Öyle günler olmuştur ki, resmi bir yazıyı bulabilmek için dolaplardan yerlere boşalttığımız karmakarışık evrak arasında, patronlar dahil bütün personel, tavuklar gibi saatlerce eşinmiştir.”<sup>129</sup>

Feyzi Akkaya'nın anlattığı bu şirket 1930 ve 1940'lı yılların en büyük müteahhitlik firmalarından biri olan ve mühendislik bilgisi açısından rakiplerinden hayli ileride bulunan SEFERHA Şirketi'dir. Sadık Diri, Ferruh Atay ve Halit Köprücü tarafından kurulmuş olan SEFERHA “Türkiye’de ilk defa Menck şahmerdan getirip betonarme kazık çakma işi” yapan firma olmuştur. Bu şirketin kurucularından olan Halit Köprücü, müteahhitlik hizmetlerinde mühendislik bilgi ve becerisini başarıyla uygulayan ilk kişilerden biri olarak anılmaktadır. 1940 yılında, daha çok askeri nedenlerle inşa edilen Silivri, Ereğli, Şarköy, Gelibolu, Bandırma, Erdek, Karabiga ve Lapseki İskeleleri'nin ihalesini kazanan firmanın karşısına çıkan en önemli sorun demir ihtiyacı idi.

“... iskele işinin ‘demir’ derdini Halit Bey halletti. Bulduğu sistem, kazıklı sisteme göre fevkalade az demirle yapılan ve tahriplere karşı çok daha emniyetli, betonarme petek keson sistemiydi. Petek kesonlar, yekpare iskele eninde ve boyunda yapılıyor ve ahşap kazıklar üzerinde, su üstünde, havada inşa ediliyordu. Yapım işleri bitince, kazıklar üzerindeki ahşap enlemeler ordudan alınan (TNT) ile bir anda dinamitleniyor, koca keson suya inip yerine oturuyordu. Daha sonra peteklere geçmiş olan kazıklar (peteklerin içine) beton dökülüp yekpare bir iskele elde ediliyordu. Halit Bey, sonradan bunun patentini de aldı.”<sup>130</sup>

“Hükümet Namına Vukubulacak Müzayede ve Münakasa ve İhalât Kanunu” kapsamı dışında tutulan ve özel kanunlarla inşa ettirilen demiryolları, limanlar ve hava meydanları ve bunlar



1929 Tarihli, Semih Saip Efendi Adına Müteahhit Ehliyetnamesi.

127) Hükümet Namına Vukubulacak Müzayede ve Münakasa ve İhalât Kanunu, Md. 23.

128) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 453.

129) Akkaya, Feyzi, Ömrümüzün Kilometre Taşları, İstanbul, 1989, s. 64.

130) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 86.

arasında özellikle demiryolları inşaatları, Türk müteahhitlik firmalarının ilk büyük sermaye birikimini sağlamasında büyük bir etki yaratmıştır. Öyle ki, 1935 yılına gelindiği zaman, Türk demiryolu müteahhitleri ilk defa bir yurtdışı projede çalışabilme fırsatının eşğine gelmişler; ancak birtakım nedenlerle bu fırsat kullanılamamıştır.

*“(Ankara) asfalt şantiyesinin tenis kortuna bitişik binasında, arka arkaya yapılan toplantılar merakımızı çekti. Haber aldık ki, ‘Sivas-Erzurum-Malatya bağlantılı hatları inşaatı’ ihaleye açılmış. O güne kadar hep yabancı firmalardan teklif alınmışken, ilk defa Türk firmalarının da teklif vermesine müsaade edilmiş. Meğer ‘Abdurrahman Naci’ firması, demiryol inşası için davet edildiği İran’a giderken İnönü onu durdurup bu iş için teklif vermesini istemiş. Diğer müteahhitlerin teşebbüsüyle neticede bu iş Türk firmalarına açık olarak ihaleye çıkarılmış. Bizim gördüğümüz toplantı, Abdurrahman Naci’nin karşısına çıkabilmek için birleşmeye ihtiyacı duyan müteahhitlerin toplantısıymış. Sonunda ‘Simeryol’ adı altında birleştiler ve bu firma verdiği teklifle bu işi kazandı.”<sup>131</sup>*

Rakip konsorsiyum karşısında bu ihaleyi kaybeden dönemin en büyük müteahhidi Abdurrahman Naci, demiryollarında görev yapmış, Mühendis Mekteb-i Âlisi’nden mezun bir mühendisti. Müteahhitlik çalışmalarına, Tapu Dairesi’nde mühendis olarak çalışırken buradan ayrıлып ağabeyi Nuri Demirağ’a ortak olarak başlamıştı.<sup>132</sup> Abdurrahman Naci mühendislik eğitimi almış tek örnek



Ankara, Belvu Palas.

131) A.g.e., s. 38.

132) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 463.

değildir; tam tersine, büyük müteahhitliğin ortaya çıkış yıllarında sektöre girenler arasında Hazık Ziyal Bey, Behiç Hayri Bey, Haydar Bey, Cemil Bey, Sadık Diri, Ferruh Atay ve Halit Köprücü gibi mühendisler sayılabilir. Bunların arasında iki isim, Abdurrahman Naci ve Hazık Ziyal Beyler, sermaye ile mühendislik bilgisinin bir araya gelmesi açısından ilginç iki örnektir. Yukarıda belirttiğimiz gibi, Abdurrahman Naci Bey, ticaretle sermaye sağladığı sermaye birikimiyle inşaat müteahhitliğine başlayan Nuri Demirağ'ın mühendis kardeşidir ve ağabeyi kadar popüler bir isim olmamışsa da, her zaman, hatta ağabeyinden daha başarılı bir müteahhit olmuştur. Hazık Ziyal Bey ise, bir başka ünlü müteahhidin, Birinci Dönem Eskişehir Mebusu Emin Sazak'ın kız kardeşi Zeliha Hanım'la evliliği nedeniyle akrabasıdır. Aradan uzun yıllar geçtikten sonra, 1961'de, Emin Sazak'ın oğulları Yılmaz, Gün ve Güven Sazak Yüksel İnşaat'ı kurmadan önce, Hazık Ziyal ile birlikte "Hazık Ziyal ve Sazak Kolektif Şirketi"ni kurmuşlar ve Yalova'daki Bağ-Bahçe Tesisleri Projesi'ni almışlardır.<sup>133</sup>



Sazak Aile Arşivi.

*“18 Temmuz 1341 (1925) Etlik Bağı  
ŞİRKET TESİS EDİYORUM  
Bismillâhirrahmânirrahim*

*Hayli müddettir fevkalâde ahvâli de yazamıyorum. Esbâb-ı vaziyet-i umûmiyeyi bir inşaat şirketi teşkiline müsaid gördüm ve 20 sene müddetle Türkiye Cumhuriyeti İnşaatı Türk Anonim Şirketi üvânıyla 500 bin lira sermâyeli bir şirket tesisiyle meşgul oldum. Cenâb-ı Hakk muvaffakiyet ihsan buyursun. Şirkete hâla başkası tarafından sermaye konulmamıştır. Sırf kendim idâre ediyorum. İnşallah arzu ve ümîd ettiğim neticeye bitevfikîhî teâlâ vâsul olursam kendime bir muvaffakiyet addedeceğim. Memlekete henüz tanınmış, taazzum etmiş (büyümüş) büyük bir şirket yoktur. Bizde hükûmet ve ahâli nazarında iş yapar olarak tanınmışız. Memlekette demir yolu vesâire de bir çok umrâna muhtac. En emin ve en kârlı iş bunu gördüm. Ümidim Cenâb-ı Hakk muvaffak kılarsa şirket, iki senede 2.000.000 lira kazanacaktır ve halen idâresini imkânîyette görüyorum. Cenâb-ı Hakk, kederden muhafaza buyursun.”<sup>134</sup>*



Sazak Aile Arşivi.

Bundan 8 yıl kadar sonra “demiryolları ve turuk-u umumiye inşaatı ve bilcümle umur-u nafia tesisatı müteahhitliği” şirketi olarak, yabancı sermayeli “Türk-Amerikan Nafia İşleri Limited

133) Bu konudaki düzeltmesinden ötürü torun Emin Sazak'a teşekkür ederiz.

134) Emin Sazak'ın yayınlanmamış anılarından bu bölümü kullanmamıza izin verdikleri ve aileyle ilgili sağladıkları bilgiler için Sazak ailesine teşekkür ederiz. Emin Sazak 1920'den 1950'ye kadar Eskişehir Milletvekili olarak görev yapmıştır. Abdurrahman Naci 1939'dan ölümüne kadar (1944) Sivas Milletvekili olarak görev yaptı. Öztürk, Kazım, Türkiye Büyük Millet Meclisi Albümü, 23 Nisan 1920-14 Ekim 1973, Ankara, 1973, s. 28.





Çubuk Barajı.

Şirketi”nin 100 bin lira sermayeyle kurulduğu<sup>135</sup> ve Emin Bey’in iki yıl içinde 2 milyon lira kazanmayı öngördüğü düşünülürse, müteahhitlik hizmetlerinin ne denli büyük bir sermaye birikimi aracı olarak düşünüldüğü daha kolay anlaşılabilir. Elbette ki dönemin diğer müteahhitlik girişimleri bu denli yüksek sermayelerle işe başlamamışlardır; ama Nuri Demirağ ve Emin Sazak örnekleri büyük müteahhitliğin doğması için gerekli koşullardan ikisinin daha, “belli bir sermaye birikimine sahip girişimcilerinin bulunması” ve bu girişimcilerin “belli bir mühendislik bilgisinin desteğini harekete geçirebilmesi”

koşullarının da mevcut olduğunu göstermektedir. Ne yazık ki, bu yılların bir başka büyük müteahhidi olan Erzurumlu Hacı Ahmetzade Nafiz Bey gibi Emin Sazak, Halit Köprücü ve Hazık Ziyal da son derece güç koşullar altında müteahhitliği bırakmak zorunda kalmışlardır.<sup>136</sup>

Girişimciler açısından gerekli olan son koşul, “büyük ölçekli bir şantiye organizasyonunu gerçekleştirme becerisine sahip olabilmesi”dir. İlk büyük müteahhitlerin hemen hepsi, gerek taşeron gerekse müteahhit olarak, emek yoğun bir sektör olan büyük inşaatların yapım sürecini başarıyla organize etmiş görünmektedirler. Örneğin SEFERHA’nın ortakları olan Sadık Diri, Ferruh Atay ve Halit Köprücü, şirketlerinde çalışan genç mühendislerin de katkılarıyla, aynı anda, ülkenin hemen her köşesinde şantiyeler kurmuş ve işleri tamamlayabilmişlerdir. Bu dönemin müteahhitleri, diğer alanlardaki girişimcilerin çoğu gibi, özellikle 1930-1940 yılları arasında bu alanda faaliyet gösterenler, kamu görevlerinden gelmişlerdi. Cumhuriyet’in kuruluş yıllarında milli girişimcilerin yaratılmasında, siyasal ve bürokratik kesimlere yakın kamu görevlilerinin girişimciliklerinin devlet kaynaklarıyla desteklendiği bilinmektedir.<sup>137</sup> Bu konuda, Erdoğan Soral tarafından 1968 yılında yapılan bir araştırma çarpıcı bir bilgi sunmaktadır.

*“... en az 50 işçi çalıştıran özel işletmelerde, 1921-1930 arasında kurulanların % 13’ünün girişimcisi kamu görevinden gelmişken, bu oran 1931-1940 arasında kurulanlar için % 78, 1941-1950 arasında kurulanlar için % 31’di.”<sup>138</sup>*

Özellikle Nafia Vekaleti kadroları olarak şantiyelerde edindikleri deneyim bu müteahhitler açısından iki yönlü bir avantaj sağlıyordu; organizasyon becerisi ve ortak dil kullanımı. 1950’ler öncesinde, idare ve müteahhit ilişkileri de belli bir ortak dil ve “güven” ilişkisi çerçevesinde sürdürülmektedir. Mühendislik açısından buna verilecek örneklerden biri “temel araştırma” sondajlarıdır. Sonuçları yapılacak işin bedelinin belirlenmesinde belirleyici olan bu çalışmada “güven” ilişkisi son derece önemlidir. Feyzi Akkaya’nın Çanakkale İskelesi Projesi için 1947 yılında yaptığı sondaj çalışmasının başarılı sonuçları karşısında, Limanlar Dairesi’nden Adil Sırkılı kendisini arayarak bir teknik şartname ile zemin sınıflandırma cetvelini hazırlamasını Akkaya’dan ister. Feyzi Akkaya

135) 1933 Şark Ticaret Yıllığı, Rizzo Neşriyatı, İstanbul, s. 258.

136) 1930’lı yılların Ankaralı müteahhitlerinden biri olarak Abdülhak Hikmet Bey’i de zikretmek gerekmektedir. Abdülhak Hikmet Bey de Erzurumlu Nafiz Bey gibi bina yapımı işlerinde çalışmaktadır. 1933 Şark Ticaret Yıllığı, Rizzo Neşriyatı, İstanbul, s. 260.

137) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1977, s. 35.

138) Tezel, S. Yahya, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2002, s. 253.

bu iş için 1054 numaralı Alman normunu kullanmıştır. Birkaç yıl sonra, değişen koşullara uygun olarak yeni bir çalışma istendiğinde 1054 numaralı normun altında yeni bir maddeyle karşılaştığını anlatır:

*“Bu işler için seçeceğiniz müteahhidin dürüst ve işine güvenilir birisi olmasına dikkat ediniz.”*<sup>139</sup>

O yıllarda idare ve müteahhit ilişkilerinde yaşanan önemli bir güven sorunu yoktur gibi görünmektedir. 1940’ların sonuna gelindiğinde, büyük müteahhitlik firmalarıyla idarenin ilişkilerini zaman içinde değiştirecek yeni bir politikanın temelleri atılıyorken, yapılan işlerden biri, Erzurum-Kars Hattı’nın Aras Vadisi varyant etüdü işi, Müteahhit Feyzi Akkaya’ya göre, “devletle müteahhitlerin arasındaki sıkı işbirliği ve itimadın, hemen hemen son örneklerinden” biriydi.

*“[Demiryolları İnşaat Reisi] Osman Necati Bey, beni derhal içeri aldı, geniş masanın bir köşesini gösterdi:*

*- Otur buraya... Sarıkamış varyantı bitmiş gibi ‘hakediş’ raporunu hazırla!...*

*Şaşırđım... Odaya göz gezdirdim, üç dört grup demiryol müteahhidi, yanlarında yardımcıları, hesap makinelerini çevirip ‘hakediş’ raporlarını hazırlıyorlar. İş o zaman anladım: Yeni bütçe ayı olan Mart’a kadar harcamadığı tahsisatını -gelenek gereğince- müteahhitlere peşinen dağıtıp ‘sarf’ göstermek istiyor...”*<sup>140</sup>

1940’lı yıllara geldiği zaman ortaya çıkan koşulların daha büyük çaplı işlerin üstlenilmesine uygun koşulların girişimciler açısından tam da 1925-1935 döneminde olgunlaştığı daha kolay anlaşılabilir. 1930’ların sonunda büyük Türk müteahhitleri ve müteahhitlik şirketleri her çeşit inşaat projesini gerçekleştirmeye girişebilecek kadar birikim ve deneyim kazanmış görünüyorlardı; büyük zorluklar ve son derece sınırlı kaynaklarla sağlanan bu birikim ve deneyim 1940’lı yılların sonundan itibaren ulaşım politikalarının değişmesiyle birlikte, ne yazık ki demiryolları inşaatlarında kullanılamamıştır.

Bu ortamı yaratan koşullara devlet açısından baktığımızda da, yani “bu tür inşaat yatırımları için bir talebin bulunması” koşulunun çok açık olarak mevcut olduğu, bunun Osmanlı İmparatorluğu’ndan beri süregelen bir talep olduğu yukarıda mümkün olduğunca anlatılmaya çalışılmıştır. Kısaca bir kere daha tekrarlamak gerekirse, bir milli pazar ve



Köprü Üzerinde Askeri Birlik (Muhtemelen 1940’lar). Ömer Türkoğlu Arşivi.

139) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 135.

140) A.g.e., s. 122-123.



Sazak Aile Arşivi.

burjuvazi, iç pazarın bütünleşmesi, merkezi idarenin güçlenmesi, kapitalist ilişkilerin yaygınlaşması ve milli gelirin artmasını gerektiriyordu ve kapitalizm Cumhuriyet'in siyasal kadrolarının hedeflerinden biriydi.

“Bu talebin iş ve mühendislik dünyasının dili içinde ifadesini sağlayacak teknik bir birikime ya da kadrolara sahip olması” koşulunun, “Hükümet Namına Vukubulacak Müzayede ve Münakasa ve İhalât Kanunu”nun çıktığı 1925 yılında tam olarak mevcut olduğunu söyleyebilmek biraz güçtür. Devletin bütün bu süreç için ihtiyaçlarının başında, güçlü bir finansman kadar teknik kadro da vardı. Yüksek Mühendis Mektebi'nden 1932 yılında mezun olan Feyzi Akkaya, ülkenin o günlerde sahip olduğu mühendis sayısı hakkında tahmini bir bilgi vermektedir.

*“Benim diploma numaram 554, Sezai'nin 563... 1883'ten beri bunların en az 300'ü dünya değiştirmişlerse, Avrupa tahsillilerle beraber, kalanı en fazla 300 mühendis.”<sup>141</sup>*

Bu ihtiyacın karşılanması için elde iki araç vardı.

Adı 1928 yılında Yüksek Mühendis Mektebi olarak değiştirilen Mühendis Mekteb-i Âlisi ile 1922 yılında Nafia Fen Mekteb-i Âlisi olan Kondüktör Mekteb-i Âlisi'nde yetişen öğrencilerin Nafia Vekaleti kadrolarına tayinleri ve yabancı teknik eleman istihdamı. Mühendis Mekteb-i Âlisi'nin öğrencileri Hendese-i Mülkiye'nin talebeleri gibi ramazan aylarında Saray'da iftar sofrasına oturmuyorlarsa da, hâlâ devletin gözbebeği talebelerdi. Bununla birlikte, mühendislik mesleğinin sunacağı imkânlar yeterince bilinmiyor ve bu gibi işlere karşı algıdaki olumsuzluklar hâlâ devam ediyor olmalı ki, ayrıcalıklı bir eğitim ve iş hayatı sürdüreceği olan bu öğrencileri bulmak ve okul hakkında dolaşan “çok zormuş, girenler verem oluyormuş” gibi söylentilerin önünü almak için ilanlar dağıtılıyordu.<sup>142</sup>

*“Mektebimiz, Gümüşsuyu'nun abu havası latif bir yerinde kain olup boğaza karşı... iâşe ve ibate mektebimize ait olup bila bedel, her sene bir kat elbise... Muktedir aşçı kadrosuyla bol ve mugaddi yemek... Diploma alanlar, kur'a ile vilayata, aylık 84 lira maaşı asli ile... Üç senede bir üst dereceye terfi... Vilayat'da emrine bakımlı bir at maa seyis tahsis ile yem bedeli olarak... vs.”<sup>143</sup>*

İkiye bölünen Gümüşsuyu Kışlası'nın bir bölümünde 6 yıllık Yüksek Mühendis Mektebi talebeleri eğitim görürken diğer bölümünde de 5 dönemlik Nafia Fen Mektebi talebeleri yoğun bir eğitimden geçiyorlardı.

141) A.g.e., s. 32.

142) A.g.e., s. 21.

143) A.g.y.

“Öyle bir okutma var ki günde sekiz ders var, öğleden evvel dört ders, öğleden sonra dört ders. Her ders elli dakika ve tatil diye bir şey yok. İmtihanlar bitiyor, devreye giriyorsunuz, beş devre.”<sup>144</sup>

Ancak 1930’lu yılların sonlarına gelindiğinde ihtiyaç hâlâ tam anlamıyla karşılanabilmiş değildi. 17 Haziran 1938 tarih ve 3448 sayılı “Mühendislik ve Mimarlık Hakkında Kanun”dan üç gün sonra çıkarılan 3467 sayılı “Yüksek Mühendis ve Teknik Okulların Mezunlarının Mecburi Hizmetlerine Dair Kanun”, mecburi hizmet yükümlülüğünü tamamlamayanlara diploma ve ruhsatname verilmeyeceğini hükme bağlıyordu.

Yüksek Mühendis Mektebi 1941 yılında Milli Eğitim Bakanlığı’na bağlanarak Yüksek Mühendis Okulu adını aldı ve 1944 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi oldu.<sup>145</sup> Bu yeni üniversitenin dört fakültesi vardı. İnşaat, Mimarlık, Makina, Elektrik fakülteleri ve mezunları yüksek mühendis ya da yüksek mimar olarak çalışma yaşamına başlıyorlardı. 1946 yılında eğitim süresi 5 yıla indirildi. Okul 1930’ların ikinci yarısından itibaren Almanya’da 1933’te iktidara gelen Nazi hareketinin giderek sertleşen rejimi ve II. Dünya Savaşı’nın başlamasının ardından Almanya’yı terk edip Türkiye’ye gelen insanlar arasındaki akademisyenlerin öğretim kadrosuna katılmasıyla güçlendi. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi’nin efsanevi hocası Mustafa İnan’ın öğrencilerine



144) Ergüvenç, Mebus, Sözlü Tarih, İstanbul, 18 Şubat 2005.

145) Çeçen, Kazım, İstanbul Teknik Üniversitesi Tarihi’ne Kısa Bir Bakış, y.y. yok, t.y. yok (1983), s., 13; <http://www.itu.edu.tr/gb-5.d4>

“écolier değil, étudiant”<sup>146</sup> derken anlatmaya çalıştığı ortamın 1940’larda oluştuğu söylenebilir. Bu yıllardan itibaren bu dört fakültenin mezunları Türkiye tarihinde önemli roller oynadılar. Öğrenci sayısı azdı ve öğrenciler özel bir sınavla kabul ediliyordu. Bir zamanlar öğrenci bulabilmek için ilanlar dağıtan İstanbul Teknik Üniversitesi, uzun yıllar ayrıcalıklı konumunu sürdürdü.

*“Efendim bizler, Teknik Üniversite rozeti taşıyanlar üst düzey insan sayılırdı. Beyoğlu’na çıktığımız zaman, “arı rozetliler geliyor” derlerdi; arı rozetiyle meşhurdur tabii.”*<sup>147</sup>

Ülkede mühendis yetiştiren bir başka okul da, 1863 yılında Dr. Cyrus Hamlin ile Christopher Rheinlander tarafından kurulan ve şimdiki adı Boğaziçi Üniversitesi olan Robert Kolej’dir. 1903 ile 1932 yılları arasında Robert Kolej’in başkanlığını yapan Caleb Frank Gates, 1909 yılında, John S. Kennedy tarafından Kolej’e miras bırakılan parayla bir mühendislik okulunun yapımına başlamak için onay almıştı. Mühendislik Okulu’nun kurulması için seçilen kişi makine mühendisliği profesörü olan John. R. Allen’dı; ama okulun gerçek kurucusu, 1912 yılında 3 yıllık bir sözleşmeyle İstanbul’a gelen ve 1942 yılına kadar Mühendislik Okulu’nun başında kalan Lynn Scipio oldu.<sup>148</sup>

Ülkede öylesine büyük bir teknik eleman ihtiyacı vardı ki, 1911’de tekniker ihtiyacını karşılamak için kurulmuş olan Kondüktör Mekteb-i Âlisi, 1922’de Nafia Vekaleti’ne bağlı Fen Mektebi olarak eğitime başlamıştı. Eğitim süresi 1931’e kadar 2,5 yıl olan bu okulun mezunları da Nafia kadroları içinde bir mühendise sağlanan olanaklarla çalışıyordu.<sup>149</sup> 1940 yılı geldiğinde, bu okulun mezunları arasından seçilen bazı elemanlar 1937’de kurulan Yıldız Teknik Okulu’nda, bir yıllık eğitime tabi tutularak mühendislik diploması almaya hak kazandılar.<sup>150</sup>

Nafia Vekaleti teknik kadrolarının eğitimine ve kamuoyunun nafia işleri hakkında bilgilenebilmesine yönelik olarak 1934 yılından itibaren adı daha sonra “Bayındırlık İşleri Dergisi” olan “Nafia İşleri Dergisi” adıyla aylık bir süreli yayım çıkarmaya başladı. Dergi, devam etmekte olan projelerin gidişatı ile bilgi vermenin yanında, mühendislik konularında teknik makaleler ve çeviriler de yayımlayarak on yıldan uzun bir süre yayımlandı. Daha sonra içeriğinde büyük bir değişiklik yapılmadan “Bayındırlık Bakanlığı Bakanlık Bülteni” adıyla yayımına devam etti.

Teknik eleman açığının giderilmesi için başta yabancı personel istihdam etmek üzere mümkün olan bütün imkânlar kullanılmaya çalışılıyordu. Örneğin, 1929 yılında kurulan Sular Umum Müdürlüğü’nün ilk Umum Müdürü Von Tubergen’di.<sup>151</sup> “Bir Türk mühendis bulununcaya kadar Serkis Davutyan’ın tayini” gibi kararlar alınırken,<sup>152</sup> 1929 Büyük Ekonomik Buhranı’nın işsiz bıraktığı

146) Aydın, Mehmet, Sözlü Tarih, Ankara, 13 Haziran 2005.

147) Kılıçbay, Ercüment, Sözlü Tarih, Ankara, 14 Aralık 2004.

148) [http://www.boun.edu.tr/about/history\\_tur.html](http://www.boun.edu.tr/about/history_tur.html). Özellikle İngilizce eğitimi nedeniyle yetiştirdiği mühendislerin daha çok uluslararası ilişkilerde etkinlik gösterdiği Boğaziçi Üniversitesi’nin İnşaat Mühendisliği Bölümü bugün, aynı zamanda TMB üyesi olan büyük müteahhitlik firmalarının temsilcilerinin de yer aldığı “Danışma Kurulu” ile, üniversite ve sanayi ilişkileri sürecinde farklı bir boyut da yaratabilmiş bir üniversite olarak dikkati çekmektedir.

149) Nafia Vekaleti’nde 1940 yılında Yüksek Fen Heyeti Reisi 125, azası 100 lira, mühendis ve yüksek mühendisler de 40-80 lira maaş almaktaydılar. Mühendisler arasında, Yapı İşleri’nde çalışanların maaşlarının üst sınırı, diğer mühendislerden 10 lira daha azdır. Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 3, Ağustos 1940, s. 12-13.

150) <http://www.yildiz.edu.tr/tarihce.php>; Ergüvenç, Mebus, İstanbul, Sözlü Tarih, 18 Şubat 2005. Bugün Yıldız Teknik Üniversitesi olarak faaliyet gösteren bu üniversitenin temelini oluşturan iki bölüm inşaat ve makineydi. Cumhuriyet Dönemi’nin başından beri, bayındırlık faaliyetlerinde, özellikle şantiye çalışmalarında görevler alan bu okulun mezunları arasından da müteahhitlik tarihinde önemli roller oynayan müteahhitler yetişmiştir.

151) Demir Abdullah, Su ve DSİ Tarihi, Devlet Su İşleri Vakfı, Ankara, Tarihsiz, s. 8.

152) Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Dosya: 34E242 230.2925.2





1940'larda Bir Köprü İnşaatı. Ömer Türkoğlu Arşivi.

Avrupalı teknik elemanlar Türkiye'ye gelmeye başlamıştı. Örneğin, Alman Mühendis Lieb Herman, havaalanı inşaatında, Belçikalı Mühendis Bandelow, liman deniz yolları inşaatında çalışmak için Nafia Vekaleti'ne dilekçe verirken,<sup>153</sup> "Almanlar tarafından Heeresgruppe Rabe (Kara Ordular Grubu) olarak adlandırılan Alman inşaat grubu"<sup>154</sup> ile Macar mühendisler ve Bulgar ustalar Nafia Vekaleti kadrolarında görev yapıyordu.

*"Devlet dairesi kadrolarında Macar mühendisler çoğunlukta (Vondra, Sames, Balaj...) Rum ve Ermeni sanatkarlar yerine de memlekette Bulgar ustalar çalışıyor. (Ganco, Kuru, Dimitro, Kolo...) Müteahhit firmalarsa tamamen yabancı. (Julius Berger, Fox, Weiss und Freitag, Philips Holzmann... vs) Ankara yeni başşehir."*<sup>155</sup>

Başşehir Ankara aynı zamanda büyük müteahhitliğin kurulmasının ön koşullarından "gerekli finansmanın sağlanma yolu konusunda bir karar vermiş bulunması gereken" merkez olma niteliğiyle de önemlidir. 1930'ların başında, bu finansman kararının teknik hazırlıklarını yapan Nafia'dan sorumlu Bakan Hilmi Uran finansmanın ne yolla sağlanacağına karar vermiş bulunan bir hükümetin bakanıdır. Devlet, sadece finansman kararını vermiş olmakla kalmamış, kaynağın hızla kullanılabilmesi için de siyasi irade göstermiştir.

*"Hattâ bazı arkadaşlar benimle lâtiye ederler, 'Oğlum, senin Vekâletin Başvekilin Vekâletidir, sen istediğin tahsisatı geçirirsin' derlerdi."*<sup>156</sup>

153) Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Dosya: 34R209 230.0.0.0 74.35.6 ve Dosya: 34R212 230.0.0.0 74.35.9

154) Nadolny, Rudolf, Almanya'nın İlk Ankara Büyükelçisi Rudolf Nadolny'nin Cözüyle Başkent Ankara, *Tarih ve Toplum*, Sayı 42, Haziran 1987, Çev. Gülayşe Koçak, s. 61-63.

155) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 32.

156) Uran, Hilmi, Hatırlarım, Ankara, 1959, s. 265.

Bu kararın oluşması 1923'ten 1930'lara kadar gelen bir sürede gerçekleşebilmiştir. 1923 Umur-u Nafia Programı'ndaki yeniliklerden biri olan yol yapımı programlarının finansmanında ikili finansman modeli eleştiriliyordu. 1927'deki Serbest Fırka deneyiminde iktidarla muhalefet arasındaki sert tartışma konuları başında nafia uygulamaları, en başta da demiryolları geliyordu. Serbest Cumhuriyet Fırkası lideri Ali Fethi Okyar, "masrafların bugünkü hatlardan istifade edecek müstakbel nesillere taksim ve tahmil etmek vasıtalarını aramak lâzımdır" diyerek borçlanma imkânlarının araştırılması gerektiğini vurguluyordu. Fakat birkaç yıl sonra Türk Hükümeti'ne bir rapor hazırlayan Fransız Ekonomist Charles Rist, ne iç ne de dış borçlanma yolunun olanaklı olduğunu söylüyordu.<sup>157</sup> Rist Raporu dış borçlanmanın olanaksızlığı bir yana "maliyetlerini ciddiyetle örgütlemiş ülkeler" tarafından kabul edilemez olduğunu da söylemektedir.

*"İnşaatların bir kısmı, girişimcilerin kendileri tarafından sağlanan kredilerle yapılmıştır ve kredilerin faiz ve ana paraları Hükümetin ödediği daha sonraki yıllık taksitler yoluyla geri alınmıştır. Girişimcilerin aynı anda teşebbüsün bankerleri olduğu bu yöntem, Doğu Akdeniz'in tüm ülkelerinde büyük bir yaygınlık kazanmıştır. Bu finansman yolu, onu kullanan devletlere çok büyük yükümlülükler getirmektedir ve bugün, maliyetlerini ciddiyetle örgütlemiş ülkelerin hiçbiri tarafından kabul görmemektedir. Bütçeye ilerdeki yıllarda çok daha ağır yükler getirme koşuluyla, ancak anlık bir hafifleme getirmektedir. Bu durumda malzeme, başka türlü elde edileceğinden genellikle çok daha yüksek fiyatlarla satın alınmaktadır."*<sup>158</sup>

Öyle anlaşılıyor ki, 1923 ile 1927 arasındaki nafia tartışmaları, 1923 tarihli metin, daha doğrusu bu metnin içeriğini belirleyen Osmanlı Nafia programları üzerinde yapıldı. Bunun ardından da, tek parti dönemine damgasını vuran ve ne yazık ki bir nüshası bulunamayan, Recep Peker'in Nafia Vekaleti sırasında 1929 tarihli Nafia Programı hazırlandı. Bu programın güçlü bir siyasal iradeyle yürütüldüğünü söylemek mümkündür. Bu irade, devlet-müteahhit ilişkilerine kadar yansımış ve bütün eleştirilere rağmen, içeriği ve hedefleriyle tek parti sonrası dönemi de etkilemiştir.

1923 Umur-u Nafia Programı aslında Cumhuriyet'in ilanından önce hazırlanmıştır. Ülkenin mekânsal organizasyonunu büyük ölçüde değiştiren cumhuriyet kararı bu programın uygulanabilirliğini de büyük ölçüde azaltmıştır.<sup>159</sup> Cumhuriyet'in ilanından 1929 Nafia Programı'na kadar Nafia Vekilliği görevini yürütenler sırasıyla Ahmet Muhtar (Cilli) Bey, Süleyman Sırrı Bey, Feyzi (Pirinçcioğlu) Bey,<sup>160</sup> tekrar Süleyman Sırrı Bey, Behiç (Erkin) Bey ve Recep (Peker) Bey oldu. Aralık 1927'den 1930 Eylül'üne kadar görevde kalan Recep Bey 1929 Nafia Programı'nı hazırlayan kadronun başındaydı. Ülkenin mekânsal organizasyondaki değişikliğin simgesi muhakkak ki Ankara'nın başkent olmasıdır. Ankara'nın başkent olması, siyasal iktidara yakın olmanın avantajlarının da etkisiyle müteahhitlik firmalarının da zaman içinde bu şehri mesken tutmalarına büyük bir etki yapmıştır.

157) Aslanteppe, Cengiz, Türk Demiryolları Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit: SCF ile CHF Tartışmalarında Demiryolları, Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 2001, Sayı: 11, s. 211.

158) Rist, Charles, "Mali Durum ve Ödemeler Dengesi Üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine Rapor", aktaran Tekeli, İlhan, Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1977, s. 646.

159) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 220.

160) Feyzi Pirinçcioğlu 1923 Nafia Programı'nın hazırlanmasında da Nafia Vekili'dir.





Arif Hikmet Koyunoğlu'nun İki Eseri: Türk Ocağı ve Etnoğrafya Müzesi.

## B) BAŞKENT ANKARA

Cumhuriyet'in ilanından sonra, 1925-1926 yıllarında, bilinen müteahhit ve müteahhitlik firmalarından yirmi sekizi İstanbul'da yerleşikken,<sup>161</sup> 1927 yılında Ankara'da yerleşik sadece yedi firma vardı. İstanbul'daki bu yirmi sekiz firmadan en az onu gayrimüslim ve yabancı kişilere aitti.

*“Avédission (L'iazar) et Burhaneddine, Eski Posta Han, 19-21, Galata • Ekker (Jean), Ağa Hamam 40, Péra • Hassan Remzi, Meimenet Han 14. Sokak • Pâris (L.), Cité de Péra 4, Péra • P. Haci Petro, Sirkeci Yeni Han • Tesisat-ı Miafiye ve Nafia Müteahhitliği, Galata Reşit Paşa Han • Haydar ve Şürekâsı İnşaat İdarehanesi, Galata Voyvoda Caddesi, Agopyan Han • Selâhattin, Refet ve Hayri Kardeşler, İstanbul Meydancık, Anadolu Han • Muzaffer Halim, Eminönü Karakaş Han • Mühendis Leon Fevr, Galata'da Osmanlı Bankası Karşısı • Mişel C. Şimil ve Şürekâsı, Galata Voyvoda Caddesi, Bereket Han • Ahmet Bidjan • Ahmet Hamdi Bey • Ahmet İbrahim Fils*

*Alcalay Albert, Meivahoche • Barlougrou Prodromos • Chevki & Nouri Frères • Dmirdjoglu Zadeler • Fazıl Zaim • Fikri • Guevréikan Ohanés • Hadj H Z Mehmet Faik • Hassan Bin İsmail • Mehmet Tevfik • Memiche Zade Emin • Mourad Chérif Alizade • Mouradoglu J & M • Nomidés & Cle<sup>162</sup>*

161) İstanbul ve Ankara dışında bilinen üç müteahhit de Mersin'de faaliyet göstermektedir. Bunlar Derviş ve Enis Beylerle Hafız Ziyaeddin Bey'dir. *Annuaire de L'Orient Le Guide Sam*, 6 éme édition, 1926, Turquie: s. 157.

162) *Annuaire Commercial Turc Edition 1924-1925, Société Anonyme Turque d'études publications et entreprises économiques, Stanboul-Constantinople*, s. 179; *Türk Ticaret Salnamesi, Birinci Sene 340-341*, İktisadi Tetkikat Neşriyat ve Muamelat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, s. 353; *Annuaire de L'Orient Le Guide Sam*, 6 éme édition, 1926, Turquie: s. 89.



İkinci Meclis Binası.

Aynı yıllarda Ankara’da yerleşik yedi firmanın ise sadece iki tanesi yabancı firmadır.

*“Anadolu İş Yurdu, Direktör: Hamdi Bey, Taş Han • Erzurumlu Nafiz Bey, İstanbul Cad. • Philippe Holzmann, Direktör: Jaencke<sup>163</sup> • Brüder Redlich und Berger, Ingenieur en Chef: Obeditsch • Türk İnşaat Evi ya da Türk İnşaat Anonim Şirketi, Direktör: Fahri Bey • Keşfiyât ve İnşâ’ât Türk Anonim Şirketi, Ankara Şube Müdürü: Behiç Hayri Bey/Hacı Bayram Cad. • Türkiye Cumhuriyeti İnşaat Türk Anonim Şirketi, Emin (Sazak).”<sup>164</sup>*

Ankara’da kurulan ilk müteahhitlik firması olarak Türk İnşaat Evi’nin adı zikredilebilir. Kuruluş tarihi tam olarak bilinmemekle birlikte, kurucusu Arif Hikmet Koyunoğlu’nun anılarından 1924’den önce kurulduğu anlaşılmaktadır. Türk İnşaat Evi, hızlı bir gelişme sürecine gireceği düşünülen Ankara’da öncelikle yönetici kadrolar için yeni evler inşa ederek adımı duyurdu. Ulusal mimari akımının önemli temsilcilerinden biri olan Arif Hikmet Koyunoğlu ve Şirketi Türk İnşaat Evi’nin ömrü çok uzun olmadı; döneme göre hızlı sayılabilecek büyümenin ardından gelen iflastan sonra, İstanbul’a yerleşti ve müteahhitlik işlerini bıraktı.

*“Bilecik’ten dönmüştüm. Evkaf ve Şeriye Vekâleti binasında bir çalışma odam vardı, içeri girince fena halde bozulmuş. Sulu boya ile yapıp çerçevelediğim bir projem yerde parça parça edilmiş yatıyordu. (Bir gün Ziya Gökalp, Hamdullah Suphi, Ruşen Eşref ve bazı arkadaşları beni ziyarete gelmiş ve bir zafer abidesi [Arch de Triumph] projesi yapmamı istemişlerdi. O zaman böyle bir abide düşünülüyordu. Ben de yapmıştım ve Bilecik’ten dönüşümde icab eden makama verecektim.)*

163) Holzman Bağdat Demiryolu’nun inşaatını üstlenen Küçük Asya Demiryolu Şirketi’nin ortağıdır.

164) Cengizkan, Ali, Koçzâde Ahmet Vehbi Bey ve Bir İnşaatın Öyküsü: Ankara Hukuk Mektebi, Vehbi Koç ve Ankara Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2004, s. 6-7. Keşfiyât ve İnşâ’ât Türk Anonim Şirketi’nin merkezi İstanbul’da olup, İzmir ve Zonguldak’ta da şubeleri vardır. Türkiye Cumhuriyeti İnşaat Türk Anonim Şirketi’ne ait bilgi Emin Sazak’ın yayınlanmamış anılarından alınmıştır.



Ulus Meydanı. Ahmet Yüksel Arşivi.

*Hademeye sordum. “Şer’iye Vekili odanıza geldi ve bu resmi görünce ‘Bu putlarla dolu resmi aşağı indir’ dedi ve ayaklarıyla çiğneyerek parçaladı” dedi. Üzerinde heykel görünce hemen put diyen bu yobaz, kırılması ayaklarıyla onu parçalamıştı. İşte bu hadise üzerine Asaf Bey’e Allahaismarladık diyerek kapı dışarı fırladım. Biraz daha burada dursam başıma bir bela gelirdi. Bir iki gün sonra da Taş Han’ın karşısında bir yer buldum, tamir ettirdim ve burada ilk yazıhanemi açtım. Kapıya bir de tabela astım: TÜRK İNŞAAT EVİ.*

*O zaman Ankara’da inşaat işleri yapmak çok güçtü. İnşaat malzemesi diye bir şey yoktu. Tuğla, kiremit, çimento, demir gibi şeyler de bulunmuyordu. İnşaat işçisi de pek azdı. Türkiye’nin her yerinde olduğu gibi burada da ustalar hep Rum ve Ermeni olduğundan onlar da mübadele dolayısıyla yurdumuzdan ayrılmışlardı. Ankara’da güzel taş ocakları vardı, fakat çalışıp da taş çıkaran yoktu. Tuğla diye buralarda üç santim kalınlığında bir şey yapıyorlardı. Bu da inşaata elverişli değildi. Evvela İstanbul’dan tuğlacı ustaları getirerek Akköprü civarında ve Firenközü denilen köyde tuğla yaptırmaya başladım. Kireç trenle, Kütahya civarından, Sabuncupınarı’ndan az miktarda geliyordu. Oraya gittim, kireççilerle bir anlaşma yaptım... Benden başka serbest çalışan bir mimar ve bir inşaat bürosu da yoktu. Böylece çalışırken bazı devlet büyüklerinin evlerini, köşklerini de yapmıştım. Bunlar inşaat sırası ile Falih Rıfki, Ruşen Eşref, Maraş mebusu Midhat [Alam] ve Celal Bayar’ın köşkleri idi. Artık her taraftan duyulmuştum, bol bol iş geliyordu... Bir Ford otomobil aldım. Aileyi Keçiören’e taşıdım. Mübaccel’ime de otomobilimi verdim. Tahir Efendi isminde terbiyeli, iyi bir aile çocuğu olan şoförümüz de vardı. O tarihte Ankara’da üç otomobil olmuştu. Atatürk’ün, Erzurumlu Nafiz’in, bir de benim.”<sup>165</sup>*

165) Koyunoğlu, Arif Hikmet, “Koyunoğlu’nun Anıları-3”, Tarih ve Toplum, Ocak 1987, Sayı: 37, s. 15; “Koyunoğlu’nun Anıları-4”, Tarih ve Toplum, Şubat 1987, Sayı: 35, s. 47-48.



Ankara Numune Hastanesi.

Yeni başkent sadece ilk müteahhitlik firmalarının kurulmasını getirmekle kalmayacak, kimi girişimcilerin de inşaat sektörünün geleceğini kısa zamanda anlamalarına ve bu sektöre yatırım yapmalarına da neden olacaktı. Bu dönemde Ankara’da faaliyet gösteren ve inşaat malzemesi satan altı firma vardı.<sup>166</sup> Bunlardan biri de, daha sonra inşaat müteahhitliği de yapacak olan Vehbi Koç’tu.

*“Atatürk’ün Ankara’yı başkent yapması, şehre büyük bir canlılık getirdi. Bayındırlık ve yapı işleri başladı. Ben de bakkaliye, köselecilik ve hırdavat işlerini bıraktım, yapı malzemesi işine girdim. Bir işten bir işe geçerken, babam son derece kızar, elimdeki sermayeyi kaybedeceğimden, kendisini zarara sokacağımdan endişe ederdi. Hırdavat işini sürdürdüğüm sıralarda, yavaş yavaş, çimento musluk gibi inşaat malzemesi de getiriyordum.”<sup>167</sup>*

Ülkenin yeni mekânsal organizasyonu nafia işleriyle ilgili olduğu kadar imar işleriyle ilgili olarak da yeni düzenlemeler gerektiriyordu. Bilindiği gibi Osmanlı İmparatorluğu döneminde, 1882 yılında hazırlanan Ebniye Kanunu, şehir içi yollar, yangın yerleri ve binalarla ilgili hükümler kapsamaktadır. Kanunun uygulanması da İstanbul’da, bugünkü belediye örgütüne benzer Şehremaneti adı verilen örgüte bırakılmıştı.

1933 yılında çıkarılan 2290 sayılı “Belediye Yapı ve Yollar Kanunu”na kadar yürürlükte kalan bu kanunun uygulamalarının genişletilebilmesi için, 1924 yılında Ankara’da da böyle bir örgütün kurulması ve mevzuatın uygulanabilmesine yönelik olarak bazı kararlar alındı. Bu çerçevede,

166) Cengizkan, Ali, A.g.y.

167) Koç, Vehbi, Hayat Hikayem, İstanbul 1983, s. 42.



Ankara dışındaki şehirlerin imarını düzenleyen 642 sayılı Ebnîye Kanunu'nun bazı maddeleri değiştirildi. Bu değişiklik tipik bir savaş sonrası imar çalışmasının özelliklerini taşıyordu; kanun yüz elliden fazla binası yanmış belediyelere önemli düzenleme olanakları vermekteydi. Savaş sonrası koşullarda yapılmış olan bu değişiklikler, o dönemlerde ahşap evlerle dolu olan şehirlerde belediyelere önemli yetkiler veren bir düzenlemeydi. Daha sonra yapılan düzenlemelerle, imar planı yaptırma görevi ilk kez başkent Ankara için öngörülmüş ve bu görev 1928 yılında kurulan Ankara İmar Müdürlüğü'ne verilmişti.

Bu düzenlemelerin ardından 3 Nisan 1930 tarih ve 1580 sayılı Belediyeler Kanunu geldi. Kanunun 15. maddesi 30. fıkrası ile “beldenin harita, kadastro ve müstakbel şehir planlarını yaptırmak ve en az beşer senelik bir mesai imar programı hazırlayıp tatbik etmek” görevi belediyelere verildi. Aynı yıl çıkarılan Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'yla da imar planı zorunluluğunda yeni ölçütler getirildi.

*“Mahalli belediyelerin ruhsatı olmaksızın her nevi mesken ve umuma mahsus binalar inşası memnurdur. Müsaadenin istihsali için binanın projesi belediyeye tevdi edilir. Bunlardan umuma mahsus binalara ait bulunanlar hakkında sıhhiye heyetinin mütalaası alındıktan ve meskenlere ait olanların sıhhat vekaleti tarafından tespit edilecek sıhhi şartlara muvafık bulunduğu ve her nevi binanınki mevzu nizamla uygun olduğu anlaşıldıktan sonra proje sahibine iade ve inşasına müsaade olunur.”<sup>168</sup>*

1930 yılında Ankara'da 549 inşaata izin verilmişti.<sup>169</sup> Şehirde önemli bir konut sıkıntısı olduğu bilinmektedir. 1927 yılında 1.000 kişiye düşen konut sayısı 203'tü.<sup>170</sup> Bununla birlikte, kent yaşamı için önemli birçok konuda hâlâ önemli eksiklikler vardı. 1935 yılına gelindiğinde, başkent Ankara'da konutların yüzde 87'si su, yüzde 68'i elektrik ve yüzde 93'ü havagazına sahip değildi.<sup>171</sup>

1927-1935 yılları arasında yıllık ortalama kentleşme hızı yüzde 2,9 düzeyindeydi.<sup>172</sup> Nüfus artışı ve şehirleşme hızının görece düşük olduğu dönemde devlet ülke nüfusunu artırmayı ve sağlık koşullarını iyileştirmeyi siyasal bir amaç olarak benimsemiş ve belediyeçilikle imar sorunlarında sağlık kriteri ön plana geçmiştir. İktidarın, merkezi ve yerel yönetimler aracılığıyla şehirleşmeye ilişkin doğrudan girişimi, tek tek şehirler ölçeğinde şehir planlarıyla olmuştur. Şehir planlama ve uygulama anlayışında temel yaklaşım şehre modern bir görünüş vermektir. Bu yaklaşımın Ankara için özel bir uygulaması olmuş, Cumhuriyet'e layık modern bir başkent yaratma çabası, hükümet ve meclisin çalışmalarını işgal etmiş, deneyim öteki şehirlere



Beycuma-Çaycuma Yolu Yapımı, 1939. İntes, İnşaat Sanayi, Ocak-Şubat 2004, Yıl: 13, Sayı: 81.

168) Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, Md. 250.

169) Kandemir, Türkiye Seyahatnamesi No: 1 Ankara Vilayeti, Başvekalet Müdevvenat Matbaası, Ankara 1932, s. 141.

170) Kaya, Ali Özcan, Cumhuriyet Devrinde Mesken Meselesi, SBF Maliye Enstitüsü, Ankara, Türk İktisadi Gelişmeleri Araştırma Projesi No:6, Mayıs 1961.

171) Keleş, Ruşen, Türkiye'de Şehirleşme Hareketleri 1927-1960, SBF Maliye Enstitüsü, Ankara, Türk İktisadi Gelişmeleri Araştırma Projesi No:8, Ağustos 1981. 1960 yılında ise konutların yüzde 40'ında su, yüzde 9'unda elektrik ve yüzde 75'inde havagazı yoktu.

172) Genel Nüfus Sayımı. İdari Bölünüş (Özet Tablolar), 12.10.1980, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Yayın No: 945, Ankara, 1981; Yavuz, Fahmi; Keleş, Ruşen; Geray, Cevat, Şehircilik: Sorunlar Uygulama ve Politika, SBF Yayınları, Ankara, 1978.



1930'lu Yıllarda Ankara'nın İmarı. Ahmet Yüksel Arşivi.

de yansımıştır. Şehirlere modern bir görünüş kazandırma yaklaşımı yeni şehirleşme alanları açılmasından çok, eski şehir dokusu içinde de düzenlemeler getirmektedir. Bu dönemde yapılan şehir planları, şehirlerin belediye sınırları içindeki kendi yerel gereksinimlerine eğilerek yapılmış, bölgesel veriler, çevre yerleşmeleri dikkate alınmadan hazırlanan, gelecek için tahminlerde bulunmayı sağlayacak hiçbir araştırmaya dayanmadan, eksik harita ve verilerle, sadece soyut bir güzelleştirme kavramına dayanmıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Ankara'daki imar faaliyetlerini değerlendiren Batılı bir gözlemcinin, biraz oryantalizm kokan yorumu, bu çabanın dışardan ne kadar umutsuzca bir çaba olarak görüldüğünü gözler önüne seriyor:

*“İncesu bataklığı, hâlâ istasyon ile şehir arasında bir genç kız dokunulmamışlığı içinde uzanmakta. Hâlâ eski iç kalenin bulunduğu dağda, şehrin balçık grisi, yanmış yıkılmış yerlerinin hakim olduğu bir perişanlık içinde yükseldiği bataklığın öbür kıyısında, Evkaf Vekaleti'ne ait olan ve bizim iki katlı işçi villalarını andırır stilde inşa edilmiş dört açık renkli evcik bize el sallamakta. Bu evcikler, sözüm ona müthiş bir inşaat ve meskenlendirme girişiminin, böbürlenme vesilesi olarak başlangıcını teşkil edeceklerdi. Bu yıl inşa edilmesi planlanan önce 280, sonra da 40 evden halen ancak 4 tanesinin sadece temelleri atılabilmiş... Maliye vekili bana, Ankara'nın iki yıl içinde çok değişmiş ve büyük bir şehir görünümüne kavuşmuş olacağına ilişkin inancını dile getirdi. İnanç belki dağları yerinden oynatabilir, fakat şimdiki Ankara'yı modern bir başkent durumuna zor getirir.”<sup>173</sup>*

Rudolf Nadolny'nin sözünü ettiği bu evler, Ankara Belediye'sinin ihale ettiği konutlar olsa gerektir.

173) Nadolny, Rudolf, Almanya'nın İlk Ankara Büyükelçisi Rudolf Nadolny'nin Gözüyle Başkent Ankara, *Tarih ve Toplum*, Sayı 42, Haziran 1987, Çev. Gülayşe Koçak, s. 61-63.

Cumhuriyet Dönemi'nin ilk müteahhit iflaslarından birine neden olan bu inşaatın Alman Elçi'nin gözden kaçırdığı trajik bir hikayesi vardır:

“Yenişehir’de şimdi Sıhhiye Vekaleti olan binanın biraz ilerisinde Belediye’nin ihale ile inşaatını aldığım evlerden otuzu ikmal edilmişti. Bitirdiğim işlerin paralarına ait sınıasyonlar Belediye Kontrol heyetleri tarafından tasdik ve imza edilmişti. Ben para lazım oldukça İş Bankası’ndan alıyordum. Oraya da epey borcum olmuştu. Paralarımı istemek için Belediye Riyaseti’ne gittim. Belediye Reisi Haydar Bey, para veremeyeceklerini, Hükümetin hiç yardımı olmadığından, Belediye’nin hali iflasta olduğunu söyleyince şaşırılmışım. Doğru İş Bankası’na giderek vaziyeti anlattım. Celal Bayar, ‘ben gideyim konuşayım’ dedi. Ona da aynı şeyi söylemiş Haydar Bey. Sonra Başvekil İsmet Paşa’ya gitti, İsmet Paşa da bu paraların beş senede verilebileceğini söylemiş. Bu vaziyet karşısında inşaatı devam etmedim, dört binayı yarım bıraktım. Bankaya giderek, ‘Size olan borcuma karşı iki misli olan alacağımı veriyorum, bunu kabul ederek bu işi hal edin’ diye rica ettim. Çünkü beş sene beklemek icap ederse, bankaya olan borcum faiziyle beraber alacak olduğum paradan fazla olacak yine borçlu kalacaktım. Piyasaya ve çalıştırdığım işçilere de borçlarım vardı. Celal Bey, ‘Banka işini hal ederiz, sen mahkemeye müracaat ederek iflas kararı alırsın, neticede iflas masası ne bulursa satar, bunu alacaklılara taksim eder’ demişti. Fena halde içerdim. O beni himaye için bunu söylüyordu, ama ben her yaptığım işten başarı ile çıkmış bir adamdım. Böyle hareket etmeyi kendime yakıştıramadım. Banka Belediye’den alacağımı, borcuma karşı aynen kabul etti. Bu hal neticesinden memnundum. Dört misli param gidiyordu, ama borcum kalmamıştı. Dört kamyonumu, iki kamyonet ve bir hususi otomu sattım, bütün borçlarımı verdim, çok neşeli idim. Celal Bayar şaşırmış ve benim aklımı oynattığıma karar vermiş... Devlet Türk Ocakları’nın kapatılmasını istemiş ve ‘Bir Kongre yaparak kendiniz fesih kararı alınız!’ diye emir vermişti. Ocakların bütün binaları, eşyaları, her şeyi Hükümete (aslında Cumhuriyet Halk Partisi’ne) geçmişti [10 Nisan 1931]. Benim yirmi bin lira kadar bir alacağım vardı. Ben Ocaktan proje, nezaret ücreti paramın çok azını almıştım... Bu vaziyet karşısında hangi makama baş vurdumsa bir cevap bile alamadım. Cumhuriyet Halk Partisi’ne müracaat ettim. ‘Yaptığım binanın bugün sahibi sizsiniz, paramı

Başvekalet  
Kalem-i Mahsûs Müdüriyeti  
Aded  
3402

#### Kararnâme

Ankara Şehremâneti tarafından Yenişehir’de inşâ edilmek üzere, 1341 senesi Mayıs ve Haziran ayları zarfında akdedilen iki mukâvelenâme mücebince (278.100) lira mukâbilinde (Türk İnşaat Evi) mü’essesesine ihale edilmiş olan 34 hânenin mukâvelenin akdini müte’âkib gerek amale ücretlerinde ve gerek malzeme fiyatlarında yüzde elli nisbetinde bir terfi vukûa gelmesi hasebiyle müesseseyi rahnedâr edecek derecede zarara düşürdüğü anlaşıldığından, fevkâlâde esbâb ve müessesirâtın mütevellid zararın tahffii ile milli bir müessesenin faaliyette devamını te’minen ihale bedeline yüzde otuz nisbetinde zam icrâsı ve bu esas dairesinde bu mukâvelenâmenin ta’dili, dahiliye vekâletinin fi 22 Mart sene (1)926 tarih ve 176/3180 nümerolu tezkeresiyle vukû’ bulan teklifi üzerine İcrâ Vekilleri Heyetinin fi 28 Mart sene (1)926 tarihli içtimâ’ında kararârgîr olmuştur. Fi 28 Mart sene (1)926

Reisicumhur

Gazi M.K.

Başvekalet vekili: Refik SAYDAM

Hariciye Vekili: Tefik Rüşti ARAS

Dahiliye Vekili: Mehmet Cemil UYBADIN

Bahriye Vekili: İhsan ERYAVUZ

Müdâfaa-i Milliye Vekaleti Vekili: Mehmet Cemil UYBADIN

Adliye Vekaleti Vekili: Doktor Tefik Rüşti ARAS

Sıhhiye ve Muavenet-i İctimaiye Vekili: Refik SAYDAM

Ticaret Vekili: Ali CENANİ

Ziraat Vekili: Mehmet Sabri TOPRAK

Nafia Vekili: Behiç ERKİN

Maarif Vekili: Mustafa Necati UĞURAL

Maliye Vekili: Hasan SAKA





Türk Ocağı.

*verin' dedim. Aldırmadılar. En son müracaatıma Furka Kâtibi Umumisi Recep Peker beyin gönderdiği mektubu hazin bir hatıra olarak saklıyorum.*"<sup>174</sup>

O dönemde, Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'nun belediyelere yüklediği, içilecek ve kullanılacak evsaf-ı fenniye haiz su celbi, lâğım ve mecralar tesisatı, hastane, süt çocuğu muayene ve tedavi evi, aceze ve ihtiyar yurtları, doğum evi tesis ve idaresi görevlerinin değil Anadolu kentlerinde başkent Ankara'da bile yeterince hızlı yapılabilmesi mümkün görünmemektedir.

İnşaat malzemesinin hiç de kolay bulunamayan bir mal olduğu dönemin anılarında zikredilmektedir. Bu konuda bir rakam vermek gerekirse, çimento iyi bir örnek olacaktır.

*"Çimento sanayi Cumhuriyet dönemine, Osmanlı'nın son yıllarında işletmeye açılmış ve 1920 yılında birleşerek tek kuruluş haline gelmiş olan Arslan ve Eskihisar Müttehit Çimento ve Su Kireci Fabrikaları Anonim Şirketi'nin 1923'teki üretimi 11.447 ton olan iki fabrikasıyla girmişti.*"<sup>175</sup>

İnşaat sektörüne yapı malzemeleri satarak giren Vehbi Koç, Mösyö Thamm'la ortaklık kurarak,

174) Koyunoğlu, Arif Hikmet, "Koyunoğlu'nun Anıları-4", Tarih ve Toplum, Şubat 1987, Sayı: 35, s. 49.

175) Sey, Yıldız, Türkiye Çimento Tarihi, Tarih Vakfı, TÇMB, ÇMİS, İstanbul, 2003, s. 32.

2 Eylül 1928 tarihli sözleşme ile Ankara Hukuk Mektebi'nin kalorifer tesisatı döşenmesi işini, 12.294,64 lira keşif bedeli üzerinden pazarlık yoluyla 10.000,- liraya alarak müteahhitlik işine de girmiştir.<sup>176</sup> Ankara Hukuk Mektebi kalorifer tesisatı Vehbi Koç'un ilk bitirdiği taahhüt işidir; ardından Bursa Biraderler'le anlaşarak 1932 yılında girdiği bir ihale ile Ankara Numune Hastanesi'nin elektrik ve asansör tesisatını, Cumhuriyet'in onuncu yılına yetiştirmek üzere 530.000 liraya alırlar. Ancak, Sağlık Bakanı Refik Saydam bu işi Türklerin yapamayacağı inancında olduğu için çeşitli güçlükler çıkarır ve yabancı bir firma ile ortaklık şartını koşar. Almanya'dan Yehliski Tekilman adında bir firmayla, adını kullanmak üzere 20.000 liraya anlaşır işi alırlar.<sup>177</sup> İş yıldönümüne yetiştirilir ve çok memnun olan Refik Saydam Vehbi Koç'u öper; Koç bu deneyimini "bu kadar eziyetten sonra 20-30 bin lira arasında bir para kazandık ama büyük tecrübe sahibi olduk" diye anlatır.<sup>178</sup>



1930'larda Bulgar İnşaat Ustaları.

10-15 yıl boyunca devam ettiği müteahhitlik işleri sırasında Devlet Demiryolları Hastanesi, Cebeci Çocuk ve Doğum Hastanesi, Ankara Hastanesi gibi önemli binaların inşasını üstlenen Vehbi Koç 1940'lı yıllarda inşaat taahhüdü işlerini bırakır:

*"Türkiye ekonomisi daima inişli çıkışlı olduğu, bir de iyi müteahhitle kötü müteahhit arasında fark gözetilmediği, bütün işler 2490 sayılı kanun gereğince, kim daha düşük fiyat verirse ona ihale edildiği için, iyi müteahhitlerin hiçbiri yaşamadı, devlet de bundan büyük zarar gördü. Bu durumu görünce ben de inşaat işlerinin hepsini tasfiye ettim, başka işlere geçtim."*<sup>179</sup>

Müteahhitlik işlerine girmesinde Vehbi Koç'u etkileyen, ünlü Müteahhit Erzurumlu Nafiz Kotan'dır. Nafiz Kotan iş hayatında Ankaralı diğer müteahhitlerden daha eskidir. Birinci Dünya Savaşı sonlarında İstanbul'a yerleşerek askeri ihalelere giren Nafiz Bey, Kurtuluş Savaşı sırasında işlerini İstanbul-Ankara Hattı'nın kilit noktası İnebolu'ya kaydırmış ve bu ticaretten o kadar kazanç elde etmiştir ki, 120.000 liraya bir uçak satın alıp orduya hediye edebilmiştir.<sup>180</sup> İnşaat müteahhitliği işinin duayeni sayılan Nafiz Kotan'ın iş yaşamı trajik bir biçimde sona ermiştir.

*"Nafiz Bey Ankara'nın bayındırlığında çok önemli işler aldı. Sermayesi çok azmış, hiç belli etmezdi... Bir gün sabahleyin Ankara'ya bir haber yayıldı. Nafiz Bey Viyana'ya gitmiş. O vakit kafamda bir şimşek çaktı. 80-90 bin lira sermayem var, bir yandan kredi ile mal almışım. Nafiz Bey'e veresiye satmışım, 120 bin lira alacağım var. İlk işim durumu öğrenmek oldu. Celal Bayar, o zaman İş Bankası Genel Müdürü, Viyana'ya ameliyata gitmiş, Nafiz Bey'in durumu kötü, vadesi gelen bonolarını ödeyememiş. Ankara İş Bankası Müdürü hemen gidip Celal Bayar'a ricada bulunmasını salık vermiş. Nafiz Bey Viyana'ya onun için gitmiş."*

176) Cengizkan, Ali, A.g.e., s. 33.

177) Koç, Vehbi, A.g.e., s. 45.

178) A.g.e., s. 46.

179) A.g.e., s. 50.

180) A.g.e., s. 43.



Karadeniz’de Bir Karayolu Köprüsü. Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.

*Bir hafta sonra Nafiz Bey dönüyor. Celal Bey’i razı etmiş. İş Bankası’nın vadesi gelen bonolarını ödeyip Nafiz Bey’i iflas ettirmemesine karar verilmiş. Bunun iç yüzünü de sonradan öğrendim. Meğer Nafiz Bey İş Bankası’ndan o kadar çok kredi almış ki, eğer iflas ederse en büyük zarar bankaya olacaktı. Celal Bey Turhal Şeker Fabrikalarını, biraz da Atatürk’ün emri ile eksiltmeye çıkarmadan Nafiz Bey’in şirketini, ‘İnşaat-ı Fenniye’ye verdirerek hem bizim paralarımızı almamıza yardımcı oldu, hem de kendi alacaklarını kurtardı.*

*Nafiz Bey durumu belli etmemeğe çalışır, beni İstanbul’a davet ederdi. Birkaç kez İstanbul’a gittim, geldim, fakat Nafiz Bey’le olduğum zaman İstanbul’u bambaşka gördüm. Ben on liralık gömlek giyerdim, Nafiz Bey Strongolio adına bir Rum’a 25 liradan on iki gömlek birden ısmarlardı. Ben elli beş kuruşa İtkin’e elbise diktirirdim, Nafiz Bey elbiselerini seksen liraya diktirirdi. Akşamları beni eğlence yerlerine götürür, tadı damağında kalırdı. Ama ben bunlara aldanmaz yine hesabıma dikkat ederdim.*

*Hesapsızlık, banka faizlerinin ağırlığı, İş Bankası’nın tutumunu değiştirmesi ile Nafiz Bey’in işi bozuldu... Sonunda Trabzon’a taşındı ama işleri bir türlü düzelmedi, Erzurum’da öldü.”<sup>181</sup>*

181) A.g.e., s. 43.

Ankara'daki neredeyse bütün devlet erkânını gündüzleri yazıhanesinde akşamları da evinde misafir eden Nafiz Kotan gibi, Ankara'nın imarında önemli işler üstlenen bir başka müteahhit de, İstanbul'dan Ankara'ya gelen Haydar Emre'dir. İstanbul'un ünlü müteahhitlerinden biri olan Haydar Bey'in işlerini Ankara'ya taşımasına vesile olan ilk taahhüdü Gazi Terbiye Enstitüsü binasının inşaatıydı. Ziya ve Cemil Arıdurdu ile HAYMİL adlı inşaat şirketini kuran Haydar Emre o dönemde, Nafiz Kotan'ın aksine sermayesi saha sağlam, risklerden uzak duran bir müteahhit tipi olarak öne çıkmaktaydı. Taahhüt edip tamamladığı işler arasında, Gazi Terbiye Enstitüsü, Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Ziraat Enstitüsü, Orduevi ve Genel Kurmay Başkanlığı sayılabilir.<sup>182</sup>

#### 1930 ANKARASI'NDA YAPI İHALELERİ

Ankara Palas, 600.000 lira  
Birinci Vakıf Apartmanı, 200.000  
İkinci Vakıf Apartmanı, 1.200.000  
Mimar Kemaleddin Mektebi, 120.000  
Hukuk Mektebi, 160.000  
Çocuk Sarayı Caddesi'nde 9 dükkan 30.000  
Umum Müdürlük Dairesi 60.000  
Karaoğlan'da apartman ve mağazalar 30.000  
Samanpazarı Üçüncü Vakıf Apartmanı, 35.000  
Heyet-i fenniye dairesi 20.000  
Erzurum Mahallesi'nde 17 memurin evi 75.000  
İstiklal Caddesi'nde 4 ev 50.000, 9 ev 450.000, 2 ev 50.000  
Numune Hastanesi civarında 3 ev 15.000, 6 ev 30.000  
Karaoğlan'da 2 dükkan 6.000 lira.”

Kandemir, Türkiye Seyahatnamesi No: 1 Ankara Vilayeti, Başvekalet Müdevvenat Matbaası, Ankara 1932, 141.

Anılarından anlaşıldığı kadarıyla Vehbi Koç'u inşaat müteahhitliği işlerini tasfiye ederek başka alanlarda yatırım yapmaya iten neden sadece 2490 sayılı İhale Kanunu değil, inşaat müteahhitliğinin kâr oranı yüksek bir yatırım olduğu kadar taşıdığı risklerdi. Kimi işlerde ortaklık yaptığı ve ciddiyetiyle tanınan Haydar Emre'yi de, Birinci Meclis'ten itibaren 1950'ye kadar milletvekili olarak görev yapan ve büyük inşaat taahhütlerine girmiş bulunan Emin Sazak'ı da çok zor durumlarda görmüştü. Haydar Emre'yi iflasın sınırına getiren yaklaşık 18 milyon liraya tamamlanmış olan 70 kilometrelik Elazığ-Palu Demiryolu Hattı inşaatında kendisinin ortağıydı ve bu işte Vehbi Koç'un ortaklığı kâr ya da zararda sadece 350 bin lirayla sınırlıydı.<sup>183</sup>

*“O devrin Başbakanı Refik Saydam, Allah rahmet eylesin, dürüst, cesur bir insandı. Bizleri dinleyip zamanın Bayındırlık Bakanı ve diğer bakanlarla konuştuktan sonra, kanunda ‘dayanılmayacak bir zarar ve fevkalâde bir zaman olduğu görülecek olursa’ maddesine dayanarak, Devlet Şûrasından karar aldırıp anlaşmanın günün fiyatlarına göre düzeltilmesini kabul ettirdi. 6 milyon liraya aldığımız iş 15-18 milyon lira arasında bitti. Zarardan kurtulduk, biraz da kâr ettik.”<sup>184</sup>*

Gerçekten de 1930'ların sonunda müteahhitlik firmalarından bazılarının peş peşe iflas ettiği anlaşılmakta ve bu iflaslarda da genellikle büyük müteahhitlerden söz edilmektedir. Bu iflaslar, işveren konumunda olan devletin bir sermaye tartışması yapmasına da neden olmuştur. İflasların işleri etkilememesi için, bir sigorta şirketi tarafından garanti edilmemiş müteahhitlerin eksiltmeye kabul edilmemesi bir öneri değilse bile bir uygulama örneği olarak öne sürülmüştür.

182) A.g.e., s. 47.

183) A.g.e., s. 47-50.

184) A.g.e., s. 48.

*“İnşaat şirketlerinin sermayesine de büyük bir ehemmiyet vermemek icab eder. Çünkü bu sermaye muhayyeldir, yalnız mektup kâğıtları ve şirketin reklâmlarında yazılıdır. Bu sermayenin takdirinde mânevî sermayeler de paralandırılarak hesaba katılmıştır... Netekim resmi sermayeleri çok dolgun olan bazı büyük şirketlerin iflâs ederek işlerini tasfiye ettikleri, halbuki sermayeleri çok mütevazı olan bazı şirketlerin de buhranı muvaffakiyetle bertaraf ettikleri vakidir.”<sup>185</sup>*

Ankara’yı en fazla müteahhitlik firmasının yerleştiği bir şehir haline getiren<sup>186</sup> Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında ortaya çıkan müteahhitlerden Kemal Dedeman’ın ilk işi, bizzat Ali Çetinkaya’nın denetiminde, günde üç vardiya çalışarak tamamlanan, Atatürk’ün Onuncu Yıl Nutku’nu söylediği platformun inşası olmuştu. Daha sonra kum ocağı işletmeciliğine de başlayan Kemal Dedeman, Karabük Demir-Çelik Fabrikası toprak hafriyatı, İnhisarlar İdaresi Dinamit Deposu, Kütahya, Yeşilköy, Etimesğut, Kayseri ve İzmir Hava Meydanları’nın asfalt ve lojman yapım işleri, 1947-1966 yılları arasında Ankara’nın kanalizasyon işleri gibi ihaleler alan bir müteahhit oldu.<sup>187</sup> Vehbi Koç’un tersine, uzun yıllar müteahhitliğe devam etmiş, İstanbul’a yerleştikten sonra yazdıkları, bu sürecin hiç de küçümsenemeyecek bir sermaye birikimi sağladığını göstermektedir.

*“Ankara’da yaşarken, paranın önemini, paranın nasıl harcanacağını pek fark etmemişiz. İstanbul hayatımda yeni bir dönem açtı. İstanbul’da paranın gücünü daha belirgin bir şekilde gördüm, sanayinin önemini fark ettim ama ben sanayi adamı olmadım... Hayatıma baktığım zaman yanlışlarım arasında bu tavrımın da bulunduğunu, sanayi yatırımı yapmayarak hata işlediğimi düşünürüm.”<sup>188</sup>*

Müteahhitlik hizmetlerinden sağlanan sermaye birikiminin sanayi ve diğer alanlardaki yatırımlara dönüşmesi ancak 1980’lerden sonra hızlanacaktır.

### C) EN FAZLA MÜSAADEYE MAZHAR MÜTEAHHİTLİK FİRMASI

Başta Ankara olmak üzere şehirlerin imarı ve konut ihtiyacı, sadece büyük nafia işleri için değil, bina yapımı için de müteahhitlik hizmetlerinin gelişmesini gerekli ve zorunlu kılıyordu. En az bunun kadar önemli olan bir başka konu da, bu faaliyetin, yani konut üretiminin finansmanı ile ilgiliydi.

Bir meta olarak konut üretiminin, “çok sayıda toplumsal ve ekonomik aktörün etkileşimini gerektiren, ekonominin hemen bütün alt sektörleriyle ileri ve geri bağlantılara sahip olan” bir süreç olması, bağlantılı olduğu alt sektörler arasında ilk sırada gelenlerden birinin de müteahhitlik hizmetleri olması nedeniyle konumuz açıdan son derece önemli bir yere sahiptir.

Konut sorunu Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştı. Öyle ki, 1937 yılında, kira ödeyen kamu çalışanlarının oranı yüzde 71’de ve aylık kazançlarının yüzde 17,4’ü ile yüzde 29,9’u kiraya harcamıyordu.<sup>189</sup> Devlet, 1939 yılına gelindiğinde Milli Koruma Kanunu kapsamında konut kiralalarının dondurulması yoluna giderek sorunu aşmaya çalışmışsa da,

185) Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 4, Eylül 1940, s. 51.

186) Bugün TMB üyesi olan 140 firmanın 85’i Ankara’da yerleşiktir.

187) Aydın, Suavi; Kudret Emiroğlu, Ömer Türkoğlu, Ergi D. Özsoy, Küçük Asya’nın Bin Yüzü: Ankara, Dost Yayınları, Ankara, 2005, s. 462.

188) A.g.y.

189) Aslanoğlu, İnci, Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basımışlığı, Ankara, 1980, s. 204.





Emlak ve Eytam Bankası Umum Müdürlüğü.

bu etkin bir önlem olamamıştı. Oysa, konut sorunun çözümlüne yönelik çalışmalar Cumhuriyet'in daha ilk yıllarında başlamıştı.

*“844 sayılı Emlak ve Eytam Bankası (EEB) kuruluş yasası her ne kadar 22 Mart 1922 tarihinde kabul edilmiş ise de, banka yönetim organlarının fiilen oluşması için kayda değer bir gecikme olmuştur.”<sup>190</sup>*

Murat Güvenç ve Oğuz Işık tarafından hazırlanan Emlak Bankası Tarihi, konut bankacılığının gelişimi ve sorunlarına dair önemli bir araştırmadır ve konuyla ilgili birçok bilgi vermektedir. Konumuz açısından özellikle önemli olan ise, Emlak ve Eytam Bankası'nın içinden çıkan Emlakbank Yapı Limited Şirketi'nin gelişimidir.

1934'den çok daha önce Emlak ve Eytam Bankası'nın katılımıyla bir inşaat şirketi oluşturulması fikri bankada tartışılmış; ancak “özellikle fenni sorumluluğun kimin üzerinde kalacağı konusunda çıkan anlaşmazlık nedeniyle hiçbir olumlu sonuca bağlanamamıştır.” 1936 yılında ise, 4,5 milyon liralık devlet binaları yaptırma işi ortaya çıktığında, bir şirket kurulması fikri yeniden ortaya çıkmıştır. Banka yönetiminde, inşaat işlerine girmek için banka bünyesinde ayrı bir daire oluşturmak ya da bir şirket kurmak alternatifleri üzerinde tartışmalar çıkmıştır. Bu tartışmalarda ihtiyaç hissedilen fenni sorumluluğun, yani mühendislik bilgisinin kimin üzerinde olacağı

190) Güvenç, Murat, Oğuz Işık, Emlak Bankası 1926-1998, Emlak Bankası-Tarih Vakfı, İstanbul 1999, s. 21.



sorusu kadar sermaye ihtiyacı da öne çıkmaktadır. Tartışmalar sonunda, yüzde 99 hissesi bankaya ait olacak şekilde küçük bir şirket kurulması yönünde, “iki görüşün ortalaması gibi” bir karar alınmıştır. Nisan 1937’de kararlaştırılan ilkelerle kurulan Emlakbank Yapı Limited Şirketi’nin kuruluşu öncesindeki tartışmalar, dönemin müteahhitlik şirketleri hakkında da önemli bilgiler vermektedir.<sup>191</sup>

*“... On seneden beri Ankara’da bulunuşum ve muhtelif meslek ve müesseselerle temasım hasebiyle burada selâhiyetle söz söyleyebileceğimi zan ediyorum. Bir şirket yaparsak ya harici ya dahili sermaye koymak lâzımdır. Hariçten sermaye gelmez. Dahili sermayeye gelince Holsman, Redlih Berger, Yolyus Berker, Foks, Abdurrahman Naci, Erzurumlu Nazif, Eskişehirli Emin, İbrahim ve Zühdü, İsmail Hakkı ve Cemal, Acıman, Bedri vesaire gibi firmalar vardır ki bunlardan ecnebi olanlar hemen hemen iflas vaziyetindedirler. Diğerleri de perişandır. İbrahim ve Zühdü en namuslu ve muktedir adamlardır amma hepsi perişandır. Ayakta kalanlar iki kişidir ki birisi Abdurrahman Naci diğeri de Bedri’dir. Abdurrahman Naci olmaz; Bedri ise şirket teşkiline yanaşmaz. Şu halde şirket teşkil edebilmek için adam bulamayız. Onun için diyorum ki; bankada bir inşaat şubesi teşkil eder ve kuvvetli elemanlar alırsak Hükümet kendi bankası olmak itibariyle elbette bize yardım eder. Artırma eksiltme kanununda istisnai kararlar verilmesine müsait hükümler vardır; böylesi daha iyi olur.”<sup>192</sup>*

1930’lı yılların sonunda müteahhitlik şirketlerinin çoğunun ciddi derecede bir sıkıntı içinde olduğu anlaşılıyor. Böyle bir dönemde Emlak ve Eytam Bankası’nın yeni bir şirketle ortaya çıkmasında hükümetten gelecek destek beklentisinin de etkili olduğu anlaşılmaktadır. Ancak ilk yıllarda Em-

lakbank Yapı Limited Şirketi’nin, “temel işveren niteliğindeki Bayındırlık Bakanlığı nezdinden herhangi bir müteahhitten hiçbir ayrıcalığı” olmamıştır.<sup>193</sup>



İsmet İnönü Emin Sazak’la Birlikte Temel Atma Töreninde. Sazak Aile Arşivi.

Emlakbank Yapı Limited Şirketi 1938 yılından itibaren hemen her eksiltme ihalesine katılmakta, bu da işlerin dağılmasına neden olmaktadır. Şirket 1938 yılında Merkez Bankası, Mersin Umumi Mağazalar ve Eskişehir Çırak Mektebi binalarının eksiltmelerini kazanabilmiştir. Ancak, daha ilk harcamalarla birlikte şirket tüm sermayesini tüketmiş ve bankadan 100 bin lira tutarında yeni bir kredi daha sağlamıştır. Şirket, banka yönetiminin isteği üzerine Gölcük tersanelerinin eksiltmesine de katılmaya karar vermiş olmakla birlikte, yapılan araştırma sonucu bu işin yapılamayacağını Milli Savunma Bakanlığı’na bildiren Genel Müdür Galip Sinap’ın yerine Saim Ölçen getirilmiş ve şirkete yeni bir kredi daha verilmiştir.

Emlakbank Yapı Limited Şirketi, başka nedenlerle birlikte, kötü

191) A.g.e., s. 65-66.

192) A.g.e., s. 65-66.

193) A.g.e., s. 12.

yönetimin de bir sonucu olarak 1944 yılına kadar para kazanma aşamasına gelememiştir. 1944 yılında ise, 1939 sonlarında hazırlıkları ve 1944'de de inşaatı başlatılabilen Saraçoğlu Mahallesi Projesi ile olmuştur.<sup>194</sup>

Saraçoğlu Mahallesi (Memurin Apartmanları) Projesi Emlak ve Eytam Bankası'nın sorumluluğuna bırakılmış, o da işi Emlakbank Yapı Limited Şirketi'ne devretmiştir. Banka'nın maliyet + kâr ilkesiyle iş alarak Emlakbank Yapı Limited Şirketi'nin gelişimin önünü açtığı aldığı kamu ihalelerinin ilk örneği bu oldu.

*“... Saraçoğlu mahallesi inşaatlarında bankaya % 7 oranında bir kâr payı ödenmesi garanti altına alınmıştı. Emlakbank Yapı Limited Şirketi'nin inşaat üzerinden elde edeceği kâr, bu oranın dışındaydı. Emlak ve Eytam Bankası ve Emlakbank Yapı Limited Şirketi'ni en fazla müsaadeye mazhar bir kamu kuruluşu olarak gören bu uygun koşullarda şirketin hızla büyümesi hiç de şaşkıncı değildir. Banka tarafından yayımlanan ve Emlak Kredi Bankası'nın kısa tarihçesine değinen yazılarda Emlak ve Eytam Bankası'na atfedilen eserlerin pek çoğu işte bu son döneme aittir.”<sup>195</sup>*

1930'lu ve 1940'lı yıllarda büyük inşaat işlerine girişen birçok firmanın teker teker iflas ettiği bir süreç içinde, Emlakbank Yapı Limited Şirketi hızla büyümüşü. Şirket, Saraçoğlu Evleri'nin hemen ardından 1945-1946 yılları arasında, Ankara Etimesğüt Uçak Motor Fabrikası, Adana Adliye Sarayı, Dolmabahçe Stadyumu 4. Kısım Kapalı Tribünü, Ankara Keçiören Verem Hastanesi, Cebeci Hemşire Okulu, Kızılay Hastanesi, Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Nisaiye Kliniği, Sergi Evi'nin Devlet Opera ve Balesi'ne dönüşümü, bankanın ek bina işlerini yaptı. Bu işler arasında, Dolmabahçe Stadyumu 4. Kısım Kapalı Tribünü Projesi'nde sözleşme maliyet + yüzde 15 kâr olarak yapılmıştı.<sup>196</sup> Bu şartlar altında Şirket'te her projeyi yapabileceğine dair güçlü bir güven duygusunun oluşması da doğaldı.

*“Şirket müzaheret ve muaveneti aliyeleriyle günden güne büyük mikyasta inşaat deruhte ediyor. Ankara'da memurlar için ikametgah olarak evler yaptık. Hastaneler inşa ediyoruz. İş tiyatroya kalmış bu da ihtiyacı asriyedendir ve memleketimizin imarı demektir. Bu seneler için son bir hamle olmak üzere, madem ki esası evvelce kararlaştırılmıştır ve vekaletçe de muhterem bankaya yaptırılması da uygun görülmüştür. Bu binayı da yapabiliriz.”<sup>197</sup>*

Banka bu güvenle 1946 yılında, sermayesinin yüzde 45'ine sahip olan İstanbul Belediyesi ile çoğunluk ortağı olarak, İstanbul İmar Limited Şirketi'ni kurdu. Belediye Başkanı Lütfi Kırdar'ın imar operasyonu sırasında kurulmuş olan bu şirket İstanbul'da, en önemlilerinden biri Levent Evleri olan, önemli projeler gerçekleştirdi.<sup>198</sup> Sonuç olarak önce Emlak ve Eytam Bankası olarak kurulan, daha sonra Türkiye Emlak ve Kredi Bankası olan banka, 1945 ile 1984 yılları arasında, 27 ilde toplam 2.550 konut inşa etmiş, Aynı dönemde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı adına 81, Milli Savunma Bakanlığı adına 11, TBMM için 1, SSK için 6, Afet İşleri için 9 ve diğer kurumlar için 52 proje gerçekleştirmiştir.

194) A.g.e., s. 68-71.

195) A.g.e., s. 68-71.

196) A.g.e., s. 107.

197) Emlakbank Yapı Limited Şirketi Müdürü Emin Zincirkıran'ın Sergi Evi'nin Opera Binası'na dönüştürülmesi işinin Banka tarafından Şirket'e devrinde yaptığı bu konuşmayı aktaran Güvenç, Murat, Oğuz Işık, A.g.e., s. 114.



Antalya'da Genç Mühendisler. Mebus Ergüvenç Arşivi.

## D) ANADOLU'DA NAFİA FAALİYETLERİ VE MÜTEAHHİTLİK HİZMETLERİ

Ankara ve İstanbul'da Cumhuriyet'in ilk yıllarında kurulan birçok müteahhitlik firması zor dönemlere girip faaliyetlerine son verirken, taşrada da küçük müteahhitler yol ve kamu binaları inşaatlarının eksiltmelerine girip işler almaya başlamıştı. Bunlardan bazıları, 1950'li yıllarda çocuklarını İstanbul'a mühendislik eğitime göndererek ikinci kuşağın önünde bu alanda yeni girişimler ve büyüme imkânları fırsatını sunabilmiştir. Bu erken dönem Anadolu müteahhitlerinden biri de, şimdi torunları Türkiye Müteahhitler Birliği yönetiminde yer alan Şerif Köksal'dır.

*“Ben 1931 Haziran ayında Elazığ'da doğdum. İşte o tarihten sonra ilk mektep orta mektep ve lise hayatımız Elazığ'da. O arada rahmetli babam Şerif Köksal müteahhitlik yapıyordu. O yörenin çapına göre, Elazığ ve civarında yaptığı işler. Ben de lisedeyken tatilde şantiyelere giderdim babamla beraber, oradan alışkanlık. Babam o zaman Tunceli'de hükümet konağı, kışla binası yapıyordu... Babam beni ilk 1948 senesinde işe gönderdi. Bilfil şantiyeye başladım.*

*O zaman Karakoçan Kığı Yolu'nu yapıyordu. O zamanın şartlarıyla doğru dürüst yol yok hiçbir yere. Hatta biz Karakoçan'a gitmek için Elazığ'dan trenle Palu'ya kadar geldik. Palu'dan atla Karakoçan'daki şantiyeye. Yollar el işçisiyle yapılıyor; makine yok, bir kompresör bile yok. Matkaplar vardı; onlara tokmakla vurup yer açılıyordu dinamit için; öyle patlatılıyordu kayalar. O yüzden de işçi-amele epeyce çoktu. Zorda çalıştık.”<sup>199</sup>*



Şerif Köksal. Köksal Aile Arşivi.

Şerif Köksal'dan daha geç bir tarihte müteahhitliğe başlayan Eyüp Sabri Çarmıklı'nın aldığı ilk iş Kars'ın Göle İlçesi'ndeki ilkokul inşaatıydı. Ancak 1950'lere kadar Anadolu'da yapılan birçok kamu binası inşaatında da hâlâ geleneksel malzeme kullanıldığı anlaşılmaktadır. Örneğin, Eyüp Sabri Çarmıklı'nın 1944 yılında inşa ettiği Göle İlkokulu çamurla taş duvarları çamurlar örülmüş bir yapıydı.<sup>200</sup> Kullanılan iş makineleri de kimi yerlerde ilk defa görülüyordu.

*“Nafia Vekili bulunduğum sıralarda bir gün Diyarbakır istikametine doğru inşa halinde bulunan cenup demiryolu hattını gör-*

198) A.g.e., s. 113, 134, 155, 158.

199) Köksal, Cahit, Sözlü Tarih, Ankara, 21 Aralık 2004.

200) Çarmıklı, Nurettin, Sözlü Tarih, Ankara, 15 Şubat 2005.

meye gitmiş ve yolun üzerinde olduğu için bir gece de Malatya’da kalmıştım. Vardığımda, Malatya kasabası içindeki belediye yolları üzerinde göze çarpan bir faaliyet vardı ve buharlı bir yol silindiri çarşu içinde, etrafına bir seyirci kalabalığı toplamış olarak, şosa üzerinde muttasıl ileri geri gidip gelmekte idi. Ben bu faaliyeti daha ziyade benim orayı ziyaretim vesilesiyle hızlanmış kabul ettim ve geçtim. Fakat Belediyeyi ziyaretimde, silindir makinesi vesilesiyle, bana anlatılan bir hikâye dikkatimi çekti. Meğer, buharlı yol silindir makinesi Malatya’ya ancak demiryolu hattının oraya varışından sonra gitmiş imiş ve çünkü vilâyette silindir makinesi geçmesine elverişli bir şosa yokmuş ve yollar o vakte kadar hep büyücek yuvarlak taşlarla [Loğ] silindirlenirmiş.<sup>201</sup>



1933 yılında 4 İstihkâmçı Kocaeli-Sirkeci Tahrip Projelerini Hazırlıyor. (Sol Başta Mebus Ergüvenç). Mebus Ergüvenç Arşivi.

Her ne kadar 1930’ların ilk yıllarında Nafia Vekâleti Başvekîl’in Vekâleti gibi görülüyor; istenen her tahsisatın hemen çıkarılabileceğine inanılıyorsa da, taşra vilâyetleri için kaynak kullanımı her zaman sanıldığı kadar kolay olmamıştır. Bu konuda, dönemin Nafia Vekili Hilmi Uran’ın aktardığı bilgiler, vilâyetlerin verebildiği paraya nispetle yapılabilen işlere bir örnek olabilir. Nafia Vekâleti’nin makadam yolların dayanıklılığını artırmak için “soğuk asfalt”, “sıcak asfalt”, “mozayık asfalt”, “beton” gibi malzemelerle kaplama deneyleri yapılırken bir mühendis makadam yolu savunuyordu:

“... Bir vilâyet baş mühendisi de alêlâde makadam şosayı iltizam ederek, muhafaza tabakasına taraftar olmuyor, bize halen en elverişli yolun makadam olduğunu iddia ediyordu. Sonra da, makadam şosa denilen yol sisteminin haddi zatında pek sağlam bir sistem iken, bizde yapılan yolların dayanmamakta olduğunu bir sebebe bağlamış olmak için: ‘Biz vilâyetlerde siparişe göre yol yaparız’ diyor ve fikrini şöyle izah ediyordu: ‘Muayyen bir mikdar tahsisata lüzum gösteren muayyen bir yol parçası için istediğimiz para çok görülür, verilmez, biz de yolu ucuzlatmak için onun, meselâ, hendeklerini projeden kaldırırsak. Yine tahsisat az gelirse bu defa balast tabakasını ufaltırız, hattâ blokajı kaldırırsak ve yol da kolu kanadı kırılmış olarak vilâyetin verebildiği para nispetinde meydana gelir.’ Bu pek tabii olarak, yolları bir muhafaza tabakası ile örtmekten alıkoyacak bir mütalâa değildi. Fakat bunda, vilâyetlerimizin dar bütçeleri hududu içinde yolların hangi şartlarla yapıldığını açıklayan bir hakikat payı vardı.<sup>202</sup>

Anadolu’da yapılan işler içinde küçük müteahhitlerin taahhüt ettiği işler genellikle şoseler ve bina işleri oluyordu. Recep Peker’in ba-



1930’larda Ankara’da İmar Çalışmaları. Ahmet Yüksel Arşivi.

201) Uran, Hilmi, A.g.e., s. 246.

202) A.g.y.

kanlığı sırasında, 26 Temmuz 1930 tarihinde ihale edilen Fırat Nehri üzerindeki Kömürhan Köprüsü [İsmet Paşa Köprüsü], Cumhuriyet'in ilk yıllarında yabancı müteahhitlik şirketlerinin en zor bölgelerde bile iş alabildiğini gösteren örneklerden biridir. Bunda Türk firmalarının sermaye açısından yeterli olmayışı kadar mühendislik bilgisi açısından da hâlâ sorunlar yaşıyor olması da etkili olmuş gibi görünmektedir. Munzur Dağları üzerinde inşa edilen 108 metre açıklığındaki bu köprü hükümet açısından özel bir önem de taşıyordu. Nafia Vekili Hilmi Uran'ın övünmesi boşuna değildir; Kömürhan Köprüsü döneminde dünyanın en büyük birkaç köprüsü arasında sayılmaktadır ve Cumhuriyet'in dünya çapında iddiası olan ilk büyük mühendislik projesidir.

*“Kemerlerinin açıklığı itibariyle, İsmet Paşa Köprüsü, Asya'nın ve hattâ dünyanın sayılı tek gözlü büyük köprülerinden biridir. Bu köprü Cumhuriyet hükümetine o vakit 322.400 liraya mal olmuş ve Cumhuriyet ülkesinin şarkını garbına bağlayan ilk kara yolu köprüsü olmuştur.”*<sup>203</sup>

Köprü'nün ihalesine sadece iki firma katıldı. Kiristiyani Nilsen Şirketi ile bir İsveç Grubu. Köprü'nün inşaatı 3 Nisan 1932'de tamamlanmış ve açılışını bizzat Başbakan İsmet İnönü yapmıştı.<sup>204</sup>

## E) BÜYÜK PROJELER

Cumhuriyet'in ilk yıllarına, 1929 Nafia Programı'nın uygulanmaya başlandığı tarihlere geri döndüğümüzde, nafianın temelini teşkil eden demiryollarının yanı sıra, başka bazı büyük projelerin de uygulanmaya başlandığını görüyoruz. Bunlardan en önemlisi, 1950'lere kadar devam eden Demiryol Projesi ile 1950'de Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinden sonra şiddetle eleştirdiği, ama içeriğini bazı hatlarıyla sürdürdüğü Büyük Su Projesi'ydi.

Başta Demiryolları Projesi olmak üzere, Büyük Su Projesi, şose ve köprüler, liman inşaatları, kamu binalarının yapımı ve daha bir dizi proje her şeyden önce güçlü bir finansman gerektiriyordu. 1929 Nafia Programı'nın hazırlanması sırasında, 1926-1929 yılları arasında dünya ekonomisinin genel olarak hızlı bir gelişme içinde olmasının bu ağır borç yükü karşısında yöneticilere kısmi bir umut



Cumhuriyet Dönemi'nin Başarılarından Bir Örnek: Munzur Çayı Üzerinde Kömürhan Köprüsü.

verdiği düşünülebilirse bile, 1929 yılının sonunda, dünyanın bir ekonomik bunalım beklemediği bir dönemde patlak veren Büyük Buhran'ın, Türkiye ekonomisine de olumsuz bir etki yaptığı muhakkaktır.<sup>205</sup> Charles Rist'in 1930 tarihli raporu, bayındırlık işlerinde dış harcamalar gerektiren her türlü yeni programdan kaçınılması gerektiğini söylemekteydi.<sup>206</sup>

Ülkenin ekonomik yapısı, devletle “özdeşleşmiş” olan Cumhuriyet Halk Fırkası'nın programına da yansiyordu. Bu programda nafia işleri başlığı altında demiryollarına bildik vurgu yapıldıktan sonra, diğer projeler için daha çok niyet belirtiliyordu:

203) A.g.e., s. 249.

204) 10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933: İmtiyazlı Demiryolları-Kara Yolları ve Köprüler, T.C. Nafia Vekaleti, İstanbul, 1933, s. 105.

205) GSMH 1929 yılına oranla, 1930'da yüzde 23,5 ve 1930 yılına oranla da 1931 yılında yüzde 12,3 oranında azalmıştır. Tekeli, İlhan, Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1977, s. 91.

206) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 662.



“Demiryollarımız:

Nafia işlerimiz, her şubesinde, amelî ve verimli bir tatbik programına tevkifan takip olunacaktır. Bu işlerden büyük feyiz ve kuvvet vasıtası olan demiryolu inşaatına devam edeceğiz.

Limanlarımız:

Limanlar inşaatına münasip zamanlarda başlamak lüzumu göz önünde tutulacaktır.

Şoselerimiz:

Vilâyet şoseleri üzerinde çalışmakla beraber memleketi bağlayan eyi ve fennî köprülere ve şose şebekesine kavuşmak için amelî bir program tatbik olunacaktır.

Su işleri:

İktisadî maksatlara vefa edecek bir büyük su işi idealimizdir. Küçük su işlerimizi başarmak ilk hedeflerimizdendir.”<sup>207</sup>

Şüphesiz ki Cumhuriyet döneminin ilk büyük projeleri demiryolu hatlarıydı. Bu projelerin Türkiye’de yerli sermaye birikimini uyaran sonuçları olmuştur. Bunlardan ilki, konumuz açısından ikincil bir öneme sahip olan tarımsal üretimin artışı ve ticari sermayenin büyümesidir. Demiryolu ile taşınan buğdayın 1924’de 48 bin tondan 1929-1930’da 149 bin tona çıkmış olması, altyapı yatırımlarının kapitalist birikime yaptığı etkiyi gösteren sadece bir örnektir. İkincisi ise, konumuz açısından birinci derece önemi olan Türk girişimciliğinin, büyük ihaleleri kazanan yabancı müteahhitlik firmalarına taşeronluk yaparak sağladıkları kazançlardır.<sup>208</sup> Demiryolu programı Türkiye’de büyük yerli müteahhitliğin doğuşunu da sağlaması açısından önem taşımaktadır.<sup>209</sup> Bu konuyu, Ekim 1928 ile Eylül 1930 arasında Nafia Vekili olarak görev yapan Recep Peker şöyle dile getirmektedir.

“Ecnebi şirketlerinin memlekette meşgul oldukları hat inşaatında, kendi vesait ve nezareti fenniyeleri cari olmakla beraber, ikinci derece müteahhitlerin Türk evlatlarından teşekkül ettiğini, aynı zamanda Türk sermayesi ve bilhassa bu sermayeye mesnet olan Türk milli bankalarının kredisi [ile] çalıştığını tespit etmek lazımdır. Bu suretle memleketimizde kuvvetli, haysiyetli ve liyakatlı iş grupları teşekkül etmektedir.”<sup>210</sup>

Tekrar Cumhuriyet’in ilk yıllarına dönerek demiryolu yapımının üç evresini özetlemek yararlı olacaktır. 6 Kasım 1925 yılında Nemlizade ve mahdumlarının kuracağı bir şirkete imtiyazı verilen 150 kilometrelik Samsun-Çarşamba Demiryolu’nun sadece 36 kilometresi bu şirket tarafından yapılabildi. 1924 yılında 449 sayılı kanunla hükümete Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Hatları’nın inşası için 65 milyon lira sarf yetkisi verildikten sonra ilk Türk müteahhitler olarak Tevfik ve Süreyya Sami Beyler Ankara-Yahşihan Hattı’nın ve Şevki Niyazi Bey de aynı güzergâh üzerindeki bir dekovil hattının ihalesini



Tarsus Ovası Sulama Projesi. Bayındırlık İşleri Dergisi.

207) Aktaran, Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 678-679.

208) Tezel, Yahya, A.g.e., s. 234.

209) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 287.

210) Aktaran, Tezel, Yahya, A.g.e., s. 234-235.





Diyarbakır Nafia Müdürlüğü: Sol Başta Sezai Türkes.

kazanmışlardı. Samsun-Kavak Hattı'nın birinci kısım ihalesini ise Nuri Demirağ kazanmıştı. Aynı hat üzerindeki Kavak-Havza ve Havza-Amasya Hatları'nın ihalesini bir Belçika konsorsiyumu olan SİT kazanmışsa da yeterli sermayesi olmadığı için sözleşme iptal edilmiştir. Demiryolları yapımının istenilen hıza ulaşabilmesi için, imtiyaz dışındaki tek yol, yabancı müteahhitlik şirketlerine kredi bulmaları koşuluyla verilmesiydi. Belçika grubu SİT de bu yolla ihale almış, ancak umulan kaynağı sağlayamamıştı. Aynı yöntemle bir İsveç-Danimarka grubuna 55 milyon

dolara ihale edilerek yaptırılan iki diğer hat da, 805 kilometrelik Irmak-Filyos ve Fevzipaşa-Diyarbakır Hatları'ydı. İki başka hattın, Kütahya-Balıkesir ve Ulukışla-Boğazköy Hatları da Julius Berger Şirketi'ne 65 milyon Alman markına ihale edilmişti. Ancak yabancı şirketlere bu yolla yapılan ihalelerde beklenen başarı sağlanamadı ve 1929 Nafia Programı ile bir kısmı iç borçlanmayla karşılanan yeni bir kaynak yaratıldı. 1929 yılında çıkan kanunla demiryolları, limanlar ve su işleri için hükümete toplam 240 milyon liralık bir harcama yetkisi verilmişti. Kısacası, 1922-197 yılları arasında yerel olanaklarla yapılan bir kısım hattın sonra, 1927-1933 yılları arasında finansman sağlayan müteahhitlere yapımların ihale edildiği dönem ve 1934'den itibaren iç borçlanmayla finanse edilen ve yapım işlerini tamamen Türk müteahhitlerinin üstlendiği üç dönemde Cumhuriyet'in büyük demiryolu projeleri gerçekleştirilmiştir. Bu süreçte, Türk müteahhitlerinin piyasaya hakim olmasında bir dönüm noktası olan Sivas-Erzurum Hattı ihalesine Amerikan Fox Şirketi ile birlikte Abdurrahman Naci ve SİMERYOL Şirketi katılmıştır. İhaleyi kazanan SİMERYOL Şirketi'nin fiyatı Fox Şirketi'nin fiyatının yarısı düzeyindedir. 1927-1933 döneminde yabancı müteahhitlik şirketlerine taşeronluk yaparak deneyim kazanan Türk şirketlerinin fiyatları anlaşılır bir biçimde rakiplerinden düşük olmuş ve bu da maliyetlerin önemli ölçüde düşmesini sağlamıştır.<sup>211</sup> 1933 yılında kabul edilen demiryolu tahvillerinin çıkarılması ve bu yolla elde edilen kaynak hükümeti dış kredi bularak hatların yapımını üstlenen yabancı firmalara bağlılıktan kurtarmış ve aynı zamanda Türk müteahhitlik firmalarının taşeronluktan müteahhitliğe geçişinin zeminini hazırlamıştır.

Yabancı müteahhitlik firmalarına taşeronluk yapan Türk firmalarının inşa ettiği hatlar dikkate alınmazsa, Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1948 yılına kadar inşa edilen hatların 1.778 kilometresi Türk müteahhitlerince inşa edilirken 1.296 kilometresi yabancı müteahhitlerce inşa edildi.<sup>212</sup>

Cumhuriyet hükümetleri için demiryolları programı ne kadar büyük bir önem taşıyorsa, Büyük Su Projesi de o denli büyük önemdeydi. Bu proje sadece sulama projesi değil, bataklıkların kurutulmasıyla yeni tarım alanları açılması ve ülkenin başındaki büyük bir belaya, sıtmaya karşı yapılacak mücadelenin de başlatılması anlamını taşıyordu.<sup>213</sup> Türkiye'de sıtma ile mücadele Osmanlı döneminde,

211) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 287-297.

212) A.g.e., 288-292. Yabancı müteahhitlerce yapılan hatların en az 860 kilometrelik bölümü Türk taşeronlar, bunun da büyük bir bölümü Nuri Demirağ tarafından inşa edilmiştir. Nuri Demirağ'ın, taşeronluk dışında müteahhitliğini üstlendiği hatların uzunluğunun da 475 kilometre olduğu düşünülürse ününün nedeni anlaşılır olmaktadır.

213) Örneğin Küçük Menderes Deltası civarındaki köylerde 1924'de yapılan bir araştırmada, sıtmanın yaygınlığını ifade eden dalak endeksi yüzde 72 olarak bulunmuştur. Bu konuda Bkz. Tekeli, İlhan, Selim İlkin, "Türkiye'de Sıtma Mücadelesi'nin Tarihi", Cumhuriyetin Harcı: Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasının Gelişimi, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 107-161. Yüzde 50'nin üzerindeki endeks up literatüründe "hiper endemik" olarak tanımlanmaktadır.

1910'da başlamıştı,<sup>214</sup> ama sıtma yatağı olan bataklık alanların iyileştirilmesi ancak 1930'larda hızlanabilecekti. Konumuz açısından sıtmanın iki açıdan önemi vardır. Birincisi, sıtma ile mücadele kapsamında, bataklık alanların kurutulması işlemlerinde müteahhitlik hizmetlerinin katkısı, ikincisi ise bu hastalığın şantiyelerin çalışmasını bile etkileyecek kadar yaygın olması. Anılardan anlaşıldığı kadarıyla 1930 ve 1940'lı yıllarda sıtma, şantiyelerin kuruluş ve çalışma biçimlerini bile belirleyecek kadar yaygındı.



Sezai Türkes, Sadık Diri ile Poşur Köprüsü İnşaatı Şantiyesinde.

*“O zamanlar her şantiyenin bir mezarlığı bulunurdu. Sıtma daima kol gezer, karpuz mevsiminde ishalle birleşince mezarlıklar dolardı... Sabahları, iş başından evvel, amele sıraya diziliyor, üç kişilik ekipten; birincisi, kinin veriyor, ikincisi maşrapayla suyu dayıyor, üçüncüsü ağzını açtırıp yutup yutmadığını kontrol ediyordu. (Ağzına saklayıp, yutmadan evdeki hastasına götürmesin diye.)”<sup>215</sup>*

1929 Nafia Programı çerçevesinde, daha sonra adı Su İşleri Reisliği olarak değişecek olan Sular Umum Müdürlüğü kuruldu ve başına Von Tubergen getirildi.<sup>216</sup> Sular Umum Müdürlüğü'nün kuruluşundan hemen önce, 29 Mayıs 1929'da kabul edilen 1482 sayılı kanunla on iki yıl içinde su işlerine sarf edilmek üzere 100 milyon liralık bir tahsisat ayrılmıştı. Bu kaynağı kullanacak olan Sular Umum Müdürlüğü'nün görevleri arasında büyük bataklıkların kurutulması önemli bir yer tutuyordu.<sup>217</sup> Büyük Su Projesi, sahip olduğu büyük bütçeyle müteahhitlik hizmetlerinin gelişiminde önemli bir rol oynadı. 1925 yılından itibaren başlayan bataklık kurutma çalışmaları dahilinde, 1936 yılına varıldığında toplam 25.155 hektar bataklık alan kurutulmuştu. Ancak asıl etkinlik 1937 yılından sonra başladı. 12 Şubat 1937 ve 8 Ağustos 1941 tarihli yasalarla 1937-1946 yılları arası için su işlerine 81 milyon lira harcama yetkisi verildi. 1937 ile 1944 arasında 21.363 hektar bataklık alan kurutuldu.<sup>218</sup>

Büyük Su Projesi'nin finansmanı için 3483 sayılı kanunla 1938 yılından itibaren iç borçlanma yoluna da gidildi. Kanun bu tarihten itibaren yapılacak sarfiyatın Ziraat Bankası tarafından açılacak kredilerle karşılanmasına imkân veriyordu. Ancak su işlerinin sadece sel ve taşkınlardan koruma, sulama ve bataklık alanların kurutulması projelerinden ibaret olmadığı bilinmektedir. 1950'lerden sonraki atılım kadar büyük olmasa bile, enerji konusunda da bazı projeler yürütülüyordu; ancak bunlar diğer hedeflerin yanında görece küçük kalmıştı ve “erteleniyordu.” Nafia mühendislerinden T. Fikret 1934'de, nasıl yapılacağını “başka bir defada görüşmek” üzere, bu konuda hükümetin kararlı olduğunu söylüyordu:

214) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasının Gelişimi, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 131.

215) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 89, 91.

216) Demir Abdullah, Su ve DSİ Tarihi, Devlet Su İşleri Vakfı, Ankara, Tarihsiz, s. 8.

217) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 137.

218) A.g.e., s. 140, 143-144.



Anıtkabir İnşaatı.

*“Bize lâzım olan bol ve çok ucuz elektriktir. Bunu nasıl yaparız? Bu mevzu üzerinde şimdi başka bir defada görüşürüz. Fakat şunu şükranla kaydetmek lâzımdır ki hükümetimiz her şeyde olduğu gibi memleketimize lâzım olan bol ve ucuz enerjiyi temin hususunda da esaslı programla işe girmiştir. Kendimize lâzım olan bol ve ucuz enerjiyi temin hususunda yerine göre arkası bitip tükenmiyen su kuvvetlerinden, yerine göre de güzel yurdumuzun kömür hazinelerinden istifade ederek pek yakın bir zamanda büyük santrallerin kurulduğunu, yer yer büyüklü küçüklü şehir ve kasabalarımızın elektrik dediğimiz sihirli enerji ile birbirlerine bağlandıklarını göreceğiz.”<sup>219</sup>*

Kapitalist kalkınmanın temel bileşenlerinden biri olan ulaşımın yanında ortaya çıkan ve Cumhuriyet Dönemi’nde önemi giderek artacak olan bir başka bileşen de ülke ekonomisinin temeli olma özelliğini sürdüren tarımsal üretimin geliştirilmesi oldu. Bu bileşenin konumuz açısından bir başka önemi de, inşaat müteahhitliği sektörünü besleyen ana damarlardan biri olmasıdır. 1930 yılından başlayarak büyük baraj projeleri de su projelerinin içinde yer aldı; ama 1950 öncesinde bunlardan ancak üçü gerçekleştirilebilmişti.

1930 yılında inşasına başlanan Çubuk Barajı “içme-kullanma ve sanayi suyu temini ile taşkın kontrolü” amacıyla inşa edilmişti. Gövde hacmi 120.000 m<sup>3</sup> ve yüksekliği 25 metre olan bu barajın normal su kotunda göl hacmi 12.50 hm<sup>3</sup> ve yıllık içme suyu üretimi 3 hm düzeyindedir. İnşaatı 1936 yılında tamamlanarak işletmeye açılan bu baraj, Cumhuriyet’in inşa ettiği ilk barajdı.<sup>220</sup>

219) Nafia İşleri Dergisi, Sene: 1, Sayı: 2.



Anıtkabir İnşaatı.

Cumhuriyet'in bu ilk barajının inşasında bazı sorunlar yaşanmış olmasına rağmen, 5 Kasım 1935'te inşaat bitmiş ve 7 Kasım 1935'te geçici kabulü yapılmıştır. Teknik olarak Alman uzmanların kontrol ettiği inşaatın müteahhidi, Yüksek Mühendis Mektebi'nden 1920 yılında mezun olmuş olan Tahsin İbrahim Bey'di. Bu iş sonunda müteahhidin toplam istihkakları 2.780.206,50 lira olmuştu.<sup>221</sup>

Bundan sonra, 1959'a kadar inşa edilen barajların tamamının müteahhitliğini yabancı firmalar üstlendi. 1923'ten 1946'ya kadar devam eden, Tek Parti Yönetimi olarak da adlandırılabilir olan Cumhuriyet'in ilk döneminde Çubuk Barajı'nı takip eden; ancak ikisi de "sulama ve taşkın kontrolü" amacıyla planlanan iki baraj inşaatı daha gerçekleştirilebilmişti. Bunlardan ilki, 1933 yılında başlayıp 1938 yılında tamamlanan Gölbaşı Barajı ve ikincisi ise, 1939 yılında başlayıp 1941 yılında tamamlanan Gebere Barajı idi. Bu iki barajın işletmeye açılmasıyla 2.440 hektar arazi sulanabilmeye başlanmıştı.<sup>222</sup> Türkiye, henüz barajlara tribünler yerleştirip elektrik enerjisi üretebilecek düzeye ulaşmamıştı.

Valinin, iki, iki buçuk misliydi maaşımız. Tabii bu tip şeyler dolayısıyla da biz her tarafta cansiperane çalışırdık, mesai saatimiz yoktu. Yola gidip geldiğim zaman mübalağasız söylüyorum, şöyle sıyırdığımda alnımda bir buçuk iki milimetre toz toprak olurdu. Banyo yapmadan eve girmemiz mümkün değildi. Kapıda soyunur, banyomuzu yapar, normal ev kıyafetini giydikten sonra odaya geçerdik.

Kamuran Gürakan, *Sözlü Tarih*, Ankara, 17 Aralık 2004.

220) <http://www.dsi.gov.tr/tricold/cubuk.htm>

221) Demir Abdullah, Su ve DSİ Tarihi, Devlet Su İşleri Vakfı, Ankara, Tarihsiz, s. 69-70. Bir başka kaynak, istimlak hariç olmak üzere inşaat harcanan paranın tutarını 3 milyon 500 bin lira olarak vermektedir. Çubuk Barajı, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri: 5, Sayı: 4, s. 80.

222) <http://www.dsi.gov.tr/tricold/golbasi.htm>; <http://www.dsi.gov.tr/tricold/gebere.htm>

KARNE SİGORTASI MÜHÜRÜ			
Ad ve Soyadı	Mehmet Ergüvenç		
Baba adı	Mehmet		
Sigorta no	123456789		
İstihdam	T.C.		
İşyeri	İng. M. Ergüvenç		
KARNE SİGORTASI TRAJETİ İZLENİ TİPİ			
Tarih	No	Sıra	İstihdam türü
1983	226		ARABA
Bazı Bilgiler			Tarih: 27.3.1983 Mevki: 13177/20

KARNE NO		Alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)
A - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		5.000.000,00 TL (AŞAĞI KİLOMETRELERE GÖRE)
B - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		
C - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		
D - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		
E - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		

KARNE NO		Alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)
A - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		5.000.000,00 TL (AŞAĞI KİLOMETRELERE GÖRE)
B - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		
C - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		
D - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		
E - 1983 yılı için alınan mülkün değeri (Kilometre ve yaşına göre)		

Mebus Ergüvenç'e Ait Müteahhitlik Karnesi. Mebus Ergüvenç Arşivi.

## F) 2490 SAYILI ARTIRMA, EKSIİLTME VE İHALE KANUNU

1930'lu yıllar Cumhuriyet için kurumsallaşmanın başladığı yıllar oldu. 1930'lu yılların başında peş peşe çıkarılan Belediye, Umumi Hıfzıssıha, Yapı ve Yollar, Mühendislik ve Mimarlık Kanunları'nın çizdiği genel çerçeve içinde sıra yapı işlerinin hangi yollar ve şartlarla ihale edileceğine ilişkin yasal düzenlemenin yapılmasına gelmişti. Başka bir deyişle, 1930'larda yeni bir döneme girdiği söylenebilecek olan nafia işleri ve müteahhitlik hizmetleri yani "müteahhit" ile "idare" ilişkilerini düzenleyen yeni hukuksal temel 2 Haziran 1934'de kabul edilen "Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu" oldu.

1934'den sonra talepler, nafia programlarındaki öncelikler ve finansman biçimleri büyük ölçüde değişmişse de, hukuksal ilişkiler bu kanun çerçevesinde yürüdü. Zaman içinde kanunda bazı değişiklikler yapılmış olmakla birlikte temel sistemi aynı kaldı. 2490 sayılı kanun 1983 yılına kadar neredeyse 50 yıl süreyle müteahhitlik hizmetlerinin işleyişinde temel belirleyicilerden biri oldu.

*"Umumi, mühlhak ve hususi bütçelerle idare edilen daireler namına alma, satma, yaptırma, keşfettirme, kiraya verme, kiralama ve bunlara benzer diğer işler bu kanunda yazılı hükümlere göre yapılır.*

*Ancak bu daire ve müesseselerin ve bunlara bağlı mütedavil sermayeli teşekküllerin hususi kanunlarındaki hükümlere göre bilanço ile gösterilmesi lâzım olan ticari mahiyetteki işler ile sermayesinin yarısından fazlası devlete ait olan müesseselerin inşaat ve esaslı tamirattan başka işlerinde bu kanun hükümlerinin tabiki mecburi değildir."* <sup>223</sup>

Yürürlük maddeleri dahil olmak üzere 76 maddeden oluşan ve 1925 tarihli ve 661 sayılı "Müzayede, Münakasa ve İhalât Kanunu"nda çok daha ayrıntılı olarak hazırlanmış olan 2490 sayılı "Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu"nun getirdiği yeni düzenlemeler arasında yabancı firmalara karşı özellikle küçük girişimcinin korunmaya çalışılması, davet usulünün uygulanmaya başlanması, emanet usulünde sınırlama, tahmin edilen bedel tanımına açıklık getirilmesi ilk dikkati çeken hususlar arasındadır.

223) 2490 Sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu, Md. 1.



Kanun hazırlandığı sırada Türk müteahhitlik firmalarının teknolojik olarak henüz istenilen seviyeye ulaştığını, maddi sermayelerinin, yani makine parklarının yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir. Nafia Programı'nın önemli hedeflerinden biri olan sulama programı dahilinde büyük barajların yapımında ve liman projelerinin gerçekleştirilmesinde yabancı müteahhitlik firmaları hâlâ büyük ölçüde rakipsiz durumda görünmektedir. Bu durumun da etkisiyle, 2. maddede tanımlanan yabancı firma kısıtlaması sınırlı tutulmuş olsa gerektir.



Nafia Vekili Ali Çetinkaya Bir İnceleme Sırasında.

*“On beş bin lira kıymetten aşağı alımlarla inşa, tamir, imal ve istikşaf işlerine yabancı tebaanın girebilmesi için bunların on seneden beri Türkiye’de mukim ve ticaret sicilinde kayıtlı olması lâzımdır.”<sup>224</sup>*

Kanunun yeniliklerinden biri de, 45. maddede tanımlanan ve daha sonraki tarihlerde kimi tartışmaların kaynağı olacak “davet usulü” olmuştur. Ancak bu usul ile ihaleye çıkabilmek il özel idareleri için Dahiliye Vekaleti'nin, diğer devlet daire ve müesseseleri için ise Vekiller Heyeti'nin iznine bağlıdır. “Mahdut Eksiltme” olarak isimlendirilen davet usulü, “liman, rıhtım, şimendifer, demiryolları inşası, büyük su tesisatı, büyük fabrika ve diğer sanayi tesisatı ile sıhhi tesisat işlerinin birkaç firma arasında eksiltmeğe konulması”na icazet vererek, büyük ve önemli işlerde, bu gibi işleri tamamlama bilgi ve becerisiyle gerekli mali güce sahip firmalarla çalışarak işlerin sorunsuz ve beklenen kalitede gerçekleştirilmesini hedefleyen bir uygulamadır. Uygulamada da uzun yıllar herhangi bir sorun yaşanmadığı gibi, herhangi bir şikayete konu olduğuna dair de bir bilgi yoktur.

Kanun bir önceki kanunda yer alan pazarlık usulünün hangi şartlarda uygulanacağına da 46 ve 48. maddelerle açıklıklar getirmiş; önceki kanunda yeterince açık olmayan “lâyık had” uygulamasını da tanımlamıştır.<sup>225</sup>

*“Artırma ve eksiltme işlerinde bedeller, tahmin edilen miktarı bulduğu takdirde lââyık had sayılır. Piyasa değişmelerinden dolayı mücbir bir sebeple bedeller arasında büyük bir fark hasıl olursa esbabı mucibesi göz önüne alınır ve karar yazılır; ancak tahmin edilen bedelin tayin olunduğu günü takip eden günden en çok bir hafta evvel ticaret odası veya borsa veya mahalli belediye meclislerinden o günkü piyasayı muhtevi alınacak vesika muhteviyatı tahmin edilmiş bedel sayılır.”<sup>226</sup>*

Kanun, emaneten yaptırılabilir işleri de parasal büyüklükler tanımlayarak sınırlandırmıştır. İnşaat işleri açısından sınırlamalar, keşif bedeli on bin lirayı geçmemek üzere resmi dairelerin binaları, yollar ve köprüler inşa veya tamiri ile eksiltme veya pazarlık suretiyle ihalesi mümkün

224) 2490 Sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu, Md. 2.

225) Uygulamada müteahhit kârı ve düşünülmemiş masraflar için yüzde 15 oranında bir fiyat ilavesi öngörülmektedir. Nafia İşleri Fiyat Tahlil Cetveli, Ankara, 1942.

226) 2490 Sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu, Md. 53.



---

Ben Amerika'dan ilk geldiğimde ilk işim, Teknik Üniversite'den Amerikan Üniversitesi'nin diploması için denklik alıp burada yüksek mühendisliğimin tanınmasını sağlamak oldu. O gün onu aldıktan sonra Müteahhitler Birliği'ne kayıt oldum ve 2007'de ellinci yılımızı dolduracağız müteahhit olarak.

Mete Yalçın, Sözlü Tarih, İstanbul, 9 Ağustos 2005.

---

olmayan ve tahmin veya keşif bedelleri on bin lirayı geçtiği takdirde İcra Vekilleri Heyeti'nden karar alınması şartıyla, diğer inşa ve tamir işleridir. Devletin, kadro yetersizliği, kapitalist anlamda sermaye birikimini ve yapılacak işleri hızlandırmak gibi bir dizi neden ve amaçla inşaat işlerini mümkün olduğunca özel girişimcilere ihale etmek düşüncesinde olduğu görülebilir.

Daha önceden de bazı örnekleri olan ve bu kanunla daha etkin bir uygulaması başlatılan “birim fiyat cetvelleri”, devlet-müteahhit ilişkilerinde yıllarca en temel sorunlardan biri olarak devam edecektir. Birim fiyat cetvelleri, Nafia Vekaleti tarafından yayınlanan “Tahlili Fiyat Cetvelleri” temel alınarak birim maliyetlerin hesaplanmasında temel alınacak birim değerleri gösteren bir cetveldir. Birim fiyat cetvellerinin müteahhitler açısından esnek olan kısmı, cetvellerde tanımlanmamış işler ve malzemeler için idare ile birlikte fiyat tespitleri yapılması, yani özel fiyat uygulamalarıydı; ama bu uygulama aynı zamanda bazı dedikoduların da kaynağı oluyordu.

Birim fiyatlar, mali sene başlangıcında Vilayet Nafia Müdürlüğü'nün teklifi ve idare heyetinin incelemesi sonunda tespit edilmektedir. “Tahlili Fiyat Cetvelleri” incelendiğinde, kesin hesap işlemlerini kolaylaştıran bilgisayar programlarının kullanılmasına başlanmadan önce, kesin hesap belgelerinin üretilmesinin devlet-müteahhit ilişkilerinin en karmaşık konularından biri olduğu kolaylıkla anlaşılacaktır.

## G) İNŞAAT İŞÇİLERİ

Türkiye'de hafta tatili 1925 yılında, nüfusu 10 binin üzerinde olan yerler için kabul edildi ve daha küçük yerlerde bu hakkın uygulanması belediyelere bırakıldı. 1932'de ILO'ya üye olunmasına rağmen, haftada bir gün resmi tatilin ücretli olup olmadığı belli değildi. 1935'te, ücret konusu yine belirsiz kalacak biçimde cumartesi öğleden sonraları da katılarak hafta tatili bir buçuk güne çıkarıldı. Cumhuriyet Halk Partisi 1935 yılı programında grev ve lokavtın yasak olacağı açık olarak yer almıştı. Bundan bir süre sonra, 1936'da kabul edilen İş Kanunu grev ve lokavtı yasaklıyor; fakat toplu iş sözleşmelerinin imzalanmasına bir engel getirmiyordu. İmkân dahilinde olan toplu iş sözleşmelerinde de işverenin muhatabı “müessil işçi” olarak belirlenmişti. Kanun, İşçi Sigortaları İdaresi'nin bir yıl içinde kurulacağını ifade etmişse de 1945'e kadar bu yönde bir çalışma yapılmamıştır.<sup>227</sup>

18 Ocak 1940 tarih ve 3780 sayıyla çıkarılan ve “Fevkalâde hallerde Devletin bünyesini iktisat ve Milli müdafaa bakımından takviye maksadiyle İcra Vekilleri Heyetine, bu kanunda gösterilen şekil ve şartlar dairesinde vazife ve salâhiyetler” veren Milli Korunma Kanunu,

---

227) Koçak, Cemil, “1940'ların İkinci Yarısında Sosyal Politika: Devlet, Sınıflar, Partiler ve Dayanışmacı/Vesayetçi İdeoloji”, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Sempozyumu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998, s. 224-230.

kamu işyerlerinin bir kısmıyla istisnai örnekler dışındaki özel işyerlerinde zaten uygulanmayan İş Kanunu'nun işçiler lehindeki birçok hükmünü ortadan kaldırmak için zemin oluşturmuştur.<sup>228</sup> Kanunun dokuzuncu maddesi, gerekli görülen durumlarda özel müesseseler için ücretli iş mükellefiyeti uygulamasına cevaz vermektedir. Bu uygulamadan kaçanlar için de zabıta tedbirleri öngörülmüştü. On dokuzuncu madde ise, İcra Vekilleri Heyeti'ne gerekli durumlarda gece ve gündüz vardiyaları için günlük iş saatlerini üç saate kadar artırma yetkisi veriyordu. Ayrıca bu kanunla, “kadınların ve 12 yaşından yukarı kız ve erkek çocukların sanayi işlerinde ve 16 yaşından yukarı erkek çocukların maden işlerinde çalışmaları hakkında kanunlarda mevcut kısıtlayıcı hükümler”le “hafta tatili ile ulusal bayram ve genel tatiller”in hükümet kararıyla uygulanmayabileceği de hüküm altına alınmıştır.



Gençlik Parkı İnşaatı. Ahmet Yüksel Arşivi.

Kanunun dokuzuncu maddesine dayanarak bayındırlık işlerinde de ücretli iş mükellefiyeti uygulaması yapılmıştır. “Esas işi ziraat olmayan, yol, köprü, meydan, iskele işlerine çalışanlara, İstanbul belediye hudutları içinde oturanlar hariç tutulmak üzere işsizlere, zirai işleri ayrılmasına mani olmayan kimselere” yılda beş ay süreyle ücretli çalışma zorunluluğu getirildi. Bunların ücretleri piyasa fiyatlarının altında belirleniyordu.

*“İş mükellefiyeti yüklenen işçilerin müteahhitlerce piyasa şartlarında oluşacak fiyatların altında kullanılmasına imkan veren bu kararname, savaş şartlarında fedakarlığın hangi toplumsal gruplardan beklendiğini göstermesi açısından önemlidir.”<sup>229</sup>*

Bu zorunlu ücretli çalışmanın ne kadar yaygın olarak ve özellikle hangi müteahhitlik hizmetlerinde uygulandığına ilişkin elimizde yeterli veri mevcut değildir. Bu dönemdeki şantiyelere ilişkin çok az sayıdaki anıda da bu uygulamadan söz edilmemektedir. Zaten çok yoğun emek kullanılan işler olan demiryolu ve karayolu yapımı çalışmalarında<sup>230</sup> o yıllarda mevcut makineleri bile kullanabilecek çok az sayıda işçi olduğu da bilinmektedir. Sadece 1941 yılı Nisan ayında, Elazığ-Van Hudut Hattı Birinci Kısım inşaatında işçi yevmiyesi sayısı 22.905'tir ve bu da en azından 760 işçi anlamına gelmektedir. Zonguldak-Kozlu Hattı'nda ise 1941 Haziran ayında işçi yevmiyesi sayısı 37.022'dir. Elimizde bu işçilerin ne kadarının ücretli ne kadarının zorunlu ücretli olduğuna ilişkin bilgi yoktur.<sup>231</sup>

Daha çok yol inşaatlarında emek yoğun üretim yapıyordu. Kimi zaman binlerce işçinin çalıştığı bu güzergâhlarda beklenmeyen birçok olumsuzluk yaşanmıştır. Bunlardan bir örnek, dönemin bilgisizliği nedeniyle yaşanan kayıplardır. 1933 yılından itibaren demiryolu atılımının ikinci

228) A.g.e., s. 230.

229) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 392.

230) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 70.

231) Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 1, Haziran 1941, s. 101; Yıl: 8, Sayı: 3, Temmuz 1941, s. 67-68.



Ankara'da Yol Çalışması. Ahmet Yüksel Arşivi.

aşamasına giren, “bir karış daha fazla demiryolu” sloganından “Türk sermayesi, Türk bilgisi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu” sloganına geçen<sup>232</sup> büyük inşaat hamlesi, tek kuruş istihkak almadan iş tamamlama başarılarının yanı sıra, Feyzi Akkaya'nın deyişiyle, “Bir avuçluk döviz için avuç dolusu babayiğit”leri feda etmişti. Batıbel Tüneli inşaatında çalışan işçilerin yüzde altmışı, yüksek oranda silisyum taşıyan ve tozları solunduğunda neden olduğu “silikoz” denilen tedavisi zor bir akciğer hastalığı nedeniyle yaşamını kaybetmişti.<sup>233</sup> Silikoz aslında dünyada bilinen bir has-

talıktı; Akkaya'nın bahsettiği yıllarda, yine bir tünel çalışmasında, ABD'de Gauley Bridge Felaketi olarak bilinen olayda, 476 tünel işçisi silika tozunun solunmasından ötürü silikoz hastalığına yakalanarak ölmüştü.<sup>234</sup>

Milli Korunma Kanunu ile getirilen uygulamalardan biri de Nafia Birlikleri idi. Bu uygulamada ne kadar kişinin Nafia Birlikleri'nde yer aldığını bilmiyoruz; ancak, 1 Ağustos 1944 tarihine kadar bu birlikler tarafından yapılan yolların değeri 665 bin lira düzeyindedir.<sup>235</sup> Nafia Vekaleti'nin sadece 1940 yılı bütçesinde yollar ve büyük köprüler için yaklaşık 6 milyon lira ayrıldığı<sup>236</sup> düşünülürken bu uygulamanın büyük bir etkisi olmadığını söylemek mümkündür.

İnşaat sektöründe ise, Milli Korunma Kanunu öncesinde bile hafta tatili, bayram tatili gibi uygulamalar hemen hiç görülüyordu. Dönemin inşaat teknolojisinin, uzun yıllar devam edecek etkisiyle de, zaten çoğu zaman mevsimlik bir iş olan inşaatlarda haftada yedi günlük çalışma neredeyse geleneksel bir hal almıştır. İşlerin mevsimlik olma karakteri 2490 sayılı kanunda “ihalelerin uygun mevsimde yapılması” hükmüyle de ifade edilmiştir.

1930'ların sonunda inşaat işçilerinin çalışma koşullarına ilişkin elimizde mevcut olan belgelerden biri de, 19 Ocak 1939 tarihinde basılmış ve Nafia Vekaleti'nce de onaylanmış olan “Nuri Demirağ İnşaat Müteahhitliğinin İş Yerlerine Mahsus Yeknesak Dahili Talimname”dir. İşçiler için epeyce ağır çalışma koşullarının tanımlandığı bu talimatnamenin ne kadar etkili uygulandığını bilemiyoruz; ancak talimatnameye göre, 29 Ekim günü hariç resmi tatiller de dahil olmak üzere, haftada 7 gün ve günde 8 saat çalışılmakta; mesai yaz ve bahar aylarında saat 7:00'de ve kış aylarında saat 7:30'da başlamakta ve sektör çalışanlarından sadece açık havada çalışmayanlara münavebeli olarak haftada bir gün izin verilmektedir.<sup>237</sup>

232) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 464.

233) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 118.

234) <http://www.cyprusaction.org/humanrights/environment/lefke/akciger.html>; yoğun emek kullanan demiryolu inşaatlarında insan kayıpları için Bkz. Howard Zinn, Amerika Birleşik Devletleri Halklarının Tarihi, Çev. Sevinç Sayan Özen, İmge Yayınları, Ankara, 2005, s. 272.

235) Nafia Dergisi, Yıl: 11, Sayı: 2, Birinciteşrin 1944, s. 135.

236) Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 5, Birinciteşrin 1940.

237) Nuri Demirağ İnşaat Müteahhitliğinin İş Yerlerine Mahsus Yeknesak Dahili Talimname, İstanbul, O. Oskan Basımevi, 19 İkinci kânun 1939, s. 3. Nafia Vekaleti'nin işgünü müteahhitlik firmasından uzundur. Talimatname işgünü 8 saat olarak tanımlarken, 1942 tarihli “Nafia Fiyat Tahvil Cetveli” 9 saat olarak hesaplamaktadır. Bu kabulün birim maliyet hesaplarını etkilediği açıktır.

1922-1947 DÖNEMİNDE BAYINDIRLIK BAKANLIĞI VE  
İLLERCE YAPILAN YOL VE KÖPRÜ HARCAMALARI

Yıllar	Bakanlıkça Harcanan	İllerce Harcanan	Çalışma Yükümlülüğü	Merkezi Bütçe Harcamalarından Bayındırlık Hizmetlerine Ayrılan Pay %*
1922	279.926			
1923	863.224			
1924	3.101.052			
1925	4.336.017	2.261.166		
1926	5.576.360	4.815.154		11
1927	3.408.390	5.408.675		16
1928	1.611.523	6.226.123		17
1929	4.727.834	2.456.423	643.560	17
1930	3.520.448	3.565.826	965.340	17
1931	3.072.488	2.436.896	1.244.216	16
1932	3.147.586	2.843.948	1.394.380	13
1933	2.534.119	3.757.569	2.544.544	13
1934	2.942.003	3.939.724	1.437.284	12
1935	3.127.527	3.698.342	1.780.516	12
1936	1.836.179	3.260.478	1.716.160	12
1937	2.075.930	3.500.000	2.810.000	13
1938	3.687.992	2.100.000	1.330.024	14
1939	5.458.698	2.082.869	1.415.832	12
1940	5.573.818	1.464.685	6.028.012	10
1941	6.621.634	648.751	1.219.396	8
1942	5.725.809	180.493	7.658.364	6
1943	14.505.923	186.840	9.204.272	8
1944	10.929.527	376.308	9.204.272	7
1945	6.441.799	130.179	7.802.250	10
1946	9.987.753	420.972	14.799.700	10
1947	10.957.063	222.456	14.920.614	9

Kaynak: Yol Davamız 9. Yılda 23.000 Km., Ekim 1948. Aktaran, Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 400.

\* Tezel, S. Yahya, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2002, s. 447.

Cumhuriyet'in ilk dönemlerindeki bayındırlık çalışmaları açısından diğer bir önemli belge de, 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı "Şose ve Köprüler Kanunu"dur. Kanun Osmanlı İmparatorluğu'ndan beri gelen ve 1950'lerin başına kadar devam eden feodal bir kalıntı niteliğindeki<sup>238</sup>

238) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 112.

“mükellefiyet” uygulamasını sürdürmektedir. “Maluliyetleri sabit fakirler, hayatta beş evladı olanlar ve bilumum mekteplerde tahsilde bulunanlar, silah altındaki ordu ve jandarma efradı muaf” olmak üzere, “Türkiye’de ikamet eden yabancılar 6 ay ikametden sonra” dahil olmak üzere 18 ile 60 yaş arası bütün erkeklere, senede 8 lira ya da “vasati kuvvette bir işçinin 10 günde yapabileceği bir iş” karşılığı bedenen çalışma zorunluluğu getiriliyordu. Bu çerçevede, amele-i mükellefiyeti de işçiler arasında değerlendirmek fazla yanlış olmayacaktır.

*“6 lira yol parası veriyorduk o zaman. Vermeyenler çok. Vermeyenleri yol yaptırmaya sürüyorlardı. Bizi [Giritlileri], ta Karaburun’a yol yapmaya gönderdiler. Ben gitmedim; buradan gidenler var. Biz burada, şu Payamlı Yolu’nda, orada ben 12 metre yol yaptım. Öyle bir kötü zaman ki, yani sorma.”*<sup>239</sup>

*“Onların başında da Nafia çavuşları vardı. Onlar da aynı şey, yol yapıyorlardı; bize de yakındı. O amele-i mükellefiye devri enteresan. Binlerce kişi böyle yolda, herkesin elinde kazma kürek”*<sup>240</sup>

Amele-i Mükellefiye denilen vergisini ödeyememiş veya ödememiş işçilerin yaptıkları yolların parasal değeri 1940 yılında en yüksek düzeyine çıkmıştır. Bu yıl bu tutar, bakanlıkça yapılan yol ve köprü harcamalarına göre yüzde 8 oranında daha yüksek bir tutara ulaşmıştı. Amele-i Mükellefiye’nin çalışmaları, toplanan yol vergilerinin dağılımı ve yol ve köprü çalışmalarında ihale usulü ve emaneten yaptırılan işlerin dağılımına ilişkin elimizde yeterli istatistikler bulunmamaktadır.<sup>241</sup>

8 Haziran 1945’te Çalışma Bakanlığı kuruldu ve ilk Bakan olarak Sadi Irmak göreve başladı. Bakanlığın kuruluş ve görevleri kanunu, görevini “Çalışma hayatının düzenlenmesi... Çalışanlar ile çalıştıranlar arasındaki münasebetlerin memleket yararına ahenklendirilmesi” olarak tanımlıyordu. Ardından 9 Temmuz 1945’te İşçi Sigortaları Kurumu ve 21 Ocak 1946’da İş ve İşçi Bulma Kurumu kuruldu.<sup>242</sup>

Ancak asıl önemli gelişme, 5 Haziran 1946’da sınıf esasına göre parti kurma yasağının kaldırılması oldu. Birkaç ay içinde yüze yakın işçi sendikası kuruldu. Cumhuriyet tarihinde “1946 Sendikacılığı” olarak bilinen bu dönemde ortaya çıkan ve TBMM’deki görüşmeler esnasında öngörülemeyen bu gelişmenin önü 6 ay sonra İstanbul Sıkıyönetim Komutanlığı tarafından önemli sendika merkezlerinin kapatılmasıyla kesildi.<sup>243</sup> İşçi sendikalarının asıl etkinliği ise 1961 Anayasası’ndan sonra görülmeye başlandı.

Cumhuriyet’in ilk yılları Osmanlı döneminden kalma yapının bir ölçüde tasfiye edildiği dönem oldu. Konumuz açısından bunun en önemli örnekleri arasında vergi sisteminin yeniden düzenlenmesi zikredilebilir. Bu alanda Cumhuriyet’in getirdiği önemli bir değişim, “gayri safi zırai hasıllattan alınan Âşar ile hayvan başına alınan Ağnam Vergisi”nin yerine kazanç, muamele

239) Ünsal, Süha, “Bir Mübadilin Çocukluk ve Gençlik Anıları: Giritli Muhtar Ahmet Tügen’le Konuşma”, Tarih ve Toplum, Şubat 1998, Sayı: 170, s. 60.

240) Köksal, Cahit, Sözlü Tarih, Ankara, 21 Aralık 2004.

241) Bu konuda Bkz. s. 91, Tablo.

242) Koçak, Cemil, A.g.e., s. 231-236.

243) A.g.e., s. 231-239.



---

Ben 1955’de Su İşleri Genel Müdürü olduğum zaman Porsuk Barajı’nın ellide elli olduğu gibi bırakıldığını ve belinden su akıttığını, tamamlanmadığını gördüm. “Bu nedir” dedim. “Efendim” dediler, “bu inşaat, 49 yılında ihbar oldu burada, Kontrol Mühendisi Faruk Bey, ki çok iyi bir mühendistir, Faruk Bey hapishaneye götürüldü, inşaatın Müteahhidi Hazık Ziyal, bu Türkiye’nin en büyük müteahhitlerindedir, perişan oldu, bütün malını, mülkünü kaybetti, her şeyini. Bu ihbar mahkemeye intikal etti. Mahkemeler görüldü, hâlâ mahkemeler de bitmedi. İnşaat metruk, duruyor o şekilde.”

Sonra ben dedim ki, “Bir tesbiti delayil yaptırın, mahkemeye bildirin, bir durum tespiti yaptırın, tamamlayalım bunları, bitirelim bu işi.” Sonra 1958 senesinin başında bir zat bana geldi, ben Devlet Su İşleri Genel Müdürü’yüm, özel kalem müdürü geldi, dedi ki, “Hazık Bey sizi görmek istiyor.” Hazık Bey’in ismini biliyorum ama kendini hiç görmedim. “Buyursun, gelsin” dedim. “Beyefendi” dedi, ben mahkemeyi kazandım. 9 sene sonra. Üç milyon alacağım çıktı o günkü parayla.” Ama adam batmış zaten, hiçbir şeyi kalmamış. “Şimdi bu alacağımı istiyorum.” Ben muhasebe müdürünü çağırdım. O zaman da Maliye’den muayyen miktar para alınıyor, istihkaklar sıraya konmuş, sırası gelene parası veriliyor. Muhasebe müdürünü çağırdım, dedim ki, “Hazık Bey’in istihkakı kaçınıcı sırada?” “Yirmi küsuruncu sırada.” “Ne zaman sırası gelir?” “Bir aydan, iki aydan önce gelmez.” Ben dedim ki, “Sen Hazık Bey’in istihkakını birinci sıraya al ve bunu bugün öde çünkü bu adam dokuz sene gecikmiş, bu adama bu kadar haksızlık yapılmış, hiç değilse bu kadarını telafi et.” Hazık Bey sevinerek gitti.

Hazık Bey enteresan adamdı; o parayla, o üç milyonla yeniden müteahhitliğe başladı, müteahhit oldu sonra gene. Yani devlet bazen müteahhitlerine böyle eziyet de etmiştir. Hazık Bey hikâyesi çok önemli bir hikâyedir.

Süleyman Demirel, **Sözlü Tarih**, Ankara, 25 Şubat 2006.

---

ve istihlâk vergilerinin getirilmesi olmuştur. Bu kamu kaynaklarının kırsal tarım ekonomisinden kent ekonomisine kayması anlamına gelmektedir. Bununla birlikte, iktisadi buhran, muvazene ve hava kuvvetlerine yardım vergileri gibi bütçe açıklarını kapamaya yönelik vergiler de özellikle İkinci Dünya Savaşı koşullarının getirdiği sonuçlar olmuştur.<sup>244</sup> Vergi gelirleri, yani kamu kaynakları bu dönemdeki nafia işlerinin en önemli finansman kaynağı olmuştur; ancak, ABD, SSCB, Danimarka, İsveç, Fransa ve İngiltere gibi ülkelerden devletlerarası borç niteliğinde borçlanmaya gidilmiştir. 1933’te itibaren başlayan iç borçlanmanın ise başarılı olduğu söylenmektedir.<sup>245</sup>

---

244) Dikmen, Orhan, Kalkınma Plânında Yatırımların Finansmanı, İstanbul, 1964, s. 8.

245) Han, Ergül, Kalkınmada Altyapı Yatırımları, Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, Eskişehir, 1975, s. 118.

### III. Çok Partili Dönem (1946-2000)

1923 yılında, kapitalist kalkınmanın önündeki en büyük engelle, sermaye sorunu ile uğraşmak zorunda kalan kurucu kadrolar, “Türkiye’de oluşacak yeni siyasal yapının herhangi bir sınıfın çıkarlarını korumaya yönelik olmayacağı, uyumlu bir bütünlük içinde bütün sınıflara yarar sağlayacağı” iddiasıyla yola çıkmış olsalar da, bir sermaye birikimi sağlamak temel hedeflerinden biriydi.<sup>246</sup> Ancak bu sürecin sonunda oluşan yapı, bürokrasiyi neredeyse bağımsız bir sınıf haline getirmiş, yoksul sınıflar ise neredeyse hiçbir biçimde siyasal temsil mekanizmalarının içine girememişti.

*“1920-1950 aralığında milletvekillerinin %47’si Meclis’e girmeden önce kamu görevlisiydi. Aynı dönemde kamu görevlilerinin çalışan nüfus içindeki payı ise % 4 kadardı. Meclislerin %25’i de avukat, doktor gibi serbest meslek sahipleri arasından seçildi. Bu serbest meslek gruplarının çalışan*



Rahman Gezer.

*nüfustaki payı % 1’in altındaydı. Öte yanda, Meclis’e girmeden önce kamu görevlisi ve serbest meslekli olan bu milletvekillerinin üçte biri, ticaretle uğraşan ya da büyük arazi sahibi olan babaların çocuklarıydı. Milletvekillerinin %10’u tacirler, % 7’si ise büyük arazi sahibi çiftçiler arasından seçilmişti. Tüccar ve büyük arazililerin de Meclis’te, çalışan nüfus içinde sahip oldukları payın çok üstündeki oranlarla temsil edilmelerine karşın, geniş köylü yığınları ve kentlerdeki emekçiler, arada bir Meclis’e seçilen bir iki köylü ve işçinin dışında, tek partili siyaset sahnesine alınmadılar. Aslında Demokrat Parti’nin kurulması ve genel, gizli oyun kabul edilmesine kadar, Cumhuriyetin tek partili siyasal yapısının sınıfsal ve ku-*

*rumsal özellikleri, köylü yığınları ve kentlerdeki varlıksız insanların siyasete katılmasını gerektirmekteydi.”<sup>247</sup>*

246) Tezel, S. Yahya, A.g.e., s. 139.

247) A.g.e., s. 141.



Ahmet Yüksel Arşivi.

1929 Buhranı'ndan çok ağır yaralar almadan sınırlanabilen Türkiye ekonomisi, İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda, özellikle dış ticaretinde önemli bir yer işgal eden Almanya'nın çöküşünün yarattığı sorunlar nedeniyle liberal politikalara eğilim göstermek zorunda kalmıştı. Savaşın ardından açılan ABD yardımları ve kredileri dış ticaretin liberalleşmesine zemin hazırlamıştı. Ancak bütün bu gelişmelerin siyasal liberalleşmeyi sağladığı söylenemez.

Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası ve Serbest Cumhuriyet Fırkası ile yaşanan başarısız çok partili rejim deneyimleri bir yana bırakılırsa, II. Dünya Savaşı'nın bitimine kadar devam eden sürenin tek partisi olan CHP, içinde farklı siyasal eğilimler barındıran bir parti idi. Savaş ardından Batı'da peşi sıra kurulan çok uluslu örgütlere girebilmek, yönetici sınıflar için ekonomik anlamda bir zaruretti. Türkiye'nin kuzey komşusu Sovyetler Birliği'nin pek de "dostane" sayılmayacak hedefleri bu örgütlere dahil olmak konusundaki arzuları daha da yükseltiyordu. Bütün bu hedefler için gerekli şart asgari parlamenter demokrasi kurallarıydı. 10 Mayıs 1946'da toplanan CHP İkinci Olağanüstü Kurultayı, İsmet Paşa'nın, devrilen İtalyan diktatörü Mussolini'nin "İl Duçe" ve Alman diktatörü Hitler'in "Führer" unvanlarını çağrıştıran, "Milli Şef" unvanını ve "Değişmez Genel Başkan" statüsünü kaldırdı. Bundan kısa bir süre önce, Birleşmiş Milletler'in kuruluşunun adımlarından biri olan San Francisco Konferansı'na katılan Türk heyeti yakında çok partili siyasal yaşama geçileceğini taahhüt etmiş; ancak 7 Haziran 1945'te, Celal Bayar, Adnan Menderes, Fuat Köprülü ve Refik Koraltan'ın imzalarını taşıyan ve "dörtlü takrir" olarak bilinen önerge CHP Grubu tarafından reddedilmişti. Ancak, savaşın sonundaki dünya konjonktürünün, tek parti hükümeti için çok partili yaşama geçişten başka hiçbir şans bırakmadığını söylemek kolay değildir; savaş sonrası ABD'nin Avrupa'daki ilgi alanının içinde yer alan Portekiz, 29 Ocak 1949'da NATO kurucuları arasında yer almasına rağmen 1970'lere kadar Salazar'ın



TBMM İnşaatı.

diktatörlüğü altında yönetilmişti. Türkiye’de ise, 1946 yılından başlayarak yeni bir dönemin hazırlıkları, bizzat CHP tarafından başlatılmıştır.

Bundan sonra yaşanan gelişmeler beş yılda Türkiye’yi yepyeni bir döneme taşıdı. Bunlardan bazıları, konumuz açısından son derece önemli gelişmelerdir. Bu gelişmeler aynı zamanda hem müteahhitlik hizmetlerine olan talebin hem de altyapı yatırımlarının finansmanının biçim değiştirmesi anlamına geliyordu. Bu gelişim sürecindeki ilk önemli oluşum, daha savaş bitmeden, Haziran 1944’de 44 ülkenin katılımıyla toplanan “Bretton Woods Konferansı” oldu. 27 Aralık 1945’te “Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası”nın kuruluş anlaşması 28 ülke tarafından imzalandı. Aynı gün bu ülkeler “Uluslararası Para Fonu”nun kuruluş anlaşmasını da imzalıyorlardı. Bu iki anlaşmayı imzalayan ilk ülkeler arasında yer almayan Türkiye, altı ay önce kurulan Birleşmiş Milletler’in 51 kurucu üyesinden biri olmuştu.

Savaş sonrası iki kutuplu yeni dünya düzeninin batı kanadı, kısa bir süre sonra bir askeri örgütlemeyi de gerçekleştirdi. Türkiye, 4 Nisan 1949’da “Sovyet tehlikesine” karşı Avrupa’nın savunmasını üstlenmek üzere NATO’ya katılmak istediye de, 18 Temmuz 1949’da bu yeni örgütün dışında kaldığını anladı; fakat 8 Ağustos 1949’da, Avrupa Konseyi’ne katıldı.

CHP Hükümeti, Avrupa’nın İmarı Programı’na katılabilmek için, Avrupa İktisadi İşbirliği Komitesi’ne, hazırlayan kurulun Başkanı Kemal Süleyman Vaner’in adına ithafen “Vaner Planı” olarak bilinen bir çalışma sunmuştu. Raporda, 10.000 kilometre karayolu, 1.600 kilometre demiryolu ile İstanbul, Samsun, Trabzon ve Ereğli Limanları’nın yapılması öngörülüyordu. Planda 1948-1952 yılları için yatırım harcamaları toplamı 3 milyar 729 milyon liraydı. Bu tutarın 1 milyar 816 milyon lirası, yani yaklaşık yüzde 49’u dövizle yapılacak harcamalardan oluşuyordu. “Büyüme hızı” kavramını ilk defa kullanmakla öncekilerden ayrılan Vaner Planı ekonomide yüzde

8'lik bir büyüme öngörmekteydi. Plandaki sektörler bir öncelik sıralamasına tabii tutulmuştu. Birinci sıradaki tarımı ulaştırma takip ediyordu. Bunların ardından da sırasıyla enerji, demir-çelik, çimento, madenler ve sanayi geliyordu.<sup>248</sup> Hükümet ana hatlarını bu plana dayanarak Temmuz 1947'de Paris'te toplanan Avrupa İktidasi İşbirliği Komitesi'ne başvurarak 615 milyon dolar kredi istedi. Ancak, Avrupa'nın imarını finanse edecek Amerikan hükümeti bu isteği Ocak 1948'de reddetti;<sup>249</sup> ancak bayındırlık işlerinin finansmanında dış kredi kullanılmasının fikri hazırlanmış ve yolu açılmıştı.

Türkiye, Nisan 1948'de Avrupa İktisadi İşbirliği Teşkilatı Anlaşması'na katıldıktan sonra yeni bir program hazırlayarak Komite'ye sundu. Bu ikinci programda elektrik enerjisi ve sulama projeleri büyük ölçüde daraltılmış ve ağırlık ulaştırmaya verilmişti. Programın öngördüğü harcamaların yüzde 61'i ulaştırma ve özellikle karayolu programıyla ilgiliydi.

1950 yılında yapılan seçimlerde büyük bir çoğunlukla iktidara gelen Demokrat Parti'nin on yıllık iktidarındaki bayındırlık faaliyetleri ve bu işlerin gerçekleştirilme yolları bugün hâlâ toplumsal hafızada korunmaktadır. 2005 yılında yapılan bir alan araştırmasında, Kayseri'nin Sarız İlçesi'ne bağlı Kemer Köyü'nde yaşayan bir kadın o günlerden hatırladıklarını şu cümlelerle aktarıyor.

*“[Devlet bize] hiç de bakmadı. Bir de yol işleme çıktı. Beş çocuğu olan yoldan kurtulurdu, beş çocuğu olmayan sırtında ekmek alırdı, 10-15 gün karda-kışta yol işlerlerdi. Köylere yol yaparlardı. Kurban olduğum, bir Menderes çıktı. Yol da yaptırmadı, yolumuzu da kendi yaptı, suyumuzu da kendi getirdi.”<sup>250</sup>*

Gerçekten de 1950-1958 arasında, köy ve nahiye yollarının yapımı için bütçelere koyulan tahsisatın toplamı 500 milyon lirayı bulmuştu. Aslında DP'nin uyguladığı yeni ulaştırma politikasının başlangıcı 1948 senesiydi. 1948 yılında kabul edilen, dünyada benzeri olmayan ve başarıyla uygulanan “9 Yıllık Karayolu Programı” da 1948-1950 dönemine denk gelmektedir.

Bu 500 milyon lirayla 25.000 kilometre köy yolunun tesviyesi ve bir kısmının da stabilizesi yapılabilmmişti. Köy içme suları için harcanan tutar ise 157 milyon liraydı ve bu parayla 22 bin köye su getirilmişti.<sup>251</sup> Birçok küçük projenin toplamından oluşan ve yekûn olarak büyük tutarlara ulaşan bu harcamaların dışında, büyük müteahhitliğin gelişme koşullarını olgunlaştıran büyük altyapı projelerin ve bunların finansman yöntemlerinin oluşturulmasına yönelik çalışmalar ise, 1950'den önce, savaş sonrası şartlarda başlamıştı.

1946 yılında, savaş sonrası yeni konjonktüre uygun olarak başlatılan uygulamalardan, 1983 sonrası büyük müteahhitliğin yeni bir yükseliş dönemi yaşamaya başladığı 2886 sayılı yasaya kadar geçen kırk yıla yakın süre, siyasal dönüşümlere rağmen yurtiçi müteahhitlik hizmetleri açısından, aynı dönem içinde incelenebilir. Bu kırk yıllık zaman diliminde yaşanan siyasal ve ekonomik çalkantılar, işçi hareketlerinin yükselmesinde döviz darboğazına kadar bir dizi sorun elbette ki

248) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 1974, s. 17.

249) Tezel, Yahya, A.g.e., s. 327-329.

250) Aydın, Suavi, Amacımız Devletin Bekası: Demokratikleşme Sürecinde Devlet ve Yurttaşlar, Tesev Yayınları, İstanbul, 2005, s. 41.

251) Aksoy (İleri), Cahide, Babam Tefvik İleri: Konuşmaları ve Görüşleri, Ankara, 1977, s. 295-297.



müteahhitlik hizmetlerini de etkilemiştir. Bununla birlikte, 8 Eylül 1983 tarih ve 2886 sayılı “Devlet İhale Kanunu” ve Türkiye Müteahhitler Birliği’nin daha etkin faaliyetlere başlaması, müteahhitlik hizmetleri açısından yeni bir dönemin başlangıcı olarak kabul edilebilir. Bu dönemde, müteahhitlik hizmetleri açısından son derece önemli bir gelişme, müteahhitlik hizmetlerinin yurtdışına açılmasının başlangıcı da yaşanmış olmakla birlikte, bu konu ayrı bir bölüm olarak inceleneceğinden 1946-1983 dönemlemesi kabul edilebilir görünmektedir.

1950 yılına gelindiğinde, yıllık ortalama gayri safi yurtiçi hasıla, 1923-1925 dönemindeki 3 milyar 262 milyon liradan 1946-1950 döneminde 8 milyar 625 milyon liraya yükselmişti; başka ve biraz daha açıklayıcı bir anlatımla, endeks 1926-1930=100 olmak üzere, 1923-1925 dönemindeki 70’ten 1946-1950 döneminde 187’ye ulaşılmıştı. Ayrıca, 1940-1946 döneminde önemli ölçüde bir düşüş gerçekleşmişti.<sup>252</sup>

*“1948 piyasa fiyatlarıyla yaptığımız hesaplamalara göre Türkiye’nin GSYH’si 1926-1939 arasında yılda %5,6, 1939-1950 arasında ise yılda %0,7 oranında büyümüştür... 1948 fiyatlarıyla kişi başına düşen GSYH 1920’lerin ortası ile 1930’ların sonu arasında %45 oranında artmış, İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise 1930’ların sonlarına göre önemli ölçüde düşmüştür. 1940’ların ikinci yarısındaki iktisadi düzelme cılız kaldığı için kişi başına hasıla 1950 yılında bile 1939’daki düzeyine erişememiştir.”*<sup>253</sup>

Birinci Adnan Menderes Hükümet’i 22 Mayıs 1950’de göreve başladı. Başbakan Adnan Menderes Meclis’te okuduğu hükümet programında, bayındırlık ve imar işlerine üç kısa paragraf ayırmıştı. İkinci paragraf, CHP Hükümetleri’nin yirmi yıldır sürdürdüğü sulama projelerine ağır bir eleştiri getirmekteydi.

*“Ulaştırma ve bayındırlık işlerimize evvela zirâat ve milli ekonomi ile çok yakından alâkalı mevzular olarak kıymet vermekteyiz. Sonra da ulaştırma ve bayındırlık sahalarındaki fâaliyetleri memlekette iktisâdi ve manevi bütünlüğü temin edecek mevzular olarak görmekteyiz. Ulaştırmada motorun süratli, kolay ve ucuz nakliyâtı temin ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz. Köy yollarının yapılması hususunda, imkânların müsaadesi nisbetinde umumi bütçeden yardım teminini sağlayacağız.”*

*Bugüne kadar yüz milyonu mütevaciz bir paranın sulama işlerinde nasıl heder edildiğini görmekle müteessiriz. Bu acı tecrübeden faydalanarak, israflara mevzu olmuş bulunan su işlerini istihşâl devamızın ana mesleği olarak ele alacağız.”*

*Yapı ve imar işlerinde bugüne kadar devam edegelen lüks ve israf zihniyeti yerine zaruret halinde, ancak ihtiyaçlara cevap verebilecek, mali takatimize uygun mütevazi yapılar meydana getirme yoluna gidilecektir. Gerek devlet hazinesinden ve gerekse, diğer amme müesseselerinde kati ihtiyaca ve iktisâdi maksatlara karşılık olmayan inşaata müsâade etmeyeceğiz.”*<sup>254</sup>

252) Tezel, S. Yahya, A.g.e., s. 110.

253) A.g.e., s. 111-112.

254) <http://www.tbmm.gov.tr/ambar/HP19.htm>

Hükümet Programı'nın siyasal içeriği açıktır; karayolları programı iki yıl önce başlatılmış olup, büyük su işlerinde kaynakların israf edildiği eleştirisi de ciddi dayanaklardan yoksundur. DP'nin yeni hükümeti kurmasından kısa bir süre önce yayımlanan bir CHP propaganda metni, bayındırlık işlerinde o güne kadar yapılan işleri kısaca özetlemektedir. Bu işler arasında parasal büyüklük olarak ilk sırayı demiryollarının yapımı almaktadır. 1923'ten 1949'un sonuna kadar yapılmış olan 3.645 kilometre demiryoluna 533 milyon lira harcanmıştır.<sup>255</sup> 1950 yılı itibarıyla 3.609 kilometre demiryolu programa alınmış olup yapımı devam eden hatların uzunluğu 253 kilometredir. Büyük su işleri için harcanan para miktarı ise 120 milyon lira düzeyindedir. Bu miktarda harcamayla tamamlanan işler, 2 baraj, 15 regülatör, 960 bin dekar arazi için sulama tesisleri, 320 bin dekar genişlikte göl ve bataklık alanın kurutulması ve 1 milyon dekardan fazla alanın taşkın ve sellerden korunması işleridir.

Anılan dönemde, toplam uzunluğu 16 bin 395 metre olan 230 adet büyük köprü inşa edilmiş ve bu işlere 32 milyon 686 bin lira para harcanmıştır. Toplam gücü 305 bin kilovat olan elektrik santralleri kurulmuş, çoğu eskimiş olan 27 bin kilometre uzunluğundaki telgraf hattı 31 bin 687 kilometreye ulaşmış, 158 telefon santrali yapılmıştır.

1950 yılı itibarıyla 217 şehir, kasaba ve köy elektriğe kavuşmuş, 88 fabrika elektrik enerjisi kullanarak üretim yapmaya başlamıştır. Bu dönemde liman ve rıhtımların yapımına harcanan para 38 milyon lira olmuştur. Bu parayla 3.230 metre iskele ve rıhtım ve 1.120 metre dalgakıran inşa edilmiştir. Aynı dönem içinde 286 merkezde memurlar için yapılan 881 konuta da 20 milyon lira harcandığı görülmektedir. 1936-1950 yılları arasında altyapı yatırımları dışında kalan yapı işlerine harcanan para ise 173 milyon liradır.<sup>256</sup>

DP dönemi kaynakları ise, bu dönemi 1950-1957 dönemiyle kıyaslarken, biraz daha farklı rakamlar vermektedir. 1949'a kadar inşa edilen 646 resmi bina için harcanan tutar 134 milyon 385 bin

## NATO İŞLERİNİN BİRİKİMİ

27 Mayıs'tan sonra biraz değişti. Bürokrasi geldi gene o tarihlerde. EVELA bir askeri idare geldi 1960'ta, bir ihtilal oldu. Ondan sonra biz aynı şehirde oturuyoruz, Ankara'da o zaman. Ortaklarımdan Feyyaz Berker, Hava Meydanları İnşaat Tesisleri'nin Laboratuvar Grubu Müdürü'ydü. Nihat Gökyiğit de Konya Hava Meydanı İnşaat Kontrolörü'ydü, ben de hava meydanlarındaydım, orada tanışmamız; yoksa birbirimizi tanımıyorduk. Aynı büroda çalışmamız, Bayındırlık Bakanlığı'nın ismi altında, bizi bir araya getirdi. EVELA bir mühendislik şirketi kurduk, Feyyaz, Nihat, Necati adı altında, 1956'da. Şirketi kurduk, ilk yaptığımız iş bir mühendislik projesiydi. Toprak analizleri, çimento kavramları; bunların mühendisliğini yapmak, müteahhitlere spesifikasyonlarını hazırlamak ve bu işlerde kendilerine yardımcı olmak. Biz bir, iki iş yaptıktan sonra çatışmaya başladık müteahhitlerle işler dolayısıyla. Bizim daha serbest çalışabilmemiz ve daha önemli projelere bakabilmemiz için bir inşaat kolumuzun olması lazımdı. O inşaat kolumuzu da bir şirket kurarak, TEKFEN'i kurarak yaptık, 1957'de. Müteahhitlerle çatışmamız mühendislerle müteahhitlerin çatışması; çünkü biz NATO'dan epey bilgi birikimi aldık, projeleri yapmak, onların tesislerini yaptırmak, ihaleye açmak, o ihaleleri kıymetlendirmek, inşaatlarının mukavelelerini yapmak ve bunları kontrol etmek, yapılan işleri kontrol etmek.

Necati Akçağlılar, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 10 Haziran 2005.

255) Bu tutarlar değerlendirilirken, enflasyon dikkate alınmalıdır.

256) C.H.P. Hükümetlerinin Bayındırlık ve Ulaştırma Alanındaki Başarıları Hakkında Not, C.H.P. Propaganda Malzemesi Serisi, Ankara, 1950, s. 3-17.

626 lirayken, 1950-1957 döneminde 735 milyon 822 bin lira harcanarak 1.489 resmi bina inşa edilmiştir. Doğal afetler için 1940-1950 yılları arasında 25 milyon 979 bin 900 lira harcanmışken, aynı işler için harcanan tutar 1950-1957 yılları arasında 127 milyon 604 bin 323 liraya ulaşmıştır. 1950-1957 yılları arasında demiryolları için harcanan tutar ise, 127 milyon 436 bin lira olup bunun beşte birinden fazlası dış kaynaklardan finanse edilmiştir. Liman inşaatları için ise 1940-1950 arasında 41 milyon 500 bin lira harcanmışken, 1950-1957 yılları arasında 270 milyon lira harcanmış ve 380 milyon liralık da ihale yapılmıştır.<sup>257</sup>

Bir yandan yabancı kaynakları etkin biçimde kullanmak bir yandan da yerli müteahhitleri desteklemek gibi iki görevle karşı karşıya olan DP Hükümetleri'nin ilk bayındırlık bakanı beş ay sonra görevinden istifa edecek olan Fahri Belen'di. Aslında, 1946 yılından itibaren bayındırlık bakanlarının sıklıkla değişmesi, uygulanacak bayındırlık programının arkasındaki siyasal iradenin de güçlülükte oluşturulduğunu göstermektedir. 5 Ağustos 1946'da göreve başlayan Cevdet Kerim İncedayı'dan sonra ilk DP Hükümeti'ne kadar dört bakan görev yapmıştı. 23 Mayıs 1950'de göreve başlayan DP Hükümet'i ise, yıl sonuna kadar üç bakan değiştirmişti. Bakanlık görevine 23 Aralık 1950'de Kemal Zeytinoğlu getirildi.

20 Ocak 1958 günü bayındırlık bakanlığı görevine başlayan eski öğrenci lideri, Yüksek Mühendis Mektebi 1933 mezunu Tefvik İleri, Kemal Zeytinoğlu'nun bu göreve getirilişinin özelliğini daha sonraları şu sözlerle ifade etmişti.

*“25 yıldır, Bayındırlık Bakanlığı'na bir mühendis gelmemiştir. Bir eski asker gelmiştir, bir başka eski asker gelmiştir, bir mülkiyeli gelmiştir, yine bir asker gelmiştir ve en sonra da bir bankacı gelmiştir.*

*Bu durum biz Türk mühendislerini hiç üzmez mi? Bunun sebebini biz Türk mühendislerinden sorarlarsa biz ne cevap veririz? Biz, sadece başkalarının sevk ve idare edeceği birer makine adam mıyız?*

*Bir gün, Türkiye Büyük Millet Meclisi Meclisi'nde Nafia Vekili Çetinkaya, bir kılı bile oynamadan ve hiçbir istisna yapmadan:*

*- Türk mühendisleri hırsızdır... diye haykırır. Ve bu korkunç iftiraya Meclisteki birkaç doktor itiraz ederek Türk mühendisinin şerefini ve haysiyetini korumağa çalışır.*

*Ve hiçbir mühendis, hiçbir cemiyet bu iftiraya karşı kükremez.”*<sup>258</sup>

9 Mart 1951'de göreve başlayan II. Menderes Hükümeti'nin programı, 1950'li yılların ülke genelindeki “şantiye görünümünü” biraz daha açık haber verir niteliktedir.

257) Nafia Vekaleti Çalışmaları, 1950-1957, s.146, 221, 241-242, 265.

258) Aksoy (İleri), Cahide, A.g.e., s. 55. Tefvik İleri bu tespitinde yanılmaktadır. Cumhuriyet döneminin ilk nafia vekili, üç buçuk ay bu görevde bulunmuş ve Hicaz Demiryolu Hattı'nın yapımında da çalışmış olan Ahmet Muhtar (Cilli) Bey de yüksek mühendistir. Kemal Zeytinoğlu'nun bakanlık döneminde, 19 Aralık 1954 tarih ve 6235 sayılı kanunla İnşaat Mühendisleri Odası da kurulmuştur. İnşaat Mühendisleri Odası'nın kuruluş yıllarında Hayri Yunt, Feyyaz Köksal, Orhan Yavuz gibi Türkiye Müteahhitler Birliği ve İnşaat ve Tesizat Müteahhitleri İşveren Sendikası gibi müteahhitlik örgütlenmelerinde görev yapan girişimciler ve Hikmet Turat gibi bürokratların yönetim kurullarında yer alması iş ve mühendislik dünyasının dilinin gelişmesi açısından önemli bir durumdur. Tefvik İleri'nin anlatısı ile, müteahhit-idare işbirliğine ilişkin Fevzi Akkaya'nın anlatıları paralellik göstermemektedir.

*“Bayındırlık işlerimize, yurt kalkınmasına en kısa zamanda ve azami randımanla yardım edebilmesi için evvela zirâat ve milli ekonomi ile çok yakından ilgili mevzular olarak, sonra da bu sahadaki fâaliyetleri memlekette iktisadi ve manevi bütünlüğünü sağlayacak meseleler olarak kıymet vermekteyiz.*

*Bilumum nâfia hizmetlerini memleketin hakiki ihtiyaçlarına ve iktisâdi icaplarına göre ayarlama, devamlı plan ve programlara bağlamak kararındayız.*

*Karayollarımızı kifayetli bir şekle sokmak zaruretini duyuyoruz. Köy yollarını ayrı bir şube olarak, bütün bir yol manzumesi içerisinde mütâla etmek ve onunla beraber ahenkli olarak yürütmekte fayda mülâhaza ediyoruz.*

*Memleketin kıyı teşekkülâtı kara ulaştırma sistemi, denizlerde seyrüsefer şartları limanlar meselesinin hallinde hareket noktalarını teşkil etmektedir. Büyük limanlar programının ödeneklerine tâalluk eden kanun tasarısı büyük meclise sevk edilmiştir.*

*Kara, deniz ve demiryollarından mürekkep münâkale sisteminin ahenkli şekilde ve birbirini tamamlayıcı olarak geliştirilmesi gerektiğine kaani bulunuyoruz.*

*Büyük ve küçük su işleri esaslı programlara bağlanmıştır. Şimdiye kadar ihmal edilen küçük su işleri üzerinde ehemmiyetle durmaktayız. Su işlerimize yeni veçhe verecek kanun tasarıları hazırlanmaktadır.”*

Türkiye'nin büyük inşaat hamlesinin başlaması için gereken talep mevcuttu; aşağıda biraz daha ayrıntılı anlatılacağı gibi, en zaman alıcı faaliyet olan gerekli kadroların gelişimi için de hazırlıklar



Türkiye'nin NATO Üyeligi Askeri Tesis İnşaatlarını Hızlandırarak Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimine Katkı Sağladı.

başlatılmıştı. Ancak bu işlerin finansmanı için kısa bir süre daha beklemek gerekecekti. Bakanlar Kurulu, 25 Temmuz 1950'de 4.500 kişilik bir Türk askeri birliğinin Kore Savaşı'na katılmak üzere Birleşmiş Milletler emrine verilmesini kabul etti. Birlik 21 Eylül 1950'de Kore'ye hareket etti. Bir ay kadar sonra, 28 Ekim 1950'de Bayındırlık Bakanı Fahri Belen görevinden istifa etti.

DP döneminde gerçekleştirilen bayındırlık işlerinin finansmanında, aşağıda da görüleceği gibi dış borçlanma, etkileri günümüze kadar sürecek şekilde, daha etkin bir biçimde kullanılmaya başlayacaktır. Ama bu kaynağın harekete geçirilmesinden önce yurtiçi kaynakların en önemlisi olan vergi gelirlerinin kaynaklarıyla ilgili önemli bir düzenleme gerçekleştirilmiştir.

1950 vergi reformu, ekonomik buhran ve savaş dönemlerinin bütçe açıklarını kapatmaya yönelik vergilerini kaldırarak gelir ve kurumlar vergisi uygulamasını başlattı. Ancak, daha sonraları vergi gelirlerinin önemli bir bölümünü oluşturacak olan dolaysız vergiler konusunda 1950 vergi reformu maliyeciler tarafından başarısız addedilmektedir.<sup>259</sup>

## A) TÜRKİYE BATI İTTİFAKI'NA GİRİYOR: NATO İHALELERİ

Yeni hükümetin ilk önemli uygulamalarından biri olarak, 1 Ağustos 1951'de “Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu” kabul edildi. Türkiye 20 Eylül 1951'de NATO'ya kabul edildi ve 18 Şubat 1952'de de resmen örgüte katıldı.

DP Hükümet'inin ilk yıllarında, bayındırlık işlerine ve bunların finansmanına ilişkin olarak yaptığı bir dizi hukuksal düzenlemeden kısaca bahsetmeden önce, Türkiye'nin fiili NATO üyeliğinin başlamasından on sekiz ay kadar sonra çıkarılan, yürürlük maddeleri dahil 16 maddelik kısa bir kanundan söz etmek gerekmektedir. 2 Temmuz 1953 tarih ve 6095 sayılı “Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilatı Müşterek Enfrastrüktür Programı Gereğince Türkiye'de Yapılacak İnşa Ve Tesis İşlerine Dair Kanun” Türkiye'de büyük müteahhitliğin gelişme tarihinde son derece kritik bir öneme sahiptir.

*“Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilatının Müşterek Enfrastrüktür Programı veya bu Teşkilatın veya yan kuruluşlarının veya Teşkilat üyesi devletlerden bazılarının oluşturduğu özel yatırım programları gereğince, Türkiye'de yapılması kararlaştırılan tüm inşaa ve tesis işleri ile sözü edilen programlara dahil projelerin mütemmimi olarak Türkiye tarafından yaptırılması gereken; mahalli kolaylıklar, restorasyon işleri ve milli katkı paylı ilave kapasite ve tesisler ile ivedilikle yapılmasına gerek görülüp Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilatına önfinansman kaydı yaptırılmış olan tesisler, 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanunuyla, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu ve ekleri hükümlerine tabi olunmadan, Bakanlar Kurulunca tespit olunacak esaslar dairesinde ve bu işlerle görevli kılınacak Devlet daire ve müesseseleri ile İktisadi Devlet teşekkülleri ile Kamu İktisadi Kuruluşları eli ile yaptırılır.”*<sup>260</sup>

259) Dikmen, Orhan, A.g.e., s. 9.

260) Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilatı Müşterek Enfrastrüktür Programı Gereğince Türkiye'de Yapılacak İnşaa Ve Tesis İşlerine Dair Kanun, Md. 1.



Daha ileride de görüleceği gibi, bu kanun hem faaliyette olan müteahhitlik firmaları için önemli katkılar sağlamış hem de bugün Türkiye'deki en büyük müteahhitlik firmalarının bazılarının ortaya çıkmasına ve büyümesine vesile olmuştur. Kanun inşaat işlerinin finansmanı konusundaki bu büyük dış kaynağın hızla sermayeye dönebilmesi için başka kolaylıklar da sağlamaktadır. Örneğin, yukarıda tanımlanan fonlardan ödenek gelinceye kadar yapılacak masrafların karşılanabilmesi için “Enfrastrüktürün gerektirdiği her türlü masraflar karşılığı olarak bütçeye konulan ödenek, Bakanlar Kurulu'nca inşa ve tesis işleri için görevlendirilen Devlet daire ve müesseseleri ile İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşlarının ayırabilecekleri paralar, Hazine tarafından bu maksatlar için verilecek avanslar, Silahlı Kuvvetler'in güçlendirilmesi amacıyla kurulmuş olan vakıfların bu maksatla ayıracakları paralar, Müttefik Devletler'in bu maksat için tahsis edecekleri fonlar”ın avans olarak kullanılmasına cevaz vermektedir.<sup>261</sup>



Enfrastrüktür Türkiye açısından mali ve teknik bir dizi yarar sağlayacaktı. Bunların en başında, kısa bir süre içinde önemli bir döviz girdisi sağlanması gelmektedir. Enfrastrüktür programının kimileri tarafından bu biçimde algılandığı da bilinmektedir. Örneğin Kayseri NATO Hava Meydanı ihalesine fesat karıştığı ve işin yaklaşık 1 milyon lira yüksek bedelle ihale edildiği iddiaları karşısında ihalenin iptali söz konusu olduğunda, “Nedir bu hassasiyet? NATO veriyor bunun parasını ve memlekete döviz gelecek” diye itirazlar olmuştur.<sup>262</sup> Programın ikinci önemli yararı ise gerek mühendislik ve gerekse müteahhitlik hizmetleri açısından ülkeye önemli bir deneyim kazandırmış ve teknolojik düzeyi yükseltmiş olmasıdır. İlk yıllarda, Türk müteahhitlik firmalarının program dahilindeki işleri gerçekleştirebilecek deneyimleri olmadığı için son derece yüksek kâr oranlarıyla ihaleleri alan<sup>263</sup> yabancı müteahhitlik firmalarına taşeronluk yapan Türk firmaları hem çalışma deneyimi edinmiş hem de çok düşük maliyetlerle makine parkına sahip olma şansına sahip olmuşlardır.<sup>264</sup>

*“Bütün bu şirketlerin bir çoğu NATO’ya da iş yaptıkları için dünya teknolojisini en iyi şekilde kullanıyorlardı. Bir dozer, bir finisher, bir greyder, bir scraper vs’nin ne olduğunu öğrenmiştik. 1950’ye kadar biz yalnız ve yalnız 250 lt.lik bir betonyle el arabasını biliyorduk.”*<sup>265</sup>

İcra Vekilleri Heyeti'nin 5 Ağustos 1952 tarihli kararıyla NATO Müşterek Enfrastrüktür Programı'na dahil hava meydanları ve akaryakıt tesislerinin inşası işiyle de Nafia Vekaleti görevlendirildi. Bu

261) Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilatı Müşterek Enfrastrüktür Programı Gereğince Türkiye’de Yapılacak İnşa Ve Tesis İşlerine Dair Kanun, Md. 2.

262) Aksoy (İleri), Cahide (Derleyen), A.g.e., s. 408.

263) Erimtan, Yüksel, Sözlü Tarih, Ankara, 10 Aralık 2004.

264) Akçağlılar, Necati, Sözlü Tarih, İstanbul, 10 Haziran 2005.

265) “Mühendis Şarik Tara”, Şarik Tara ile Röportaj, İNTES İnşaat Sanayii, Temmuz-Ağustos 2003, Sayı: 78, s. 7.

İlginç tarafı, iş bizim üzerimizde kaldı. Sebebi de şu, o güne kadar müteahhitlerin, köprü müteahhitlerinin verdiği tenzilat, yüzde on yedi, on sekiz oluyormuş. Bu iş de o civarda olabilir düşüncesiyle, biz yüzde dokuz tenzilat yaptık, yani az bir tenzilat. Fakat Yeşilirmak tabii büyük bir ırmak, ondan çekinmiş müteahhitler, çok düşük tenzilat vermişler ve biz dokuz tenzilatla işi aldık, ama işi yapacak hiçbir makinemiz, teçhizatımız, teşkilatımız yoktu. Böyle Yeşilirmak gibi bir nehrin üzerinde köprü yapma birikimimiz de yoktu, hiçbir şeyimiz yoktu; ama heyecanımız vardı, hevesimiz vardı, gayretimiz vardı. O işe Yüksel Erimtan'ı hemen çağırdık, dedik ki, "Bak köprü işini aldık, gel." O da İstanbul'da bir işi vardı, bıraktı geldi. Yani biraz Don Kişotluk bizimki, hakikaten değirmenlere hücum ediyoruz.

Erol Üçer, *Sözlü Tarih*, Ankara, 27 Aralık 2004.

program dahilinde başta Eskişehir, Diyarbakır, Konya, Bandırma, Balıkesir, Merzifon, Malatya, Batman, Ankara (Mürted), Akhisar ve İzmir (Çiğli) Hava Meydanları gelmek üzere birçok hava meydanı ve akaryakıt tesisi inşa edildi.<sup>266</sup>

Ayrıca, 1949-1957 yılları arasında Yeşilköy, Esenboğa, Adana ve Trabzon Hava Meydanları yapıldı, Samsun ve Van Hava Meydanları inşaatlarına başlandı ve Adana, İzmir, Afyon, Konya, Sivas, Erzurum, Elazığ, Diyarbakır Müstemilat Binaları ve Elektronik Tesisleri montajı tamamlandı. Bu işler için sarf edilen para tutarı 56 milyon 759 bin liraya ulaşmıştı.<sup>267</sup> Sadece Esenboğa ve Yeşilköy Hava Meydanları için sarf edilen çimento miktarının

Eskişehir Çimento Fabrikası'nın o dönemdeki yıllık kapasitesine eşit olduğu<sup>268</sup> düşünülürse, 1950-1957 arasındaki altyapı yatırımlarının müteahhitlik açısından yarattığı olanaklar anlaşılabilir. 1957 yılına gelindiğinde ise, bu hamlenin hızı epeyce yavaşlamıştı. Sadece hava meydanı ve akaryakıt tesisi değil, haberleşme hatları, limanlar ve karargâh binaları da ihale eden Enfrastrüktür Programı'nın işlerinin yavaşlaması önemli bir büyüme imkânını daraltıyordu. Ayrıca, yabancı müteahhitler 1960'lara kadar NATO ihalelerinde Türk müteahhitleriyle rekabet ediyor ve kimi ihaleleri de kazanıyorlardı.<sup>269</sup> Bununla birlikte, NATO işleri müteahhitler için de her zaman beklenen kazancı sağlayamıyordu.

*"Adana-Erzurum arasındaki NATO Telefon Hatları inşaatı Türkiye'de zamanından önce bitirilmiş ilk NATO işidir. Bunun sebebi sözleşmedeki 'o günkü döviz kuru üzerinden Türk Lirasına çevrilerek ödenir' maddesinin ve 1958 devalüasyonunun beklentisidir. Devalüasyon 3 kat olduysa da, ödemeler bu düzeyde alınamamıştır."*<sup>270</sup>

## B) İKİ BÜYÜK YATIRIMCI KURULUŞ: TCK VE DSİ GENEL MÜDÜRLÜKLERİ

NATO programlarından altı yıl kadar önce 12 Temmuz 1947'de ABD ile Türkiye arasında "Türkiye'ye Yapılacak Yardım Anlaşması" imzalanmıştı. Bu anlaşma ile sağlanan 100 milyon dolarlık yardımın 5 milyon doları yol programına ayrılmış, buna ilaveten Marshall Yardım Programı'ndan da yol programı için 5 milyon dolar daha sağlanmıştı. Türkiye'nin yol programı ve savunma stratejisinde Amerika'nın etkisi başlıyordu.<sup>271</sup> Bu yardım programları dahilinde ülkeye gelen çok sayıdaki iş makinesinin çalışmaya başlaması, 1948 yılından itibaren başlayan dönemin

266) Nafia Vekaletinin Çalışmaları 1950-1957, Ankara, s. 134.

267) A.g.e., Ankara, s. 133-134.

268) A.g.e., Ankara, s. 141.

269) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 178.

270) A.g.e., s. 178.

271) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 401.

hemen ardından 1 Mart 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştu. ABD'nin karayolları politikası, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün çalışma programını derinden etkilemiş; daha Genel Müdürlük kurulmadan önce başlatılan hazırlıklar kapsamından 1949'dan 1952 yılına kadar devam eden bir çalışmayla ABD'den alınan "yol yapımı için standart şartnameler" revize edilerek Türkiye şartlarına uygun bir biçime getirilmişti.<sup>272</sup>

Tıpkı Karayolları Genel Müdürlüğü gibi Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü de, Amerikan modeli temel alınarak kurulmuştu. 1954 yılında kurulan DSİ Genel Müdürlüğü'nün kuruluşunda da Amerika Birleşik Devletleri'ndeki "Bureau of Reclamation" örnek alınmış; ilk teknik bilgiler AID kapsamında Türkiye'ye gelen Amerikalı müşavirlerden sağlanmıştı. Kuruluşundan 1998'e kadar bilgi-görgü artırımı programı çerçevesinde ABD'ye giden DSİ personelinin sayısının 3.000'i geçtiğini söylemek,<sup>273</sup> bu alandaki mühendislik eğitiminde başta ABD'nin etkisini anlatmaya yeterli olacaktır.

Nafia işlerinin finansmanına ilişkin savaş sonrasında devam eden anlayış hızla değişmiş, dış borçlanmanın yanı sıra iç borçlanma da bir finansman yöntemi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Yeni hükümetin bu alandaki uygulamalarından biri de liman yapımlarını hızlandırmak amacıyla hazırlanan 27 Ocak 1954 tarih ve 6237 sayılı "Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun" olmuştur.

*"Yurt kıyılarındaki şehir ve kasabalarımızın ihtiyaçlarını karşılamak üzere, iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve limanlar inşaatı ile tesisat, teçhizat ve onarımlarının, buralarda ve kıyılarımızın icabeden mahallerinde tarama ameliyatının ve bunlara ait etüd ve projelerin yaptırılması ve bu işlere lüzumlu makine ve vasıta satın alınması, bakım ve onarımları ve buna müteferri depo ve atelyelerin kurulması ve işletilmesi ve diğer her türlü giderler için yıllık ödeme miktarı (30) milyon lirayı geçmemek üzere (300) milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişmeye Bayındırlık Vekili ve faizleri ile birlikte bu meblağın % 50 sini geçmemek üzere bono çıkarmaya Maliye Vekili salâhiyetlidir."*<sup>274</sup>



Amerikan Yardımı İş Makineleri.

## YOLU BİLE SİZ AÇIP GİDİYORSUNUZ

Yatırım bütçesinin yüzde 33'ünü DSİ'ye veriyorlar. Bu büyük bir imkândı. Teşkilat da tabii canla başla çalıştı. Çok fedakârca çalıştı teşkilat. Gecesini gündüzüne kattı yani. Mühendislik işleri arazide bilhassa zordur. Yani kolay iş değildir. Etüdünden başlayın, inşaatına kadar. Karakaya Barajı'nı yapıyorsunuz, Elazığ Vilayeti'nin bilmem 30-40 km. ötesinde, Allah'ın dağının tepesinde bir yer, yer yok, iz yok. Yani yolu bile siz açıp gidiyorsunuz.

Timuçin Tümer, *Sözlü Tarih*, Ankara, 15 Aralık 2004.

272) Karayolları Bülteni, Kasım 1952, Sayı: 25.

273) Demir, Abdullah, Su ve DSİ Tarihi, Devlet Su İşleri Vakfı, Ankara, Tarihsiz, s. 7.

274) Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun, Md. 1. Daha sonra, 1959'da, 300 milyon liralık sârî taahhüt yetkisi 500 milyon liraya, yıllık ödeme miktarı da 50 milyon liraya çıkarılmış; yıllık bono ihracı yetkisi ise faizleriyle birlikte 150 milyon liraya yükseltilmiştir. Ancak 27 Mayıs 1959 tarih ve 7305 sayılı değişiklik Nafia Vekili'ne, inşaat tevsiat ve tarama için batıkların çıkarılması, hedim, enkaz kaldırılması, nakil ve temizlenmesi işleri, 500 bin liraya kadar inşaat, tamirat ve bakım işleri, tarama ve imlâ işleri, Vekâlet'e ait inşaa makina ve vasıtalarının bakım ve tamirati ile montaj ve demontaj ve nakliye işlerinin emanet usulüyle yaptırılabilmesi için yetki verilmiştir.

## İLK 100 LİRA

Hatırlıyorum, ilk aldığımız iş 2.000 liralık radyatör imalatı, o zaman müteahhit bir firma vardı. Mitrani Beja diye iki mühendis, iki yüksek mühendis, ortaktı, bina ve taahhüt işleri yapıyorlardı. Radyatöre ihtiyaçları vardı. Onları gidip ziyaret ettim, “Biz yeni başladık işe, bize bir destek verin, biz de gelişelim” dedim. “Tamam” dediler, “şöyle şöyle radyatör.” Boru üzerine bant çekilen basit fabrika radyatörleri yapıyordu o zamanlar, basit bir olay. “Şöyle bir radyatör grubuna ihtiyacımız var” dediler. Hesap ettim, gittim işte tornacıyı buldum falan, 2.000 liralık işe 2.100 lira fiyat verdim. Kabul ettiler, 2.100 lira ucuz bir fiyattı. 2.000 liraya işi yaptırдыm, bir torna tezgahı atölyesine, 2.100 lira da onlardan tahsil ettim. İlk kazandığımız 100 lira oydu, 1954 yılının Nisan ayıydı, ilk 100 lira kazancımız oldu.

İshak Alaton, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 13 Ocak 2005.

Bu model, yani sârî taahhüt işlerinde iç borçlanmaya gidilmesi, 27 Mayıs 1960’da gerçekleşen askeri darbe ile DP’nin iktidardan uzaklaştırılmasından sonraki yönetimlerce de uygulanmıştır. Bu çerçevede, artık nafia işlerinin finansmanı için 1950’lerle birlikte başlayan borçlanma yönteminin asli yöntem haline geldiğini söyleyebiliriz. Bu model çerçevesinde gerçekleşen ilk büyük dış borçlanma, bir Dünya Bankası kuruluşu olan IBRD (International Bank for Reconstruction and Development)’den yapıldı.<sup>275</sup>

*“Seyhan Barajı Türkiye için, o gün için çok parlak bir projeydi. Çünkü gurur duyulacak bir projeydi. Dünya Bankası bize 50 milyon dolar para vermişti. Bu 50 milyon dolar da, aslında bizim ödeme gücümüz olarak verilmişti, bundan daha fazlasını veremeyiz demişlerdi. Bunun 12,5 milyon doları limanlar, demiryolları için kullanılmıştır. 25 milyon doları ise Seyhan Barajı için kullanılmıştır. Geriye kalan 12,5 milyon doları silolar, alt yapı tesisleri için kullanılmıştır... 4,5 milyon dolar arttı. İnşaatı çok iyi yaptık, siparişlerini gayet iyi yaptık.”<sup>276</sup>*

*12,5 milyon doları limanlar, demiryolları için kullanılmıştır. 25 milyon doları ise Seyhan Barajı için kullanılmıştır. Geriye kalan 12,5 milyon doları silolar, alt yapı tesisleri için kullanılmıştır...*

*4,5 milyon dolar arttı. İnşaatı çok iyi yaptık, siparişlerini gayet iyi yaptık.”<sup>276</sup>*



Türkiye’nin ikinci büyük inşaat hamlesi başlıyordu. Amerikan yardımları,<sup>277</sup> Dünya Bankası kredileri gibi dış kaynakların bu hamlede büyük bir etkisi olduğu, 1923-1946 döneminde yaşanan ekonomik zorluklar bilinmektedir; ama yine de Cumhuriyet’in ilk 27 yılında, özellikle demiryolları ve büyük su işleri kapsamında büyük müteahhitler için önemli bir altyapı oluşturulmuştu. 1950-1960 döneminde ise 20 barajın inşasının başladığı,<sup>278</sup> NATO ihaleleri çerçevesinde sayısız havaalanı, karargâh binası, liman yapıldığı düşünülürse, bu ikinci hamlenin boyutları anlaşılabilir. Türkiye’de inşaat sektörü ikinci defa; ama bu kez çok daha büyük ölçeklerde sermaye birikiminin temel aracı haline geliyordu.

275) IBRD (International Bank for Reconstruction and Development), IBRD’den alınan toplam proje kredisi 23 milyar 803 milyon dolara, (Statement of Loans: <http://siteresources.worldbank.org>) ve IDA’dan alınan toplam proje kredisi ise 197 bin 240 dolara ulaşmıştır (statement of development credits: <http://siteresources.worldbank.org>). Bu tutarların önemli bir bölümü altyapı yatırımlarının finansmanında kullanılmıştır.

276) “Suyun Miladı”, Süleyman Demirel ile Röportaj, İNTES İnşaat Sanayii, Temmuz-Ağustos 2003, Sayı: 78, s. 12.

277) 1948-1957 yılları arasındaki toplam 42 milyon 134 bin 150 dolar tutarındaki Amerikan yardım fonunun büyük bir bölümü makine alımında kullanılmıştır. Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 416.

278) <http://www.dsi.gov.tr/tricold/dene.htm>



Büyük müteahhitliğin ortaya çıkması için gereken koşulları 1930-1950 yılları arasında bir ölçüde de olsa sağlayan Türkiye için 1950-1960 yılları bu koşulların daha da olgunlaştığı bir dönem oldu. 1948-1957 yılları arasında Türkiye’de yapılan yatırımların yüzde 28’i tarıma ve yüzde 7’si endüstri, enerji ve maden sektörüne ayrılmışken, yüzde 13’ü ulaştırma dışındaki bayındırlık işlerine ve yarısı da ulaştırmaya ayrılmıştı. Ulaştırma yatırımları kalkınmada bağımsız bir değişken olarak kullanılmaya çalışılıyordu. Kaynaklarını ulaştırma sektörüne yığarak sektörde büyük itme (big push) sağlamaya çalışan iki ülkeden biri olan Türkiye’de bundan beklenen sonuçlar yaratılamamıştır.<sup>279</sup>



Bayındırlık Bakanı Nihat Erim Amerikan Teknik Yardım Heyeti Başkan Yardımcısı ile İş Makinelerini İncelerken. Bayındırlık İşleri Dergisi.

Ulaştırma sektöründe planlanan atılım için daha 1945 yılında iki Türk Mühendisi Vecdi Diker ve Vehbi Ekesan araştırma ve incelemeler yapmak üzere ABD’ye gönderilmişti.<sup>280</sup> Vecdi Diker mühendislik eğitimini ABD’de almış, Amerikan yol programı hakkında bilgisi olan ve savaş döneminde Türkiye’nin ilk stabilize yol uygulamalarını gerçekleştirmiş biriydi ve bu Amerika gezisinin asıl önemli hedefi, yeni yol programı için ön hazırlıkların başlatılmasıdır.



Sadi Gülçelik ve Şank Tara.

1940-1946 döneminde ilk defa karayolları için yapılan harcamalar demiryolları için yapılan harcamaları geçmişti.<sup>281</sup> Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulması ve 1948-1957 yılları arasındaki yol programı için toplam 1 milyar 500 milyon lira bir harcama öngörülmesi Türk müteahhitlik firmaları açısından önemli bir fırsat oluşturmuştu. Ancak bu program başladığı zaman Türk müteahhitlerinin yeni yol yapım teknolojileri ile ve sermaye yoğun olarak büyük işler üstlenemeyeceği genel bir kabul görüyordu. Bayındırlık Bakanlığı ile Amerikan Yollar İdaresi arasında imzalanmış olan anlaşma tek tek projelerde Amerikan müteahhitlik firmalarının kullanılmasına imkân sağlıyordu. Bunun için de Ekonomik İşbirliği İdaresi yardım fonlarından alınacak makinelerin Amerikan müteahhitlerine ve-

İkbal Adil Bey bana, altmış bin liraya bir iş, yirmi bin lira da avans verdi. O işi bitirdim, Meclis inşaatını aldım. Meclis inşaatını da bitirdim, Ankara’daki yolları bitirdim. Meclis’in, 1951’de ısıtma, soğutma, çöp yakma tesislerini aldım. Dikmen Yolu üzerinde, Harbiye ayrımında, sol tarafta bir bina vardır, o binayı yaptım, sağ tarafta Tapu Kadastro Umum Müdürlüğü’nü yaptım.

Mebus Ergüvenç, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 18 Şubat 2005.

279) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 403-404. Yol yapım programlarında, 1946’dan itibaren askeri nedenlerin önüne geçmeye başlayan ekonomik nedenler belirleyici olmaya başladı. Asker bu dönüşüme karşı çıkıyordu; ama zamanla ikna edildi.

280) Şen, Leyla, Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişimi Süreci, TESAV, Ankara, 2003, s. 114.

281) 170 kilometre demiryolu için 96 milyon lira harcanmışken, 2.900 kilometre karayolu için 116 milyon liradan biraz daha fazla harcanmıştır. Tekeli, İlhan, Selim İlkin, A.g.e., s. 398.



Ancak müteahhitlerin en büyük sıkıntısı ödenek. Tabii haftalık harçlık veriyorduk biz onlara. Ben bir usul koydum. DSİ'nin harcaması gereken, hani kâğıt kalem, onlar haricinde gelen parayı alacakları nispetinde yüzde olarak verdim her hafta kendilerine, sıkıntısı olan müteahhitlerin bir kısmını da iş bitsin diye destekledim.

Ferruh Anık, *Sözlü Tarih*, Ankara, 15 Aralık 2004.

rilerek programın uygulanmasını istiyordu. Tartışma süreci sonunda Ekonomik İşbirliği İdaresi bu sefer de makinelerin Türk müteahhitlere satılmasını ve yapım işlerinin özel sektöre bırakılmasını istemeye başlamıştı. Amerikan Yollar İdaresi ise özel sektörün tecrübesi olmaması nedeniyle yapım faaliyetlerin devletin üstlenmesi fikrini savunuyordu.<sup>282</sup> Tartışmaların sonunda emanet usulüyle devletin uzun yıllar yol yapım işlerinde ağırlıklı olarak yer almasının yasal zemini ortaya çıktı.<sup>283</sup>

*“Mevcut yolların bakımı, ıslahı ve plâatformunun genişletilmesi ve husule gelen arızaların giderilmesi 2490 sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu'nun 50. maddesinde yazılı kayıt ve şartlara bağlı olmaksızın emaneten yaptırılabilir. Bu işler için gerekli malzeme, ilân edilmeksizin idarece pazarlıkla satın alınabilir.”<sup>284</sup>*

1949 yılında karayolları için ayrılan tahsisat 64 milyon 48 bin 281 liradan 1957 yılında 506 milyon 679 bin 106 liraya çıkmıştı. Savaş sonrası başlayan yatırımların ivmesi dünya ekonomisindeki genişlemeye paralel olarak arttı; 1923-1949 arasında yapılan büyük köprü 205 adetken, 1950-1957 arasında yapılanların sayısı 788'e ulaştı.<sup>285</sup>

Başta barajlar, hidroelektrik santralleri, karayolları ve NATO ihaleleri gelmek üzere bu hamle müteahhitlik sektörü için de büyük bir deneyim ve atılım anlamına gelmiştir. Bu öğrenme ve yapma sürecinde, bugün Türkiye'nin en büyük müteahhitlik şirketleri arasında ilk sıralarda yer alan birçok şirket kurulmuştur. Örneğin 1956'da TEKFEN Holding'in temeli olan “FNN (Feyyaz, Nihat, Necati)”,<sup>286</sup> 1957'de ENKA,<sup>287</sup> 1956'da temeli atılan GÜRİŞ, 1958'de GAMA.<sup>288</sup> Ancak, sermaye birikimi ve para kazanmak anlamında 1950'lerin ikinci yarısında ivme epeyce düşmüş görünmektedir.<sup>289</sup> 1960'ların ortalarına, hatta 1970'lere kadar devam edecek bir süreç içinde, yeni şirketler kurarak, hacmi ve ihale tutarları giderek azalan piyasaya girmeye çalışanlar arasında yukarıda söylediğimiz gibi, 1940-1950'li yıllarda İstanbul Teknik Üniversitesi'nde eğitim görmüş ve mezuniyetlerinden sonra kamu kurumlarında tecrübe edinmiş mühendisler dikkat çekmektedir. Bu dönemde büyük müteahhitlik firması olma yolunda dikkat çekici girişimler arasında, EKO İnşaat ve NUROL gibi, müteahhitliği bir baba mesleği olarak sürdüren; ama kardeşlerden biri işin başında dururken ikincisinin mühendislik tahsil ettiği örnekler de bulunmaktadır.<sup>290</sup>

282) A.g.e., s. 411-413.

283) Karayolları Genel Müdürlüğü üstlendiği görevi başarıyla gerçekleştirebilmiş kuruluşlar arasındadır. Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu'nun İstanbul'da yapılan X. Beynelminel Yollar Kongresi'nin açılış nutkunda belirttiği gibi, 1954 yılında, kısa sürede sağladığı birikimle başka ülkelerin mühendislerine eğitim verecek bir düzeye ulaşmıştır. 1954 yılında 5 Ortadoğu ülkesinin mühendislerine 10 haftalık bir kurs düzenlenmiş, ertesi yıl Birleşmiş Milletler Teknik Yardım Teşkilatı'nın önerisiyle tekrarlanan bu kursun süresi 12 haftaya çıkmış ve katılımcı sayısı 25 olmuştur.

284) Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun, Md. 26.

285) Nafia Vekaletinin Çalışmaları 1950-1957, Ankara, s. 118, 121.

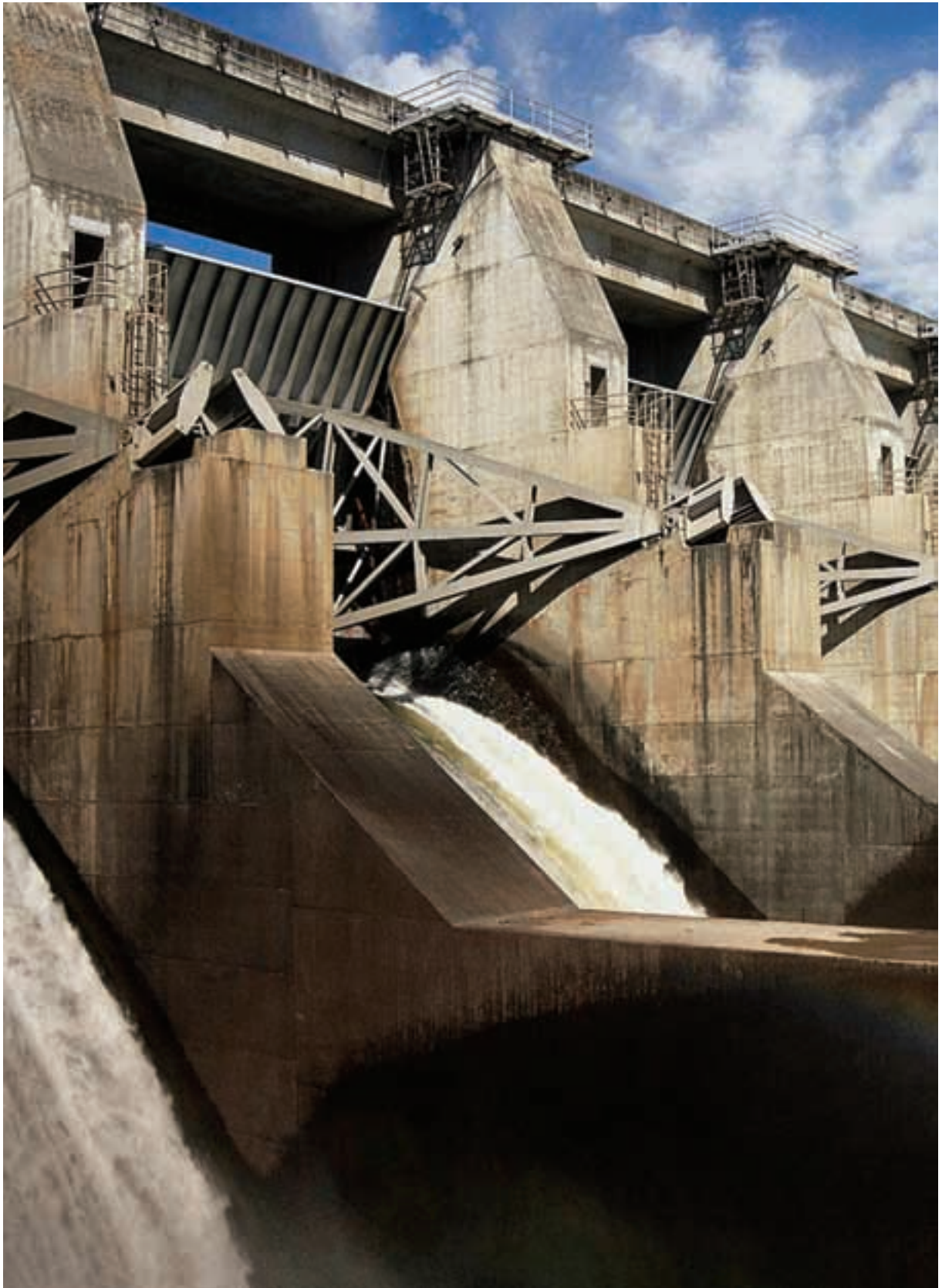
286) Akçağlılar, Necati, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 10 Haziran 2005.

287) Tara, Şarık, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 30 Mart 2005.

288) Erimtan, Yüksel, *Sözlü Tarih*, Ankara, 10 Aralık 2004.

289) Erimtan, Yüksel, *Sözlü Tarih*, Ankara, 10 Aralık 2004.

290) Köksal, Cahit, *Sözlü Tarih*, Ankara, 21 Aralık 2004; Çarmıklı, Nurettin, *Sözlü Tarih*, Ankara, 15 Şubat 2005.





Ankara'da caddeler genişliyor...

Ancak, 1950'li yılların bayındırlık hamlesiyle başlayan süreçte müteahhitlik sektörüne girenler eğitilmiş ve deneyimli mühendislerle inşaat işleri de büyük kamu yatırımları ve askeri yatırımlarla sınırlı değildir. Özel inşaatlar da büyük bir hız kazanmıştır. 1927'de yüzde 16,28 olan kentli nüfus oranı 1950'de yüzde 18,73'e; 1960'da yüzde 25,94'e ulaşmıştır.<sup>291</sup> Artan nüfusun konut ihtiyacı küçük müteahhitliğin de iş alanı bulmasına zemin hazırlayan bir gelişme olmuştur. Çıkarılan Kat Kanunu konut kooperatifleri yoluyla konut edinmeyi teşvik edici olmuş; 1950-60 döneminde sadece Ankara'da 200 konut kooperatifi kurulmuştur. İlk dönemlerde imar alanları dışında başlayan kooperatif mahalleleri, siyaset ve bürokrasinin kooperatif örgütlenme içinde olmasının da yardımıyla hızla iskân alanları içine alınmış ve altyapı hizmetlerine kavuşmuştur.<sup>292</sup>

Bu yeni dönemin öne çıkan kurumları arasında, müteahhitlik hizmetleri açısından Karayolları Genel Müdürlüğü ile DSİ Genel Müdürlüğü'nün farklı bir yeri vardır. Gerek Amerikan teknik yardımı

ve gerekse ülkenin karayolları ve sulama sistemlerinin inşasında bayındırlık programlarında görece büyük bir önem vermesi bu iki kuruluşu gerek makine parkı gerekse teknik eleman istihdamında ayrıcalıklı iki kurum haline getirecekti. 1960'lı yılların başlarında iyice zenginleşmiş büyük müteahhitler için bile bir toprak makinesi ile on beş kamyon güçlü bir makine parkı olarak kabul ediliyordu.

*"Müteahhitler Birliği başkanlığına seçildiğim zaman [1962] Ankara'nın en büyük müteahhitlerinden biriydim. Gösterişi hiç sevmesem de, ister istemez dikkat çekiyordum. Kardeşim Amerikalı bir hava subayından altmış bin liraya bir araba almıştı. İstanbul'da, arabalı vapuru beklerken utanırdım; hele eşim de yanımdaysa ter basardı beni. İnsanlar arabanın etrafına yığılıp incelerlerdi; Türkiye'de o zamanlar böyle lüks arabalar yoktu pek. İyi bir makine parkım vardı o yıllara göre. Muammer Kıraner'in bana olan bir borcuna karşılık 25 yarda küplük bir toprak makinesi almıştım ondan. 15 tane kamyon vardı, bunun 9 tanesi yeniydi. Koç'tan tanesini 95 bin liradan almıştım."<sup>293</sup>*

## BÜROKRASİYİ AŞAMAYIZ

Yapıda bütün detayları bitirmeniz lazım. İhaleye çıkıyor, müteahhit alıyor. Fakat, aradan 15 yıl geçmiş, daha güzel, daha ucuz malzemeler çıkmış. Mesela Abdi İpekçi'de bu başımıza geldi. "Ya", diyordum müteahhide, "bunları gelin de işleyelim. Daha güzel, daha ucuz malzeme çıktı." "Aman aman Ragıp Bey, ne olur karıştırmayın, çünkü bu kadar bürokrasiden aşamayız biz."

Ragıp Buluç, Sözlü Tarih, Ankara, 1 Mart 2005.

Oysa bundan altı yıl kadar önce, daha 1954 yılında DSİ Genel Müdürlüğü'nün maaşlı 48, ücretli 22 ve yevmiyeli 118 yüksek mühendis; maaşlı 24, ücretli 7 ve yevmiyeli 40 mühendis; maaşlı 23, ücretli 6 ve yevmiyeli 25 fen me-

291) Tekeli, İlhan; Murat Güvenç, Kentin Büyümesini Belirleyen Temel Süreçler, Ankara 1985'ten 2015'e, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, Ankara, 1987.

292) Şenyapılı, Tansı, Ankara Kentinde Gecekondu Gelişimi (1923-1960), Kent-Koop Y, Ankara, t.y., s. 158; Ek: 23.

293) Ergüvenç, Mebus, İnşaatlarda Yetmiş Yıl: Hatırladıklarım, İNTES, Ankara, 2006, s. 105.



murundan oluşan 313 kişilik bir teknik kadrosu mevcuttu. Bunun yanında, 9 takım semi treyler, 2 adet çekici ve seyyar tamirhane, 25 adet kamyon, 14 adet pikap, 32 adet kaptı kaçı, 85 adet arazi jipi, 89 adet ekskavator, 5 adet buldozer-skreyper, 9 adet traktör, 2 adet enjeksiyon makinesi, 3 adet kanal temizleme makinesi ve 3 adet sondaj makinesinden oluşan bir makine parkı vardı.<sup>294</sup> Daha önce de söylendiği gibi bu kurumun kırk yıl gibi bir süre içinde 3.000'den fazla personelinin bilgi-görgü artırımı programı çerçevesinde ABD'ye gönderdiği de hatırlanırsa, Türkiye'de büyük müteahhitlik firmalarının oluşum sürecinde ne denli etkin bir rol oynadığı daha iyi anlaşılacaktır. Tıpkı DSİ Genel Müdürlüğü gibi Karayolları Genel Müdürlüğü de gerek teknolojinin ülkeye getirilmesi gerekse mühendis ve diğer teknik personelin yetiştirilmesinde son derece önemli bir yer tuttuğu bilinmektedir.



Yaşar Özkan'a Ait İlk İş Bitirme Belgesi. Yaşar Özkan Arşivi.

*“Laboratuarlarda deneylerini izledim, oradan kitaplarını aldım. Karayolları'nda çalışırken, o zaman bir tanesini tercüme ettim. Karayolları Teknik Bülteni olarak yayınlandı 1971 senesinde. Karayolları'nın şartnamesindeki asfalt emisyonları Amerika'nın California eyaletinin şartnamesi. Fransızların da kendi şartnamesi var; emisyon her ikisinde de var yani, Amerika'da da var orada da var. Bizim şartnelere de asfalt emisyonu girmiş. Her sahada kullanabiliyorsun; fakat Türkiye'de kimse ne emisyonu biliyor ne kullanıyor. Böyle bir teşebbüs de vardı, böyle bir tesis kurulma aşamasındaydı. Ben gelir gelmez bu tesisi çalıştırdım ve ilk emisyonu ben ürettim Karayolları'nda ve uygulamaya geçirdik.”<sup>295</sup>*

Bu arada zikredilmesi gereken önemli bir gelişme de, 1950 yılından sonra uygulanan 10195 sayılı karnamedir. Bu kararname ile devlette çalışan mühendis ve mimarlar ayrı bir maaş rejimine tabi tutularak diğer devlet memurlarına göre, iki-üç kata varan maaşlar almaya hak kazandılar. Bu uygulama, kadrolarda ihtiyaçtan çok fazla mühendis ve mimar sayısına ulaşılan 1970'li yılların başına kadar devam etti.

*“Bütün Türkiye çapında beş mühendis odası örgütlendi Maden Mühendisleri Odası çerçevesinde. 27 bin mühendisin üç gün grev yapması sonucuna vardık; bunun için Ankara'da bir kongre toplandı ve grev kararı alındı ve 27 bin mühendis işe gitmedi üç gün. Hayati üretimleri kesmediler, fakat işe de gitmediler, kimse de üstümüze gelemedi fazla. Bu olaydan sonra da greve katılmadığı için, Süleyman Demirel Başbakan, Selahattin Kılıç Bayındırlık Bakanı meslekten ihraç edildi odaları tarafından.”<sup>296</sup>*

O yıllarda [1950'ler] Karayolları'nda bir usul vardı, hakikaten arkadaşlar gece gündüz çalışıyorlardı. Gece gündüz, uyku denen şey yoktu. Karayolları'nın belki de heyecanlı iş yaptığı dönemlerdi o sıralar. Dolayısıyla yazın böyle şevkle, hızla ve zamana bakmadan çalışan arkadaşları kışın dinlenmek üzere geçici görevle İstanbul'a gönderirlerdi.

Atalay Coşkunoglu, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 21 Şubat 2005.

294) Demir, Abdullah, Su ve DSİ Tarihi, Devlet Su İşleri Vakfı, Ankara, Tarihsiz, s. 93.

295) Urgan, Seyit, *Sözlü Tarih*, Ankara, 22 Aralık 2004.

296) Erkin, Tuğrul, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 3 Ocak 2005.



DSİ Arşivi.

Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmadan önce, 1946 yılında, Bayındırlık Bakanlığı Yollar ve Köprüler Dairesi'nde 594 personel, 214 kamyon ve makine mevcutken, 1950'de, 4.316 personel, 2.874 kamyon ve makine sayısına ulaşılmıştı. On kattan fazla artan makine parkının büyük bir bölümü Amerikan yardımıyla gelmişti.<sup>297</sup>

Bu sürecin önemli kurumlardan biri olan DSİ'nin de yaşadığı bir dizi siyasal ve bürokratik sorun olmuştur. Bu sorunlar kimi zaman gerçekten kişisel çıkar sağlamak kimi zaman da hedeflenen işlerin hızla yapılabilmesi için gerekli kontrol mekanizmalarının yarattığı gecikmeyi önlemek nedeniyle ortaya çıkmış gibi görünmektedir. 27 Mayıs sonrasındaki ulusal sanayi düşünceleri de buna katıldığında kimi zaman düşük kalite kabul edilebilmiş; ancak, sebebi ne olursa olsun bürokratik ve siyasal müdahalelerin sonuçları, kamu zararına olmuştur. Bu gibi müdahalelerden bir anıyı aktardıktan sonra, bu müdahalelerin dışında, bürokrasi/teknokrasinin işleri kamu yararına hızlandırması geleneğinin ağır darbe yediği ve müteahhitlik tarihinin bilinen hikayelerinden biriyle bu bölümü sonlandıracağız.

Türkiye sanayi tarihinin en ilginç firmalarından biri olan, Necmettin Erbakan'ın kurduğu Gümüş Motor, 1961 yılında, DSİ tarafından o güne kadar ithal edilen derin kuyu pompalarını imal edebileceği iddiasıyla bir proje teklif etmiş ve 4.750.000,- TL (yaklaşık 527.000,- ABD doları) bedelle 90 adet pompanın imali işini almıştır. Mayıs 1962'de kabul işleri için fabrikaya giden DSİ Heyeti, 3 haftadan uzun süren testler sonunda yapılan motorlarda 65 farklı kusur bulmuş ve

---

297) Berksan, M. Nazım, Yol Davamız, Ankara, 1951, s. 206. Ancak ilginç olan, gerek personel gerek makine parkı olarak neredeyse on kat daha küçükken ve sadece 9 milyon lira bütçe ile 1946 yılında 43.733 kilometre yol çalışmasını ele almış olan kuruluşun, 1950'de, 71 milyon lira bütçeyle ancak 23.054 kilometre yol çalışmasını ele alabilmiş olmasıdır. A.g.y.





DSİ Arşivi.

kabulü yapmamıştır. Firma 1 hafta kadar bir süre sonra DSİ Genel Müdürlüğü'ne tespit edilen kusurların giderildiğini bildirmiş; ancak bu süre içinde bu işlerin gerçekleşmesinin mümkün olmayacağını düşünen heyet üyelerinden Yaşar Özkan ile dönemin Yeraltı Suları Daire Reisi arasında çıkan tartışmanın sert biçimde siyasallaşması üzerine Yaşar Özkan görevinden istifa etmek durumunda kalmıştır. Gümüş Motor tarafından üretilen 90 derin kuyu pompası, hiçbir zaman kullanılmamak üzere satın alınmış; ama bu istifa sektörüne yeni bir müteahhidin katılmasına vesile olmuştur.<sup>298</sup>

### C) LİMAN İNŞAATLARI

1950-1957 döneminin konumuz açısından bir başka önemi ise, yerli müteahhitlerin liman ihalelerinde de başarılı sonuçlar almaya başlamasıdır. 1950 öncesinde rıhtım ve iskele inşaatlarını üstlenen bazı Türk müteahhitleri olduysa da liman inşaatlarında yabancı müteahhitlik firmaları daha ağırlıklı olarak yer almışlardır. Türk müteahhitleri bölümler halinde ihale edilen liman işlerine biraz daha ağırlıklı olarak girmeye başlamışlardır. Bu dönemde yapılan ihalelerin bazılarında yabancı ve yerli müteahhitler eşit şanslarla yarışıyor gibi görünmektedirler. Örneğin İskenderun Limanı'nın temel inşaatları işini 4 milyon 906 bin 137 lira bedelle alan Sezai Türkeş ve Feyzi Akkaya bunlardan biridir. Fakat liman işlerinden büyük paraları kazananlar hâlâ yabancı firmalar olmaktadır. Örneğin aynı dönemde ihale edilen Alsancak Limanı işini Batipnolles Firması 26

298) Özkan, Yaşar, Abdullah Demir'e Mektup, 16 Eylül 1997. Y. Özkan Arşivi.

Sene 1966, biz Fatsa Limanı'nı yapıyoruz. Fatsa Limanı'nda gösterilen bir taşocağı var, bir sene çalıştık, taşocağının içinde bir kaya parçası ama denizde limanda kullanmak için sağlam olmayan bir kaya. Biz de bu arada makineleri getirtmişiz, her şeyimiz hazır, bütün paramızı işe yatırmışız. Fakat işi yapamaz durumdayız, istihkak yapıp para alamaz duruma geldik. Hiç unutmam, kalktım, o zaman Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaat Reislığı'ne gittim. Reis Hüsni Okçu Bey'in odasına yürüdüm, Allah rahmet eylesin, muaviniyle aynı odada oturuyorlardı, şimdiki gibi saltanat filan da yoktu, kapıda çifte sekreterler, bekleme odaları da yoktu, koridora açılan bir odadan içeri girdim. Yanındaki muavin ve Hüsni Bey ayağa kalktı. İkisi de çok mümtaz insanlardı, "Buyur İdris Bey" dedi bana Başkan Hüsni Bey, "otur." "Oturmam" dedim, "efendim ayakta konumu söyleyip gideceğim." "Buyrun", dedi. "Fatsa Limanı'ndaki durum böyle böyle. İş yapamaz durumdayız, çünkü taş ocağı çıkmadı, biz parayı da bitirdik. Biz size makineleri verelim, işi tasfiye edelim. Biz yeniden başlarız bu işe." "O teklif kabul edilmedi", dedi. "O zaman keşfi arttırın, ben bir taş ocağı buldum galiba, oradan bu işi yapacağıma inanıyorum, bu olursa işi yaparız diye düşünüyorum." "Bu teklif kabul edildi", dedi. Yanındaki sınıf arkadaşı ve muavini olan Adil Bey'e döndü, Adil Sırkılı, "Adil Bey" dedi, "Ahmet Bey'e telefon et, Fatsa'nın keşfini yüzde 47 arttırsınlar, önümüzdeki hafta bankaya gelsin."

İdris Yamantürk, *Sözlü Tarih*, Ankara, 21 Aralık 2004.

milyon 948 bin 920 liraya almıştı.<sup>299</sup> Özellikle liman inşaatlarının ihalesi konusunda yerli müteahhitler devletin himayesine de sahip olmuşlardı.

*"Liman inşaatlarını yabancı müteahhitlerin tekelinden kurtarmak için devlet ağır teçhizatı kendi getirip, yerli müteahhitlere bedelsiz olarak kullandırıyordu."*<sup>300</sup>

Bu himaye ve destek kapsamında, örneğin, keşif bedeli 15 milyon 258 bin 836 lira olan Haydarpaşa Liman Tevsii İnşaatı'nda Arı İnşaat'a ve Trabzon Limanı İnşaatı'nda RAR T.A.Ş.'ye büyük bir makine parkı verilmişti.<sup>301</sup> 1950'li yıllardaki büyük liman inşaatı işlerinde Türk müteahhitlik firmalarının yabancı müteahhitlerle ortak girişimler oluşturduğu dik-kati çekmektedir. Dönemin ünlü liman müteahhitlerinden Cemal Okçuoğlu, Salıpaazarı Rıhtımı inşaatında Bryn Int. ile ve RAR T.A.Ş., Samsun Limanı inşaatında Philippe Holzman Hochtief ile ortaklıklar oluşturmuştu.<sup>302</sup> Salıpaazarı Rıhtımı İnşaatı'nda Cemal Okçuoğlu'na en yakın teklifi veren Sezai Türkeş ve Feyzi Akkaya olmuştu.

*"İş peşinde koşmakta olduğumuz bu devrede, bir de Salıpaazarı rıhtım ve antrepoları için teklif hazırlamıştık. Sondajlarını yapmış olduğumuz için bu işe ayrı bir sempati duyuyorduk. En kuvvetli rakibimiz de -Sezai'nin İzmit Kâğıt Fabrikası İskelesi'nde ortaklık ettiği- yakın arkadaşlarımızdan Cemal Okçuoğlu'ydu.*

*Hazırlık çalışmalarımız için Üsküdar'da, bizim sakin evi seçmiş ve iki ay geceli gündüzlü uğraşmıştık. Teklif verme gününe üç gün kala işimiz bitmişti, fakat Sezai zarfı kapama taraflısı değildi:*

*- Ben, Cemal'i bilirim! Nasıl hesap yaptığını da bilirim... Şimdi bu işi, ben bir kere de Cemal gibi hesaplayacağım. O zaman vaziyetimiz daha iyi belli olur...*

*Teklif günü Ankara'da toplanmıştık. Tabii Cemal de oradaydı. Komisyon başkanı eski demiryolcu İkbal Adil Bey, usulüne göre zarfları açtı, bize pek gülerek baktı:*

299) Nafia Vekaleti Çalışmaları, 1950-1957, s. 263, 265.

300) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 199.

301) Heinrich Butzer K. Şirketi ile ortak olarak Haydarpaşa Limanı Tevsii işini yapan Arı İnşaat'a, keşif bedeli 15 milyon 258 bin lira olan bu işte 10 milyon lira değerinde makine parkı verilmişti. Türkiye'de Liman İnşaatları, T.C. Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reislığı, İstanbul, (1956).

302) A.g.e.

T.C  
Nafia Dekâleti



Mersin Limanı

1954

## HAZIK ZİYAL BEY

Devletle müteahhitlerin arasındaki sıkı işbirliği ve itimadın, hemen hemen son örneklerinden birisi peşin paralı bu Aras vadisi varyant etüdüdür. Bu tarihlerden sonra, bu işbirliği ancak 1950'lere kadar devam etti. Sonra birkaç beyinsizin marifetiyle söndü gitti.

Bu söndürülüşün hikayesini ancak burada anlatabilirim: Hazık Bey'in taahhüt ettiği, şu bizim Porsuk Barajı, beton bir barajdı. Beton demek çimento demektir ve bu nevi barajlarda en büyük masrafı, çimento bedelleri teşkil eder. O tarihlerde memleketin sahibolduğu üç dört fabrikanın üretimi, ihtiyaca yetiştiriyor ve çimento, ancak devlet tahsisleriyle ele geçirilebiliyordu. Tabii bu fabrikaların burunları pek havaya kalkmıştı.

Teslim tarihlerinde uyuşabilmek için fabrikalar, Hazık Bey'den tüm ihtiyaç için bağlantı yapmasını ve peşin para ödemesini istemişler. Çaresiz kalan Hazık Bey, mukaveleyi imzalamış ve peşin parasını da ödemiş. Bir müddet sonra paraya sıkışan Hazık Bey, barajdaki bir toplantıda evrak ve makbuzları yayıp vaziyeti anlatmış. Eski demiryolcularından olan müsteşar Ferdi Bey de -gelenek gereğince- derdi derhal halletmiş, ilk hakediş raporunda, tüm çimento bedellerinin Hazık Bey'e ödenmesini emretmiş. Tabii ki bu, mukavele şartlarına uymayan bir ödeme şekliydi, fakat hiçbir zaman kötüye kullanılmamış bir geleneğe uyulmuştu.

Hakediş raporuna son imzayı atması gereken -ve şartnameleri aynen uygulamak suretiyle işi batıran- birisi, telefonla aradığı müsteşar Ferdi Bey'in; "Ben emrettim, sen imzala!" demesi üzerine imzalıyor, fakat imzasının üzerine: "Aldığım emir mucibince imzalandı!" cümlesini ekliyor. İşte bu kelimeler yüzünden Hazık Bey batmış, maliye ve müfettişler üşüşmüşler, kontrol mühendisi Faruk da hapse girmişti...

Hazık Bey, ne kadar mülkü varsa sattı, işi bitirdi; fakat senelerce mahkeme salonlarında süründü. Herkesin sevdiği Hazık Bey'in yediği bu darbe, onun iş hayatının sonu oldu ve bu hadiseyle de o güzel gelenek sona erdi.

Hazık Bey, uzun seneler, seyrek de olsa benim üçra köşeme gelmekten nedense hoşlanırdı. Son gelişinde; "Mekke'deki işlerinizi bana gösterseniz" sözleri hâlâ kulaklarımdadır. Ben pasaport işleriyle uğraşırken, gözüm gazetedeki bir ilana ilişti, kızı vermişti, çok kısaydı:

*"Babam Hazık Ziyal'ı kaybettim. Çok üzgünüm."*

İlan, sayfanın sol alt köşesindeydi.

Akkaya, Feyzi, Ömrümüzün Kilometre Taşları, İstanbul, 1989, s. 124-125.

*- En ucuz teklifi veren, Cemal Okçuoğlu Firması'yla sizsiniz, fakat fiyatlarınız birbirine o kadar yakın ki, komisyonumuz ancak bir incelemeden sonra karar verebilir."*<sup>303</sup>

1950'lerin ikinci yarısıyla 1960'ların ilk yıllarında ihale edilip yapılan liman ve müstemilatları işlerini taahhüt eden firmaların çoğu daha sonra müteahhitlik işlerini bırakan firmalar oldu. Bu inşaatları taahhüt edenler arasında sayılabilecek isimler, Fahrettin Önen, Selahattin Özden, Seyfettin Sarıgedik, Klima Tesisat ve İnşaat, Arı İnşaat, Eti Yapı Limited, Süleyman Betin, Ömer

303) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 156-157.



Karaibrahimoğlu, Vengen Ticaret, Mehmet Akyüz, Selahattin Tanıl, Camal Okçuğolu, Vehbi Hacıkadıroğlu, RAR T.A.Ş., Fazıl İ. Verdi ve Mahdumları, Erginler İnşaat, Anadolu İnşaat, Feruzan Gamsız, Kadri Veziroğlu, Işık Kolektif Şirketi ve Şerif Yıldız'dır. Bu işlerin büyük bir kısmı, Dünya Bankası'ndan sağlanan 16 milyon 300 bin dolar kredi ile yapılmıştır.<sup>304</sup> Üç yıllık bir dönem içinde, yani 1958 ile 1961 yılları arasında yapılan demiryolu, liman ve ilgili diğer ihalelerde müteahhitlerin yüzde 2 ile yüzde 36,5 arasında değişen indirimler yaptığı görülmektedir. En düşük tenzilat olarak görülen yüzde 2 tenzilat 1958 sonunda, Sinop İskelesi'nin inşası için açılan ihalede 6 rakip firma arasından işi alan Selahattin Özden'in teklifidir.<sup>305</sup> En yüksek tenzilat ise 1960 sonunda ihalesi yapılan Mersin Geçit Köprüsü işinde Erginler İnşaat'ın verdiği tekliftir.<sup>306</sup> Bu dönemde, yukarıda sözü edilen Dünya Bankası kredisi ile irili ufaklı 50'den fazla ihale yapılmıştır.<sup>307</sup>



Karabük Demir-Çelik Fabrikası Sintel Tesisleri İnşaatı. Mebus Ergüvenç Arşivi.

Liman inşaatı ihalelerinden verilecek son bir örnek de, dönemin en yüksek bedelli işi olan Mersin Limanı ihalesiydi. 1923 Nafia Programı'ndan beri yapılması düşünülen<sup>308</sup> ve ancak 1954'de, müteahhit firmanın kredi sağlama koşuluyla ihaleye çıkarılan Mersin Limanı ihalesine Hollanda Kraliyet Liman Şirketi (Koninklijke Nederlandsche Maatschppij Voor Havenwerker) ile, Fransız Travaux Publics Entreprises Léon Ballet ve C.O.D.E.C. ile Yugoslav Entreprises de Travaux Maritimes ve Pad Firmalarından oluşan konsorsiyum katıldı. 2 Nisan 1954 tarihinde yapılan ihaleden beş gün sonra, eksiltmede 64 milyon 272 bin 537 lira fiyat vermiş olan Fransız Travaux Publics Entreprises Léon Ballet ve C.O.D.E.C. ile Yugoslav Entreprises de Travaux Maritimes ve Pad Firmalarından oluşan konsorsiyumun temsilcisi Muzaffer K. Gürsel, dönemin Cumhurbaşkanı Celal Bayar'a uzun bir şikayet mektubu yazmıştı.<sup>309</sup> Ancak öyle anlaşılıyor ki, fiyatı yüksek olmasına rağmen kredi koşul-

#### İHALE TENZİLATI

1958'lerde Türkiye'de yine büyük bir döviz kıtlığı vardı; dışardan hiçbir şey gelemiyordu, lastik yoktu. PTT'nin bir ihalesi olmuştu, posta işlerini taşıma ihalesi. O ihalede yüzde 120 tenzilatı duyduk. Neticede tabii insan şaşırıyor, "Ne demek bu yüzde 120 tenzilat?" Sonra öğrendik ki, o ihaleyi alanlara veyahut da ihaleyi alacak olana senede iki kere birer takım lastik veriyorlar; karaborsa değil de, normal piyasa fiyatı, normal bedeliyle. Sırf onu alabilmek için adam cebinden para vererek ihaleyi almıştı. Şimdi yavaş yavaş Türkiye'de ihalelerdeki tenzilatlar ona doğru gidiyor; %70'in üzerinde veyahut %60 tenzilatlarla iş alıp ben bunu yapacağım demek safdillik oluyor bence.

Mehmet Aydınar, *Sözlü Tarih*, Ankara, 13 Haziran 2005.

304) Kredi, yapılan işler için gereken dış ödemeleri finanse etmekte kullanılmıştır. Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 20, Mart 1960.

305) Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 5, Kasım 1958.

306) Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 30-31, Ocak-Şubat 1961.

307) Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 20, Mart 1960.

308) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 225.

309) Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Dosya No: 030.10.154.85.33; Mersin Limanı, Nafia Vekaleti, 1954, s.4-5; T.C. Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği, İstanbul, (1956).



Karayolları'nda staj yapmaya gittim. Bana öyle bir gösteri yaptılar ki, "Hoş geldin, iyi ki geldin. Seni Karşıyaka-Menemen Yolu'na şantiye şefi yapacağız." "Yapmayın yahu, ben üçüncü sınıftayım, ikiden üçe geçtim. Yolla ilgili bildiğim yegâne şey topografi, yolun güzergâhını etüt edebilirim, başka bir şey bilmiyorum." "Olsun", dediler, "senden iyisi yok, onun için oraya koyacağız." Götürdüler beni, topladılar işçileri, Türkiye'nin en mekanize şantiyelerinden biriydi o, 7 tane skreyper vardı, iki dozer, bayağı güçlü bir şantiyeydi. Topladılar dediler ki, "Şantiye şefimiz Sefa Giray'dır." Çektiler gittiler, kaldım mı ben ortada. İşçilere dedim ki, "Bakın beyler durumum bu, yaptığınız işin ne olduğunu doğru dürüst bilmiyorum. Şimdi ben bir hafta çalışacağım, siz de o sırada aletlerinize bakın yahut daha önceki şantiye şefinin verdiği ne vazife varsa onları yapın, bana bir şey sormayın. Bir hafta sonra sıkı sıkı çalışırız el ele."

Sefa Giray, *Sözlü Tarih*, Ankara, 13 Aralık 2004.

larının daha uygun olması nedeniyle işi 68 milyon 867 bin 797 lira karşılığında Hollanda Kraliyet Liman Şirketi almıştır.

Bu dönemde Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği'nin harcamalarına bakıldığında, demiryolları işlerinin liman işleri yanında görece küçük bir tutar oluşturduğu gözlenir. 1960 yılı bütçesinde demiryolları için ayrılan ödenek 90 milyon 865 bin lira iken, limanlar için ayrılan ödenek ise 160 milyon 650 bin liradır.<sup>310</sup> Demiryolları yapımı için 1928 yılında bütçenin yüzde 13,98'i oranındaki 28 milyon 900 bin lira ayrılmıştı.<sup>311</sup> Oysa, 1950 yılı baz alındığında, karayolları yapımındaki artış 1960'da yüzde 31, 1970'te yüzde 189,7 ve 1980'de yüzde 395 düzeyine ulaştı. Demiryolları yapımındaki artış ise 1923-1950 arasında yüzde 104 olmuşken

1950-1980 arasındaki 30 yıl boyunca yüzde 6,3 düzeyinde kaldı.<sup>312</sup> 1950 öncesinde, ağırlıklı olarak demiryolları yapımıyla sağlanan sermaye birikimi 1950 sonrasında daha çok baraj, liman ve askeri tesis inşaatlarından sağlandı.



Tatvan İskelesi. Bayındırlık İşleri, 1971.

#### D) İKİ YENİ TEKNİK ÜNİVERSİTE: ORTA DOĞU VE KARADENİZ

1950'den sonraki dönem, ülkede hâlâ yetersiz olan teknik eğitimin geliştirilmesi yolunda atılan iki yeni adım açısından da önemli bir dönem olmuştur. Daha sonra birer teknik üniversiteye dönüşecek olan Kondüktör Mektebi de, Mühendis Mektebi-î Âlisi de Kıta Avrupası modellerine göre kurulmuş okullardı. 1950'lerde ortaya çıkan durum ise, "şehir ve bölge planlaması" konusundaki ihtiyaçlardı. Bu acil ihtiyaç üzerine Türkiye'nin 1954'te Birleşmiş Milletler'e yardım edilmesi isteğiyle başvurmasından sonra ortaya çıkan, Ankara'da Ortadoğu bölgesine hitap edecek ve İngilizce öğrenim yapacak uluslararası nitelikte bir üniversite kurulması projesi öncelikle ABD tarafından desteklenmişti. İlk adıyla Orta Doğu Yüksek Teknoloji Enstitüsü, 15 Kasım 1956'da yapılan törenle, mimarlık ve şehircilik fakültelerinde mimarlık bölümüyle açıldı.<sup>313</sup> Okul iki ABD'li profesör, dört Türk öğretim

310) Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 19, Şubat 1960; Sayı: 20, Mart 1960.

311) Aslantepe, Cengiz, A.g.e., s. 208.

312) Aydın, Suavi, A.g.e., s. 79.

313) Payaslıoğlu, Arif T. Türk Yükseköğretiminde Bir Yeniliğin Tarihi Barakadan Kampusa 1954-1964, Ankara, ODTÜ Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Y., Ankara, 1996, s. 32-39.

görevlisi ve 50 öğrenciyle Milli Müdafaa Caddesi'ndeki eski Emekli Sandığı Binası'nda öğretime başladı. 1957-58 öğrenim yılında makine mühendisliği, inşaat mühendisliği, iş idaresi, kamu idaresi, endüstri yönetimi bölümleri açıldı ve 2 Ekim 1957'de ODTÜ Kampusu'nun temeli atıldı.

Klasik Kıta Avrupası eğitim sisteminin bir örneği sayılabilecek İTÜ'ye göre ODTÜ Amerikan eğitim sisteminin bir örneğidir. Bir teknik üniversite olarak kurulan ODTÜ hızla İdari Bilimler ve Fen Edebiyat Fakülteleri'ni de kurmuş, Amerikan eğitim sisteminin görece özgürlükçü atmosferi de üniversiteye yansımıştır. Demokrat Parti muhalifleri okula, “demokratların üniversitesi” veya derslerin barakada başlaması ve şehircilik eğitiminin hedeflenmesi de kast edilerek “gecekondu üniversitesi”, “baraka üniversite” isimlerini takmıştı. Bakanlar Kurulu'nun 5 Kasım 1959 tarihli kararnameyle ODTÜ mütevelli heyetine atanan kişiler arasında Vecdi Diker, Vehbi Koç ve Adnan Menderes'in kendisi de vardı.

27 Mayıs 1960 darbesinden sonra kurulan Milli Birlik Komitesi 8 Ağustos 1960'da ODTÜ Kanunu'nda değişiklik yapıp mütevelli heyetini görevden alarak Turhan Feyzioğlu'nu rektörlüğe atadı. Milli Birlik Komitesi, mütevelli heyetini görevden almadan önce istifalarını istemiş; ama Vehbi Koç dışında hiçbir üye bu isteğe olumlu cevap vermemişti.<sup>314</sup> Feyzioğlu, daha sonra, atanmasının amacının ODTÜ'yü yabancılar için sorun olmadan kapatmak olduğunu, ancak fikrini değiştirerek ODTÜ'yü savunmaya ve yaşatmaya karar verdiğini anlatmıştır.<sup>315</sup>

İlk mezunlarını 1963 yılında veren ODTÜ öğrencileri meslek yaşamlarına başladıklarında ortaya çıkmış bulunan iki önemli durum vardı. Bunlardan birincisi, kamu kurumlarında başla-



Trabzon-Maçka Arasında Otobüs Yolcuları. Emiroğlu Aile Arşivi.



Rüştü Hoca'nın da hayata bizi hazırlamak açısından söylediği bir söz var, “Orta Doğu Teknik Üniversitesi”nden diploma almak için çok şey bilmeye gerek yok; bir araba kullanmayı öğrenin, bir de kazık çakmayı ve briç oynamayı” derdi. “Yani onları bilmiyorsanız size mühendis denmez; öyle statik bilmek, hidrolik bilmek yeterli değildir, kazık çakacaksınız. Kazık çakmak önemlidir.”

Cengiz Altınkaya, *Sözlü Tarih*, Ankara, 15 Aralık 2004.

314) “Vecdi Diker’le Röportaj”, *ODTÜ’lü Dergisi*, Yıl 1993, Sayı 2, aktaran Payaslıoğlu, Arif T. A.g.e., s. 80.

315) Payaslıoğlu, Arif T. A.g.e., s. 43. Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nin, kuruluş ve gelişme yıllarındaki muhalif tavrı giderek yumuşamış ve günümüzde bu üniversite ile iş dünyası arasında yoğun ilişkiler başlamıştır. Bu ilişkilerden bir sonuç olarak, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Rektörlüğü'ne bağlı olmak üzere İnşaat ve Tesilat İşçileri Eğitim Vakfı (İNİŞEV) Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB), Uluslararası Müteahhitler Birliği (UMB) ve Türkiye İnşaat ve Tesilat Müteahhitleri İşveren Sendikası (İNTES) ile birlikte, ODTÜ-İnşaat Eğitim-Araştırma Merkezi kurulmuştur. Merkezin amacı, “İNŞEV endüstrisinde hizmet veren personelin uluslararası sertifika sahibi olmalarını sağlayarak Türk İnşaat firmalarının uluslararası potansiyelini ve rekabet gücünü geliştirmek ve ulusal inşaat endüstrisine nitelikli işgücü yetiştirmek üzere ara eleman eğitimi”ni sağlamaktır.

Küçük bir Opel Kadet satın aldım; belki iki-üç sene kullandım. 69'da sattım Opel Kadet'i 40.000 liraya. Bu şirketi kurmak için benim koyduğum ilk sermaye odur.

Seyit Urgan, **Sözlü Tarih**, Ankara, 22 Aralık 2004.

mış olan siyasallaşma süreci, ikincisi ise mühendis istihdam edebilecek daha fazla sayıda firmanın olmasıydı.

*“Tabii, bu esnada bizim, lisan bilen genç heyecanlı, hevesli arkadaşlara ihtiyacımız vardı, onları davet ettik, onlar firmamızın içersine geldiler. Bunlar tabii, Orta Doğu'nun getirdiği bir özellik*

*vardı, lisan. Bu lisan, çok önemliydi o dönem için; çünkü Türkiye'de İngilizce bilen mühendis sayısı çok azdı. Dışarıda okuyanlar vardı, onların da sayısı azdı. Çoğu lisansı burada, yani üniversitede okuyarak belli ölçüde bu lisansı kullanma şansına ermişlerdir. Biz de firmamıza gerek Orta Doğu mezunları gerekse dışarıdan dil bilir, İngilizce bilir arkadaşlarımızı çağırdık ve onlarla beraber biz bu firmanın gelişmesini sağlama imkânı bulduk.”<sup>316</sup>*

Karadeniz Teknik Üniversitesi ise, Trabzon Milletvekili Mustafa Reşit Tarakçıoğlu ve 28 arkadaşının verdiği teklifin, TBMM'de 20 Mayıs 1955 tarih ve 6594 sayılı kanunla kabul edilmesi ile kurulmuştu. ODTÜ'nün eğitime başlamasından bir yıl önce kurulan bu üniversitenin eğitime başlayabilmesi ancak 1963'te mümkün olabildi. Üniversitenin kurulan ilk bölümlerinden biri de inşaat mühendisliği idi. Üniversite kendi kampusuna 1966 yılında taşınabilmiştir.<sup>317</sup>

## E) 27 MAYIS ASKERİ DARBESİ

27 Mayıs 1960 günü silahlı kuvvetlerin yönetime el koymasından bir süre sonra, çeşitli suçlamalarla yargılanan Demokrat Parti kadroları içinde iki de bayındırlık bakanı vardı. Ethem Menderes ve Tevfik İleri. Tevfik İleri öğrencilik yıllarında Yüksek Mühendis Mektebi Talebe Cemiyeti Başkanlığı ve uzun süreyle Nafia İl Müdürlüğü yapmış, mühendisler arasında mesleki dayanışma duygusunun yüksekliğiyle ve devletle müteahhitler arasındaki sorunlara çözüm getirici yaklaşımlarıyla tanınan<sup>318</sup> bir politikacıydı. Yassıda duruşmalarında Tevfik İleri bayındırlık işleri ile ilgili olarak iki iddia için ifade verdi. Bunlardan birincisi kendisinin de kabul ettiği bir “görevi kötüye kullanma” iddiasıydı.



Dörtüyl Askeri Lojmanları İnşaatı Temel Atma Töreni. Sulbiye Ünsal Arşivi.

Bir zamanlar İl Müdürlüğü yaptığı Samsun'daki Karayolları işçileri bir konut kooperatifi kurmuş ve demir sıkıntısı yaşadıkları için bakan olarak kendisinden yardım istemişlerdi. Tevfik İleri de Samsun Karayolları Bölge Müdürlüğü'ne ait bir miktar demirin kooperatif tarafından ödünç alınmasına izin vermişti.<sup>319</sup>

İkinci iddia ise daha ağırdı. Ethem Menderes'in günlüklerindeki bazı ifadelerle dayanarak Kayseri'de NATO için yapılan hava meydanı ihalesinde suistimal, istismar gibi iddialardır. Bu iddialara cevap vermek için defalarca söz istemesine rağmen engel-

316) Üçer, Erol, **Sözlü Tarih**, Ankara, 27 Aralık 2004.

317) <http://www.ktu.edu.tr/kurulus.php>

318) Ergüvenç, Mebus, Age. s. 91.

319) Aksoy (İleri), Cahide, A.g.e., s. 394.

lenen İleri sonunda konuyla ilgili şu açıklama yapabildiği.

“... Bu mevzuda bir dedikodu var. NATO meydanı NATO parası ile yapılmıştır. Nafia keşfini yapar, ihaleyi vekâletlerarası bir heyet yapar. Bu heyet Milli Müdafaa, Hariciye ve Nafia vekâletinin müessesilerinden teşekkül eder. Büyük bir paradır. Bir gün ben Meclis’te iken bir-iki arkadaş yanıma geldi, dediler ki - bu arkadaşların kim olduğunu bilmiyorum, burada söyleyenler kendisi bilir-; bu ihalede fesat var, dediler. Müteahhitle anlaşma yaptı, yaptılar, dediler. Bunu dışardan bazı meslektaşlarım bana haber verdiler. İşe vaziyet ettim. Vicdanen kanaat getirdim, yeniden eksiltmeye çıkardım. Eski keşif bedelinden yüzde 10, 15 tenzil ettirdim. Bundan menfaati haleldar olanlar sağa, sola başvurular. Hattâ dediler ki: Nedir bu hassasiyet? NATO veriyor bunun parasını ve memlekete döviz gelecek...”

Bir milyon lira daha fazlaya ihale edilirse, bir milyon liralık döviz memlekete daha fazla kalır, dendi. Buna karşı dedim ki: Biz NATO’nun itimat ettiği bir memleketiz. Döviz gelecek diye gayrimeşru bir harekete tevessül etmem. Kimden olduğunu bilmiyorum ama bu durumu başvekil kadar şikayet ettiler. Başvekil benden bunu sordu: Nedir bu Kayseri meselesi, dedi. Anlattım. Teşekkür ederim, tebrik ederim, iyi yapmışsın dedi. Fatih Rüştü memleket dahilinde değildi, bu arada ismini bilmediğim Hariciyeden NATO işlerine bakan bir zat bana geldi, dedi ki: Evet ama bu gecikiyor. NATO bundan müessir olur. Gecikiyor, gecikmiyor. Ben buna müsaade etmem. Yeni eksiltme oldu. Geldiler ısrar ettiler. Benim indirmediğim keşiften daha fazlasını teklif ettiler. Vermeyeceğim, icabederse emaneten yaptıracağım, dedim. Mecbur oldular indirmeğe. Bu suretle yüze on beş tasarruf sağlandı. Bir takım dedikodular oldu. Kimler olduğunu bilemem. Allah’ın huzurunda söylüyorum; ne Fatih Rüştü Zorlu ne Hasan Polatkan bana bu mevzuda bir tek kelime söylemiş değildir.<sup>320</sup>

320) Aksoy (İleri), Cahide, A.g.e., s. 407-408.

#### 1963-1977 ALTYAPI YATIRIMLARININ DAĞILIMI (%)

	I. Plan Dönemi	II. Plan Dönemi	III. Plan Dönemi
Su ve toprak koşullarının iyileştirilmesi ve tarımsal araştırma	8,5	6,5	5,7
Enerji	6,1	8,5	8,5
Ulaştırma	15,6	16,4	14,5
Konut	22,3	20,2	15,7
Eğitim	6,5	7,4	5,0
Sağlık	1,7	1,5	1,4

Kaynak: Han, Ergül, A.g.e., s. 126.

#### 70 SENT

Yani Türkiye’de yaşadığımız o Hasan Uğurlu Barajı inşaatındaki 70 sente muhtaç olunan günler kâbustu gerçekten. Yani en önemli adamımız bizim çimentomuzu aksatmasın diye. Gerçekten biz çimento alamadığımız için beton dökemediğimiz günler oldu. Demir aynı şekilde sıkıntıydı. Yani yedek parçada olduğu gibi çimento ve demir temininde, malzeme temininde de çok büyük sıkıntılar yaşadık. Bütün bu güçlüklerle rağmen önemli olan sonuçta başarıyı yakalamaktı. Sürekli, dediğim gibi, çimentodan problem yaşadık. Oradan olmadı, başka fabrikalardan uzak mesafelerden getirmek zorunda kaldık. Demir de aynı şekilde bulduğumuz yerden. O zaman ithalat imkânı da yok tabii, döviz de yok. Şimdi şu anda demir dediğiniz zaman 2 gün sonra her taraftan bütün ülkelerden demir geliyor size, çimento da öyle, bir sorun yaşanmıyor.

Gönül Talu, Sözlü Tarih, İstanbul, 12 Ocak 2005.



Demir karaborsadaydı, tahsisle alıyordunuz her şeyi. Mesela sac bulunamıyordu, Karabük'te yetmiş üç kuruşken kilosu, piyasada beş lira falandı. Bunlar büyük paralar. Aslında en büyük sıkıntımızı biz makinede gördük. Bizim en büyük makinemiz, iki yüz elli litrelik betonyerdi. Ondan sonra biraz gelişmeye başladı.

Şark Tara, Sözlü Tarih, İstanbul, 30 Mart 2005.

27 Mayıs dönemindeki siyasallaşma bayındırlık bakanlığı üzerinde de etkili oldu. Askeri yönetim bu bakanlığı kontrol altında tutmak istiyordu. Devlet Başkanı Cemal Gürsel'in daveti üzerine Ankara'ya geldiğinde Mustafa İnan'a Bayındırlık Bakanlığı teklif edilmiş, arabulucu olan Daniş Koper kendisini ikna etmeye çalışmış; ama İnan sadece mühendis yetiştirmek istediğini söyleyerek bu öneriyi reddetmiştir. Mustafa İnan'ı en çok korkutan şeylerden biri de Cemal Gürsel'in bakanlıkta büyük bir temizlik yapılması arzusu olduğu söylenmektedir.<sup>321</sup> Üstü kapalı da olsa bu görevin teklif edildiği bir başka kişi de Feyzi Akkaya idi.<sup>322</sup> Bu siyasallaşma ve bakanlıkta güçlenen bürokratik yapı çalışanları da etkiledi.

“27 Mayıs'tan sonra biraz değişti. Bürokrasi geldi gene o tarihlerde. Evvela bir askeri idare geldi 1960'ta, bir ihtilal oldu. Ondan sonra, biz aynı şehirde oturuyoruz Ankara'da o zaman. Ortaklarımızdan Feyyaz Berker, o da Hava Meydanları İnşaat Tesisleri'nin Laboratuvar Grubu Müdürü'yü. Nihat Gökyiğit de Konya Hava Meydanı İnşaat Kontrolörü'yü, biz de işte hava meydanlarındaydık, orada oldu tanışmamız. Yoksa birbirimizi tanımıyorduk. Aynı büroda çalışmamız Bayındırlık Bakanlığı'nın ismi altında, bizi bir araya getirdi. Evvela bir mühendislik şirketi kurduk, Feyyaz, Nihat, Necati adı altında.”<sup>323</sup>



## F) PLANLI DÖNEM

“İktisadi kaynaklarımızdan tam olarak yararlanabilmemiz için bazı Devlet hizmetlerinin geçmiştekinden çok daha geniş bir çapta ele alınması gerekmektedir. İktisadi kalkınmanın temeli olan bu hizmetler arasında eğitim, sağlık ve ulaştırma gibi geleneksel devlet hizmetleri bulunduğu gibi, ileri kapitalist ülkelerde bile modern Devlet anlayışına uygun olarak merkezi otoritenin üzerine aldığı enerji, sulama tesisleri, barajlar gibi temel yatırımlar da vardır.

Temel hizmetlerle ilgili yatırımlar, fazla sermaye istediği, geniş bir organizasyonu gerektirdiği ve mahiyetleri icabı kısa sürede kârlı olmadıkları için bunları Devlet üzerine alacaktır. Bu hizmetler, üretken yatırımların yapılabilmesi için gereklidir.

*Kalkınma sürecinin bilhassa ilk dönemlerinde gerekli temel yapıyı sağlayacak yatırımlara büyük fonlar ayrılmıştır.*<sup>324</sup>

321) Atay, Oğuz, Bir Bilim Adamının Romani, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, s. 226-228.

322) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 199. Bakan arayışı, bir başka üniversite öğretim üyesi olan Mukbil Gökdoğan'ın bakanlığıyla sonuçlanmıştır.

323) Akçağlılar, Necati, Sözlü Tarih, İstanbul, 10 Haziran 2005.

324) Kalkınma Planı: Birinci Beş Yıl, 1963-1967, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 1963, s. 61.



1961’de bir anayasal hüküm haline gelen planlı kalkınma modeli 1963’te hazırlanan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile başladı. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’ndan alınan yukarıdaki cümleler, büyük bir yapı işleri talebinin bu dönemde de mevcut olduğunu göstermektedir. Toplam yatırımlar içinde ilk üç planda da ilk üç sırayı alan enerji, ulaştırma ve konut yatırımlarının paylarına bakıldığında bu talebin önceki dönemlerle paralellik gösterdiği anlaşılacaktır.

Planlı kalkınma modeli 1950’li yılların ortalarından beri tartışılmaktaydı; ama 27 Mayıs rejimi bunu bir anayasal esas haline getirdi ve 29 Haziran 1961’de hükümet “plân hedefleri ve stratejisi”ni kabul etti. Bu karar, yılda ortalama yüzde 7’lik bir büyüme hızı öngörüyordu. Bunu temin etmek için gereken yatırım oranı yüzde 18,2 düzeyindeydi ve bunun yaklaşık yüzde 4’ü dış kaynaklardan sağlanacaktı.<sup>325</sup>

Planlı dönemin dış borçlanma konusunda tereddütü olmadı; ama vergi gelirlerinin kaynaklarına yönelik olarak yapılan ilk düzenlemeler iş dünyası için kaygı vericiydi. 27 Mayıs askeri yönetimi arazi ve bina vergilerine 9 kata varan zamlar yaptı, gelir vergisi tarifelerini yükseltti. Şubat 1961’de ise Maliye Bakanlığı tarafından, yeni bir vergi reformu için “İstanbul Vergi Reform Komisyonu” kuruldu. 1960 yılında kurulmuş olan Devlet Planlama Teşkilatı vergi tartışmalarında sol kanatta yer alıyor ve gelir vergisinin yükseltilmesi, zirai kazançlara gelir vergisi uygulanması, veraset ve intikal vergilerinin yükseltilmesi, lüks tüketim ve servet vergisi koyulması gibi sert tedbirlerin alınmasını savunuyordu. Bu tartışma, planlı dönemde hedeflenen kalkınmanın hangi kesimlerin katkısıyla finanse edileceği tartışması idi ve burada Maliye Bakanlığı gelir vergilerinin üst dilimlerdeki oranlarını yükseltmek yerine alt gelir gruplarının gelirlerinin yükseltilmesine yönelik çalışmalar yapılması gerektiği, kurumlar vergisinin yükseltilmesinin sanayileşmeyi olumsuz etkileyeceği gibi tezleri savunuyordu. Sonuçta, 1961 vergi reformu Maliye Bakanlığı’nın görüşü yönünde hazırlandı ve bu güne kadar devam eden şekilde dolaylı vergilerin ağırlık kazanması da başlamış oldu.<sup>326</sup>

Diğer önemli finansman kaynağı proje kredileri ise giderek artan bir şekilde ağırlıklı olarak altyapı yatırımlarında kullanılmaya başlandı.



325) Dikmen, Orhan, A.g.e., s. 7.

326) Dikmen, Orhan, A.g.e., s. 10-15.

1962-1970 PROJE KREDİLERİNİN  
SEKTÖREL DAĞILIMI

Sektörler	Kredi (milyon dolar)	Toplam yatırım içindeki oranı (%)
Ulaştırma ve Sulama	352,38	38,4
Enerji	63,68	6,9
İmalat	110,2	12,0
Madencilik	78,85	8,6
Tarım	9,50	1,0
Araştırma	7,35	0,8
Sağlık, eğitim ve diğer kamu hizmetleri	51,76	5,6
Özel kesim	245,28	26,7
TOPLAM	918,82	100

Kaynak: Han, Ergül, A.g.e., s. 126.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın ardından ortaya çıkan ve günümüze kadar büyüyerek gelen yatırımların finansmanında dış borçlanma döngüsünün ipucu, İkinci Beş Yıllık Plan için ilan edilen "plân hedefleri ve stratejileri"nde görülebilmektedir.

*"İkinci Beş Yıllık Plân döneminde, bir yandan artan yatırım seviyesi ve gelişen ekonomik faaliyetler, ithalatı artırırken, öte yandan daha önceki yıllarda alınan dış borçların geriye ödenmesi, ödemeler dengesi üzerindeki yükü artıracaktır. Bu sebeplerle İkinci Beş Yıllık Plân döneminde ortaya çıkan döviz açığı, dış borçlanmaya devamı gerektirecektir."*<sup>327</sup>

Birinci planda toplam tasarruf ihtiyacının yüzde 4'ü dış kaynaklardan sağlanırken, ikinci planda bu oran yüzde 9'a çıkmıştır. 1962-

1970 arasındaki 9 yılda özel kesim dahil olmak üzere toplam proje kredisi 918 milyon ABD dolarıyken, 1980 ile 2005 yılları arasında sadece IBRD'den sağlanan kamu projeleri kredileri 7 milyar 500 bin ABD dolarını aşmıştır.<sup>328</sup>

Müteahhitlik hizmetlerinde 1960'ların başından itibaren özellikle baraj ihaleleri büyük bir sermaye birikimi aracı haline geldi. 1960 yılına kadar 22 baraj inşaatı ihale edilmişken, 1960-1975 yılları arasında 84 barajın ihalesi yapıldı. Daha sonra yapılan birçok barajın da projeleri bu dönemde hazırlandı. Örneğin, inşasına 1985 yılında başlanan Kral Kızı Barajı'nın adı daha 1960'lı yıllarda konulmuştu.

*"Bir gün geldi, DSİ'ye genel müdür oldu; Erol Enacar diye birisi, bir gencimiz. Dedi ki 'efendim talimatınız gereğince ben şurada muhtemel bir baraj yeri tespit ettim.' Gittik yerinde gördük. Jeolojik etüdünü de yaptık. 'Tamam bunu olgunlaştırdık' dedik, olgunlaştırdı. Bir gün geldi dedi ki 'Efendim, haritada bu baraj yerinin biraz üstünde bir tepe var. Tepenin adı Kral Kızı, izin verir misiniz, bu barajın adını Kral Kızı koyalım?'"*<sup>329</sup>

Ancak 1970'li yılların ikinci yarısı çoğu asla tamamlanmayacak olan bir dizi temel atmayla geçti. Birçok inşaat çalışması döviz sıkıntısı nedeniyle durma noktasına geldi. Döviz darboğazı özellikle makine ithalatında sorunlar yaratıyordu. Satıcı firmalar alıcı şirketin ya da bankasının garantisiyle yetinmiyor, devlet garantisi de istiyorlardı. Bunda kimi zaman yapılan bir uygulamanın, hükümetlerce döviz tahsislerinin başka alanlara kaydırılmasının büyük etkisi olmuştu. Uygulamada makine ithalatı için resmi olarak Merkez Bankası'na TL yatırılıyor, hükümetin tahsis edeceği

327) Plân Hedefleri ve Stratejileri, Kalkınma Plânı İkinci Beş Yıl: 1968-1972, Devlet Plânlama Teşkilatı, Ankara, 1968, s. 12.

328) IBRD, Statement of Loans: <http://siteresources.worldbank.org>. 1990 sonrasında alınan krediler ağırlıklı olarak sektörel uyum kredileri olmuştur.

329) Kutan, Recai, Sözlü Tarih, Ankara, 8 Haziran 2005.







dövizi geri almak şartıyla, karaborsadan sağlanan dövizle makineler getiriliyordu. Resmi olarak yatırılan paralar ise kimi zaman 2-3 yıl aradan sonra alınabiliyordu.<sup>330</sup>

*“Gerçekten biz çimento alamadığımız için beton dökemediğimiz günler oldu. Demir aynı şekilde sıkıntıydı. Yani yedek parçada olduğu gibi çimento ve demir temininde, malzeme temininde de çok büyük sıkıntılar yaşadık. Bütün bu güçlüklerle rağmen önemli olan sonuçta başarıyı yakalamaktı. Sürekli, dediğim gibi çimentodan problem yaşadık. Oradan olmadı başka fabrikalardan, uzak mesafelerden getirmek zorunda kaldık. Demir de aynı şekilde, bulduğumuz yerden. O zaman ithalat imkânı da yok tabii. Döviz de yok.”<sup>331</sup>*

Yaşanan yüksek enflasyon, dış alımların durma noktasına gelmesi, özellikle ücret ve fiyat artışları nedeniyle müteahhitlerle idare arasında yaşanan sorunlar kimi zaman şikayet konusu da olmuştur. Özellikle birim fiyatların fiyat tahlil cetvellerine uygulanması ve fiyat artışları konularında yaşanan anlaşmazlıklar için idari değerlendirmeyi yaparak karar veren kurum “Bayındırlık Kurulu”ydü. Kurul’un 1969-1981 yılları arasında meydana gelen 56 anlaşmazlıktan 32’sinde idare ve 24’ünde müteahhit lehine karar vermiş olması ve yayınladığı değerlendirme metinleri adil bir çalışma yapılma izlenimi vermektedir.<sup>332</sup>

1970’li yıllar yüksek enflasyon dışında bir başka açıdan çok önemli bir dönüm noktası olmuştu. Türk müteahhitlik firmaları, 1930’lu yıllardan itibaren sağlanan sermaye ve bilgi birikimi ile yurtdışı pazarlara açılmak için hazır hale gelmişti. Yaşanan döviz sıkıntısının da bunda itici bir rol oynadığı söylenebilir.

Boşa giden,  
Çevreye adeta saldıran,  
Taşan, yakan, yıkan  
Hırçın dere görsem  
İçim cız eder

Bağırıyor adeta insanoğluna  
Bakar kör müsün, görmüyor musun der,  
Köpük köpük taşan enerjimi,  
Kes önümü, tut beni,  
Deniz söndürmeden sağ enerjimi

Asırlardır duymamışız feryadını,  
Kömüre, akaryakıtta, gaza şimdi de canavar  
nükleere  
Mahkum etmişiz kendimizi.  
Bunu der işte bana vahşi dere.

“Memur Müteahhit Ahmet Yavuz”, İNTES İnşaat Sanayii, Kasım-Aralık 2004, Sayı: 86, s. 26.

İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Dekanı, rahmetli oldu, Profesör Kazım Çeçen, gayet yakın hukukumuz olan biri. Ona dedim ki “Hocam beni davet edin. Şu Güneydoğu Anadolu Projeleri hakkında bir konferans vereyim.” Mayıs ayında Gümüşsuyu’nda konferans salonunda talebelere, Fırat Havzası ne demek, Dicle Havzası ne demek, Türkiye ekonomisi bakımından ne mana taşıyor diye bir konferans verdim. Konferanstan sonra Kazım Çeçen Hoca dedi ki son sınıf talebelerine, “Bitişikte bir amfili sınıf var, oraya toplanın ağabeyiniz sizinle konuşacak.” Ondan sonra gençler geldiler oraya, dedim ki, “Bakın böyle muhteşem projeler var. Gelin Diyarbakır’a birlikte çalışalım. Yatacak yeriniz hazır, yemekhaneniz hazır, yeteri kadar personel var, çamaşırlarınızı yıkayacak. Pek giymeye imkânınız olmayacak ama, o zaman da gömleklerde bir kola modası vardı, gömlekleğiniz kolalanacak elbiseleriniz ütülenecek. Teknik Üniversite’den mezuniyet belgenizi alacaksınız. Haydarpaşa’da trene bindiğiniz an bordroya gireceksiniz.”

Recai Kutan, *Sözlü Tarih*, Ankara, 8 Haziran 2005.

330) Çelik, Mustafa, Murat Altınay, Urağan: Bir Fırtına Hikayesi, Ankara, t.y., s. 117.

331) Talu, Gönül, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 12 Ocak 2005.

332) Kimi kararlarda muhalefet şerhlerine de rastlanmaktadır. Bu kararlar, kimi durumlarda beklenenden daha ağır olabilmektedir. Örneğin Rize Sabuncular Çay Fabrikası inşaatındaki kablo birim fiyatındaki anlaşmazlıkta idarece yapılan fiyat analizinde, kullanılan yeraltı kabloları için 330,78 TL birim fiyatı belirlenmiş ve müteahhidin itirazı üzerine konuyu inceleyen Kurul bu fiyatı 309,25 TL olarak belirlemiştir. Bayındırlık Kurulu Kararları: 1969-1981, Bayındırlık Bakanlığı Yüksek Fen Kurulu Başkanlığı, Sayı: 82/27, Ankara, 1982, s. 117-118.





Feyyaz Berker, Nihat Gökyiğit ve Necati Akçağlılar. Tekfen Arşivi.

Fakat nedenler her ne olursa olsun, 1973 yılının başında, yakın tarihlere kadar yabancı müteahhitlik firmalarıyla mücadele etmek zorunda kalmış olan Türk müteahhitlik firmalarından birisi olan Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya, Türkiye’de en son hakim oldukları liman inşaatı alanında yurtdışındaki ilk şantiyeyi kurdu. İlerde ayrı bir başlık altında incelenecek olan yurtdışı müteahhitlik hizmetlerine geçmeden önce, 1950-1980 döneminin önemli olgularından biri olan sendikacılık konusuna değinmek gerekecektir. Bu konuyu da, müteahhitlik firmalarının kurulması için uygun ortam hazırlayan “siyasal liberalizm” başlığı altında ve tekrar 1950’li yıllardan başlayarak ayrı bir bölüm halinde aktarmak yararlı olacaktır. 1970-1980 dönemini, yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin başlayıp geliştiği bir dönem olarak tanımladığımız takdirde, bu dönemin sonu itibarıyla Türkiye’de büyük müteahhitliğin doğuş ve gelişme koşullarının artık tamamen olgunlaştığını, “bir sanayi toplumu kategorisi” olarak büyük müteahhitliğin artık kurumsallaşmış olduğunu söyleyebiliriz.

## G) 12 EYLÜL ASKERİ DARBESİ VE 2886 SAYILI DEVLET İHALE KANUNU

Silahlı Kuvvetler’in 12 Eylül 1980’de yönetime el koyması, 24 Ocak 1980 tarihinde kabul edilen ekonomik önlemler paketinin etkin bir biçimde uygulanabilmesi için uygun bir zemin hazırlamıştır. 1960’ların ortalarında başlayan ve 1970’lerin ortasından itibaren yükselerek ülkenin her yerini saran siyasallaşma ve toplumsal muhalefet koşullarında çalışanlar için kayıplar anlamına gelecek bu tür ekonomi politikalarının etkin bir biçimde uygulanabilmesi imkânı son derece sınırlıydı. Toplumsal muhalefetin kontrol altına alınması “iş barışı”nı sağlayan koşulları da yaratmıştı.

12 Eylül Askeri Yönetimi’nin son günlerinde, seçimlerin yapılmasından tam iki ay önce, rejimin son yasal düzenlemelerinden biri olarak 8 Eylül 1983 tarih ve 2886 sayılı “Devlet İhale Kanunu”

kabul edildi. Böylece, siyasal ve ekonomik karar süreçlerindeki sonu trajik biten tartışmalara rağmen 1934'den 1983'e kadar kamu ihalelerinin temel işleyişini düzenleyen kanun yürürlükten kaldırılmış oldu.

Yürürlük maddeleri dahil 96 maddeden oluşan 8 Eylül 1983 tarih ve 2886 sayılı "Devlet İhale Kanunu", 2490 sayılı kanuna göre bazı önemli yenilikler getirmiştir. Bunlardan ilki, ikinci maddede zikredilen "açıklık" ve "rekabet" ilkeleridir.

*"Bu Kanunun yürütülmesinde, ihtiyaçların en iyi şekilde, uygun şartlarla ve zamanında karşılanması ve ihalede açıklık ve rekabetin sağlanması esastır."*<sup>333</sup>

Fakat kamu ihalelerinin "açıklığı" konusundaki tartışmalar bu kanunla eskiden olduğundan daha yoğun bir tartışmanın konusu haline gelmiştir. Ara rejimler dışında ilk defa seçilmiş kadrolar yolsuzluk iddialarından ötürü mahkemeye çıkarılmış, çoğu zaman siyasal pazarlıklar sonunda başlatılan mahkeme süreçleri de, yeterli delil olmadan kimi zaman yargılananların itibarında yaralar açmıştır.

*"...Dedim ki, 'Beyler bu memleketi idare ediyoruz. Şu yaptığınız bu millete zarar verir çünkü artık idarelerde, müdürler, genel müdürler imza atmazlar. Bunun sıkıntısını yaşarsınız, onun için bunu yapmayın. Ben size söylüyorum benim çevrem var, arkadaşlarım var, ahbablarım var, ailem var. Hepsinin ortasında beni rezil etmeye çalışıyorsunuz; ama edemeyeceksiniz. Onun için nereye verirsiniz verin, giderim mahkemeye ben; ama düşüniün de öyle verin. Yedi tane Doğru Yolcu, iki tane CHP'li benim lehimde rey kullandılar, gerisi..."*<sup>334</sup>

İhale usulleri de, eski kanuna göre yenilenmiştir. Kapalı teklif usulü, belli istekliler arasında kapalı teklif usulü, açık teklif usulü, pazarlık usulü ve yarışma usulü kanunda tanımlanan ihale usulleridir. Belli istekliler arasında kapalı teklif usulü, 2490 sayılı kanundaki "davet usulü" nün yeni düzenlemesidir. Kanuna tabii ihalelerde genel uygulama kapalı teklif usulüdür. Bununla birlikte, Haziran 1997 ile Ocak 1999 arasında merkezden yapılan 46 ihaleden 11'i ilanlı, 29'u davetli ve 6'sı özel ihale olmuştur.<sup>335</sup>

Kanun aynı zamanda, mal, hizmet, taşıma ve yapım gibi ihale konu olan işleri de tefrik edip tanımlayarak başka bir yenilik daha getirmiştir. "Tahmin edilen bedel" in hesaplanması yönteminde önemli bir değişiklik olmamışsa da, kanun sını ve teknolojik zorunlulukların gerektirdiği durumlarda ilgili



Rahman Gezer.

333) 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu, Md. 2.

334) Giray, Sefa, Sözlü Tarih, Ankara, 13 Aralık 2004. Sefa Giray yolsuzluk iddiasıyla yargılandığı Yüce Divan'da aklanmıştır.

335) 20nci Yasama Döneminde Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazlı ve 57 Arkadaşı Tarafından Verilen İzmit Körfez Geçiş Projesi İhalesinde Türk Ceza Kanununun 240ncı Maddesine Uyduğu İddiasıyla Bayındırlık Ve İskan Eski Bakanı Yaşar Topçu Hakkında Anayasanın 100üncü Ve İhtüdüğün 107nci Maddeleri Uyarınca Bir Meclis Soruşturması Açılmasına İlişkin Önerge Ve (9/39) Esas Numaralı Meclis Soruşturması Komisyonu Raporu : Dönem 21, Yasama Yılı 2, (Ankara), t.y., s. 1.

bakanın onayı alınmak suretiyle, bedel tahmini yapılmadan kapalı teklif usulüyle ihale yapılmasına cevaz vermiştir. Kanunun, “yapım işleriyle her türlü etüt, proje, kontrollük ve müşavirlik hizmetlerine ait ihalelerde, isteklilerde aranacak niteliklerin ve istenecek belgelerin neler olacağı, ne yolda ve kimlerce verileceği ve müteahhit sicillerinin ne biçimde tutulacağını belirlemesi konusunda verdiği yetki, birçok tartışmaları da beraberinde getirecektir. Bu konu kısaca kimlere “müteahhitlik karnesi” verileceği tartışmasıdır. Müteahhitlik hizmetleri alanında yaşanan birçok sorundan en önemlilerinden biri olan müteahhitlik karnesi uygulamasının uzun yıllar devam etmesinde, bürokrasinin bunu bir rant kaynağı olarak elde tutmak istemesinin de önemli bir etkisi olmuştur. Sorun, kanunun çıkışından birkaç yıl sonra sektörün en yetkili ağzlarından biri tarafından şu biçimde ifade edilmektedir:

*“Müteahhitlik karnesi... Bizden başka ülkede yok... Eski politikacılar, bakanlar, emekli bürokratlar, bazı sınıflardan emekli subaylar, ziraatçı, ormancı, jeolog gibi bir kısım meslek mensupları... Bu kişilerin %99'u bu karnelerini başkalarına para karşılığı devretmektedir.”<sup>336</sup>*

“Tahmin edilen bedeli geçmemek şartı ile, teklif edilen bedellerin tercihe layık görülenidir” şeklinde tanımlanan uygun bedel tercihinde kullanılacak kriterlerin her yıl Resmi Gazete’de yayımlanması uygulamasını getiren kanunun bu hükmü gereğince ilan edilen kriterler, idare ile müteahhitler arasındaki en temel tartışmalardan birini oluşturmuştur. Bu uygulama ile ilgili tartışmalar, kanun yürürlükte olduğu sürece devam edecektir.

*“Başkan Kadir Sever son TOBB Müteahhitlik Sektör Kurulu toplantısında, Bayındırlık Bakanlığı’nun çeşitli müteahhitlik kuruluşlarından istediği 1997 yılı Uygun Bedel Tebliği hakkında görüşlerinin gündeme geldiğini açıkladı. Geçen yıl Sektör Kurulu şemsiyesi altında bütün üye müteahhitlik ve müşavirlik kuruluşlarının ortak bir metin belirlediklerini ve metnin ayrı ayrı Odalar Birliği de dahil olmak üzere, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’na gönderildiğini, ancak bu ortak görüşe Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nın uymadığını, ortak görüşte belirtilen konularla hiç ilgisi olmayan bir Uygun Bedel Yönetmeliği’nin (1996 yılı için) yayınlandığını hatırlattı.”<sup>337</sup>*

2886 sayılı kanunda, tanımı açık olmayan bir kavram “devlet yararı”dır. Kanunun yirminci maddesi, “İlanların geçersizliği ihale yapıldıktan sonra anlaşılırsa, ihale veya sözleşme feshedilir. Ancak, işte ivedilik ve ihalede Devletin yararı varsa, ihale ve sözleşme Maliye Bakanlığının uygun görüşü ve birinci derece ita amirinin onayı ile geçerli sayılabilir” demektedir. Usulüne uygun olarak yapılmadığı anlaşılan; ama bu maddeye dayanarak geçerli sayılmış ihale olup olmadığı hakkında bir bilgimiz yok. Ancak, “devlet yararı” kavramının tanıma muhtaç olduğu da açıktır.

Kanunun seksen sekizinci maddesiyle getirilen bir düzenleme olan, yani şartname ve sözleşmesinde tespit edilecek sürelerden önce tamamlanmasında idarelerce yarar görülen yapım işlerinde, esasları şartnamede tespit edilmek üzere müteahhitlere erken bitirme primi verilebilmesi uygulamasıyla kimi zaman müteahhitlerce önemli kazançlar sağlanabilmektedir.

336) Sever, Kadir, “Gerçekten Müteahhit Olanlarla Olmayanlar Ayrılmalı”, Ekonomik Denge, Ocak-Nisan 1988, Yıl: 3, Sayı:10-11, s. 30.  
337) TMB YKKD, 10 Aralık 1996 tarihli toplantı tutanağı.



Dönemin Başbakanı Süleyman Demirel Keban Barajı'nın Temel Atma Töreninde. Alp kaya, Gökçen; Faruk Alp kaya, 20. Yüzyıl Dünya ve Türkiye Tarihi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 2005.



Fransa'da 17 Temmuz 1685'te General Vauban tarafından, Bayındırlık Nazırı Louvois'ya yazılmış olan bu mektup aradan üç yüz yirmi yıl geçmiş olmasına rağmen güncelliğini korumaktadır.

Monsenyör,

Son yıllarda, başlamış olan birçok inşaatın tamamlanmadığı ve tamamlanmalarının da mümkün olamayacağı malumunuzdur. Bunun tek nedeni ihalelerde çok büyük tenzilatların yapılmasıdır. Yüksek tenzilatlar sonucunda oluşan; mübayaalardaki anlaşmazlıklar, verilen sözlerin tutulmaması ve sözleşme şartlarının devamlı yenilenmesi gibi hususlar ihalelere zavalıların, kötü niyetlilerin, cahillerin katılmasına, buna karşılık; dürüst ve becerikli yüklenicilerin kaçmasına neden olmaktadır. Yapılan tenzilatlar gerçekçi olmadığı, hayal mahsulü olduğu için, işler gecikmekte ve pahalılaşmaktadır. Bu tenzilatları yapanlar ya batmak üzere ya da önüne çıkan her işi almak mecburiyetinde kalmış kişiler olmaktadır. Bunlar satın aldıkları malzemelerin parasını ödememekte, işçilere düşük ücret vermekte, önüne geleni atlatmakta, her şeyin en ucuzunu aldıkları için olabilecek en kötü malzemeleri kullanmakta her konuda sorun çıkararak herkese lanet okumaktadırlar.

Monsenyör, bu kötü gidişe son vermek için, Allah aşkına iyi niyet kurallarını tesis ederek, namuslu bir yükleniciye hak ettiği parayı vermekten lütfen kaçınmayınız. Biliniz ki hakça ödenecek bir tutar, sonuçta elde edebileceğiniz en ucuz maliyet olacaktır.

İNTEŞ İnşaat Sanayii, Ocak-Şubat 2003, Sayı: 75, Çeviren: Emre Aykar.

*“1976’da Esenboğa Hava Meydanı işi çıktı... Bize de yirmi gün müddet veriyor, yirmi gün de kapatma işi var; ondan sonra geçecek her gün için 40 bin lira ceza. Eğer erken bitirirsek bize 20 bin lira prim verecek. Biz öyle bir organize olduk ki, 150 metre uzunluğunda 60-70 metre genişliğindeki pisti on bir gün evvel bitirdik. O süreyi dokuz buçuk gün kullandık. O on bir günde bize 220 bin lira prim verdiler. O bizim tarihimizde çok büyük dönüm noktası teşkil etti.”<sup>338</sup>*

1980 sonrasında iç ve dış borçlanmada görülen hızlı yükselmeye birlikte, kamu yatırımlarının finansmanı konusunda yeni bir yöntem daha tartışılmaya başlandı. Turgut Özal'ın 6 Kasım 1983 seçimleri öncesi yaptığı propaganda konuşmalarının çarpıcı motiflerinden biri olan “Boğaz Köprüsünü Satmak” motifiyle başlayan özelleştirme tartışmaları günümüze kadar geldi. Özelleştirme İdaresi'nin kuruluşundan başlayarak bu güne kadar geçen süre içinde bu uygulamadan sağlanan kaynakların kamu yatırımlarının finansmanı konusunda ne kadar etkinlikle kullanıldığını söyleyebilmek çok zordur. 1990'lı yıllarda bütçe ödenekleri konusunda sık sık yaşanan sıkıntılı günlerde alacaklarını tahsil edebilmeye çalışan TMB Başkanı'nın verdiği bir bilgi özelleştirmeden sağlanan gelirlerin ne kadar etkin kullanılabildiği konusunda fikir vermektedir.

*“... Nihat Özdemir, ayrıca, bu yıl bütçeye 400 trilyon T.L. tutarında özelleştirmeden sağlanacak ödenek konulduğunu, ancak Özelleştirme İdaresi Başkanı ile yaptığı toplantıda bu konudan haberdar olmadığını öğrendiğini izah etmiştir.”<sup>339</sup>*

2886 sayılı kanunun en çok eleştirilen yönlerinden bir diğeri de “uygun bedel” belirlemeleri üzerinden, en düşük fiyata ihalelerin verilmesi eğiliminin giderek güç kazanmasına zemin hazırlayan bir yasal düzenleme olduğu iddiasıdır. TMB Yönetim Kurulu Üyesi Nihat Özbağı 1998'de “karne satın alarak girdikleri ihalelerde yüzde 80-90 tenzilat” yapabilen müteahhitler olduğunu

338) Uragan, Seyit, Sözlü Tarih, Ankara, 22 Aralık 2004.

339) TMB YKKD, 21 Nisan 1998 tarihli toplantı tutanağı.



söylerken,<sup>340</sup> 6 yıl sonra İNTES Başkanı Şükrü Koçoğlu, “Çok ucuz bedel ve mühendislik hesabının altındaki bir taahhüt bedeli, mutlaka, hırsızlıktır...” Yani en düşük bedel, her zaman en kötü bedeldir” diyordu.<sup>341</sup>

Bütün eleştirilere rağmen, 4 Ocak 2002 tarih ve 4734 sayılı “Kamu İhale Kanunu”na kadar yürürlükte kalan 2886 sayılı kanunun 2490’dan bile daha kötü bir düzenleme olduğu birçok platformda dile getirildi.<sup>342</sup> Bu kanunun değişen şartlara göre yeniden ele alınması, ilgili kurum ve kuruluşların görüş ve değerlendirmeleri alınarak yeni bir kanun hazırlanması için bazı komisyonlar kuruldu. TMB kurulan bu komisyonlarda görev aldı. 1993 yılında, “suistimali önlemek amacı ile hükümetin yapmış olduğu çeşitli çalışmalar arasında ihale kanununun yeniden ele alınıp düzenlenmesi ile görevli komisyonda tek özel sektör temsilcisi olarak” TMB Başkanı Kadir Sever yer almıştı.<sup>343</sup> Kadir Sever’in TMB Yönetim Kurulu’nda bu komisyonun çalışmaları hakkında ilk bilgileri vermesinden 3 yıl geçtikten sonra, yapılan çalışmaların sonuçları komisyon nezdinde bile bilinmemektedir.

*“İhale yasanın bugünkü durumunun ne olduğunun, Bakanlıkta mı yoksa Bakanlar Kurulunda mı bulunduğu, metnin elde edilip edilemeyeceğinin araştırılması düşünüldü. Hemen Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Sayın Şahin Gürün ile Birliklerimiz Başkanı bir telefon görüşmesi yaptı. Yeni metnin henüz Bakanlar Kuruluna gönderilmediği, ancak yasa metninin Müsteşar Yardımcısında da olmadığı öğrenildi.”<sup>344</sup>*

2886 sayılı kanunun olumsuz etkileri, 1980 ve 1990’lı yıllardaki yüksek enflasyonla da birleşince birçok taahhüdü bitirilemez hale getirdi. TMB Yönetim Kurulu karar defterlerinde bu sorunların çözümüne yönelik girişimler yapılmasına ilişkin çok sayıda karar vardır. Ancak asıl önemli olan konu, yasanın ortaya çıkardığı “iş kalitesi” sorunudur. Büyük müteahhitlik açısından her zaman büyük bir sorun olmuş olan “en düşük bedel” iş kalitesi üzerinde olumsuz etki yapmaya, idare ise bu konuda faydacı davranmaya devam etmiş görünmektedir. TMB Başkanı Nihat Özdemir sorunu açıklıkla ifade ederek “daha çok katılımcı olsun, Hazine kazansın diye ihale kriterlerini kaldırılarak ihalelerin yeniden en düşük fiyata verileceğini tahmin ettiğini”<sup>345</sup> belirtiyordu. Aynı dönemde, Yönetim Kurulu Üyesi olan Atilla Doğan’ın iddiası ise daha da çarpıcıdır.

*“Yapılacak bir otoyolda ihaleye girebilmek için, şartname uyarınca, otoyol yapmamış bir firma ile yeterlilik alabilecek bir firma biraraya gelerek ihaleye girmekte ve teklif vermektedir. Bu iki firmanın birlikteliğinin yeterlilik alması mümkün olduğu zaman ihale iptal edilmekte ve ihalenin istenilene verilmesi için başka yollar denenmektedir.”<sup>346</sup>*

2886 sayılı kanunla ihalelerde etkinliği artan Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde, müteahhitlik hizmetlerinde yaşanan sorunlara çözüm getirebilmek amacıyla, ancak 1980’li yılların sonunda

340) TMB YKKD, 20 Ocak 1998 tarihli toplantı tutanağı.

341) İNTES İnşaat Sanayii, Kasım-Aralık 2004, s. 52.

342) Devlet İhale Kanunu Paneli, İstanbul Ticaret Odası, 1995.

343) TMB YKKD, 14 Eylül 1993 tarihli toplantı tutanağı.

344) TMB YKKD, 21 Mayıs 1996 tarihli toplantı tutanağı.

345) TMB YKKD, 27 Ocak 1999 tarihli toplantı tutanağı.

346) TMB YKKD, 27 Ocak 1999 tarihli toplantı tutanağı.

Daire Başkanlığı düzeyinde bir birim oluşturulmuştur. Oysa 1988 itibarıyla bakanlıkta kaydı bulunan 40.474 müteahhit ve müteahhitlik firması vardır.<sup>347</sup>

## H) 4734 SAYILI KAMU İHALE KANUNU

2886 sayılı kanun üzerinde yapılan büyük tartışmalardan sonra, birkaç yıl süren bir hazırlık devresinin ardından, 4 Ocak 2002 tarih ve 4734 sayılı “Kamu İhale Kanunu” kabul edilerek yürürlüğe girdi. Kanun’un, 2886 sayılı kanuna yönelik eleştirileri ortadan kaldırmaya yönelik en önemli tedbirlerinden biri 38. maddede tanımlanan “aşırı düşük teklifler”dir. İdarenin ilan ettiği keşif bedelleri üzerinden kimi zaman yüzde 90'lara varan indirimlerle iş alınması, 1999 depreminin yarattığı tepki kanun koyucuyu bu yönde etkin bir tedbir almaya zorlamıştır. Bu maddeyle idare, gerekçeleri kabul edilmeyen düşük teklifleri reddetme yetkine sahip olmuştur.

İhale usullerini, “açık ihale”, “belli istekliler arasında ihale”, “pazarlık usulü” ve “doğrudan temin” usulleri olarak belirleyen kanun, daha önceki kanunda birçok tartışmaya neden olmuş davet usulüne de açıklık kazandırmıştır.

*“Belli istekliler arasında ihale usulü, yapılacak ön yeterlik değerlendirmesi sonucunda idarece davet edilen isteklilerin teklif verebildiği usuldür. İşin özelliğinin uzmanlık ve/veya yüksek teknoloji gerektirmesi nedeniyle açık ihale usulünün uygulanmadığı mal veya hizmet alımları ile yapım işlerinin ihalesi bu usule göre yaptırılabilir. Bu usule göre yapılacak ihalelerde adayların başvurularını hazırlayabilmeleri için en az yirmi beş gün süre tanınarak ön yeterlik ilânı yapılır. 10 uncu maddeye uygun olarak belirlenen ve ön yeterlik dokümanı ile ön yeterlik ilânında belirtilen değerlendirme kriterlerine göre adayların ön yeterlik değerlendirmesi yapılır. Belirtilen asgari yeterlik koşullarını sağlayamayanlar yeterli kabul edilmez. Yeterli olduğu tespit edilen bütün adaylara tekliflerini hazırlayabilmeleri için en az kırk gün süre verilerek ihaleye davet mektubu gönderilir. Ön yeterlik değerlendirmesi sonucunda yeterli bulunmayan adaylara da yeterli bulunmama gerekçeleri yazılı olarak bildirilir. İşin niteliğine göre rekabeti engellemeyecek şekilde 10 uncu maddeye uygun olarak belirlenen ve ihale dokümanı ile davet mektubunda belirtilen değerlendirme kriterlerine göre tekliflerin değerlendirmesi yapılarak ihale sonuçlandırılır. İhaleye davet*

Elazığ'da ilk gördüğüm şantiye: Tunceli, Pülümür Çığ Tüneli işine büro mühendisi olarak tayin edilmiştim. O zaman böyle imkânlar içersinde şantiye yoktu. Bir bakım evinin iki tane odasını bize verdiler. Birinde yatıyorduk, birinde çalışıyorduk. Bunun yanı başına iki tane, üç tane de çadır kurmuştuk. Orada da stajyer arkadaşlarımız, muhasebecimiz vardı. İki tane arabamız vardı, biri etüt işleri için kullandığımız. Bizim çalışma zamanımızda, kontrol teşkilatları olarak, bir işyerinin müteahhide teslimini biz yapardık. Projenin uygulamasını biz çizer, biz verirdik, istihkakları biz yapardık, kesinlikle müteahhitleri böyle şeylere karıştırtmazdık. Usul buydu, problemlerimiz merkeze intikal ettirilirdi. Karayolları çok mükemmel ve iyi çalışan bir kuruluştur. Hiçbir sorun yarına bırakılmaz, gününde, saatinde halledilirdi, onun için Türkiye’de bu kadar işler, bu kadar yollar yapılabilirdi.

Bedri Sever, **Sözlü Tarih**, Ankara, 28 Aralık 2004.

347) Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın Tarihçesi, Kuruluş ve Görevleri, Faaliyetleri, T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Ankara, 1988. (Kitabın sayfa numaraları yoktur.)

*edilebilecek aday sayısının beşten az olması veya teklif veren istekli sayısının üçten az olması halinde ihale iptal edilir. Teklif veren istekli sayısının üçten az olması nedeniyle ihalenin iptal edilmesi durumunda, ihale dokümanı gözden geçirilerek varsa hatalar ve eksiklikler giderilmek suretiyle, ön yeterliği tespit edilen bütün istekliler tekrar davet edilerek ihale sonuçlandırılabilir.”<sup>348</sup>*

Kanun idareye ihaleye katılacak isteklilerden, ekonomik, mali, meslekî ve teknik yeterliklerinin belirlenmesini isteme yetkisi de vermektedir. Özellikle büyük müteahhitlik açısından son derece önemli olan organizasyon yeterliliği, personelin teknik yeterliliği, kalite kontrol süreçlerinin önceden tespiti gibi uygulamaların daha önceki ihale kanunlarına göre önemli gelişmeler olduğu açıktır.

Yürürlük maddeleri dahil 70 maddeden oluşan; ancak 2886 sayılı kanuna göre daha kapsamlı olan “Kamu İhale Kanun”u bazı yeni tanımlar da getirerek inşaat müteahhitliğini ilk defa açık bir biçimde tefrik etmiştir. Bu aynı zamanda mal ve hizmet temini ile yapım işlerinin de net bir biçimde ayrılması anlamına gelmektedir. Kanun “Yapım işi ihalesine teklif veren gerçek veya tüzel kişileri veya bunların oluşturdukları ortak girişimleri” yapım müteahhidi olarak tanımlamaktadır.

4734 sayılı kanunun getirdiği diğer önemli yenilikler arasında, sektörde ciddi sıkıntılara neden olan müteahhitlik karnesinin kaldırılarak yerine objektif kriterlere dayalı “iş deneyimi belgesi”nin getirilmiş olması muhakkak zikredilmelidir. İhale öncesinden sözleşme imzalanma aşamasına kadarki süreçler için bir denetleme organı olarak görev yapacak olan “Kamu İhale Kurumu”nun ihdası bir başka önemli gelişmedir.



348) Kamu İhale Kanunu, Md. 20.

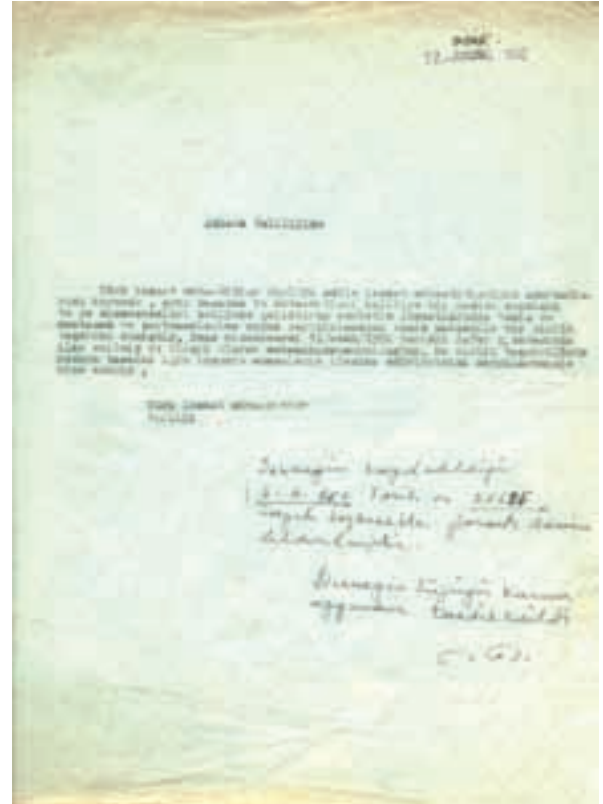


# TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ



## IV. Büyük Müteahhitlerin Örgütlenmesi

Ekonomik liberalizm siyasal alanda da özgürlükçü bir yapının oluşturulmasını gerekli kılıyordu; ama bunun için 1946 yılında başlatılan ilk düzenlemeler bile, devletin siyasal özgürlüklerin genişletilmesine hazırlıklı olmadığını göstermeye yetmişti. Bununla birlikte, bu düzenlemeler, 1961 Anayasası'nın sağladığı görece özgür ortama kadar, çeşitli örgütlenmeler için gerekli hukuksal temeli oluşturdu. 1946 ve 1961 “demokratikleşme” süreçlerinin işçi-işveren ilişkileri bağlamındaki etkileri daha sonra özetlenmek üzere, önce büyük müteahhitlerin örgütlenme deneyiminden söz etmek gerekmektedir.



## A) TÜRK İNŞAAT MÜTEAHHİTLERİ BİRLİĞİ'NİN KURULUŞU

1950-1970 yılları arasında, 1940-1960 arasında mühendislik eğitimlerini tamamlayan ve şimdiki birçok müteahhitlik firmasının kuruluşuna önyak olan mühendislerden bir önceki kuşak, yani eğitimlerini 1920-1930'lu yıllarda tamamlayan ve sonrakiler gibi kamu görevlerinde deneyim sağladıktan sonra müteahhitliğe başlayan bir grup müteahhit, 1950'lerin ekonomik ve siyasal ortamında bir örgütlenme deneyiminin ilk adımlarını attılar. 1951'de, Hayri Kayadelen, Hayri Yunt, Suat Kadri Erim, Nurettin Evin, Kemal Çakın, ve Bedri Ener'den oluşan bir grup müteahhit Ankara'da bir dernek kurmak için çalışmalarına başladılar.

Bu altı müteahhit 26 Ocak 1952'de "Türk Müteahhitler Birliği Derneği"ni kurdukları zaman Ankara Valiliği tarafından haklarında yapılan ve İçişleri Bakanlığı'na sunulan 22 Şubat 1952 tarihli rapordan<sup>349</sup> anlaşıldığına göre, Suat Kadri Erim dışında hepsi Osmanlı Devleti vatandaşı olarak doğmuş ve Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olarak müteahhitlik çalışmaları yapmış olan kişilerdir.

Birliğin Kurucu Başkanı Hayri Kayadelen rumi 1320 (1904) yılında Erzurum'da doğmuş ve Cumhuriyet'in ilanında, yani 1923'te İstanbul Yüksek Mühendis Mektebi'nden mezun olmuştur. Daha sonra Devlet Demiryolları İnşaat Dairesi'nde çalışmaya başlamış, 1929 yılında bu görevinden ayrılarak Nurhayri Şirketi'nin kurucu ortaklarından biri olarak müteahhitlik çalışmalarına başlamıştır.

Suat Kadri Erim, rumi 1325, (1909) yılında Girit'teki Hanya Şehri'nde doğmuştur. Yüksek öğrenimini Illinois Üniversitesi'nde tamamlayan, Garanti İnşaat Şirketi ortaklarından Erim'in hangi tarihte Türkiye'ye geldiğine dair bir bilginiz yok; ancak büyük bir ihtimalle, yüksek öğrenim için ABD'ye gitmeden önce, Türkiye ve Yunanistan arasında 1925 yılında yapılan nüfus mübadelesi kapsamında Türkiye'ye gelmiş olmalıdır.

Rumi 1324 (1908) İstanbul doğumlu olan Nurettin Evin ise 1931 yılında İstanbul Yüksek Mühendis Mektebi'nden mezun olmuştur. 1946 yılına kadar Nafia ve Münakalat Vekaletleri'nde görev yapan Erim, bu tarihten sonra müteahhitliğe başlamıştır.

Kemal Çakın, 1329 (1913) yılında Erzincan'da doğmuştur. 1930 yılında Nafia Bakanlığı'nın Fen Mektebi'ni ve 1940 yılında Teknik Okul Mühendislik Bölümü'nü bitirmiş, 1930

İlk geldiğimde burada bir tane elektrikli daktilo makinesi vardı. Kullanılmayan bir teleks vardı ki herhalde ben çalışma hayatım boyunca hiç kullanmadım, kırk yılda bir, bir mesaj gelirdi.

Ayten Mentşe, *Sözlü Tarih*, Ankara, 2 Şubat 2005.



349) AVDA Dosya No: 06.01.123



Bafra Ovası Sulama Projesi.

ile 1948 yılları arasında Nafia ve Ulaştırma Vekaletleri'nde görev yaptıktan sonra müteahhitliğe başlamıştır.

1926 yılında İstanbul Fen Mekteb-i Âlisi'nden mezun olarak Nafia Vekaleti'nde çalışmaya başlayan Hayri Yunt, rumi 1321 (1905) yılında Halep'te doğmuştur. Bayındırlık Bakanlığı'nda memurken devam ettiği Teknik Okul Mühendislik Bölümü'nü 1938 yılında tamamlamış, bakanlıktaki görevinden 1941 yılında ayrılarak müteahhitlik çalışmalarına başlamıştır.

Kurucu üyelerin sonuncusu Bedri Ener ise rumi 1325 (1909) tarihinde Konya'da doğmuştur. 1933 yılında İstanbul Yüksek Mühendis Mektebi'ni bitirdikten sonra 4 yıl kadar Devlet Demiryolları'nda görev yapmış ve 1937 yılında bu görevinden ayrıлып serbest çalışmaya başlamıştır.<sup>350</sup>

Ortalama kırklı yaşlarını sürmekte olan bu 6 müteahhidin polis raporundan öğrenebildiğimiz yaşam hikâyeleri, Türkiye Müteahhitlik Tarihi'nin de kısa bir özeti gibidir; muhtemelen hepsinin babası Osmanlı bürokrasisinde görevler almış, ülkenin çeşitli yerlerinde dolaşmış, yüksek eğitimlerinden sonra bayındırlık hizmetleri alanında çalışan kamu kurumlarında pratik eğitimlerini tamamlamış ve bir süre sonra da iş hayatına atılmışlardır. Anafartalar Caddesi, Konya Sokak, Tarko Han, Kat:

350) TMB Yönetim Kurulu'nun 11 Aralık 1985 tarihli toplantısının tutanaklarına eklenen "Kurucular Listesi"nde, bu isimlere ilaveten bir de İbrahim Aşçgil'in adı verilmektedir. Ancak İbrahim Aşçgil'in adına başka bir yerde rastlanmamıştır.



Nevşehir-Ürgüp Ayrımı Karayolu İnşaatı.

3 No: 14 adresindeki büroda biraraya gelen Hayri Kayadelen, Suat Kadri Erim, Nurettin Evin, Kemal Çakın, Bedri Ener ve Hayri Yunt adlı 6 müteahhit 26 Ocak 1952’de “Türk Müteahhitler Birliği Derneği”ni kurdukları zaman, 2490 sayılı Devlet İhale Kanunu’yla belirlenmiş olan idare-müteahhit ilişkileri daha çok yüz yüze ilişkilerle sürdürülmektedir. Gerek devlet kadrolarında gerek özel sektörde çalışan az sayıdaki mühendisin okul yılları ve iş yaşamlarından gelen bir arkadaşlık ilişkileri olduğu anılardan anlaşılmalıdır. 1950 öncesinde, büyük projelerin yapımına istekli olacak müteahhit sayısı da son derece sınırlıdır. Ancak, ekonomi politikalarında savaş sonrası değişikliklerin yapılması gerekliliği ortaya çıkmış, Türkiye peş peşe uluslararası kuruluşlara üye olmaya başlamış, bayındırlık hizmetlerinde yeni bir dönemin açıldığı belli olmuştur. Bu da, bir çıkar grubu olarak müteahhitlerin kendi aralarında ve devletle olan ilişkilerinde yeni bir organizasyonun gerekliliği düşüncesini ortaya çıkarmıştır.

Derneğin tüzüğündeki amaçlar, dönemin sorunları hakkında da fikir vermektedir. Feyzi Akkaya’nın anılarında da değinildiği gibi, meslek olarak müteahhitlik o dönemlerde de bir “saygınlık” sorunu yaşamaktadır.<sup>351</sup> “Mesleğinin yükselmesine çalışmak”, müteahhitlerin “mesleki vukuf, şeref ve mes’uliyetlerini ammeye temin etmek” gibi amaçlar en önemli sorunu ifade edecek şekilde amaçların ilk sırasında yer alır. Sorunlardan biri de idare ile olan ilişkilidir. Uygulamada “kayıncı, muzır ve uygunsuz iş metodları” uygulanıyor olması örgütlü bir hak arayışını gerekli kılmaktadır.

351) “O devirlerde müteahhitlere ‘müteahhit makulesi’ denir ve onlara demir-çimento hırsız gözülü bakılırdı.” Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 64.





“Fiyat analizleri”, “birim fiyatlar”, “şartnameler” ve “talimatnameler” hazırlamak gibi amaçlar ise, teknik konularda da ciddi bir sorunla karşı karşıya olunduğunu göstermektedir. “Kayırcı, muzır ve uygunsuz iş metodları”na karşı “mevzuatın âdil ve kabili tatbik bir halde olmasını temin için gerekli tekliflerde bulunmak” amacı ise, sektörün hukuksal altyapısının yeniden oluşturulması gerektiği ve bu süreçte müteahhitlerin de görüşlerinin etkili olması gerektiği yönünde önemli bir talebi işaret etmektedir. Özellikle hukuksal altyapısının yeniden düzenlenmesi için verilen çaba 30 yıldan fazla sürecek; 1983’te ise mesleki grupların temsilcilerinin görüşlerine hiç dikkat edilmeden daha sorunlu bir düzenlemeye geçilecektir. Kısaca, 1952 yılına gelindiğinde, büyük müteahhitlerin örgütlenmesi için gerekli ve yeterli koşullar mevcut bulunmaktadır; ama dönem bu örgütlenmenin etkili bir biçimde sürmesi için gerekli şartları sunmamıştır.

Bu 6 kurucu üye kendi aralarında Yönetim Kurulu üyeliklerini de paylaşmış ve Birliğin başkanlığına Hayri Kayadelen getirilmişti.<sup>352</sup> Kurulan bu derneğin adı her ne kadar “Türk Müteahhitler Birliği Derneği” olarak anılsa da, 1952 yılında yürürlükte olan Cemiyetler Kanunu’nun 4. Maddesi gereği olarak Birliğin “ancak birden fazla dernek ve cemiyetin birleşmesiyle” kurulabileceği, o zaman, İçişleri Bakanlığı tarafından Derneğe bildirilmiştir. Derneğin kuruluş amacı ve hedefleri tüzüğün ikinci maddesinde tanımlanmıştır:



*“Memleketin imarına ve millî iktisadın inkişaf ve takviyesine hizmet emeli ile inşaat müteahhitliği mesleğinin yükselmesine çalışmak; azalarının meslekî vukuf, şeref ve mes’uliyetlerini ammeye temin etmek; taahhüt işlerinin standardını meslekî karakterin icap ettirdiği bir seviyede tutmak ve ammeye bu birlik âzalarının vecibelerini hüsnüniyetle yerine getirecekleri fikrini telkin etmek; birliğin bünyesinde birleşmiş ferdî gayretlerin kudretine dayanarak âzalarının faydalanmalarına rehberlik etmek ve hizmet ettikleri âmmeden meşru haklarını istihsal etmek; inşaat dolayısıyla alâkalı oldukları eşhas ve müesseselerle ciddi bir işbirliği yaratmak; taahhüt işlerinde tatbik olunan kayırcı, muzır ve uygunsuz iş metodlarının düzeltilmesine çalışmak; inşaat taahhütlerindeki iş risklerini diğer istihsal sanayiinde kale alınan risklere müsavi kılmak; iş verenlerle teşriki mesai ederek israfi kaldırmak ve inşaat maliyetlerini ucuzlatmağa çalışmak; taahhüt işlerinde karşılıklı hak ve muadelet esaslarına dayanan iş mukaveleleri ve bunlara müteferri fiyat analizleri ve birimleri ve şartnameler ve talimatnameler tanzim ve tatbikini temin etmek; memlekette mevcut malzeme evsafına tetabuk edecek şekilde fennî şart-*

352) Türk İnşaat Müteahhitleri Birliği Esas Nizamnamesi, Doğu Ltd. O. Matbaası, Ankara, 1954, s. 15.



nameler hazırlamak ve bu suretle iş verenler, müteahhitler, ikinci müteahhitler, imalâtçılar ve malzeme satıcılarının mütekabil haklarını lâyikiyle korumak; inşaat taahhütleri ile ilgili mevzuatın âdil ve kabili tatbik bir halde olmasını temin için gerekli tekliflerde bulunmak ve bu mevzularla alâkahlı kongreler mukarreratınının tatbikini sağlamak; bilirkişi ve hakem seçmek suretiyle ilgili daire, müessese ve şahısların hizmetini görmek.”<sup>353</sup>

1954 yılında bu derneğin idare heyetine seçilen ve ilk yıllara ilişkin, Ankara Valiliği ve Türkiye Müteahhitler Birliği arşivlerindeki çok az sayıdaki belge dışında tek kaynağımız olan Mebus Ergüvenç’in anlatımına göre, Derneğin kurulmasındaki temel amaç, müteahhitliğin itibarının kurtarmak, o yıllarda başlamış olan anlaşmalı ihalelerin engellenmesi başarılmasa bile, bir mesleki örgütü devreye sokarak işin kalitesini güvenceye almak ile bu ve benzer hedeflere ulaşabilmek için kaynak sağlayabilmektir.<sup>354</sup>

Aslında, ülkedeki bu tür yolsuzluk iddiaları, sadece inşaat sektöründe değil, başta ithalatçılar olmak üzere bir çok sektörde, “belli kişilere çıkar sağlanması[nın], ... hükümet etmenin getirdiği olanakların kullanılmasıyla, girişimci sermaye birikiminin beslenmesinin başlıca yöntemlerinden biri haline” gelmiş olmasından kaynaklanmaktaydı. Özellikle “şeker ithali gibi konularda özel sermayeli şirketlere verilen tekellerle de büyük servetler” biriktirilmiş olması<sup>355</sup> bu iddiaların temelini oluşturuyordu. Cumhuriyet tarihindeki yolsuzluk iddialarının ilk örneklerinden biri olarak Yüce Divan’da yargılanan Bahriye Vekili İhsan Bey’in mahkemede söyledikleri bu ortamı çarpıcı biçimde anlatmaktadır.

“...bana neden soruyorsunuz? Hepiniz, başta reisimiz olmak üzere, zenginleşmek lazımdır, demokrasi zenginliğe dayanır demiyor muydunuz? Hepiniz aynı şekilde işlere girmediniz mi?”<sup>356</sup>

Ankara Valiliği Dernekler Masası arşivlerindeki 06.01.123/01 nolu dosyadaki belgelere göre, 26 Ocak 1952’de kurulduğu bildirilen “Türk Müteahhitler Birliği Derneği”nden önce, 31 Ocak 1951 tarihli Zafer Gazetesi’nde<sup>357</sup> esas nizamnamesi yayınlanmış olan “Türk İnşaat Müteahhitleri Cemiyeti (Birliği)” adında bir dernek daha vardır; ancak, bu dosyadaki belgeler bazı karışıklıklar göstermektedir. Dosyada, anılan gazetenin bir nüshası ve derneğin kuruluşuna dair yazışmalar bulunuyor olmasına rağmen, Konya Sokak, Tarko Han, Kat: 3 No: 14, Anafartalar-Ankara adresinde 26 Ocak 1952 tarihinde kurulmuş olan “Türk Müteahhitler Birliği



353) A.g.e., s. 3-5.

354) Ergüvenç, Mebus, Sözlü Tarih, 18 Şubat 2005, İstanbul.

355) Tezel, S. Yahya, A.g.e., s. 237.

356) Aktaran, Tezel, S. Yahya, A.g.e., s. 237.

357) Zafer Gazetesi’nin sahibi, daha sonraki yıllarda Türkiye Müteahhitler Birliği yönetiminde de görev alacak olan müteahhitlerden Muammer Kiraner’dir.



Derneği”nden sonra bu derneğin adına rastlanmamıştır. Ankara’daki bu iki dernek kuruluşunun, bürokratik sorunlar nedeniyle ortaya çıkan bir gecikme ya da bir karışıklıktan ötürü mükerrer olarak zikredildiğini ve aynı dernek olduğunu kabul etsek bile, elimizdeki bazı belgeler bizi daha eski tarihlere kadar götürmektedir.

Kitabımızın konusu olan ve hepsi 5 Haziran 1946 tarih ve 4919 sayılı kanunla değiştirilen Cemiyetler Kanunu’na göre kurulmuş olan bu derneklerin gelişim süreçlerine geçmeden önce, 28 Haziran 1938 tarih ve 3512 sayılı Cemiyetler Kanunu’na göre İstanbul’da kurulmuş olan “Müteahhitler Birliği”ni zikretmek gerekmektedir. Bu Birlik’ten elimizde kalan tek belge, 1942 yılında İstanbul Cumhuriyet Matbaası’nda basılmış olan 10 sayfalık nizamnamesidir. 1942 ya da daha önce kurulmuş olan bu Birliğin merkezi, İstanbul Voyvoda Caddesi, Ankara Han No: 5 olarak kaydedilmiştir. Nizamnamenin “Mevzu ve Gaye” başlıklı üçüncü maddesinde, “Birliğin maksat ve gayesi Türkiye’de taahhüt işlerinin memleket men-

faatlerine en uygun nizama varmasına çalışmak ve âzasının hukukunu koruyucu teşebbüslerde bulunmak ve müteahhitlerin meslekî işlerinde hâmisî ve yardımcısı olmaktır”<sup>358</sup> denmektedir. Birlik 29 kurucu üye tarafından kurulmuştur. Bunların arasında, dönemin en ünlü müteahhitlerinden bazıları da bulunmaktadır. Bu 29 kurucu üye şunlardır:

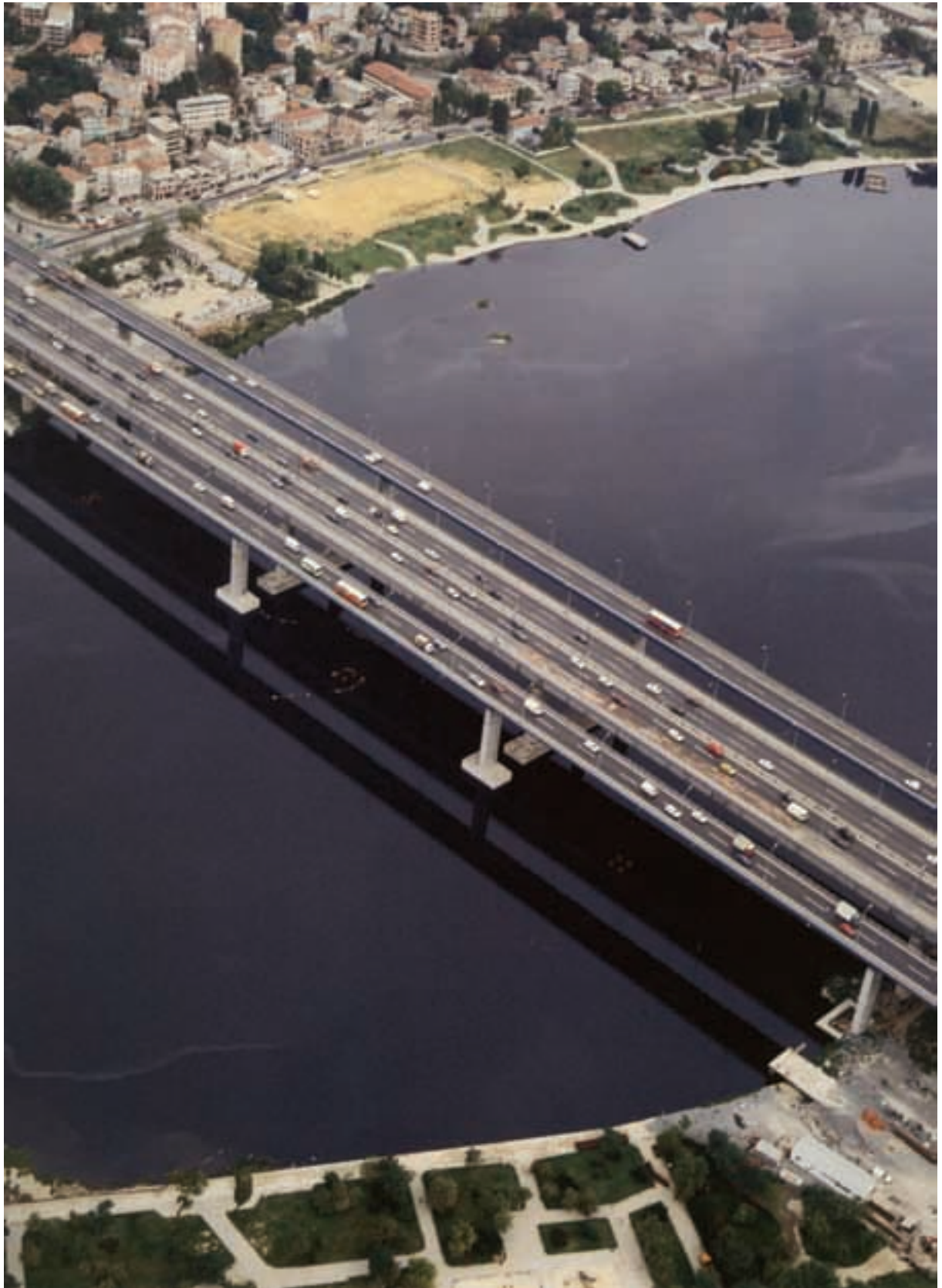
*“Cemal Kuyuş, Ali Nuri, Fuat Baban, Sait Ömer Dormen, Sait Akıncı, Akif Yazıcı, Faik Lütfi Soyay, Hilmi Sarvan, Ziyaeddin Sait Erkim, İbrahim Ziya, Kerimzade İsmail Hakkı, Nuri Aziz Beler, Harun Saffet Gürson, Ragıp Özdemiroğlu, Mehmet Cafer Onat, Şerif Doğu, Salih Keçeci, Kazım Nuri Görüş, Ali Uzunköprü, Halit Salih Teker, Muhlis Erdener, A. Naki Erenyol, Ferruh Atav, Nuri Demirağ, Mühürzade Nuri, B. Ali Baki, [Abdurrahman] Naci Demirağ, Mahmut Baler, Nuri Dağdelen ve Halit Tecim. Bu isimlerin A. Naki Erenyol dışında tamamı İstanbul’dan olup, Ankara’dan olduğu söylenen A. Naki Erenyol’un adresi de İstanbul olarak verilmektedir.”*<sup>359</sup>

Türkiye’deki ilk müteahhit örgütlenmesi olan Müteahhitler Birliği’ne ait kayıtlara herhangi bir arşivde ulaşılamamıştır; ancak, diğer kaynaklardan elde edilen bilgiler ışığında bakıldığında bu Birliğin etkin bir faaliyet gösteremediği anlaşılmaktadır. Dernek tüzüğü, birçok derneğin tüzüğünde görülen ortak maddelerden oluşmaktadır. Daimi, hami ve fahri olmak üzere üç çeşitlik azalık tanımlayan tüzüğe göre, on sekiz yaşını bitirmiş, Ticaret ve Sanayi Odaları’na müteahhit olarak kayıtlı her Türk İdare Heyeti kararıyla daimi aza olabilmektedir. Ham-i aza unvanı, daimi azalar arasından, Birliğe senede yüz Türk lirasından fazla teberruda bulunanlara verilir ve Türkiye’de ihale ve taahhüt işlerinin tekâmülüne, müteahhitlerin maddi ve manevi seviyelerinin yükselmesine hizmet etmiş ve etmek vaziyetinde bulunan şahsiyetler, İdare Heyeti kararıyla fahri aza addolunurlar.<sup>360</sup> Müteahhitler Birliği’nin tüzüğünden son aktaracaklarımız, İdare Heyeti’nin seçiminde

358) Müteahhitler Birliği Nizamnamesi, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1942, s. 3.

359) A.g.e., İstanbul 1942, s. 3-4. Kurucu üyelerden Abdurrahman Naci [Demirağ] 1939’dan ölümüne kadar (1944) Sivas Milletvekili olarak görev yapmıştır. Öztürk, Kazım, Türkiye Büyük Millet Meclisi Albümü 23 Nisan 1920-14 Ekim 1973, Ankara, 1973, s. 186.

360) A.g.e., İstanbul 1942, s. 5.



---

## YÜZDE 26,6

1957’de Isparta Deresi Islahı Projesi’ni ihaleye çıkardılar. Keşif bedeli zannederim 600 bin lira idi. Müracaatımızı yaptık. O zamanın şartlarına göre oldukça yüksek bir tenzilatla işi aldık, yüzde 26,6. Okulda bizim sınıfın bir sembolü vardı, hep 26 diye, nedense kendi aramızda sınıfın öyle bir şeyi vardı. Sırf ona dayanarak 26,6 tenzilatı yaptım, işi aldık. Benden sonra gelen tenzilatla da çok fazla atlamamış olduk. Ama herkes, o zamanın çok yüksek tenzilatı, bu adam bu işi yapamaz diyorlardı; ama Allah’a şükür o işi becerdik. Dediğim gibi, böyle bir geniş büro yok, büro çantamın içerisinde; muhasebeye kendim bakarım, mühendisliğe kendim bakarım, şantiyeye kendim.

İbrahim Şencan, *Sözlü Tarih*, Antalya, 4 Mayıs 2005.

---

uygulanacak olan yönteme ilişkindir. Tüzüğe göre İdare Heyeti’nin görev süresi 2 yıldır; ancak birinci sene üyelere üçü, ikinci sene ise dördü kura ile üyelikten çekilmekte ve yerlerine, çekilen üyelerin yeniden seçilme hakkı olmak kaydıyla, Umumî Heyet tarafından yenileri seçilmektedir.<sup>361</sup> Ne yazık ki elimizde mevcut bulunan bu tek belgeden ne kurucu idare heyeti üyelerini tespit edebilmek ne de daha sonraki yıllarda seçimler yapıp yapılmadığını ve yapıldıysa sonuçlarının ne olduğunu tespit edebilmek mümkün olabilmektedir. Bu ilk müteahhit örgütlenmesinin faaliyetleri hakkında yeterince bilgimiz yok; ancak, 1938 tarihli dernekler kanununun bu gibi derneklerin eleştirel dozu yüksek olabilecek faaliyetlerine cevaz vermediğini de biliyoruz.

1952 yılında Ankara’da kurulmuş olan “Türk Müteahhitler Birliği Derneği”ne ilişkin kuruluş belgeleri dışında, elimizde mevcut tek belge vardır. 13 Haziran 1954 ve 9 Nisan 1955 tarihlerinde yapılan genel kongre seçimlerinin Valiliğe bildirildiği 14 Haziran 1954 ve 10 Nisan 1955 tarihli yazılar. Bu yazılara göre, 13 Haziran 1954 tarihli genel kongrede İdare Heyeti’ne Muzaffer Budak, Hayri Yunt, Mebus Ergüvenç, Muammer Kıraner, Necmi Şahin, Cemil Serdengeçti ve Necmi İnang; Murakıplıklara Naci Korkmaz, Bedri Ener, Semih Atayurt; Haysiyet Divanı’na Hayri Kayadelen, Nurettin İncekaya, A. Martaş, Nurettin Evin, S. Sayarı; 9 Nisan 1955 tarihli genel kongrede de, Feyyaz Köksal Başkan, Faruk Tümerkan Umumi Katip, Kemal Özdedeoğlu Muhasip Üye olmak üzere, Hayri Yunt, Reşit Şahin, Necmi Şahin ve Fethi Ural seçilmişlerdir.<sup>362</sup> Bu son kongrede, kanuni olarak mümkün olmamasına rağmen Derneğin yine “Birlik” adını kullandığı görülmektedir. 13 Haziran 1954’de seçilen idare heyetinin nasıl bir görev dağılımı yaptığı ise bilinmemekle birlikte, Mebus Ergüvenç’in Başkanlığa getirilmiş olması kuvvetle muhtemeldir.

Derneğin üçüncü ve son kongresinden 7 ay sonra, Ankara’da yayınlanan İstikbâl Gazetesi’nin 7 Kasım 1955 tarihli sayısının üçüncü ve dördüncü sayfalarında “Türkiye İnşaat Müteahhitleri Birliği” adlı bir derneğin kuruluş nizamnamesi yayınlanmıştır. Nizamnamenin birinci maddesinde, “Türkiye’de faaliyette bulunan bilimum inşaat müteahhitlerini bünyesinde toplamak üzere teşekkül etmiş olan “Türk İnşaat Müteahhitleri Ankara ve İstanbul cemiyetleri, merkezi Ankara’da olmak üzere “Türkiye İnşaat Müteahhitleri Birliği” adıyla, 1.9.1955 tarihinde bir birlik kurmuş” oldukları bildirilmekteydi.<sup>363</sup>

---

361) A.g.e., s. 7.

362) AVDA Dosya No: 06.01.123.

363) Derneğin adı kimi resmi yazışmalarda da Türkiye İnşaat Müteahhitleri Birliği olarak geçiyorsa da “Türkiye” adının resmen kullanılması daha sonra yasallaşmıştır. Bundan sonra bu kitapta, isimle ilgili gelişmeler aktarılacak olmakla birlikte Derneğin adı kısaca TMB olarak zikredilecektir.







Ankara ve İstanbul'da ayrı ayrı faaliyet göstermekte olan iki müteahhit derneğinin birleşmesi, mesleki sorunların çözümü ve dayanışmanın güçlenmesi için ortak çalışma hedefine yönelik çalışmalar birkaç ay önce başlamıştı; ancak İstanbul'daki derneğin birleşmeden sadece 6 ay önce kurulmuş olması ve daha kuruluş aşamasında Ankara'daki dernekle yazışmaların başlaması, daha çok "Birlik" unvanının kullanılabilmesine yönelik bir girişim gibi görünmektedir. Kurucular için "Birlik" adının epeyce büyük bir önem taşıdığı anlaşılmaktadır. Valiliğe Birliğin kuruluşuna ilişkin verilen 17 Ekim 1955 tarihli dilekçeden bir ay önce, 16 Eylül 1955'te verilen bir dilekçede, İstanbul ve Ankara Dernekleri'nin birleşme kararı aldığı ve bundan böyle "Birlik" adının kullanılacağı bildirilmiştir.

İki derneğin temsilcilerinin yaptığı görüşmeler, ulaşılan birleşme kararının Fehmi Ünel, Tarık Koyutürk ve Suat Erim imzalı bir tutanağa döküldüğü 31 Ağustos 1955'te sonuçlanmış ve hemen ertesi gün dernek kurulmuştur.

Teşekkül eden bu Birliğin kuruluşuna ilişkin Ankara Valiliği'ne verilen 17 Ekim 1955 tarih ve 36/24 sayılı dilekçe, Hayri Yunt ve Feyyaz Köksal'ın imzalarını taşımaktadır. Birlik, Feyyaz Köksal, Hayri Yunt, Faruk Tümerkan, Kemal Özdedeoğlu, Reşit Şahin, Necmi Şahin, Fethi Ural, Hayri Kayadelen, Suat Erim, Tarık Koyutürk ve Fehmi Ünel'le birlikte, Ankara'daki Gazi Mustafa Kemal Bulvarı 14/1 adresinde çalışmalarına başlamıştı.<sup>364</sup>

Kurucu üyeler arasında yapılan İdare Heyeti görev paylaşımına göre, Kurucu Reisliğe Yüksek Mühendis Feyyaz Köksal getirildi. Yüksek Mühendis Faruk Tümerkan Umumi Kâtip, Kemal Özdedeoğlu Muhasip Aza ve Hayri Yunt, Reşit Şahin, Necmi Şahin ve Fethi Ural da Aza olarak çalışmaya başlamışlardı. Daha sonraki tarihlerde Birliğin Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı da üstlenecek olan Hayri Kayadelen Umum Müdür'dü.

TMB'nin 9 Nisan 1955 tarihli kongresinden kısa bir süre sonra, İdare Heyeti'nin İstanbul merkezli dernekle birleşme görüşmelerini başlattığı anlaşılıyor. Kongreden yaklaşık 7 ay sonra iki derneğin birleşmesinin gerçekleşmesiyle TMB fiilen ve hukuken kurularak çalışmalarına başlamış oldu. Ankara'daki Türk İnşaat Müteahhitleri Cemiyeti'nin yönetiminde görev alan üyelerinden Feyyaz Köksal, Hayri Yunt, Faruk Tümerkan, Kemal Özdedeoğlu, Reşit Şahin, Necmi Şahin ve Hayri Kayadelen yeni kurulan TMB'nin de İdare Heyeti'nde görev almışlar; yeni İdare Heyeti'ne İstanbul merkezli "Türkiye Müteahhitler Cemiyeti"ni temsilen de Suat Erim, Tarık Koyutürk ve Fehmi Ünel katılmışlardır. Birleşmeyi gerçekleştiren derneklerden İstanbul merkezli olanı hakkında İstanbul Valiliği arşivlerinde herhangi bir bilgi bulunamamıştır.

Kurulan yeni dernek elbette ki yeni bir tüzükle faaliyetine başlamıştır. Yeni tüzüğün maksat ve gayesini belirten 2. madde, bir önceki tüzüğün aynı maddesine tek bir kelime eklenerek yeniden kaleme alınmıştır. Önceki tüzükte "inşaat taahhütleri" olarak tanımlanan üyelerin ana faaliyetleri bu kez "inşaat ve tesisat taahhütleri" olarak tanımlanmaktaydı.

---

364) AVDA Dosya No: 06.01.123. Bu adreste ya bir yanlışlık vardır ya da bir süre sonra, yandaki bina içindeki bir başka daireye taşınmıştır. Çünkü, TMB'nin 1964 yılından itibaren İNTES'le aynı adreste faaliyet gösterdiğini biliyoruz; İNTES'in antetli kağıtlarında adres Mustafa Kemal Bulvarı 16/2 olarak verilmektedir.

TMB'nin kurucu üyelerinden oluşan İdare Heyeti'nin 7 Kasım 1955 tarihinde çalışmalarına başlamasından sonra yapılan genel kurul toplantılarından bilgi sahibi olduğumuz ilk toplantı 22 Ocak 1956 tarihinde, Kızılay Genel Merkezi binasında yapılan toplantıdır. Bu kongrede alınan önemli kararlardan biri de, müteahhitlik hizmetlerinin sorunlarını anlatmak için Başbakan Adnan Menderes ve hatta Cumhurbaşkanı Celal Bayar'a gidecek bir heyetin seçilmiş olmasıdır.<sup>365</sup> Ancak, bu heyete seçilen üyeler, ziyaretlerin gerçekleşip gerçekleşmediği ve gerçekleşmişse sonuçları hakkında elimizde bir bilgi bulunmamaktadır. Yakın dönemlere kadar müteahhit örgütlenmelerinin bu ve benzer çalışmalarını hakkında belgelere dayalı ayrıntılı bilgimiz yok; ancak, ilk dönemlerden itibaren yönetimde görev alan kişileri biliyoruz. 26 Ocak 1952 tarihinden itibaren yapılan kongrelerde seçilen kurulların toplu bir listesi kitabın sonunda ek olarak verilmiştir.

TMB çalışmalarına büyük hedeflerle başlamış gibi görünmektedir. Büyük vilayetlerde aza kayıtlarının yapılması için 1955 yılı sonunda, Kayseri'de Ticaret Odası Başkanı Cemal Hattat, Malatya'da Uçak Kiremit Fabrikası sahibi Mustafa Ulaşan ve Elazığ'da İnşaat Müteahhidi Reşat Dabak yetkili kılınmıştır.<sup>366</sup> Daha sonra yıllarca tartışılacak olan ve kimi müteahhitlerin de kesin bir biçimde karşı çıktığı İnşaat Müteahhitleri Odası'nın kurulabilmesi için ilk çalışmalar da, üye sayısının 70 olduğu bu yıllarda başlamıştır.<sup>367</sup> Daha ilk dönemlerde bu konuda bir kanun tasarısı hazırlanmış ve Büyük Millet Meclisi'ne intikal ettirilmiştir.<sup>368</sup> Bir sonraki dönemde kayıtlı üye sayısı 88'e çıkacaktır; ama aynı tarih itibarıyla sadece Ankara'da 1.000 müteahhit bulunduğu bildirilmektedir.<sup>369</sup>

İnşaat Müteahhitleri Odası'nın kurulması tartışması, TMB'nin kuruluşunda gündeme girmiş olup, halen devam etmekte olan bir tartışmadır. 1962 yılında TMB Yönetim Kurulu Başkanı olan Mebus Ergüvenç dönemin Bayındırlık Bakanı olan Arif Hikmet Onat'ın bu konuyla bizzat ilgilendiğini; ancak başarılı olamadığını söylemektedir.<sup>370</sup> 1970 yılında, dönemin Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı Orhan Göncüoğlu Müteahhitler Odası kanun teklifinin Meclis'e gönderileceğini açıklamış,<sup>371</sup> temmuz ayında Meclis'te görüşmeler başlamış;<sup>372</sup> ancak bu girişimden de bir sonuç alınamamıştır. Kanun teklifi Meclis'e sunulurken, TMB Yönetim Kurulu Başkanı Hayri Kayadelen TBMM İmar İskan Komisyonu'nda konuyla ilgili olarak bilgi vermiştir.<sup>373</sup> 1980 yılında, TMB yönetimi oda fikrine karşı çıkmaya başlamıştır;<sup>374</sup> ancak tartışmalar günümüze kadar gelmiştir. Son olarak bu tartışma, 2004 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanı Zeki Ergezen tarafından bir kere daha başlatılmıştır.<sup>375</sup>

TMB'nin faaliyetlerine başladığı ilk yıllarda Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı müteahhitlik firmalarının durumuna ilişkin de TMB'nin girişimlerde bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmalarla

365) A.g.y.

366) TMB YKKD, 5 Kasım 1955 tarihli toplantı tutanağı. (Ne yazık ki, 1955-1956 döneminden sonra, 1984'e kadar olan Yönetim Kurulu Karar Defterleri arşivlerde mevcut değildir.)

367) TMB YKKD, 5 Eylül 1955 tarihli toplantı tutanağı.

368) TMB 20 Ocak 1957 tarihli İdare Heyeti Faaliyet Raporu, TMB Arşivi.

369) 22 Ocak 1956 tarihli Kongre Zaptı, TMB Arşivi.

370) Ergüvenç, Mebus, Sözlü Tarih, İstanbul, 18 Şubat 2005.

371) Müteahhitler Postası, 4 Mayıs 1970, Yıl: 1, Sayı: 1.

372) Müteahhitler Postası, 20 Temmuz 1970, Yıl: 1, Sayı: 12.

373) Müteahhitler Postası, 25 Mayıs 1970, Yıl: 1, Sayı: 4.

374) Kılıçbay, Ercüment, Sözlü Tarih, 14 Aralık 2004, Ankara.

375) Zeki Ergezen'le Röportaj, Gündem, TMB, Ankara, 2004, s. 16-20. Büyük müteahhitler arasında Oda konusunda bir fikir birliği yoktur. Kimileri, çok sayıda müteahhit olduğunu ve kısa zamanda Oda yönetiminin işinin ehli olmayan müteahhitlerce ele geçirileceğini düşünmekte ve Oda fikrine kesinlikle karşı çıkmaktadırlar.

Türk müteahhitleriyle yabancı müteahhitler arasında ne gibi sorunlar tespit edildiği ve bunların çözümlerine yönelik ne gibi tedbirler düşünüldüğü bilinmemekle beraber, TMB, İnşaat Mühendisleri Odası, Mühendisler Birliği ve Mimarlar Birliği arasında yapılan toplantılarda bir rapor hazırlandığı ve işin takibini İnşaat Mühendisleri Odası'na bıraktığı bilinmektedir.<sup>376</sup>

TMB'nin ilk yıllardaki mali yapısı hakkında elimizde bazı bilgiler mevcuttur. 1955-1956 yılı bütçesi 49.999,63 TL olan Birliğin daha ilk günlerden ücretli eleman çalıştırmaya başlamış olduğu görülüyor. Bu bütçenin 30.000,- TL tutarındaki bölümü maaşlar ve vergilere harcanmaktadır. Gelirlerin ise sadece 6.000,- TL'lik bölümü aidat gelirlerinden oluşmaktadır. Bu dönemde 12.000,- TL tutarındaki bir kaynak da mefruşat ve demirbaş alımına ayrılmıştır.<sup>377</sup> Yıllık aidat gelirinin 6.000,- TL olarak kaydedilmesinden yola çıkarak, o yıllardaki üye sayısının en az 50 olduğu sonucu çıkarılabilir; çünkü o dönemdeki dernekler yasası, yılda 120,- TL üzerinde aidat ödenmesini yasaklamaktadır. Derneklerin büyük mali olanaklara sahip olmasını engellemek üzere getirilmiş olan<sup>378</sup> bu yasağın, TMB'nin ilk yıllardaki mali sıkıntılarına, belirleyici olmasa bile etki ettiği söylenebilir.

Ankara Valiliği'nin arşivlerinde 21 Ocak 1957, 19 Ocak 1958, 18 Ocak 1959 ve 17 Ocak 1960 kongrelerine ilişkin sadece yönetim kurulu üyelerinin anıldığı belgeler mevcuttur. Bununla birlikte, Valilik tarafından 1960, 1961 ve 1962 kongrelerinin yapılmadığı bildirilmektedir.<sup>379</sup> Ancak aynı arşivde, 7 Mart 1961 tarihli Kongre'nin sonuçlarını bildiren Birlik beyanı mevcut bulunmaktadır; 1962 Kongresi ise, bu yazıdan yaklaşık bir ay sonra, 26 Nisan 1962'de "Fevkalade Kongre" olarak toplanmıştır.

Ancak bu dönemlerde TMB'nin çalışmaları hakkında bunlar gibi az sayıda bilgi dışında, belgeye dayalı hemen hiçbir bilginiz yok; ama anlaşıldığı üzere, çok az sayıdaki müteahhidin maddi destekleriyle yürüyen Birlik çalışmaları için üyelerin ne zamanı ne de uzun vadeli mesleki yatırım yapacak kaynakları vardı.

Valiliğin anılan uyarı yazısından sonra gerçekleştirilen 26 Nisan 1962 tarihli Fevkalade Kongre'yi, çağrı yetkisine sahip iki kuruldan hangisinin ve tüzük şartlarına göre nasıl bir destekle istediğini bilemiyoruz. Tüzüğe göre "Fevkalade Kongre" çağrısı idare heyeti ya da asli üyelerin beşte biri tarafından yapılabiliyordu.<sup>380</sup> Aynı şekilde asli üyelerin beşte birinin toplantıya katılımı yeterli oluyordu.<sup>381</sup>

Bu kongre, elde yeterli belge olmasa da, sözlü tarih kayıtlarının verdiği bilgilere göre, bir dönüşüm dönemine denk gelmektedir. 27 Mayıs 1960'da yapılan askeri darbenin yarattığı siyasal ortamın da etkilediği bu dönüşüm, TMB'nin meslek ilkeleri ve ahlakını oluşturabilecek ve hatta denetleyebilecek bir kuruma dönüşme çabasının yerini yavaş yavaş umutsuzluğa bırakan bir dönemi ortaya çıkarıyordu. 1962 yılına gelindiğine, on yıl önce Birliğin temellerini atan az sayıda mü-

376) TMB 20 Ocak 1957 tarihli İdare Heyeti Faaliyet Raporu, TMB Arşivi.

377) TMB 9 Nisan 1955 tarihli Kongre Zaptı, TMB Arşivi.

378) Yücekök, Ahmet N., İlder Turan, Mehmet Ö. Alkan, Tanzimattan Günümüze İstanbul'da STK'lar, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998, s. 152.

379) AVDA Dosya No: 06.01.123, Ankara Valiliği'nin 22 Mart 1962 tarih ve 14380 sayılı yazısı.

380) Türk İnşaat Müteahhitleri Birliği Esas Nizamnamesi, Doğuş Ltd. O. Matbaası, Ankara, 1954, s. 9.

381) A.g.y.

teahhitten biri olan Hayri Kayadelen iflas etmişti. Bu kitap hazırlanırken yaşayan en yaşlı üye olan Mebus Ergüvenç, Hayri Kayadelen'in çağdaşı ve arkadaşıdır.

*“Ve Hayri Kayadelen. Allah rahmet eylesin, büyük müteahhitti, oraya maaşlı, genel sekreter yaptım, Müteahhitler Birliği'ne. Çok büyük müteahhitti, ama zavallı, şans onu sürükledi yani ve eski müteahhitlerin birçokları, dönmeyenler başka işe, hepsi kaybettiler. İlk zamanda da Kayadelen, büyük de, üç bin lira verdim ayda yani, o sene. Başka türlü geçinmezdi adam; çünkü alıştığı bir şey var Hayri Kayadelen'in. Allah rahmet eylesin, efendi adamlardı bunlar.”* <sup>382</sup>

Türkiye'de müteahhitlerin örgütlenme faaliyetleri, rumi 1320'li yıllarda, miladi takvime göre 1902 ile 1912 yılları arasında doğmuş olan ve “Cemiyetler Kanunu”nda yapılan değişikliklerle dernek ve parti kuruluşlarının serbest bırakıldığında kırklı yaşlarını sürdürmekte olan bir grup müteahhit tarafından başlatılmıştır. Bu kuşak, 1960'lı yıllarda müteahhitlik faaliyetlerinden çekilmeye başlamış olmakla birlikte, örgütlenme çalışmalarında başı çekmeye devam etmektedirler. Osmanlı İmparatorluğu'nun hızlı bir toprak kaybıyla birlikte çöküşe doğru sürüklendiği yıllarda doğan ve ilk gençliklerini Cumhuriyet vatandaşları olarak yaşayan bu kuşak müteahhitlerden Mebus Ergüvenç müteahhit örgütlenmesinde ilk defa 1954 yılında görev almış; Ankara'dan ve mesleki örgütlerden uzakta, ağır ekonomik kayıplara rağmen mesleğini 2000 yılına, yani 92 yaşına kadar sürdürmüştür.

1960'lı yılların başında TMB, çok yoğun ve düzenli bir faaliyet gösteren bir kurumlaşma haline gelmemişse de, genel kurul toplantılarının büyük oranda düzenli olarak yapılabildiği anlaşılmaktadır. TMB'nin yönetiminde belli dönemlerde belli bazı isimlerin öne çıktığı görülmektedir. Bu isimlerin, o dönemlerde müteahhit örgütlenmelerinde her alanda başı çeken isimler olduğu anlaşılmaktadır.<sup>383</sup>

## B) İŞÇİ-İŞVEREN ÖRGÜTLENMELERİ

27 Mayıs öncesinde başlayan toplumsal hareketlilik ve özellikle öğrenci olayları, hükümetle öğrencileri de karşı karşıya getirmişti. Bir zamanlar Tefvik İleri'nin başkanlığını yaptığı İstanbul Teknik Üniversitesi Talebe Birliği Başkanı ve arkadaşları üniversitenin 2.500 öğrencisini hükümet aleyhine gösteriye sevk edebiliyordu. Yeni kuşak mühendisler geliyordu.

### 1950-1959 YILLARI ARASINDA MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ ÜYELERİNİN ÜSTLENMİŞ OLDUĞU TAAHHÜTLERİN İŞLERE GÖRE DAĞILIMI

Baraj	% 37
Liman	% 16
Sulama	% 15
Demiryolu	% 13
Havaalanı	% 12
Yol/Köprü/Tünel	% 6

Kaynak: TMB Olağan Genel Kurul Toplantısı Dönem Raporu  
(01.01.1994 – 31.12.1995)

382) Ergüvenç, Mebus, Sözlü Tarih, İstanbul, 18 Şubat 2005.

383) Bkz. Ek: 3.

## ŞİRKETİMİZ BÜYÜDÜ, TMB'YE ÜYE OLDUK

Tabii biz ilk müteahhitliğe başladığımız zaman Müteahhitler Birliği vardı ve çok seçkin bir kuruluştur. Hedeflerimizden bir tanesi Müteahhitler Birliği'ne üye olmaktı; ama Müteahhitler Birliği'ne üye olmanız için belli şartları sağlamanız lazım. Yani her müteahhit olan bir anda Müteahhitler Birliği'ne üye olmuyordu. Biz bunu çok saygıyla karşıladık ve Müteahhitler Birliği'ne üye olmak için şirketin büyümesini bekledik. Şirketimiz büyüdü, belli noktalara geldi ve biz de üye olduk Müteahhitler Birliği'ne. Tahmin ediyorum 90'lı yıllarda olması lazım; yani 92-93'lerde olması lazım.

Nihat Özdemir, *Sözlü Tarih*, Ankara, 9 Ağustos 2005.

*“O sene de 27 Mayıs İhtilali oldu, 27 Mayıs İhtilali'nin çalkantıları, üniversitelerin kapatılması, kapanmak istenmesi ondan sonra bizim direnmemiz, sonuçta tutuklanmamız, tutuklanıp önce Harbiye'deki nezarethaneye, oradan da Rami Kışlası'na götürülüştümüz, arkadan ihtilal, arkadan bizim mezuniyetimiz, arkadan da işsizlik...”<sup>384</sup>*

27 Mayıs 1960'da Silahlı Kuvvetler'in yönetime el koymasından sonra oluşturulan Kurucu Meclis'in 27 Mayıs 1961 tarihinde kabul ettiği Anayasa, 9 Temmuz 1961 günü yapılan halk oylamasında yüzde 61,7 “evet” oyuyla kabul edilerek 20 Temmuz 1961 günü yürürlüğe girdi. 1961 Anayasası'nın 28, 46 ve 47.

maddeleri, müteahhitlik sektörünü de kısa sürede derinden etkileyecek düzenlemeler getirmişti. 28. madde herkese “Önceden izin almaksızın, silahsız ve saldırısız toplanma veya gösteri yürüyüşü yapma hakkı”, 46. madde, çalışanlara ve işçilere “İzin almaksızın, sendikalar ve sendika birlikleri kurma, bunlara serbestçe üye olma ve üyelikten ayrılma hakkı” ve 47. madde “İşverenlerle olan münasebetlerinde, iktisadî ve sosyal durumlarını korumak veya düzeltmek amacıyla toplu sözleşme ve grev hakkı” sağlıyordu. 1946 Dernekler Kanunu'ndan itibaren 1998'e kadar, konfederasyonlar da dahil olmak üzere, yerel ya da ulusal 219 işçi sendikasına karşın sadece 16 işveren sendikası kurulmuştur. İnşaat sektöründe ilk işçi sendikası 18 Ekim 1946'da kurulan Adana İnşaat İşçileri Sendikası, ilk işveren sendikası ise, 12 Temmuz 1963'te kurulan Ankara Bilumum Taahhüt İşleri İşverenleri Sendikası'dır. Bu ilk işveren sendikası kurulana kadar, değişik illerde irili ufaklı 39 işçi sendikası kurulmuştur.<sup>385</sup> Aslında, işçi ve işveren sendikalarının kurulabilmesine olanak tanıyan yasal düzenleme 20 Şubat 1947 tarih ve 5018 sayılı “İşçi ve İşveren Sendika Birlikleri Hakkında Kanun” olmuştur.

Ağustos 1954'te kurulan TÜRK-İŞ'ten bağımsız bir federasyon olarak örgütlenen, 24 yaşına kadar Ankara köylerinde çerçilik yapan ve işçi çevrelerinde “Fukara Tahir” adıyla tanınan<sup>386</sup> bir işçi liderinin önderliğinde kurulan Yapı-İş Federasyonu 3 Mayıs 1962'de Türkiye'nin ilk büyük inşaat işçisi eylemini gerçekleştirdi. İnşaat sektöründeki işsizliği protesto için yapılan bu gösteriye katılan yaklaşık 5.000 kişi, Federasyon'un Ulus Rüzgârlı Sokak'taki bürosundan yürüyüşe başlayarak Sıhhiye'ye geldi. Burada yürüyüşün önünü kesen polisler işçiler arasında çatışma başladı; işçiler polis barikatlarını yararak Meclis'in önüne kadar ulaştılar. Meclis ve Senato Başkanları işçiler arasından seçilen 20 kişilik bir heyeti kabul etti. Kendilerine güvence verilen işçiler Meclis önünden ayrıldılar; fakat tutuklanan işçilerinin serbest bırakılması için, bu kez doğrudan hükümeti hedef alan sloganlarla gösterilerine devam ettiler.

384) Erkin, Tuğrul, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 3 Ocak, 2005.

385) Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi Cilt I, Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı, İstanbul, 1998, s. 44. Bu sendikaların bir listesi için Bkz. A.g.e. s. 41-44.

386) Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi Cilt II, Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı, İstanbul, 1998, s. 480; Kundakçı, Suat Şükrü, *Sözlü Tarih, TÜSTAV Arşivi*, CD 023, 025, 037 (Bu ses kayıtlarının çözümlerini kullanmamıza izin verdiği için Türkiye Sosyal Tarih Araştırma Vakfı'na teşekkür ederiz.



Türkiye’de inşaat işçilerinin örgütlenmesi birçok açıdan ilginçtir. Sektörün yapısı nedeniyle örgütlenme ortamları ve eğitim seviyeleri düşük olan inşaat işçileri, Türkiye’deki ilk uluslararası sendikacılık deneyimlerinden birine de sahip olmuştur.

*“Sendikaya bir Amerikalı gelip gidiyor. Bir gün Sendika’da otururken Amerikalı tekrar geldi: ‘İşsizliği protesto edelim. Ne kadar işsiz arkadaş toplayabilirsiniz?’ diye sordu.”<sup>387</sup>*

Ankara’daki işsizler yürüyüşünün mimarı olan bu Amerikalı Sendikacı, Uluslararası Ağaç ve Yapı İşçileri Federasyonu’nun temsilcisi olarak Türkiye’ye gelmiş olan John Thalmayer’di. Thalmayer sektörde sendikalaşma çalışmalarına ve Ereğli Demir Çelik Tesisleri ile Çiğli Havaalanı inşaatlarını yapan “Morrison Knudsen of Turkey”ye karşı Ereğli’de 12 Ağustos 1962 tarihinde yapılan gösteriye katıldığı için 26 Ağustos 1962 tarihinde sınır dışı edilmiştir.<sup>388</sup> Mütteahhitler ilk defa işçilerin örgütlenebileceğini görmüşlerdi. Sektörün ilk büyük grevi başlamadan önce, işveren sendikacılığı konusunda hazırlıklarını başlattılar.

### C) İNŞAAT VE TESİSAT MÜTEAHHİTLERİ İŞVEREN SENDİKASI’NIN KURULUŞU VE İŞÇİ SENDİKALARINDA RADİKAL EĞİLİMLER

1960 öncesinde yasal çerçeve uygun olmasına rağmen işveren sendikalarının kurulmaması “emek arzının dağınık ve örgütsüz” olmasıyla, “işverenlerin emek piyasasındaki güçlü konumları”nın etkili olduğu söylenmektedir. 1960 öncesi ilk işveren sendikası tekstil sanayii işverenlerince kurulmuş; ancak herhangi bir etkisi olmamıştır. Bununla birlikte farklı iş kollarına işveren sendikaları kurulmaya başlanmıştır. Bu sendikaların bir araya gelmesiyle 15 Aralık 1961’de kurulan İstanbul İşveren Sendikaları Birliği bir dönüm noktası olmuştur.<sup>389</sup>

Amerikalı Sendikacı John Thalmayer’in işçi sendikalarının örgütlenmesinde yardımcı olmak üzere Türkiye’ye gelmesi gibi, İsveçli işveren sendikacısı Lennart Corngquist de, OECD’nin desteğiyle Türkiye’ye gelmiştir. Lennart Corngquist’in önerisiyle işveren sendikaları önce ulusal düzeyde kuruluşlar halinde yeniden organize olmuşlar ve bu kuruluşların üyesi olduğu İstanbul İşveren Sendikaları Birliği 20 Aralık 1962’deki kongresinde adını Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu (TİSK) olarak değiştirmiştir.<sup>390</sup>

Büyük müteahhitlerin bir işveren sendikasının çatısı altında örgütlenmesi ise, epeyce uzun bir zaman aldı. 1955’ten beri TMB yönetiminde yer alan isimler, 1960’lı yıllar geldiğinde bu yeni örgütlenmenin de



387) Demir, İsmet, Grev ve Direnişler Üzerine Anılar-Deneyler: İşçi Sınıfı Mücadelesinden Bir Kesit (1962-1975), Diyaletik Yayınları, İstanbul, 1994, s. 22.

388) A.g.e., s. 23.

389) Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi Cilt III, Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı, İstanbul, 1998, s. 239.

390) Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi Cilt III, Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı, İstanbul, 1998, s. 240.

Ben de teklif hazırladım. Teklif hazırlarken gittim Kastamonu esnafına, “Bana” dedim, “böyle bir iş teklif ediliyor da bu işi alırsam, benim param pulum yok. Bunun demirini verir misiniz? Çadırını, kazmasını, küreğini, malzemesini bana vadeli verir misiniz?”. “Sen al” dediler, “biz senin malzemeni veririz.” Onu öyle hallettik. Teminat mektubu alacağım. 7.500 lira o zaman teminat mektubu. 7.500 lira teminat mektubum yok. Gaziantep’te benim, Allah rahmet eylesin, Ali Güner diye çok iyi bir arkadaşım vardı. Gaziantep’te şube açınca, ev sahibim olmuştu. Onun evinde kiracı olarak kalmıştım. Artık ailecek, birbirimizden, ölene kadar da hiç ayrılmadık. Dostluğumuz baki kaldı. Öyle insanlar yok artık. Telefon açtım, Ali Abi dedim, ya böyle bir şey var. O zaman da onun iplik fabrikası var. Onun banka ilişkisi var. “Benim” dedim, “bir 7.500 liralık mektuba ihtiyacım var.” “Olur ağam” dedi. Antep’liler böyle hitap ederler. Bana 7.500 liralık Antep’ten teminat mektubu gönderdi. Kastamonu esnafı da dedi ki, “İşi al arkanda biz varız.” Ve orada ben o işi alıp müteahhitliğe başlamış oldum. Müteahhitliğim benim böyle başladı ve o işi de aldık. Yüzümüzün akıyla yaparak tamamladık.

Yaşar Özkan, Sözlü Tarih, Ankara, 23 Mayıs 2005.

başını çeken kişiler arasında oldular. 1964 yılında kurulan ve ilk yönetim kurulu toplantısını 5 Şubat 1964 tarihinde gerçekleştiren İnşaat ve Tesisat Müteahhitleri İşveren Sendikası (İNTES)’nin 22 kurucu üyesi vardır. MİMAŞ (Haydar Sicimoğlu), İMAÇ (İlhan Alper), Çetindağ Kolektif Şirketi (Mehmet Çetindağ), Arılar İnşaat (Necdet Yontar), Elsel İnşaat (Murat Bilginer), GÜRİŞ (İdris Yamantürk), Başak (Zekai Apaydın), Buros İnşaat (Metin İplikçi), Akkurt (Mecit Akkurt) bulunmaktadır. Aralarında büyük inşaat şirketlerinin sahip ve ortakları da olan bireysel üyeler ise şunlardır: Mebus Ergüvenç, Hayri Kayadelen, Fahrettin Önen, Ali Rıza Çatık, Orhan Yavuz, Emrullah Altay, Sermet Dalkılıç, Muzaffer Belik, Şevki Şentürk, Enver Arıcı ve Sabahattin Kürklü.<sup>391</sup> Sendikanın 1 Nolu Kurucu Üyesi, 26 Nisan 1962-3 Şubat 1966 tarihleri arasında TMB Yönetim Kurulu Başkanlığı da yapmış olan ve İNTES’in Kurucu Başkanı olan Mebus Ergüvenç’tir.

İNTES kurucuları ile TMB üyeleri arasında büyük oranda bir çakışma vardır. İNTES’in Mebus Ergüvenç, Haydar Sicimoğlu, İlhan Alper, Emrullah Altay ve Fahrettin Önen’den oluşan Kurucu Yönetim Kurulu’nun ilk toplantısından<sup>392</sup> 22 gün sonra yapılan TMB Genel Kurulu’nda, bu isimlerden TMB Yönetim Kurulu’na seçilmeyen sadece Emrullah Altay vardır. TMB Yönetim Kurulu, bu isimlerin yanı sıra Necdet Uran, Lami Önder ve Sabahattin Kürklü’den oluşmuştur.

TMB ve İNTES’in yakın ilişkileri sadece üyeler ve yöneticilerin büyük orandaki çakışmasıyla sınırlı değildir. Bu tarihlerde iki örgüt de Gazi Mustafa Kemal Bulvarı 16/2 adresinde, aynı mekânda faaliyet göstermektedir. Ayrıca iki örgütün idari personeli de aynı isimlerden oluşmaktadır. Bu personelden, İNTES’in kuruluşundan önce Birlik’te göreve başlamış olan sadece bir kişi tespit edilebilmiştir. Bu kişi, idari görevlerinin yanı sıra Birlik kurullarında da görev yapan ve eski bir inşaat müteahhidi olan, Nurhayri Şirketi’nin kurucu ortaklarından, İnşaat Yüksek Mühendisi Hayri Kayadelen’dir. Kayadelen aynı zamanda, 1952 yılında kurulan Türk İnşaat Müteahhitleri Birliği’nin de Kurucu Başkanı’dır.<sup>393</sup> Kayadelen, 1955 yılında Ankara ve İstanbul’daki müteahhit derneklerinin 1 Eylül 1955 tarihinde kurdukları Türkiye İnşaat Müteahhitleri Birliği’nde Genel Müdür olarak ücretli idari görev almıştır.<sup>394</sup> Bu görevi, İNTES’deki Genel Sekreterlik görevinden de ayrıldığı 1967 yılının sonuna kadar devam etmiştir.

391) <http://www.intes.org.tr/dosyalar/intes/tarihce>

392) İNTES YKKD, 5 Şubat 1962 tarihli toplantı tutanağı.

393) AVDA Dosya No: 06.01.123.

394) İNTES YKKD, 16 Şubat 1967 tarihli toplantı tutanağı.

Bu ortaklaşa çalışmanın toplumsal olayların yepyeni bir boyut kazanmasıyla da yakın bir ilişkisi olmalıdır. Yukarıda sözü edilen Yapı-İş Federasyonu'na 1960'dan sonra, kısa bir sürede radikal sol ve sağ gruplardan lümpenlere kadar yoğun sızmalar olmuştu.<sup>395</sup> Ancak ilk dönemlerde daha çok 1946 öncesi gizli sendikacılık çalışmaları yürüten ve 1946'dan sonra bazı yasal sendikalarda faaliyet gösteren sol grupların etkisinde olan sendika bazı iş yerlerinde tartışmalı grevler de yapmıştı. İskenderun-Batman Boru Hattı grevi, inşaat iş kolunda eski komünistlerin ilk defa etkin rol aldığı bir grev oldu. 1950 yılındaki afla hapishaneden çıkan Komünist Partisi yöneticilerinden Hikmet Kıvılcımlı, gençlik hareketi ve efsanevi işçi lideri İsmet Demir ve yakın çalışma arkadaşı Suat Şükrü Kundakçı aracılığıyla hem Yapı-İş'in hem de YİS'in gayri resmi yöneticisi durumuna gelmişti.<sup>396</sup>



YİS Ana Tüzük başlangıç bölümü ile Sendika yayını olarak yayımlanan ve İskenderun-Batman Boru Hattı işçileri hakkında hazırlanmış bir rapor olan "Petrol, Kan, Ter, Ecel" başlıklı broşürün Hikmet Kıvılcımlı tarafından kaleme alındığı söylenmektedir.<sup>397</sup>

YİS 1967 yılının sonlarında, İstanbul'daki binasının bir bölümünü Türk Solu Dergisi'ne, bir bölümünü de, önderliğini Deniz Gezmiş'in yaptığı Devrimci Öğrenciler Birliği'ne vermişti. Devrimci Öğrenciler Birliği içindeki bir grup öğrenci, bu ilişkiyle birlikte YİS içinde çalışmaya başlayacaktır.<sup>398</sup> Bu arada, Suat Şükrü Kundakçı tarafından, Yapı-İş'ten, sonradan silahlı şiddet eylemlerine girişecek olan Mahir Çayan grubuna parasal kaynak aktarıldığı da söylenmektedir.<sup>399</sup> Gerek İsmet Demir gerekse Suat Şükrü Kundakçı ile ilgili tartışmalarda hakemliğine başvurulmuş,<sup>400</sup> sendika hesapları hakkında raporlar verilen<sup>401</sup> Hikmet Kıvılcımlı'nın bu ilişkilerden haberdar olduğu söylenebilir. Ayrıca, Mahir Çayan grubuna bağlı bir çok eylemci YİS'in temsilci kartıyla bölgesel çalışmalar yapmakta oldukları gibi, yine bu grubun bazı önde gelen üyeleri Sendika yönetiminde yer almaktaydılar.<sup>402</sup> Bu gruptan olan ve Aliğa Grevi'nin başladığı 22 Ağustos 1970'te öldürülen Necmettin Giritlioğlu, grevden hemen önce sendika başkanlığına getirilmişti.<sup>403</sup>

İşçilerin hızla ve siyasal grupların yoğun etkisi altında örgütlenme çalışmalarına başlaması, TMB açısından başka bir önem daha taşıyordu. Birlik sendikalaşma çalışmaları için bürosunu tahsis

395) Kundakçı, Suat Şükrü, Sözlü Tarih, TÜSTAV Arşivi, CD 023, 025, 037.

396) YİS 1966 Hesap Raporları, Uluslararası Sosyal Tarih Enstitüsü Dr. Hikmet Kıvılcımlı Arşivi, (USTE Dr. HKA), Dosya No:184; YİS Grev Hesap Raporları, USTE Dr. HKA, Dosya No:184; YİS Hesap Raporları, USTE Dr. HKA, Dosya No:291; Demir, İsmet, A.g.e., s. 56.

397) Fuat Fegan'ın Notu, USTE Dr. HKA, Dosya No:292.; Fegan, Fuat , Dr. Hikmet Kıvılcımlı Bibliyografyası, Murat Matbaacılık, İstanbul, 1977, s. 18, 43.

398) Demir, İsmet, a.g.e., s. 57; Küçükaydın, Demir, Sözlü Tarih, USTE Dr. HKA.

399) Demir, İsmet, a.g.e., s. 76; Küçükaydın, Demir, a.g.y.; Aktolga, Münir Ramazan, Sözlü Tarih, USTE Dr. HKA.

400) Küçükaydın, Demir, a.g.y.; Demir, İsmet, a.g.e., s. 73.

401) Aydınoğlu, Ergun , Türk Solu: Eleştirel Bir Tarih Denemesi 1960-1971, Belge Yayınları, İstanbul, 1992, s. 114-115.

402) Gökşen, Sadık, Bingöl Erdumlu, "T.H.K.P.-C Gerçeği", Sorun, Eylül 1988 Sayı: 4-6, s. 61 v.d., Demir, İsmet, A.g.e., s. 73.

403) Demir, İsmet, A.g.e., s. 73.

etmişti ve sendikal çalışmaların daha fazla kaynak yaratabilmesi mümkün olacaktı. O güne kadar, herhangi bir sekreteryası olmadan çalışan birlik başkanları, sendika ve birliğin çalışmalarında görev alması için ücretli eleman çalıştırmaya başlayabilmişti.

İki örgütün aynı mekânda yürüttükleri çalışmalar sırasında, İNTES'in idari kadrosunda ücretli olarak görev yapan diğer dört kişinin İNTES'ten aldıkları ücret dışında TMB'den de ücret alıp almadıkları bilinmemektedir. Ancak, bu idari görevlilerin TMB faaliyetleri içinde de görev yaptıkları bilinmektedir; iş tanımlarının önünde aynı zamanda İNTES ve TMB için çalıştıkları belirtilmiştir. Bu kişiler, Avukat Orhan Cevdet Kural, Sekreter Şenay Altinkaya, Mutemed Mazhar Kasapoğlu ve Odacı Nihat Kavaklı'dır.<sup>404</sup>

TMB ve İNTES çalışanlarının ücretleri zaman içinde artışlar göstermiştir. Genel Sekreter olarak görev yapan Hayri Kayadelen, 1964 yılında 2.000,- TL brüt maaşla göreve başlamış, ancak dört ay sonra bu maaş yetersiz görülerek net 2.000,- TL olacak şekilde arttırılmıştır.<sup>405</sup> Müteahhitler, 2.000 lira net maaşla, dönemin en bilgili ve en tecrübeli mühendislerinden birini profesyonel olarak çalıştırırken, bir ton suni portland çimentoya 195 lira, bir metre küp kalıplık keresteye 450-500 lira, 1.000 adet kerpiç harman tuğlasına 140 lira, bir adet demir kesme makinesine 4500 lira, bir duvar-beton ustasına yevmiye 30 lira, karışık montaj işleri ustasına yevmiye 60 lira, bir makiniste aylık 1.800 lira ödüyorlardı.<sup>406</sup>

Bu dönemde bazı yönetim sorunlarının yaşandığına dair küçük bir bilgi vardır. TMB'nin 13.2.1966 tarihinde yapılan genel kurul toplantısında söz alan A. Rıza Çarmıklı, İstanbul ve Ankara'daki derneklerin birleşmesinden sonra temsil hususunda bir zayıflık yaşandığına yönelik bir eleştiri yapmıştır; ancak bu eleştiri sadece A. Rıza Çarmıklı'nın kişisel bir eleştirisi midir yoksa bu düşüncüyü paylaşan başka üyeler de var mıdır, yeterli bir bilgi yoktur.<sup>407</sup>

İNTES, kuruluşunun hemen ertesinde toplu iş sözleşmesi görüşmelerinde işverenlere danışmanlık yapmaya başlamış, benzeri çalışmalar devam eden yıllarda da sürmüştür. Sendikanın bir toplu pazarlıktaki ilk katkısı, Hazık Ziyal Firması'nın İzmir Antrepo inşaatında Yapı-İş Federasyonu ile sürdürülen pazarlık olmuştur.<sup>408</sup> Bundan bir ay kadar sonra, Yapı-İş Federasyonu'nun Başkanı Tahir Öztürk İNTES Merkezi'ni ziyaret etmiştir. Türkiye işçi-işveren ilişkileri tarihinde önemli bir sayfa olduğunu düşündüğümüz bu ziyaret hakkında ne yazık ki daha fazla bilgiye ulaşılamamıştır.<sup>409</sup>

İnşaat işçileri arasında etkili olabilen Yapı-İş Federasyonu'ndaki gruplaşmalar 1960'ların ortasında bölünmeyle sonuçlandı, Türk Yapı-İş ve YİS daha çok sol grupların denetiminde olan bir örgüttü ve 10 Ağustos 1965'te kurulmuştu.<sup>410</sup>

Bu dönemde, müteahhitlerin sendikal örgütlenmesinin etkin bir örgütlenme olduğunu söyleyebilmek güçtür. İşçi sendikaları arasında da, daha radikal bir tutum takınan YİS işyerlerinde giderek daha

404) İNTES YKKD, 29 Mayıs 1964 tarihli toplantı tutanağı.

405) İNTES YKKD, 29 Mayıs 1964 tarihli toplantı tutanağı.

406) Ekonomik Teknik, Kasım-Aralık 1966, Sayı: 1-2.

407) AVDA Dosya No: 06.01.123.

408) İNTES YKKD, 13 Nisan 1964 tarihli toplantı tutanağı.

409) İNTES YKKD, 13 Mayıs 1964 tarihli toplantı tutanağı.

410) Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi Cilt II, Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı, İstanbul, 1998, s. 514.

etkin olmaya başladı. 27 Eylül 1966'da başlayan grev İskenderun-Batman Boru Hattı inşaat işçileri arasında büyük bir etki yarattı. Bakanlar Kurulu'nun erteleme kararı 1 Ekim 1966'da Danıştay tarafından bozuldu ve 9 Ekim 1966'da toplu sözleşme imzalandı.<sup>411</sup> Sendika, Ambarlı Termik Santrali'ni yapan Amerikalı Lumnus Şirketi'yle 9 gün süren bir grev sonunda 20 Ekim 1965 tarihinde toplu sözleşme imzalamıştı.<sup>412</sup> Bu ve daha sonraki grevlerde sonunda işverenlerin işçi sendikası ile karşı karşıya kaldığı, henüz işveren sendikasının etkin biçimde müdahil olamadığı görülmektedir. Bunun önemli nedenlerinden biri müteahhitlerin henüz ortak ve uzun vadeli bir çalışma programına sahip olmamasıdır.

İnşaat sektörünün en ilginç grevlerinden olan İskenderun-Batman Petrol Boru Hattı ve Aliğa Grevleri sol grupların etkisi altında gerçekleşmiştir. 13 Eylül 1966'da başlayan İskenderun-Batman Petrol Boru Hattı grevinin talepleri arasında ilk sırada gelen talep, yabancı işçilerle "eşit hak"lar sağlanmasıdır. Dönemin en büyük işçi örgütü olan TÜRK-İŞ yayınladığı bildiri grevci işçiler için "bazıları tahrik edilerek, bazıları da tehditle greve zorlanmış işçilerdir" diyerek grevi "kanunsuz" olarak nitelmiştir.<sup>413</sup>

22 Ağustos 1970'te başlayan Aliğa Rafinerisi İnşaatı Grevi'nde ise, YİS Başkanlığı'nı yapan Necmettin Giritlioğlu, grevin ilk günü Sovyet teknisyenleri taşıyan aracın şoförüyle girdiği tartışmanın sonunda şoför tarafından öldürüldü.<sup>414</sup> İNTES kurucularından Orhan Yavuz bu olayla birlikte Tahir Öztürk'ün 1967 yılında, Türk Yapı-İş Sendikası'nın Merkez Şube Sekreteri Mahmut Yıldırım tarafından öldürülmesini de kastederek, "işlerin tavsamaya başladığını" söylemektedir. Cinayetler ve kısa bir süre sonra, 12 Mart 1971'de Silahlı Kuvvetler tarafından verilen muhtıra sonrasında gelen dönem, işçi sendikalarının gücünü bir dönem azaltmıştır. Yine de, yaşanan bazı olumsuz olaylara rağmen, işçi ve işveren kesimindeki sendikalaşmaların olumlu katkılarından söz edilebilir.<sup>415</sup>

İnşaat sektöründe işçi hakları 1970'li yıllara gelindiğinde, Cumhuriyet'in ilk dönemlerine kıyasla önemli bir gelişme sağlamıştı. 1930'ların sonunda inşaat işçileri, 29 Ekim günü hariç resmi tatiller de dahil olmak üzere, haftada 7 gün ve günde 8 saat çalışmakta; mesai yaz ve bahar aylarında saat 7:00'de ve kış aylarında saat 7:30'da başlamakta ve sektör çalışanlarından sadece açık havada çalışmayanlara münavebeli olarak haftada bir gün izin verilmekteydi.<sup>416</sup> Oysa 1960'lardan sonraki sendikalaşma sonunda işçilerin çalışma koşulları önemli ölçüde değişmiş görülmektedir. 1970'li yılların sonunda, 2739 sayılı Ulusal Bayram ve Genel Tatiller Kanunu hükümleri uygulanmakta, ayrıca, 24 Temmuz da tatil sayılmaktadır. Ulusal bayram ve genel tatil günlerinde çalıştırılan işçilere iki, hafta tatillerinde çalıştırılanlara ise iki buçuk gündelik ödenmektedir. Dini bayramlar ve arife günlerinde ise işçiler ücretli izinli kabul edilmektedirler.<sup>417</sup> Şüphesiz bu olanaklar daha çok, toplu iş sözleşmesi muhatabı olan sendikalı işçiler için geçerli olmuştur.

411) Demir, İsmet, A.g.e., s. 42-45.

412) Demir, İsmet, A.g.e., s. 22.

413) <http://www.sosyalistdemokrasi.org/diger/sendikal3.htm>

414) Demir, İsmet, A.g.e., s. 61-62.

415) Bu sıralarda yaşanan bir başka ilginç gelişmede, İNTES'in varlığına rağmen İstanbul'da yeni bir İnşaat Müteahhitleri İşveren Sendikası kuruluş girişiminin başlamış olmasıdır. Müteahhitler Postası, 1 Haziran 1970, Yıl: 1, Sayı: 5.

416) Nuri Demirağ İnşaat Müteahhitliğinin İş Yerlerine Mahsus Yeksenak Dahili Talimname, İstanbul, O. Oskan Basımevi, 19 İkinci kânun 1939, s. 3.

417) Türk Bes-İş Sendikası İle Doğuş İnşaat ve Ticaret Limited Şirketi Arasında Akdedilen Aslantaş Barajı ve Hidro Elektrik Santrali İnşaatı 1. Dönem Toplu İş Sözleşmesi, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1975, s. 12.





Bununla birlikte inşaat işkolu, çok az sayıda grevin yaşandığı bir işkolu oldu. 1962-1971 döneminde Türkiye'deki 569 grevden sadece 9'u inşaat işkolundaydı. 1972-1980 döneminde ise 11 grev olmuş; 1983-1995 yılları arasında ise bu işkolunda hiç grev olmamıştır. Oysa inşaat en çok işçinin bulunduğu işkolu olmak özelliğine sahipti; 1996 başı itibarıyla Türkiye'de kayıtlı toplam 3.973.306 işçinin yüzde 16'sı bu işkolundaydı. Bunu sırasıyla yüzde 12 ile metal ve yüzde 10,5 ile dokuma iş kolu takip ediyordu.<sup>418</sup>

İNTEs özel sektör adına bir toplu iş sözleşmesini ilk defa 1984 yılında imzaladı ve sonraki 8 yıl içinde imzalanan toplu iş sözleşmelerinin sayısı ancak 75'e ulaştı. Toplu iş sözleşmelerinin sektörde yaygınlaşmamasının nedenlerinden birini işveren sendikası şöyle dile getirmektedir:

*“En belli başlı rahatsızlık, özellikle 2886 sayılı yasa kapsamında iş alan sektör kuruluşlarımızın ifa ettiği işlerde ortaya çıkmakta ve sürekli olarak artan GERÇEK İŞÇİLİK RAYİÇLERİNE rağmen, Devlet tarafından tespit ve ilan olunan işçilik rayiçleri, zaman zaman asgari ücretin dahi altında seyredecek kadar düşük bir seviyede kalmaktadır.”<sup>419</sup>*

Mecburen bazı işlerimiz yabancı müteahhitlere ihale edildi. İşte Seyhan Barajı falan. Şimdi, bu gibi firmalar tabii, Türkiye'ye geldiklerinde aşırı demeyeceğim ama, asgari konfor teminini ön plana aldılar. Şimdi bütün herkesin yaptığı gibi, netice itibarıyla güzel şantiyeler kuruldu. Güzel şantiye derken, villalar falan kastetmiyorum ama, bazı ahvalde böyle iki üç odalı ufak evler, muntazam yatak yerleri, yemek yerleri, banyolar, elektrik jeneratör getirildi, elektrik getirildi. Büyük inşaat makineleri geldi, bunlar açıkçası bir görgü oldu bizim müteahhit arkadaşlarımızda da, çalışan mühendislerde de tabii. Bir insanın bu gibi bir konfora layık olduğu ortaya çıktı.

Müfit Kulen, Sözlü Tarih, Ankara, 16 Aralık 2004.

Bu dönemde İNTEs, toplu görüşmeler ve sözleşmelerde doğrudan taraf olmak yerine, daha çok mesleki sorunlarla ilgili bir örgüt görünümüne sahiptir. Daha sağlam bir zeminde çalışmalar yürütebilmek için, Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu'na 1966 yılında üyelik başvurusunda bulunmuş, konunun genel kurulda oylanması beklenmeden üyelik aidatının ilk taksidi olan 2.500,- TL'nin ödenmesine karar verilmiştir.<sup>420</sup> Oysa sektörün iki sendikası, TÜRK-İŞ ve DİSK gibi dönemin büyük işçi sendikaları konfederasyonlarına girememişlerdi.

Ülkedeki toplumsal muhalefetin ve dolayısıyla işçi sendikalarının çok daha sertleştiği 70'li yıllara gelindiğinde, sendikal faaliyetlerde altmışlı

418) Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi Cilt I, Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı, İstanbul, 1998, s. 38-39.

419) İNTEs Genel Kurul Faaliyet Raporu: 1989-1992, Ankara, 1992, s. 51.

420) İNTEs YKKD, 26 Mayıs 1966 tarihli toplantı tutanağı.

yıllara göre daha etkin gibi görünen büyük müteahhitler uluslararası etkinliklerde de yer almaya başlamışlardır. Henüz yurtdışı taahhüt işlerine girişmiş olmasalar da, uluslararası toplantılarda sektörü temsilen yer almaya başlamaları önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Örneğin 19-31 Temmuz 1971 tarihleri arasında Cenevre’de düzenlenen ILO genel kurulunda, “Bina, İnşaat ve Bayındırlık Komisyonu” toplantısına TİSK adına İNTES Başkanı ve TMB Yönetim Kurulu Üyesi ve sonraki dönemde TMB Başkanı olarak görev yapacak olan Haydar Sicimoğlu katılmıştır.

Bu dönemde TMB’nin Yönetim Kurulu Başkanlığı’nı 4 yıl önce Genel Sekreterlik görevinden ayrılmış olan Hayri Kayadelen yürütmektedir. Daha önce de ifade edildiği gibi, TMB ile İNTES’in yakınlığı sadece üyeleriyle ve mekânın ortak kullanımıyla sınırlı değildir. Kurulduğu günden bu yana İNTES yönetiminde görev alan kişiler ya TMB yönetiminde de görev yapmış ya da üye olarak faaliyet göstermiştir.



#### D) TMB VE İNTES İŞBİRLİĞİ

Müteahhitlik tarihinde örgütsel faaliyetlerin hızlanmasına gelmeden önce, 1960’lı yıllarda ortaya çıkan ve kısa bir sürede ortadan kaybolan bir girişime değinmek gerekmektedir. Bu dönem, önemli bir faaliyet gösteremedikleri anlaşılan, taşra müteahhitlerinin de örgütlenmeye başladıkları dönem olmuştur. Ankara Valiliği arşivlerinde Türkiye TMB’nin şubesi olarak kurulan iki bölgesel örgüte rastlanmıştır. Bunlardan ilki, 23 Haziran 1966 tarihinde faaliyete başlayan ve Ahmet Ulusu, Osman Gencer, Süleyman Yıldırım, Ahmet Yazıcı ile Hasan Bayram tarafından kurulan ve Cumhuriyet Mahallesi Zeytinlik Caddesi No: 8/C adresinde faaliyete başlayan Türkiye TMB Trabzon Şubesi,<sup>421</sup> ikincisi ise 30 Nisan 1968 tarihinde faaliyete başlayan ve İbrahim Alkan, Mehmet Ayna, Fehmi Kılıkçı, Mustafa Tan, Enver İçten, Vasfi Gökay ile Mustafa Aslan tarafından kurulmuş olan Elazığ Şubesi’dir.<sup>422</sup>

Müteahhitlik firmaları bu yıllarda daha örgütlü ve hedeflere yönelik çalışmalar yapmak niyetinde olduğunu ortaya koymaya başlamış görünmektedir. Yukarıda kısaca özetlenen Trabzon ve Elazığ’daki bu iki girişim, taşrada faaliyet gösteren, küçük ve orta ölçekli kamu ihalelerinde iş alan müteahhitlerin de mesleki bir disiplin altına alınmasını hedefler görünmektedir.

Bu durum, özellikle büyük müteahhitlik firmaları açısından, sektörün içinde ikili bir yapı

421) Trabzon Emniyet Müdürlüğü’nün Ankara Valiliği’ne 29 Haziran 1966 tarih ve 1.no.3674 sayılı yazısı, AVDA Dosya No: 06.01.123

422) Elazığ Emniyet Müdürlüğü’nün Ankara Valiliği’ne 30 Nisan 1968 tarih ve Şb.l.743 sayılı yazısı, A.g.y.



oluşturmaktadır. “Büyük müteahhit” tanımına uygun firmaların 1960’lar ve 1970’lerde günümüze göre sayıları da, 1980’lerden sonra hızla geliştirdikleri, teknolojik düzeyleri de hâlâ sınırlıdır. Kamu ihaleleri şartnamelerinde tanımlanan koşullar, sınırlı teknolojik olanaklara sahip olan müteahhitlik firmaları açısından gerçekleşebilmesi mümkün olmayan boyutlara kadar çıkabilmektedir. 1963 yılında DSİ tarafından yapılan ihalelerden verilen üç örnek çarpıcıdır. Çayırşeyhi Taşından Koruma İnşaatı’nda keşif tutarı 800 bin TL ve bu işe teklif verecek müteahhitlerden istenen makine parkının tutarı 1 milyon 900 bin TL’dir. Aksu Sağ Sahil Sulaması 13. Kısım İnşaatı için ise keşif bedeli 4 milyon 500 bin TL olup, istenen makine parkının tutarı keşif bedeline eşittir. 1963 yılında açılan ihalelerde DSİ tarafından müteahhitlerden 73 adet ekskavatör, 97 adet D-7 veya D-8 ayarı traktör, 26 adet greyder ve sair makineler talep etmektedir. Oysa o yıl itibarıyla Türkiye’de 73 adet ekskavatör ve 97 adet büyük traktör bulunmamaktadır.<sup>423</sup> İddia edilen ikili sorun şu biçimde özetlenebilir; “büyük müteahhit” tanımına girebilecek firmalar ülkedeki tüm kamu ihalelerine yetişecek kadar çok sayıda değildir ve aynı zamanda gerek sabit sermaye gerekse işletme sermayesi açısından hem mühendislik hem de parasal değer olarak bazı büyük projelerin ihalelerinde şansları hâlâ düşük olmaktadır. İşte tam da bu noktada taşra müteahhitlerinin mesleki disipliniyle büyük projelere girme imkânlarının araştırılması aynı sürece denk gelmiş; ancak anlaşıldığı kadarıyla ilk programda hedeflere ulaşılması mümkün olmamıştır. Bu konuda gösterilen çabalar yeterli olmaktan uzak ve gösterildiği zamanlar da genellikle yaşanan somut sorunlar üzerine gündeme gelen çabalardır. Her iki örgüt de sektörteki iş ve ahlak ilkelerini belirleyecek çab-

#### 1960-1969 YILLARI ARASINDA MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ ÜYELERİNİN ÜSTLENMİŞ OLDUĞU TAAHHÜTLERİN İŞLERE GÖRE DAĞILIMI

Baraj	% 22
Sanayi Tesisi/Rafineri	% 22
Yol/Köprü/Tünel	% 19
Liman	% 11
Sulama	% 9
Bina	% 9
Boru Hattı	% 3
Enerji Santrali/İletim	% 2
Su/Kanal/Arıtma	% 1

Kaynak: TMB Olağan Genel Kurul Toplantısı Dönem Raporu  
(01.01.1994 – 31.12.1995)

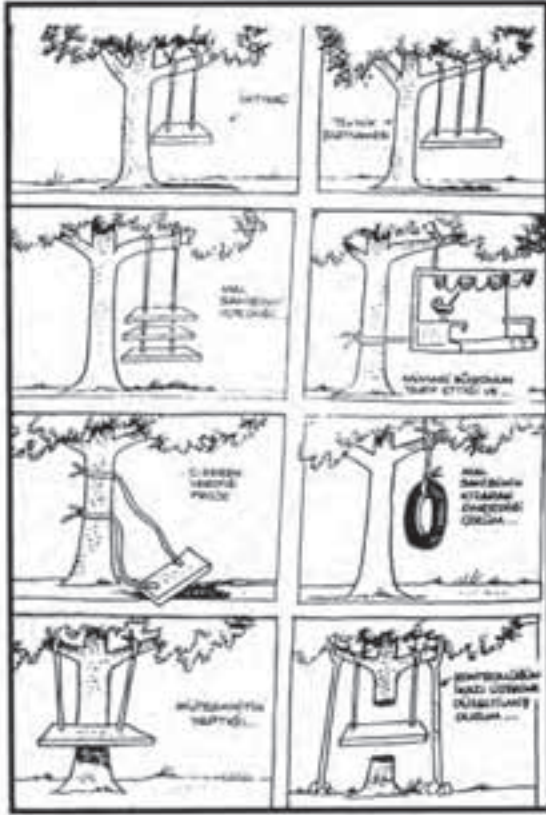
#### ON LİRALIK DEMİR YİRMİ LİRA

Yetmişli yıllarda, depo işleri aldık. Beş bin ton demir ihtiyacım vardı. Beş bin ton demir ihtiyacım olduğuna dair TMO’dan hesapları yaptık, oradan kâğıt aldık, tahsis aldık. Karabük Demir-Çelik’e gittik, demirimizi alacağız. Alamıyorsunuz tabii. Adamın biri geldi, demirin fiyatı on lira, “Ben size yirmi liradan demiri vereyim. Tahsisinizi de bana verin” dedi. Yani ben alamıyorum, “Yirmi liradan demiri alıyorum” diyeceğim, faturamı getireceğim. “Farkını bana verin, işi yapmamız gerekiyor”, diyeceğim. “Ben demiri on liradan veririm, ama beş bin deyin, on bin ton demir faturası veririz size” dedi. Ben on bin ton demir faturası alacağım, bunun hesabını nasıl vereceğim? Şimdi adam, devlet maden çıkarıyor, o kadar işçi çalışıyor, o fabrikanın amortismanı, o kadar enerji, o kadar her şeyi harcıyor. Bir on liraya belki mal edemiyor. On liraya sattığı demiri bu adam on lira üstüne ne vergi ne bilmem ne yapmadan para kazanıyor ve bu adam beş bin ton demirin kâğıdını da alıyor. Benim alamadığım demiri o gidiyor oradan, rüşvetini yediyor, alıyor. Tekrar birisine bu fiyattan bu demiri satıyor.

Cahit İdil, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 13 Mayıs 2005.

423) Ağaoglu, Halim, DSİ’nin 1963 Yılı Makineli İnşaat İhaleleri, Türkiye Mühendislik Haberleri, Temmuz 1964, s. 21-22.





Kılıçbay, Ercüment, AB Yolunda 4734 ve 4735 Sayılı Yeni İhale Kanunları ve Müteahhitlere Hatırlatmalar, TEK-İMAŞ, Ankara, 2003.

İşmaları henüz sistematik bir biçimde yürütememekte.

Bu iki örgütün 1964-1980 yılları arasında aynı mekânda ve büyük oranda aynı üyelerle sürdürdüğü çalışmaların hedefleri arasında Türkiye'deki büyük inşaat ihalelerine Türk firmalarının girmesini sağlamak ve kredi sorunlarını çözmeye yönelik çalışmalar yapmak gelmektedir. Kredi sorunlarının çözümüne yönelik olarak, sonraki yıllarda da örneklerinin görüldüğü bir kredi kuruluşu oluşturulması çalışmalarının başlatılması da kararlaştırılmış ve her zaman olduğu gibi akim kalmıştır.<sup>424</sup>

Yurtiçindeki büyük inşaat işlerinde Türk firmalarının yer alması için yapılan ilk çalışma, Keban Barajı'nın inşaatı için STFA ve Arı İnşaat'a konunun bildirilmesi ve Türk grubunun teşekkülü için girişimlere başlamalarının istenmesi olmuştur.<sup>425</sup> Türkiye'de, bazı işlerde ortaklık kurulması dışında, ilk konsorsiyum deneyimine ilişkin bu girişimin sonuçları hakkında bilgimiz yok; ama etkin bir grubun teşkili için iki firmanın seçilebilmesi, bu seçimin örgüt yönetimleri tarafından oy birliği ile yapılması ve diğer firmaların, o dönemde Türkiye'nin en büyük ihalesi olan Keban

Barajı inşaatı için rakiplerini desteklemeleri, sektörde disiplin kurulmasına yönelik bir başka niyet olarak da değerlendirilebilir. İki firma arasında bir konsorsiyum oluşturulmamışsa da, Keban Barajı'nda derivasyon tünelleri inşaatı işi Arı İnşaat A.Ş.'ye 68 milyon TL keşif bedeli üzerinden ihale edilmiştir.<sup>426</sup> Keban Barajı'ndan on yıl kadar sonra, Kızılırmak üzerindeki Hasan Uğurlu Barajı ve HES inşaatının Doğu İnşaat'a münferiden ihale edilmesiyle de Türk müteahhitlerinin baraj inşaatları konusunda yabancı rakipleri karşısında güçlenmesi süreci tamamlanmış oluyordu.

Türkiye'de özellikle büyük müteahhitlik hizmetleri, bilindiği gibi yabancı girişimcilerce başlatılmış bir alandır ve uzun yıllar Türk müteahhitleri, teknolojik yetersizlik sorunuyla mücadele etmek zorunda kalmış ve büyük ihalelere ya girememiş ya da çoğunluğunda yabancı firmalar karşısında başarısız kalmıştır. 1950'li yıllardan itibaren başlayan büyük altyapı yatırımları, çok sayıda Türk firmasının yabancı müteahhitlerle ortak ya da taşeron olarak çalışabilmesine zemin hazırlamıştır. Müteahhitlik sektöründe önemli atılımların yapıldığı 1960 ve 1970'li yılların bazı önemli projelerinden birkaç örnek vermek yararlı olacaktır.

424) İNTES YKKD, 29 Mayıs 1964, 12 Şubat 1965 ve 28 Nisan 1965 tarihli toplantı tutanakları.

425) İNTES YKKD, 12 Şubat 1965 tarihli toplantı tutanağı.

426) Kaptanoğlu, Şükrü, Keban Barajı: Nehrin Derivasyonu, Türkiye Mühendislik Haberleri, Ocak 1968, s. 1. Keban'da inşaat çalışmaları 1963 yılında başladı; teknik kontrollüğünü proje müellifi olan Amerikalı müşavirlik firmasının yaptığı inşaatın ihalesini Fransız-İtalyan konsorsiyumu kazanmıştı. Proje için Dünya Bankası'nın liderliğinde ortak kredi verenlerden 155 milyon dolar finansman sağlandı ve 1971 sonu itibarıyla 1.950.000.000,- TL harcanmış, başlangıçta 3 milyar TL olarak belirlenen keşif bedeli 1971 sonu itibarıyla 5 milyar TL' sine ulaşmış oldu. Akarun, Refik, Türkiye'deki Baraj ve Hidroelektrik Santral İnşaat Faaliyetleri Hakkında Kısa Bilgi, DSİ Matbaası, Ankara, 1972, s. 13.



İskenderun Limanı Genişleme Çalışmaları 1964 yılında başladı. İngiltere Hükümeti'nin 550 bin İngiliz lirası (yaklaşık 14 milyon lira) yardım verdiği proje için 1971 itibarıyla harcanan tutar 70,7 milyon liraya ulaşmıştı.<sup>427</sup> İskenderun Limanı'nın genişletme çalışmaları başlamadan önce müteahhitlik sektörü açısından yaşanan önemli bir gelişmeyi daha zikretmek gerekmektedir. 1961 yılında, "Ereğli Demir-Çelik Limanı ihalesinin Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya Firması tarafından kazanılmasından sonra, bu alan da yerli müteahhitlerin eline geçmiştir."<sup>428</sup>

*"Limanlar inşaatında da son ecnebi firmayı memleketten uğurlamak bizlere nasip olmuştu."*<sup>429</sup>

İstanbul Çevre Yolu, İstanbul'u yay şeklinde çevreleyen, 22 kilometre uzunluğunda, Boğaz Köprüsü ve Haliç Köprüsü dışında 12 köprülü kavşak, 1 yükseltilmiş yol, 3 büyük viyadük ve 2 tünelden oluşuyordu. Yolun genişliği refüj dahil olmak üzere 34 metredir. Projenin etüd çalışmaları 25 milyon, saha hazırlaması 43 milyon, otoyol yapımı 421 milyon, köprülü kavşak ve viyadükleri için 241 milyon, Boğaz ve Haliç Köprüleri için 640 milyon lira olmak üzere toplam 1 milyar 870 milyon lira keşif bedeli vardı.<sup>430</sup>

Boğaziçi Köprüsü için ilk proje 1960 yılında bir Amerikan müşavirlik firması tarafından hazırlanmıştı. Daha sonra, "De Leuw Cather" Firması tarafından gerçekleştirilen fizibilite etütlerinden sonra, 1968 yılında "Freeman, Fox and Partners" adlı İngiliz Firması'na yeni bir proje hazırlatıldı. Alman Hochtief AG ve İngiliz Celveland Bridge and Engineering Co.'nin 300 milyon TL bedelle kazandığı ihalenin sözleşmesi 26 Ocak 1970 günü Ankara'da imzalandı. İnşaat 20 Şubat 1970 günü düzenlenen bir törenle başladı. Denizden yüksekliği 64 metre, deniz seviyesinden kule yüksekliği 165 metre ve genişliği 33,4 metre olan Boğaziçi Köprüsü'nün inşası için için 53.175.000,- ABD doları kredi sağlandı.<sup>431</sup>

Müteahhitlik sektörünün yaşadığı sorunların başta gelenleri arasında, ithalat yoluyla sağlanabilen makine ve yedek parçaların temini gelmektedir. Aynı mekânda, neredeyse aynı üyelerle ve çoğu aynı kişilerden oluşan yöneticileriyle faaliyet gösteren sektörün iki örgütü, TMB ve İNTES'in çalışmaları arasında bu konuların çözülebilmeye yönelik önemli çalışmalar göze çarpmaktadır. Sorunların çözümüne yönelik teknik çalışmaların yanı sıra ticari ortaklıkların kurulması da sık sık gündeme gelmektedir. Bilindiği gibi, korumacı ekonomik politikalar ve sıkı kur rejimleri

Samsun'un çıkışında, Mert Irmağı diye bir ırmak. Aman efendim, bizim yaptığımız köprü de, tek, toptan dökülecek. Ayaklar yapılıyor, bütün iskele yapılıyor, demirler dönecek, betonu da döküceksin, hepsi beraber mütemadi olacak. Yahu, tam yaptık böyle, güzel bir halde, bir sel geldi. Artık resim çekmeye başladık falan. Yani yavaş yavaş yıkılışını görüyorsun böyle yaptığın şeylerin. O zaman benimle hep alay ediyorlardı. Mesela yılbaşı günü oluyor, davet ediyorlar beni de Karayolları'nın toplantı yerlerine. Yılbaşı gecesi kalıyoruz gidiyoruz, birdenbire, "sel geliyor" diyorlar. Hadi, ben, her şeyi bırakıyorum, tekrar gidiyorum. "Zavallı Yüksel'in hali" diye çok alay ederlerdi.

Yüksel Erimtan, *Sözlü Tarih*, Ankara, 10 Aralık 2004.

427) Bayındırlık İşleri, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara, 1972, s. 103.

428) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 472.

429) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 38.

430) Bayındırlık İşleri, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara, 1972., s. 75-76.

431) A.g.e., s. 57.

## AKARYAKIT SIKINTISINDA BOLLUK

Bizim ilk işe başladığımız zaman Karayolları'nda, malzeme sıkıntımız yoktu; kamyon, damperli araba yükleme işiydi. Ondan sonra, Karayolları'ndaki diğer işlerde de malzeme derdi olmadı. Akaryakıt 1977'de, 1978'de azdı; bazı yerlerde karaborsa filan oldu; fakat biz vermedik. Mesela, biz Diyarbakır'da çalıştığımız zaman akaryakıtın çok kıt zamanlarıydı. Siverek-Adıyaman arasında malzeme götürüyorduk, o Sivereklielerin dört, beş tane akaryakıt pompaları, her birisi bizim için yakıt harcıyordu. Onların yolları asfaltlanacak, müteahhit yakıtsız kalmasın da asfalt dökülsün, yol yapılınsın diye bize yardımcı oldular. Hak mak almak için değil; yolları yapılınsın diye bize yardımcı oldular...

İbrahim Polat, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 28 Ağustos 2005.

nedeniyle, ithalatta zaman zaman sertleşen kota uygulamaları, bu kotaların dağıtım meselesini de bir sorun olarak gündeme getirmektedir. Örneğin, 1967 yılının ikinci 6 aylık kotasında, inşaat müteahhitlerinin yeni makine getirebilmeleri için tahsis edilen döviz miktarı 3 milyon dolarla sınırlıdır. 1960'lı yıllardaki yoğun altyapı yatırımları düşünüldüğünde bu miktarın ne denli küçük olduğu kolaylıkla anlaşılabilir. Müteahhit örgütlenmeleri, kotaların dağıtılması konusunda da etkili olabilmeye başlamıştır.<sup>432</sup> Bu etki, ithalat yapabilecek büyüklükteki müteahhitlik firmalarına telkin ve sektör temsilcisi sıfatıyla hükümet ve bürokrasi nezdinde girişimler şeklinde gerçekleşmektedir. Bu çalışmalara ikinci bir örnek olarak da, iş makinaları için yedek

parçaların ihtiyaç anında acil olarak getirilebilmesi için "flothing akreditif" in ihdası için yapılan girişimleri zikredebiliriz.<sup>433</sup>

Sektörün her zaman karşılaştığı, deyim yerindeyse sıradanlaşmış olan sorunların başında rayiçlerin tespiti, avans ödemeleri, stopaj, bir dönem Türkiye ekonomisi ve maliyesinin kangrenleşmiş bir uygulaması olan tasarruf bonolarının da zikredilmesi gerekmektedir. 1950'li yıllardan itibaren müteahhit örgütlenmelerinin hükümet ve bürokrasi nezdindeki sayısız girişiminde gündeme gelen bu sorunlarla ilgili olarak, 6 Mayıs 1965 tarihli bir belgeyi buraya aktarıyoruz. Belge, TMB ve İNTES'in dönemin Bayındırlık Bakanı Orhan Alp'e yazdığı bir mektuptur:

*"Sayın Bayındırlık Bakanımızdan Ricalarımız:*

- 1) Devlet yeni ihale Kanununun ivedilikle Meclisten çıkarılması,
- 2) 1965 senesi ihalelerine esas olacak keşiflerin hakiki rayiçlere göre yapılması: (Bu hususta İthal Malları Fiyat Tescil ve Tetkik dairesinden alınmış olan 1964 inşaat makinaları mübayaa bedelleri ile Toplu Sözleşmelere göre Çalışma Müdürlüklerince tespit olunan asgari işçilik ücretlerinin nazara alınması)
- 3) Maliyenin inşaat müteahhitlerine verdiği %10 avansın yakın senelere kadar %30 verildiğini nazara alarak bu veya buna yakın bir miktara çıkarılması,
- 4) Maliyenin müteahhit istihkaklarından tevkif ettiği %3 stopajın kaldırılması, (Maliye, bu %3'leri müteahhidin ileride sağlayacağı muhayyel k-âra mahsuben kesmekte, bu suretle müteahhitlerin muvakkat aylık istihkaklarından peşin vergi tahsil edilmektedir.)
- 5) Tasarruf bonoları mükellefiyeti inşaat müteahhitleri için kâr etsin etmesin istihkaklarından yani cirolarından %6 tutmak suretiyle tatbik olunmaktadır. Halbuki tüccar zümresi için tüccarın senelik

432) İNTES YKKD, 6 Temmuz 1967 tarihli toplantı tutanağı.

433) İNTES YKKD, 28 Aralık 1967 tarihli toplantı tutanağı.

gelirinden %3 mükellefiyet suretiyle tatbik edilmektedir. Aynı Kanunun aynı maddesinin muhtelif zümrelere değişik olarak tatbiki haksızdır.

6) Sayın Bakana sunulan ve 6 ay evvel yazılmış bulunan beyaz kitaptaki dilekler üzerine Bayındırlık Bakanlığında kurulmuş ve çalışmış olan Bakanlıklar arası kurulun kararlarının tatbikinin sağlanması. (Bu kararlar bizce meğhul ise de öğrendiğimize göre Maliye ile bir ihtilaf hali mevcut imiş. Bunun halli ricası ile.)<sup>434</sup>

Mektupta sözü edilen ve hükümetten talepleri dile getirdiği anlaşılan Aralık 1964 tarihli “beyaz kitap”ı da görebilmemiz mümkün olmamıştır; ancak, mektuptan anlaşıldığı gibi, böyle bir talepler silsilesi karşısında bakanlıklar arası bir kurul oluşturularak 6 aydan kısa bir süre içinde bazı kararlar alınmış olması olumlu bir gelişme gibi görünüyorsa da, müteahhitlerin, içeriği kendilerince meğhul olan bu kararların bir an önce uygulanması için gösterdikleri arzu, sektörün özellikle finansman konusunda ne denli yoğun sorunlar yaşadığını göstermesi açısından ilginçtir. Müteahhitlik firmalarından, brüt istihkakları üzerinden kesilen yüzde 3’lük gelir vergisi stopajının, 1950-1960 dönemindeki hızlı kalkınma hamlesinde, inşaat müteahhitliğinin yüksek oranlarda kâr sağlayan bir sektöre dönüşmüş olması ve toplumsal algıda “zengin müteahhit” imgesinin yerleşmesinin bir sonucu olduğu düşünülebilir. Bu uygulama, 31 Aralık 1960 tarih ve 193 sayılı kanunun 105. maddesiyle tanımlanmıştır. Kanuna göre, birden fazla takvim yılına sirayet eden inşaat ve onarım işlerinde müteahhidin tahakkuk eden brüt istihkakından yüzde 3 gelir vergisi stopajı ile yüzde 0,5 damga vergisi kesintisi yapılmaktaydı. TMB’nin dönem içindeki en önemli çalışmalarından biri olan stopaj kesintilerinin kaldırılmasına yönelik girişimler bir süre sonra kısmi bir sonuç vermiş ve 27 Mart 1963’te kanunda yapılan bir tadilatla bu oran yüzde 2’ye indirilmişti. Ancak, anlaşıldığı gibi bu uzun sürmemiş ve kısa bir zaman sonra yeniden yüzde 3 düzeyine çıkarılmıştı.

Müteahhitlik sektörünün yaşadığı bu sorunu biraz daha iyi açıklayabilmek için, Fevzi Akkaya’nın müteahhit tanımı yararlı olacaktır.

“Bütün parasını işe yatırır. Yetiştiremez aranır, yelek cebinden 2,5 lira çıkar, onu da işe yatırır. İşte bu adam müteahhittir.”<sup>435</sup>

Bu yüzde 3’lerin finansman sıkıntısı çeken müteahhit için yarattığı sorunlar aşılmaya çalışılırken, on beş yıl sonra, başka bir ara dönem, 12 Eylül, sorunu daha da derinleştirmiş; 24 Aralık 1981 tarih ve 2361 sayılı kanunla gelir vergisi stopaj oranı yüzde 5’e yükseltilmiştir.

Örgütlerin önündeki önemli sorunlardan biri de, başka ülkelerde olamayan “karne” uygulamasıdır. Sorunun çözümüne yönelik çok sayıda öneri geliştirilmiştir. Bu sorunun halli için yapılan girişimlerden birine örnek olarak, TMB ve İNTES’in ortak kararıyla “kaliteli müteahhitleri koruyacak şekilde bir karne tüzüğü hazırlanması için Yüksek Fen Heyeti ile temasa geçilmesi” kararıdır.<sup>436</sup> Ancak bu gibi temaslar, çoğunlukla etkili sonuçlar yaratmamakta, idare karar süreçlerinde özel sektörün taleplerine fazla bir önem vermemektedir.

434) TMB ve İNTES’ten Bayındırlık Bakanı Orhan Alp’e mektup, 6 Mayıs 1965, İNTES Arşivi.

435) Akkaya, Feyzi, Ömrümüzün Kilometre Taşları, İstanbul, 1989, s. 18.

436) İNTES YKKD, 18 Kasım 1970 tarihli toplantı tutanağı.

TMB başta olmak üzere müteahhit örgütlenmeleri, ilk kuruldukları yıllardan beri “müteahhitlik” işine daha yüksek bir itibar kazandırmak için çaba gösteriyorlardı. Bu itibarın, sadece yaptıkları işlerin kalitesine bağlı olmadığını, her genişleme döneminde sektöre giren, eski uygulamalarla bir biçimde karne sahibi olan ya da karne kiralayabilen tüm girişimciler ve yapsatçı olarak bilinen müteahhitler, inşaat müteahhitliğinin toplumsal algısını belirleyen kesim oluyordu. Sektöre eleştiriler, kimi zaman dahil olduğu grubu da dahil eden yetkili ağızlardan da geliyordu.

*“Böylece, siyasetçi-bürokrat-müteahhit üçlüsünün kamu fonlarını çevrelemek için birlikte oluşturdukları çember tamamlanmış olmaktadır. Çember hep bu üçlünün yararına, kamunun zararına dönüp durur.”<sup>437</sup>*

Uzun yıllar TMB Başkanlığı yapmış olan Kadir Sever, yakın zamanlara kadar devam eden bu sorunu en çarpıcı biçimde ifade edenlerden biridir.

*“Borçlar Kanunu’na göre, bir istisna akdine dayanarak bir eser meydana getiren kişi veya kuruluş müteahhittir. Müteahhit tanımının doğrusu da budur. Bu sebeple, Devlet İhale Kanunu’nun adı, ‘Devlet İnşaat, Tesisat, Onarım, İşletme, Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri İhale Kanunu’ olarak değiştirilmelidir. Müteahhitlik karnesi... Bizden başka ülkede yok... eski politikacılar, bakanlar, emekli bürokratlar, bazı sınıflardan emekli subaylar, ziraatçı, ormancı, jeolog gibi bir kısım meslek mensupları... Bu kişilerin %99’u bu karnelerini başkalarına para karşılığı devretmektedir.”<sup>438</sup>*

Müteahhitliğin kamuoyu nezdindeki imgesi, yıllardır sektörün en büyük sorunlarından biri olmaya devam edegelmektedir. TMB’nin 2003 yılında, bağımsız bir araştırma kuruluşu olan SAM Araştırma, Danışmanlık ve Tanıtım Hizmetleri A.Ş.’ye yaptırdığı “Kurumsal İtibar Araştırması” sonuçlarına göre, 1.307 kişiye uygulanan anket ve 17 il ile 51 ilçe merkezinde 1.000 kişi ile yüz yüze görüşmeler ve medya, üniversiteler ile akademisyenler, tedarikçiler, özel sektör, siyasetçiler, sivil toplum kuruluşları, bürokratlar, potansiyel üyeler ve yabancı temsilciliklerin de içinde bulunduğu 9 ayrı hedef kitleyi temsilen 204 kişiye anket uygulanarak derlenen verilere göre, 8 meslek arasında toplumda uyandırdığı itibar açısından müteahhitlik en son sırada gelmektedir.<sup>439</sup> Bu kitabın hazırlanması sırasında Türkiye’nin en itibarlı müteahhitleriyle yapılan sözlü tarih çalışmasında, tek başına “müteahhitlik” mesleğinin bunlar arasında da uyandırdığı izlenimin pek de farklı olduğu görünmemektedir. Bunlardan birkaç örnek vermek gerekirse;

*“Zira, bizim ülkemizde müteahhitlik müessesesinin, halkın mahalle tabiriyle, böyle pek ciddi anlamda bir değer taşıdığını sanmıyorum. Bugün bile, müteahhit denince akla, işte böyle vurup kaçan, yapıp hemen bir şeyler kazanıp giden anlamına alınıyor.”<sup>440</sup>*

*“Türkiye bizi böyle tanıyor maalesef, müteahhit diyor ve bu kelimenin içinde de çok itibar yok. Onun için bana sordukları zaman ‘ben mühendisim’ diyorum. ‘Ne iş yapıyorsunuz?’ ‘Şunları şunları yapıyoruz’, diyorum. Yani müteahhitlik ibaresini kullanmıyorum; çünkü biz piyasanın anladığı müteahhit değiliz ki. Biz, yani ne bileyim bir müessesenin patatesini makarnasını alıp vermiyoruz, biz gerekirse makarnayı üretiyoruz.”<sup>441</sup>*

437) Deveci Hıfzı, “Dürüst İhale Olabilir mi, Yoksa Bir Düş mü?”, Denetim, Ağustos 1998, Cilt: 3, Sayı: 7, s. 7.

438) Sever, Kadir, “Gerçekten Müteahhit Olanlarla Olmayanlar Ayrılmalı”, Ekonomik Denge, Ocak-Nisan 1988, Yıl: 3, Sayı:10-11, s. 28-29.

439) Türkiye Müteahhitler Birliği Durumdan Vazife Çıkıyor, Basın Bildirisi, 9 Mart 2004, TMB Arşivi.

440) Sever, Bedri, Sözlü Tarih, Ankara, 28 Aralık 2004.

441) Yamantürk, İdris, Sözlü Tarih, Ankara, 21 Aralık 2004.

“Bakın Türk müteahhitlerinin, yanlışı, Müteahhitler Birliği’ne ben bunu müteaddit defalarda söylüyordum; işte böyle müteahhitlik karnesinin olması dolayısıyla, müteahhitlik karnesinin ortalıkta müteahhit yarattığından dolayı, önüne gelen de müteahhit olduğu için, kalkıp gidip bir sürü yerde, müteahhitlik sıfatını artık kullanamayacak hale geldim. Dedim ki, ‘yahu karım bana diyor ki’ dedim, ‘sakın müteahhidim deme diyor’ dedim. Öyle diyor hakikaten, ‘yahu’ diyor ‘utanç verici bir hale geldi bu meslek.’”<sup>442</sup>

İdris Yamantürk’ün kimi ortamlarda kendisini müteahhit değil de mühendis olarak tanıtmaması da bu toplumsal algıdaki bilgi eksikliğini işaret etmesi açısından ilginçtir; çünkü, yukarıda sözü edilen araştırma sonuçlarına göre mimarlık ve inşaat mühendisliği, en itibarlı üç meslek arasında yer almaktadır. Böylece, müteahhitlik algısının oluşmasında “mühendislik bilgi ve becerisinden yoksun olanlarla diğerleri arasındaki ayrımın” yıllar içinde topluma yeterince anlatılmadığı açık olarak ortaya çıkmaktadır. Sorunun giderilmesinde ve sektöre itibarının yeniden kazandırılmasında engel oluşturan bir başka husus da, ülke genelinde yolsuzlukların ulaştığı boyuttur.

1990’lı yılların sonu itibarıyla, Yolsuzluk Algılama Endeksi’ne göre Türkiye 85 ülke arasında 54. sırada yer almaktadır; listenin ilk sırasında Danimarka, son sırasında ise Kamerun bulunmaktadır.<sup>443</sup> Bu denli yüksek bir yolsuzluk algılamasının yaşandığı ülkede, müteahhitlik “günah keçisi” olmaya çok uygun bir konumdadır; çünkü, örneğin 1996 yılı verilerine göre vize edilen toplam kamu ihalelerinin yaklaşık 1/3’ü olan yapı işleri<sup>444</sup> görülür bir mahiyettedir. Kadir Sever’in bu itibarın sağlanabilmesine yönelik tanımladığı müteahhitlik vasıfları, sektörle kamunun ortaklaşa gerçekleştirebileceği bir süreç olarak görünmektedir.

1. İş deneyimi ve iş yapma kapasitesi,
2. Mali gücü ve öz varlığı,
3. Organizasyon kapasitesi, (Bunun göstergesi isimlendirilmiş, özgeçmişli organizasyon şemasıdır.)
4. Yeterli ekipman veya bunları sağlayacak finansman gücü,
5. İş yaptığı idarelerle ilişkisi. (Bunun ölçüsü, ciddi ve objektif değerlendirmelere göre tutulması gereken müteahhit sicilleridir.)”<sup>445</sup>

## E) MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ YÖNETİMİ

Yukarıda da söylendiği gibi, 1964’ten 1980’e kadar, aynı profesyonel kadrolar iki örgütün de sekreteryasını yürütmekte olup; ücretler daha çok İNTES kaynaklarından sağlanmakta ve dolayısıyla da İNTES’in faaliyetleri öne çıkmaktadır. 1967 yılına gelindiğinde TMB’nin ilk profesyonel



DSİ Genel Müdürü Süleyman Demirel Cumhurbaşkanı Celal Bayar’la Konya Alakova Sulamasını İncelerken. Mayıs 1957. Süleyman Demirel Arşivi.

442) Erimtan, Yüksel, Sözlü Tarih, Ankara, 10 Aralık 2004.

443) Yuluğ, Mustafa, Berna Kırkkulak, “Kamu Kaynaklarının İsrarı ve Yolsuzluk”, Kamu Yatırımlarında Kaynak Kullanımı Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, İMO İş Yayınları, İzmir, 1999, s. 35-37.

444) Devlet İhale Sistemi S.O.S. Veriyor, Ekonomik Denge, Ocak-Nisan 1998.

445) Sever, Kadir, “Gerçekten Müteahhit Olanlarla Olmayanlar Ayrılmalı”, Ekonomik Denge, Ocak-Nisan 1988, Yıl: 3, Sayı:10-11, s. 28.





yöneticisi, eski Mütahhit Hayri Kayadelen görevinden ayrılmıştır. Kayadelen 1955 yılından beri TMB'de ve 1964 yılından itibaren de İNTES'de profesyonel olarak görev yapmaktadır.

Hayri Kayadelen, 1967 yılı başında her iki örgütteki görevinden de ayrılmak istediğini bildirmiş; ancak 6 ay süreyle görevine devam etmesi özel olarak istenmiştir. Böylece Hayri Kayadelen'in, 12 yıllık profesyonel yöneticiliği bitmiştir. Bu sırada Kayadelen'in İNTES'ten aldığı maaş aylık 3.000,- TL'dir. Kendisine, göreve devam etmesi istenen 6 aylık süre için, bu maaşa ilaveten TMB bütçesinden de 1.000,- TL aylık maaş ödenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>446</sup> Bu kararı, iki derneğin üye profilindeki farklılıklarla açıklamak akla yakın gelmektedir; İNTES üyesi olmayan TMB üyelerinin de çalışmaların finansmanına katkı sağlaması amaçlanmış gibi görünüyor olmakla birlikte, gerek yazılı kaynaklarda gerekse anılarda bu ve benzer tartışmalara ilişkin yeterli bilginin mevcut olmadığı da söylenmelidir.

1960'lı yılların sonlarına gelindiğinde, sektörün ana sorunları ancak küçük düzenlemeler sağlanarak devam ederken, TMB ve İNTES aynı mekânda, kısıtlı sayıda elemanla çalışmalarını sürdürmeye devam etmektedir. 1969 yılında, 4 yıldır TMB ve İNTES Sekreteri olarak görev yapan Şenay Altinkaya görevinden ayrılmış, bu göreve Sibel Bayer getirilmiştir. Sibel Bayer dışında, tam zamanlı olarak çalışan diğer profesyonel elemanlar, Odacı Nihat Kavaklı ile Mutemed Mazhar Kasapoğlu'dur. Müfit Kulen'in Yönetim Kurulu Başkanlığı döneminde, 1977 yılında Halil İzmir Genel Sekreter olarak göreve başlamıştır.<sup>447</sup>

TMB ve İNTES'in ihtiyaçları sadece elemanla sınırlı değildi, büro mobilyası ihtiyaçlarının bir kısmı ancak 1969 yılının sonunda giderilebilmiştir.<sup>448</sup> TMB 1971 sonlarında İstanbul'da bir şube açmak için faaliyete geçmiş; ancak bu konuda herhangi bir sonuç alınamamıştır.<sup>449</sup> 1972 yılına gelindiğinde 12 ayrı şehirde İnşaat ve Tesisat Mütahhitleri Derneği kurulduğuna dair haberler varsa da,<sup>450</sup> bunların hangi şehirler olduğu tespit edilememiştir.

*“Fevzi Çakmak Sokak'taki büroda bir tane arkadaşımız vardı, aynı zamanda İNTES var. Hem İNTES, hem Birlik orada zaten, ikisi birden orada. Bir genel sekreterimiz vardı, Halil İzmir. Yani diyeceğim, o da işte üç ayda bir falan gidiyorduk oraya. Hatta arkadaşımız masraf olmasın diye, kahve vermiyordu, çayla idare ediyordu. Şey yok ya, hani herhangi bir gelirleri de yok, zavallılığın bütün şeyi, rahmetlinin, firmalara gidiyor, ya aslında aidat var, versene, aidat dediğiniz de yüz lira, elli lira falan öyle bir şey. ‘Şöyle bir şeyler var, karara bağlamamız lazım’ diyorlar gidiyoruz, yoksa rutin bir şeyler yoktu. Bazen zaten kararlar yazılıyordu, ofisboy dolaştırıyordu, zaten yani yeterince ciddi değildi.”<sup>451</sup>*

Aynı büroda faaliyetlerini yürütmeye çalışan TMB ve İNTES'in Genel Sekreteri her ne kadar tasarruf edebilmek için konuklarına kahve yerine çay ikram etmeyi yeğliyorsa da, çalışanların maaşları zamanında ödeniyor ve çoğu zaman altı aylık dönemler halinde maaş zamları düzenli olarak yapılıyordu. 1973 yılının sonuna gelindiğinde Fevzi Çakmak Sokak'taki büronun aylık

446) İNTES YKKD, 16 Şubat 1967 tarihli toplantı tutanağı.

447) Kulen, Müfit, Sözlü Tarih, 16 Aralık 2004, Ankara.

448) İNTES YKKD, 6 Ekim 1969 tarihli toplantı tutanağı.

449) Mütahhitler Postası, 22 Kasım 1971, Yıl: 2, Sayı: 82.

450) Mütahhitler Postası, 11 Eylül 1971, Yıl: 3, Sayı: 124.

451) Kulen, Müfit, Sözlü Tarih, Ankara, 16 Aralık 2004.



kirası 300 liraya yükseltildi;<sup>452</sup> TMB ve İNTES'in Mustafa Kemal Bulvarı 16/2 adresinden hangi tarihte buraya taşındıkları hakkında da ne yazık ki herhangi bir somut bilgiye ulaşılamamıştır.

TMB ve İNTES için bu yıl da ortaya çıkan tek sorun büronun kirasındaki artış değildir; kış ortasında, TMB ve İNTES'in yer aldığı bina sahip değiştirmiş, binanın yeni sahibi Mehmet ve Hasan Köse 28 Kasım 1973 tarihinde tahliye talebi göndermiştir.<sup>453</sup> Öyle anlaşılıyor ki, binanın yeni sahipleri ile TMB arasında ciddi bir sorun yaşanmış ve tahliye talebi bu sorunun ilk adımı olmuştur.

Mülk sahibiyle kiracılar arasındaki sorun devam etmiş, sonunda, Temmuz 1974'te, Fevzi Çakmak Sokak'taki 15 numaralı binanın 14 numaralı dairesinin 300.000 lira karşılığında satın alınabilmesi için mülk sahibine teklif yapılmıştır. Dairenin satın alınabilmesi dört ayda gerçekleşmiş, 18 Kasım 1974'te İNTES adına tescili yapılmıştır.<sup>454</sup>

Bu dairenin alınması ve tescilinin yapılmasından sonra, TMB Ankara Valiliği'ne gönderdiği 12.3.1975 tarih ve 2 sayılı yazıyla dernek merkezinin Fevzi Çakmak Sokak 15/14 adresine taşındığını bildirmiştir.<sup>455</sup> Öyle anlaşılıyor ki, dairenin alınmasını müteakip bazı tadilatlar yapılmış ve taşınma gecikmiş ya da adres değişikliği Valiliğe biraz gecikerek bildirilmiştir. Bu arada, TMB'nin 4.2.1973 tarihinde genel kurulunda yapılan bir tüzük değişikliğiyle, olağan genel kurul toplantılarının iki yılda bir yapılmasına başlanmıştır.

Aşağıda da görüleceği gibi, üyelik aidatlarının tutarı üyeler arasında sorunlar yaratıyordu; çünkü sık sık yapılan tutar belirlemeleri kimi zaman çok yüksek kimi zaman da çok düşük görünmektedir. Anılan genel kurul toplantısında, giriş aidatlarının tabanı 200, tavanı 1.000 lira ve yıllık aidatların tabanı 600 ve tavanı 1.200 lira olarak belirlenmişti.<sup>456</sup>

1979 yılına gelindiğinde 1 Ocak'tan geçerli olmak üzere, TMB ve İNTES aidatlarının birlikte toplanması; taban 1.500 ve tavan 5.000 lira üzerinden toplanacak tutarların bu tutarların yüzde 85'nin İNTES ve yüzde 15'inin TMB hesabına tahsil edilmesi kararlaştırılmıştır. Bundan on sene önce, 1969 yılında, TMB üyelerinden alınan yıllık teberru tutarı en az 1.000 lirayken,<sup>457</sup> on yıl sonra, özellikle 1975 yılından sonra yaşanan yüksek enflasyona rağmen taban ücretin sadece 1.500 liraya yükseltilebilmiş olması, üyelerin yüksek katkılara hâlâ sıcak bakmadığının bir göstergesi olabilir.

Aidat toplamakta yaşanan bu sorunlar devam ederken, sadece yıllık ücret ödemeleri net 155.000

452) İNTES YKKD, 5 Eylül 1972 ve 19 Ekim 1973 tarihli toplantı tutanakları.

453) İNTES YKKD, 1 Aralık 1973 tarihli toplantı tutanağı.

454) İNTES YKKD, 9 Temmuz 1974 ve 18 Kasım 1974 tarihli toplantı tutanakları.

455) AVDA Dosya No: 06.01.123

456) A.g.y.

457) A.g.y.

liraya yükselmiştir. Türkiye yüksek enflasyonla tanışmış; toplumsal gerginlik en yüksek seviyelere çıkmıştır. TMB'nin 1983 yılında sadece 76 üyesi olduğunu düşünürsek, 1979 rakamlarıyla, yıllık 5.000 lira olan en yüksek aidat düzeyiyle TMB ve İNTES için toplanacak miktar ancak 380.000 lira olarak görülmektedir. Halil İzmir'in çay ve kahve ikramlarında bile tasarruf yapmaya çalışması bu rakamlar göz önüne alındığında daha anlaşılır olmaktadır.

#### F) BİRLİĞİN KURUMSALLAŞMASI: 1980-2000

1985 yılı, TMB için dönüm noktalarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Dikkati çeken ilk noktalardan biri, TMB'nin kendi tarihsel geçmişine ilgi duymaya başlamasıdır. Yönetim Kurulu'nun 11 Aralık 1985 tarihli toplantı tutanaklarında 7 kurucu üyenin adı zikredilmiş ve kayıt altına alınmıştır. Tespit ettiğimiz 6 kurucu üyenin dışında, bu tutanakta zikredilen yedinci isim İbrahim Aşçıgil'dir. Ancak, adı ne Valiliğe verilen kuruluş dilekçesinde ne de kurucu yönetim kurulunda yer almayan İbrahim Aşçıgil, muhtemelen TMB kurulmadan önce faaliyet gösteren Ankara ya da İstanbul Dernekleri'nden birinin kurucularından biri ve kayıtlarda adı geçmese de, TMB'nin kuruluşunda faal rol alanlardan biridir.

11 Aralık 1985 tarihli toplantının kurucu üyeleri kayıtlara geçirmesi boşuna değildir; çünkü bu toplantıda çok önemli olduğunu düşündüğümüz üç karar alınmıştır. Bunlardan biri isim değişikliğidir. Birliğin adının, Türkiye Müteahhitler Birliği olarak değiştirilmesi, kamu yararına çalışan dernek kararı alınması için girişimlerin başlatılması ve yurtdışı bürolar açılması için yönetim kurulunun yetkilendirilmesi kararları, "müteahhit" tanımının uluslararası faaliyet gösteren bir işletmeye doğru dönüşümünün önemli adımlarından biridir.

TMB'nin kurumsallaşma yıllarının başlangıcı sayılabilecek dönemde, inşaat ve mühendislik alanındaki bir başka gelişme de dikkat çekicidir. Daha önce de söylendiği gibi, 1971 yılında Ereğli Demir-Çelik Fabrikası Limanı inşaatının Türk müteahhit ve mühendisleri tarafından yapılmasıyla birlikte her alanda yabancı müteahhitlerle rekabet şansını elde eden müteahhitlik firmaları 1985 yılına gelindiğinde, 110 yıl aradan sonra, inşaat sektörünün hızla güçleneceği yeni bir alanla karşı karşıya gelmişti: Raylı sistemler inşaatı. 1979'da, Ankara Belediyesi tarafından planlan "ulusal metro inşaatı projesi" ise, temel atılıp ilk çukur kazıldıktan sonra, 12 Eylül Askeri Darbesi'nden sonra durdurulmuştur.

1875 yılında Galata ile Karaköy arasına yapılan 601 metre uzunluğundaki raylı sistemin ardından 1985 yılında İstanbul Hafif Metro inşaatı ile başlayıp, İzmir Metrosu, Eskişehir Raylı Sistemi ile devam eden bu çalışmalar Türk müteahhitlik firmalarına büyük bir deneyim kazandırdı. 2023 yılı hedeflerinde, sadece İstanbul'da, raylı sistemlerin uzunluğunun 300 kilometreye yaklaşması

#### 1970-1979 YILLARI ARASINDA MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ ÜYELERİNİN ÜSTLENMİŞ OLDUĞU TAAHHÜTLERİN İŞLERE GÖRE DAĞILIMI

Sanayi Tesisleri ve Rafineri	% 27
Baraj	% 15
Su/Kanal/Arıtma	% 10
Demiryolu	% 8
Bina	% 8
Yol/Köprü/Tünel	% 7
Enerji Santrali/İletim	% 7
Liman	% 4
Sulama	% 2
Boru Hattı	% 2

Kaynak: TMB Olağan Genel Kurul Toplantısı Dönem Raporu  
(01.01.1994 – 31.12.1995)





beklendiği düşünülürse bu alandaki deneyim ve teknolojinin sağlayacağı üstünlükler tahmin edilebilir.<sup>458</sup> Bu talebin yaklaşık 7,5 milyar ABD doları tutarında bir yatırım anlamına geldiği hesaplanabilmektedir. İzmir Metro inşaatı sırasında çalışmalarını inceleyenlerde biri olan Japonya Toplu Taşıma Mühendislik Merkezi Başkanı Takashi Takeyoma'nın yorumu, Türk mühendislik bilgisinin gelecek dönemlerde uluslararası ihalelerde müteahhitlik hizmetlerine ne denli önemli katkılar sağlayabileceğinin ipuçlarını vermektedir.

*“Mükemmel bir metro inşaatı ile karşılaştık. Çok değerli çalışmalar yapılmış ve bilgiler üretilmiş. Bu bilgilerin Japon Geoteknik Enstitüsü'nün gelişmesine de katkı sağlayacağına inanıyoruz.”<sup>459</sup>*

TMB'de “Kadir Sever Dönemi” olarak adlandırılması uygun olacak bu dönem, TMB'nin kurumsallaşma sürecinin yaşanmaya başlandığı dönemdir. Kurumsallaşmanın gerekleri arasında sayılabilecek, sürdürülebilir finansman, bilgi üretimi, süreç takibi, iletişim gibi gerekliliklerin hemen hepsi bu dönemle birlikte sistematik bir biçimde uygulanmaya başlanmıştır; ancak bunların gerçekleşmesi tahmin edilebileceği gibi zaman almaktadır. Örneğin, TMB'ye ilk defa bilgisayar alımı 9 Nisan 1991 tarihli yönetim kurulu toplantısında görüşülmüş, 12 Ağustos 1991'de de ilk bilgisayar alınmıştır.

Teknolojik olanakları giderek daha yoğun kullanmaya başlayacak olan ve bunun için de kaynak ihtiyacı hisseden TMB, üye şirketlerin yaşadığı ve başta Libya olmak üzere sadece yurtdışı müteahhitlik işlerinden doğan alacakların tahsilinde yaşanan sorunlarla sınırlı olmayan finansal sıkıntılardan da etkilenmektedir.

Kamusal yatırımlarda iş yapan müteahhitlerin yurtiçi alacakları da gittikçe birikmektedir. Örneğin

458) Uğur, Fatih, İstanbul Rayına Oturuyor, Aksiyon, 3 Ocak 2005.

459) <http://www.arioglu.net/bildiriler/IZMIRMETROSUACILISKONUSMASI22MAYIS2000.pdf>



1990 yılında sadece DSI Genel Müdürlüğü'nde tahakkuk etmiş müteahhit alacakları 85 milyar liraya ulaşmışken, Maliye DSI'ye sadece 18 milyar lira aktarmış ve bu kaynaktan müteahhit alacaklarının hiçbiri ödenmemiştir.<sup>460</sup> Biriken bu alacağın o günkü kurla karşılığı, yaklaşık 34 milyon dolardır. Bu sorun dolaylı olarak da olsa üye firmaların sadece bağış yapmalarına değil, üyelik aidatı ödemelerine bile olumsuz bir etki yarattığı görülmektedir. 1999 yılı sonu itibarıyla üyelere aidat alacakları 100.000,- ABD dolarını aşmıştır.<sup>461</sup> Oysa, aidat ödenme oranları 1994'te yüzde 86 ve 1995'te yüzde 100'e ulaşmış durumdadır.<sup>462</sup> Biriken alacakların ödenmemesinin sonuçları sonraki yıllarda daha ağır olacaktır; 1998 yılında ödenmeyen alacakların tutarı 110 trilyon liraya ulaşmasının toplumsal sonuçlarından biri, sektörde 100 bin işçinin işten çıkarılması olmuştur.<sup>463</sup>

Şimdi çok sayıda müteahhit var. Çoğu da bizim taşeronumuz gibiydi. Bizim Kınalı-Sakarya Otoyolu'nda çalışmış insanların çoğu müteahhit olmuş. Çok da iftihar ediyoruz, çok genç, çok atak, çok risk taşıyan müteahhitler var. Rahmetli Sezai Türkeş'in lafıdır, "Risk almayan müteahhit olamaz." Yani normal koşulları gözetin müteahhit olamaz.

Celalettin Dursun, **Sözlü Tarih**, İstanbul, 13 Ocak 2005.

Bu arada, 1 Eylül 1980'de merkezinin Cinnah Caddesi 24/12 adresine taşınmasıyla, TMB'nin yavaş yavaş daha etkin bir meslek örgütü olmaya doğru ilerleyecek imkânların oluşturulabilmesi için çalışmalarına başlama fırsatı bulduğu görülebilmektedir. Bu dönemde, en azından az sayıda da olsa bir kısım müteahhit, daha etkin ve daha başarılı çalışmalar yapılabilmesi için, rutin aidatlardan daha fazla maddi destek sağlamaya başlamıştır. Örneğin 1980'li yılların başında, büro için gereken eşyaların alımı, kira ve benzeri giderlerin karşılanması ve çalışanların ücretlerinin ödenmesini birkaç şirketin üstlendiği ifade edilmektedir.<sup>464</sup> Bu yıllardaki gelişmelerde, 1990'lı yıllarda peşi sıra uzun dönem başkanlık yapan Nurettin Koçak ve Kadir Sever'in kişisel girişimlerinin de etkili olduğu birçok tanıklıkta zikredilmektedir.

Cinnah Caddesi'nde kendi bağımsız bürosunda çalışmaya başlayan TMB Genel Sekreteri Müfit Kulen'in birlikte çalıştığı dört personeli vardı. 1980'in sonunda görevi bırakan Kulen'in yerine, Tekin Özmen Genel Sekreterliğe getirildi.<sup>465</sup>

Anlaşıldığına göre, TMB'nin kendi mülkü bir bina sahibi olmasından önce Birlik İNTES'ten ayrı bir mekâna geçmiş ve toplam yedi yıl kadar İNTES'le ayrı kalmıştır. TMB'nin kendisi için ayrı bir ofis kurması 1 Eylül 1980 tarihindedir. Bu araştırma yapıldığı sırada TMB'nin en kıdemli profesyonel çalışanı Sinan Çınar bu ilk günlerdeki heyecanın en yakın tanıklarından biridir.

*"1980 senesinde, o dönemki Başkanımız Sayın Nurettin Koçak'ın Başkanlığı'nda, Genel Sekreterimiz Müfit Kulen, Genel Sekreter Yardımcımız rahmetli Tekin Özmen'le beraber 1980 Eylül'ün 1'inde Cinnah Caddesi 24/12 adresindeki kiralık bir dairede Türkiye müteahhitlerini tekrar faaliyete geçirdik. İlk aşamada genel sekreterimiz, genel sekreter yardımcımız, iki tane sekreter, ben olmak üzere beş kişilik personelle faaliyete başladık."*<sup>466</sup>

460) TMB YKKD, 6 Nisan 1990 tarihli toplantı tutanağı.

461) TMB YKKD, 6 Eylül 1999 tarihli toplantı tutanağı.

462) TMB Olağan Genel Kurul Toplantısı Dönem Raporu (01.01.1994-31.12.1995), TMB Arşivi.

463) Hürriyet, 11 Ocak 1999.

464) Çınar, Sinan, *Sözlü Tarih*, Ankara, 12 Şubat 2005.

465) Çınar, Sinan, *Sözlü Tarih*, Ankara, 12 Şubat 2005.

466) Çınar, Sinan, *Sözlü Tarih*, Ankara, 12 Şubat 2005.



Bu heyecan ancak 11 gün sürebildi. Heyecanın kısa sürmesi dışsal bir nedenden kaynaklanıyordu. Silahlı Kuvvetler'in 12 Eylül 1980 tarihinde ülke yönetimine el koymasıyla birlikte peş peşe yayınladığı bildirimlerden, aynı günkü ve 17103 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan yedincisi bütün derneklerin faaliyetlerinin durdurulduğunu ilan etmişti. Ancak dört gün sonra, Genel Kurmay Başkanlığı'nın 16.9.1980 tarih ve Synt. Koor. 7130-866 sayılı emriyle, bu derneklerden faaliyetlerinin devamında sakınca görülmeyenlerin açılmasının uygun bulunduğu valiliklere bildirildi.<sup>467</sup> Faaliyetlerinin devamında sakınca olmayan derneklerin yeniden açılmasına izin verilmesi kısa sürdüysede, açılmaları için gereken bürokratik süreç o kadar kısa olmamıştı. Öyle anlaşılıyor ki, bu emirden sonra, o günlerin ortamının elverdiği kadar hızla TMB tarafından bir başvuru yapılmış ve inceleme sonucunda,

Ankara-Çankırı-Kastamonu İlleri Sıkıyönetim Komutanlığı'nın Ankara Emniyet Müdürlüğü'ne gönderdiği 29.11.1980 tarih ve 1980/Müt.Der.458-15253 sayılı yazıyla TMB'nin faaliyetlerine izin verilmiştir.<sup>468</sup>

Yeni rejim için müteahhitlik sektörünün sorunları ilgiye değerdi. Konuyu, en yakından bilenlerden birinden Ercüment Kılıçbay'dan dinlediler durumu.<sup>469</sup> Ancak konuyla ilgili olarak görevlendirilen kişilerin müteahhitlik sektörünün sorunlarını çok da iyi anlayamadığı söylenebilir. Ercüment Kılıçbay'ın daha ilk günlerde yetkililere yaptığı açıklamalardan ve gelir vergisi stopajının hızlı bir kararla yükseltilmesinden sonra, TMB sekreteryası, 1980-1981 yıllarında sık sık Bayındırlık Bakanlığı'na davet edilerek, hazırlıkları yapılan Devlet İhale Kanunu hakkında görüşlerine başvurulmuştur. Sıklıkla gerçekleşen bu görüş alışverişlerinin çok da etkili olduğu söylenemez; bu görüşmeler sırasında TMB'nin ısrarla üzerinde durduğu "fiyat farkı kararname"nde müteahhitlere ciddi sorunlar yaratan ve böylelikle kamu yatırımlarını da olumsuz etkileyen uygulamaları düzelterek düzenlemeler yapılması isteklerine rağmen kararname, bu uyarılar dikkate alınmadan 1 Nisan 1981 tarihinde yayımlandı.<sup>470</sup>

*"Efendim, enteresan, 1980 yılında, işte o mahut yılda, bana dediler, 'seni davet ediyorlar, albaylar seni çağırıyor' dediler. İşte, herhalde bir süre geçtikten sonra yani, kısa bir dönem sonra çağırıldılar, 'nerede' dedim, 'geleceğim yer.' Meclis Binası'nda çalışıyorlarmış. Müteahhitler Odası kurulması konusu gündeme geldi... Bizde müteahhit enflasyonu var, herkes müteahhit. O seviyede kişilerin Oda kurduğunu düşünün, onların elinde kalacak Oda tabii ve yozlaşacak bu Oda. Biz bu gelişmiş müteahhitler, bu Müteahhitler Birliği'nin ve Sendika'nın üyeleri, Oda kurulmasına yüzde yüz karşıyız ve sebebi de o, yani seviyeli olması için işin. Sonra Müteahhitler Odası oluşturulmadı."<sup>471</sup>*

467) AVDA Dosya No: 06.01.123

468) A.g.y.

469) Kılıçbay, Ercüment, Sözlü Tarih, 14 Aralık 2004, Ankara.

470) AVDA Dosya No: 06.01.123

471) Kılıçbay, Ercüment, Sözlü Tarih, Ankara, 14 Aralık 2004.

Bir yandan geçiş döneminin de yarattığı etki, bir yandan yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin giderek büyümesi, 1980 ve 1981 yıllarında, yurtiçi ve yurtdışı tanıtım faaliyetleri, TMB açısından memnuniyet verici bir düzeye ulaştı. Bu iki dönemde TMB bütçesi sırasıyla 4.450.881,- TL ve 8.042.881,- TL'ydi. Bu tutarlar, o dönemki ortalama kurlarla, sırasıyla yaklaşık ortalama 60.000,- ve 75.000,- ABD doları düzeyindedir. TMB'nin ilk kuruluş yıllarında 17.000,- ile 18.000,- ABD doları düzeylerinde oluşan bütçeleriyle kıyaslandığında bir büyüme görülüyorsa da, daha sonraki yıllarla kıyaslandığında bunun görece sınırlı bir bütçe olduğu ve TMB çalışmalarının buna rağmen etkili bir biçimde sürdürülebildiği söylenebilir.

Bu dönemde yapılan tanıtım çalışmalarına örnek olarak, 1981 yılında basılıp dağıtılan “Directory of Turkish Construction Contractors and Consulting Engineers” ve “Libya’da İş Yapacak Girişimcilerimiz İçin Notlar” başlıklı kitaplar sayılabilir.<sup>472</sup> Bu kitaplardan ilki 1982 yılında Arapça ve İngilizce olarak yeniden basılmış ve 1983 yılında ise, “Müteahhitlik Toplu Tanıtma Broşürü” yine Arapça ve İngilizce olarak basılarak dağıtılmıştır. Yurtdışına Türk müteahhitlik firmalarını tanıtırken, geniş iş olanakları bulunan ülkeleri de müteahhitlik firmalarına tanıtılabilmek için benzer çalışmalar yapılmıştır. Örneğin 1982 yılında Suudi Arabistan, Kuveyt ve Irak’ı tanıtan broşürleri zikredebiliriz.

Pazar olanakları geniş olan ülkelerin yanı sıra, işbirliği yapılabilecek ülkeler de ilgi alanı içindedir ve bu ilgi yüz yüze görüşme imkânlarının aranmasını da getirmiştir. Sadece 1982 ve 1983 yıllarında 16 yabancı heyet TMB’yi ziyaret etmiş ve resmi görüşmeler yapmıştır. Bu heyetler arasında, yoğun çalışmalar yapıldığı Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerinden başka, Avusturya, Fransa, Macaristan, Belçika gibi Avrupa ülkeleri de vardır.<sup>473</sup>

Müteahhitlik firmalarının Libya Pazarı’nda yaşadığı sorunlar devam ederken, Türkiye’de daha fazla tartışılmaya başlanan liberal ekonomi politikaları ve yeni işletmecilik yöntemlerinin ortaya çıkardığı bazı yeni kavramlar da tartışılmaya başlanmıştı. Adı önce “halkla ilişkiler” olarak başlayan ve daha sonra “kurumsal iletişim” tanımını tercih eden şirketler, işlerinin bir parçası olarak “kurumsal kimlikler” ve “markalar” da yaratmaya başlamıştı. Henüz profesyonel bir danışmanlık firmasıyla çalışmaya başlamamış olan; ama ilerleyen yıllarda “kurumsal kimliği”, benzer hedeflere sahip diğer müteahhitlik örgütlenmeleriyle bir araya gelmekte de kullanacak olan TMB, 20 Mart 1985’te bir amblem yarışması açmaya karar vermişti.<sup>474</sup> Yarışma 5 Haziran 1985’te sonuçlanmış, birinciliği ve ikinci mansiyonu Sedat Berktaş, ikinciliği Ahmet Altınpınar, üçüncülüğü Cemalettin Güzeloğlu ve birinci mansiyonu da Cüneyt Özyar’ın tasarladığı amblemler kazanmıştır. TMB yarışmadaki bu beş dereceyi kazanan tasarımcılara toplam 700 bin lira ödül dağıtmıştır.<sup>475</sup> Jüri tarafından birinci seçilen amblem, halen TMB amblemi olarak kullanılmaktadır. O gün jüride yer alan Yüksel Erimtan yaptıkları seçimden hâlâ memnun görünmektedir:

Bayındırlık Bakanı’ymen, birim fiyat, birim fiyata ben çok ciddi, mühendismiş gibi bakardım. Çimento ne kadar, hafriyat ne kadar, demir ne kadar? Bunlardan ne kadar bir metre küpün içine giriyor diye; çünkü kilit bu, parasını tam vereceksin, eksik vermeyeceksin, fazla da vermeyeceksin.

Selahattin Kılıç, *Sözlü Tarih*, Ankara, 23 Aralık 2004.

472) AVDA Dosya No: 06.01.123

473) AVDA Dosya No: 06.01.123

474) TMB YKKD, 20 Mart 1985 tarihli toplantı tutanağı.

475) TMB YKKD, 5 Haziran 1985 tarihli toplantı tutanağı.

TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ  
1984 ORGANİZASYON ŞEMASI



Ankara Valiliği Dernekler Şubesi, Dosya No: 06.01.123.

*“Sonradan o bizim hoşumuza gittiymi, onun seçilmesinde benim de rolüm oldu, yani, iyidir o, güzel bir şeydir ama değil mi logo?”<sup>476</sup>*

İlerleyen yıllarda bu tür ikili ve çoklu ilişkiler sürekli olarak artmış, TMB benzeri ilişkilerin sağladığı yararları da düşünerek bu tür ilişkilerin geliştirilmesine de kaynak ayırmaya başlamıştır. Bunlara bir örnek olarak 1986 yılında Türkiye’yi ziyaret eden ve bu ziyareti esnasında Ankara, İstanbul ve İzmir’de çeşitli görüşmeler yapan Federal Almanya Cumhuriyeti İmar, İnşaat ve Şehir İmar Bakanı Dr. Oscar Schneider ve beraberindeki heyetin Türkiye’deki masraflarının Birlik tarafından karşılanması zikredilebilir.<sup>477</sup> TMB, daha sonraki yıllarda bütün dünyaya açılacak müteahhitlik hizmetlerinin yolunu yavaş yavaş açmaktadır. 1983 yılında TMB’nin üye sayısı 76’ya ulaşmıştır. Yurtiçi çalışmalarda da faaliyetlerin tedrici olarak arttığı izlenmektedir. Arşivlerde 1960 ve 1970’li yıllara dair birkaç yazışma örneği varken, 1982 yılında sadece Türkiye’deki kamu kuruluşları ve yurtdışı misyonlardan alınan 282 yazıya rastlanmıştır.

Bu çalışmalar yurtiçinde gerekli ilgiyi göremese de, TMB’nin 1983 yılında Uluslararası Altın Merkürî Barış ve İşbirliği Ödülü’ne layık görülmesi, yurtdışında sağladığı itibarın örneklerinden biridir.<sup>478</sup>

Başlayan bu çalışmalar hem mekân hem de kadro açısından beliren ihtiyaçları da yavaş yavaş ortaya çıkarmaktadır. Bu ihtiyaçların gerektirdiği iki çalışma, 1984 yılının önemli gelişmeleri arasındadır. Bunlardan ilki, TMB’nin 25.01.1984 günü yapılan Yönetim Kurulu toplantısında atılmış olan bir adımdır.

12 Ocak 1984 tarihinde toplanan genel kurulun, TMB merkezi için bir taşınmaz satın alınmasında yönetim kurulunu yetkilendirmesinden<sup>479</sup> hemen sonra, anılan toplantıda yönetim kurulu, Gültepe Mahallesi 260 pafta 5408 ada ve 4 parselde kayıtlı, Dr. Remzi Eröncel ve eşi Nur Emel Eröncel’e ait, Ahmet Mithat Efendi Sokak, 21 numaradaki binanın satın alınması kararını vermiştir.<sup>480</sup> Satın alma işleri için masraflar hariç 70 milyon TL bütçe ayrılmıştır. Bu tutar, o günkü döviz kuruyla yaklaşık 223.000,- ABD dolarına karşılık gelmektedir; bu tutarın TMB için taşıdığı anlamı biraz açıklayabilmek için, 22 Aralık 1983-22 Aralık 1985 tarihleri arasındaki bütçesinin 211 milyon TL<sup>481</sup> (25 Aralık 1984 kuruyla yaklaşık 485.615,- ABD doları) ve bu iki yıl için sadece personel ücretlerinin, tahminen yaklaşık 75.000,- ABD doları düzeyinde olduğunu söyleyebiliriz.<sup>482</sup> Bu mülkün satın alınmasında, Cemil Cudi Eke’nin büyük bir çaba sarf ettiği anlatılmaktadır.<sup>483</sup> İkinci gelişme ise kadro ihtiyacına yönelik bir teorik hazırlıktır. Bu yıl TMB’nin ilk Organizasyon Şeması hazırlanmıştır; daha birkaç yıl etkili bir biçimde uygulanamayacak olan ve bugün ilk halinden epeyce farklılık gösteren bu şema, 1990’lı yılların habercisi olması açısından önemli bir gelişme olarak görünmektedir.

476) Erimtan, Yüksel, Sözlü Tarih, Ankara, 10 Aralık 2004.

477) TMB YKKD, 16 Mayıs 1986 tarihli toplantı tutanağı.

478) AVDA Dosya No: 06.01.123

479) A.g.y.

480) A.g.y.

481) A.g.y.

482) TMB YKKD, 13 Mart 1986 tarihli toplantı tutanağı.

483) Çınar, Sinan, Sözlü Tarih, Ankara, 12 Şubat 2005.



1986 yılında, Ahmet Mithat Efendi Sokak, 21 numaradaki, yeni alınan binanın tadilatına karar verilmiş; binanın birinci katı da, 700 bin TL bedelle İNTES'e kiraya verilmiştir.<sup>484</sup> Bu döneme göre epeyce yüksek bir kira bedelidir; sadece kira olarak değil bir tür mesleki dayanışma olarak da düşünülebilir. Kira bedelinin yıllarca artırılmayışı dayanışmayı gösteren ikinci bir örnektir. İki örgüt, 6 yıllık bir aradan sonra yeniden aynı çatı altında çalışmaya başlamışlardır.

Tasarlanan bina tadilatı ilave bir katın yapılmasını da içermektedir. TMB için daha yoğun bir çalışma dönemine girilecek olması nedeniyle, mimari projesi Yetkin Mimarlık Bürosu ve betonarma projesi Gökçen Mühendislik tarafından hazırlanan ve belediyece tasdik edilen bu projenin hızla hayata geçirilmesi gerekiyordu. Buna rağmen bazı aksaklıklar yaşanmış ve çalışmalara ancak sonbaharda başlanabilmişti. Bu acele, tatsız, fakat ilginç bir olayın da yaşanmasına neden olmuştu. Çatı onarımı için kurulan iskele için inşaat ruhsatı alınması ihmal edilmiş ve Çankaya Belediyesi tarafından TMB'ye 45 bin lira para cezası kesilmiştir.<sup>485</sup> Aradan 10 yıl geçtikten sonra, binaya eklenen bu ilave katta küçük; ama modern bir toplantı ve konferans salonu yapılacaktır; doksanlı yılların TMB'de yarattığı değişime aşağıda biraz daha ayrıntılı olarak değineceğiz.

Uluslararası müteahhitlik hizmetlerinin kazandığı önem, Türkiye'deki yeni liberalizasyon politikaları ve meslek örgütlerinin birer baskı grubu olarak daha fazla güç kazanmaya başlaması, tanıtım çalışmalarının geliştirilmesi zorunluluğu gibi bir dizi gelişme büyük müteahhitleri Müteahhitler Birliği'nin etkinlik kazanabilmesi için daha fazla destek vermeleri gerektiğine inandırmış olmalı; çünkü 1983 sonuyla 1985 sonu arasındaki iki yıllık dönemde Birlik bütçesinin 211.000.000,- TL'ye yükseldiğini görüyoruz.<sup>486</sup> Dönemin kur ortalamasıyla, bu dönemdeki yıllık bütçeler, ortalama 250.000,- ABD doları düzeyine çıkmıştır. Bu gelişme, kısa bir zaman öncesine kadar bir apartman dairesinde faaliyet gösteren TMB'nin kendisine, sonradan bir kat daha çıkılan 3 katlı bir bina satın alabilmesini de açıklamaktadır.



Yılmaz Gürer.

## G) KADİR SEVER VE YILMAZ GÜRER

25 Ocak 1990 tarihinde görevine başlayan yeni Yönetim Kurulu Başkanlığı Kadir Sever'i getirmiştir. Yeni Yönetim Kurulu, aynı yıl Yılmaz Gürer'i Birlik Genel Sekreterliği'ne getirmiş; Kadir Sever'in Başkanlığı ve Yılmaz Gürer'in Genel Sekreterliği, daha önce de söylediğimiz gibi TMB'de yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur.

Kadir Sever ve Yılmaz Gürer ekibinin iş başına gelmesi, dönemin koşullarıyla da beraber, uluslararası müteahhitlik hizmetleri konusunda da daha etkin bir çalışmanın başlaması anlamına gelmiştir. Bu çalışma-

484) TMB YKKD, 1 Mayıs 1986 ve 20 Mayıs 1986 tarihli toplantı tutanakları.

485) TMB YKKD, 1 Mayıs 1986 ve 9 Eylül 1987 tarihli toplantı tutanakları.

486) AVDA Dosya No: 06.01.123

ların getirdiği ilginç sonuçlardan biri de yurtdışında temsilciliklerin oluşturulmasıdır. TMB'yi başka ülkelerde temsil eden bu kişilerden bildiğimiz ilk isim A. Mirasgeldi'dir. Mirasgeldi, Kuveyt Temsilcisi olarak görev yapmaktadır; ancak bu temsilcilik anlaşıldığı kadarıyla Mirasgeldi'nin diğer işleri yanında sürdürdüğü gönüllü bir görevdir. 1992'de Mehmet Çetinköprülü de gönüllü olarak Berlin Temsilciliği'ni üstlenmiştir.<sup>487</sup>

TMB'nin kendi tarihine ilgisinin ortaya çıkışına ilişkin, yönetim kurulunun 11 Aralık 1985 tarihli toplantı tutanaklarında 7 kurucu üyenin adının zikredilerek kayıt altına alınmasından sonraki ilk veri 1995 yılına aittir. O yıl yönetim kurulu, yaşayan eski başkanlara birer madalya verilmesi kararı almıştır.<sup>488</sup> Kararda dört kişinin adı geçmektedir. 1966'da Başkanlığı üstlenmiş olan İdris Yamantürk, 1967'deki Başkan Necmettin Özmen, 1978-1979 döneminde Başkanlık yapan Müfit Kulen ve 1980-1990 döneminde bu görevi üstlenmiş olan Nurettin Koçak. Madalya verilmesi kararının alındığı yıl, iş hacmi küçülmüş olmakla birlikte fiilen müteahhitlik yapmakta olan ve 1962-1965 yılları arasında Başkanlık görevini yürüten Mebus Ergüvenç bu listede yer almamıştır.

TMB'nin kendi kurumsal tarihine olan ilgisinin ilk somut sonuçlarından biri de 2001 yılında ortaya çıkmış ve yedek yönetim kurulu üyesi Emre Aykar, bir kurum tarihi yazdırılması konusunda Tarih Vakfı ile görüşmekle görevlendirilmiştir.<sup>489</sup> Uzun süren görüşmeler sonunda, 2004 yılı başlarında kurum tarihi yazdırılması kararı alınmıştır.<sup>490</sup>

TMB'nin tarihsel ilgisi farklı konularda da devam etmiştir. Bunlardan biri, daha çok siyasal anlam taşıyan bir yıldönümünde, 1998 yılında, Cumhuriyet'in 75. yılı kutlamaları kapsamında gerçekleşen

## KADİR SEVER

1929 Elazığ'da doğdu. İlk ve orta öğrenimini Malatya ve Elazığ'da tamamladıktan sonra, İstanbul Teknik Üniversitesi'ne girdi ve 1953 yılında İnşaat Fakültesi'nden yüksek mühendis olarak mezun oldu.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün muhtelif kademelerinde görevler yaptıktan sonra, 1963 yılında memuriyetten ayrılıp, KAS Kolektif Şirketi'ni kurarak müteahhitliğe başladı.

Müteahhitlik deneyimi boyunca başta inşaat olmak üzere, tesisat, imalat, servis ve enerji sektörlerinde çalışmalar yapan 14 kadar firma kurdu. Yurtiçi ve yurtdışında faaliyetler gösteren bu şirketleri METİŞ Holding A.Ş. çatısı altında topladı. Sektörde özellikle yol, oto yol gibi altyapı ile birlikte, hava alanları, pistler, kumanda merkezleri gibi savunma nitelikli taahhüt ve projelerde öne çıktı.

Kadir Sever, METİŞ-MESA ortaklığı ile, 1980'li yılların başından itibaren, Libya'dan başlamak suretiyle, yurtdışına açıldı. Rusya Federasyonu, Türkmenistan ve Kazakistan'da büyük projeler üstlendi.

2002 yılına kadar, 12 yıl süreyle, TMB ve kuruluşundan itibaren UMB Başkanlığı görevinde bulundu. TMB Başkanı olarak, Türkiye taahhüt sektörünün Batı ve Avrupa ile bütünleşmesine hizmet edecek nitelikte birçok uluslararası örgütle, üyelik ve ortaklık bazında bağlantılar kurulmasının, anlaşmalar yapılmasının yolunu açtı. Türkiye İnşaat ve Tesisat İşçileri Eğitim Vakfı (İNİŞEV)'nin kurulmasına öncülük etti.

TOBB Müteahhitlik Sektör Kurulu ve Türkiye ve Uluslararası Müteahhitler Birliği Yüksek İstişare Konseyi Başkanlığı, İNİŞEV ile İTÜ Yüksek Mühendisler Birliği Vakfı Başkanlığı yaptı. Sever'e, Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) Senatosu tarafından 31 Mayıs 2002'de Üstün Hizmet Ödülü ve 4 Şubat 2003 tarihinde de İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Senatosu tarafından Fahri Doktor unvanı verildi.

487) TMB, YKKD, 19 Mart 1992 tarihli toplantı tutanağı.

488) TMB YKKD, 17 Ekim 1995 tarihli toplantı tutanağı.

489) TMB YKKD, 9 Mayıs 2001 tarihli toplantı tutanağı.

490) TMB YKKD, 9 Mart 2004 tarihli toplantı tutanağı.

ve Birlik için Anadolu Üniversitesi Vakfı tarafından hazırlanmış olan “75. Yıl Cumhuriyet İmar ve Müteahhitlik Sergisi”dir. Sergi 30 Kasım-20 Aralık 1998 tarihleri arasında, Ankara’da, Çankaya Belediyesi Çağdaş Sanatlar Merkezi’nde gösterime sunuldu. Bu sergide, modernleşmenin en önemli unsurlarından biri olan altyapı yatırımları ve müteahhitlik sektörünün katkıları ortaya koyulmaya çalışıldı.<sup>491</sup>

TMB Yönetim Kurulu karar defterleri incelendiğinde, 1995 yılından itibaren ilgi ve araştırma alanlarının mesleki sorunların dayattığı dar alanları aşmaya başladığı anlaşılmaktadır. Üyeleri arasında kazanç ve gelir düzeyleri yüksek özel ve tüzel kişiler olsa da, sadece üye aidatları ve bağışlarla yaşamını sürdüren bir derneğin olanakları ölçüsünde, giderek geniş alanlarda faaliyet göstermek, bilgi üretmek ve yaymak gibi hedeflerin daha ciddi düzeylerde tartışılmaya başlandığı görülmektedir. TMB ve UMB Ortak Yönetim Kurulu’nun 7 Ağustos 1996 tarihli toplantısında alınan iki karar, TMB’nin diğer kurum ve kuruluşlardan destek arayışının ilginç bir örneğini oluşturur. Bu toplantıda, UMB’nin Bosna-Hersek Ofisi’nin masraflarının Türk İşbirliği ve Kalkınma Ajansı tarafından üstlenilmesi için resmi bir talep yapılması kararının yanı sıra, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı tarafından düzenlenen “Tarihten Günümüze Anadolu’da Konut ve Yerleşme” ve “Dünya Kenti İstanbul” sergilerine 2.000,- ABD doları düzeyinde sponsorluk yapılması karara bağlanmıştır. Bundan sonraki yıllarda, çeşitli konularda, bazı sivil toplum kuruluşlarına bilimsel araştırmalardan sanatsal faaliyetlere kadar değişen alanlarda ya TMB kaynaklarından sponsorluk sağlanmış ya da üye firmalara çeşitli sivil projelere destek verilmesi için çağrı yapılmıştır.

Elbette ki bu tür çalışmaların sağlıklı ve etkin bir biçimde sürdürülebilmesi, üye firmaların aksatmaksızın ödeyeceği aidatlarla bağışlara bağlıydı. Sınırlı sayıdaki üyenin sembolik düzeylerde ödeyeceği aidatlarla anlamlı ve sürdürülebilir çalışmaların organize edilmesi mümkün olamayacaktı. Yıllar içinde aidatların yükselmesi, TMB’nin faaliyetlerinin etkinliğine paralel bir çizgi izlemektedir. 1973 yılında, üye giriş aidatları en az 200,- ve en fazla 1.000,- TL olarak belirlenmişti. Bu, o günkü kura göre, 14,- ile 71,- ABD doları arasında değişen bir tutardır; oysa 1997 yılında üye giriş aidatları minimum 500.000.000,- TL olarak belirlenmiştir ki, bu tutar, yaklaşık, 4.650,- ABD dolarına karşılık gelmektedir. Öyle görünüyor ki üye müteahhitler, bir meslek örgütünün etkin çalışmalar sürdürebilmesinin parasal kaynaklara bağlı olduğunu daha iyi anlamışlardır.

Bu parasal kaynaklar, bir yandan da, Birliğin geçmişe oranla sahip olduğu geniş ofis olanaklarının teknolojik imkânlarla donatılmasına da harcanmaktadır. 1997 yılının Ağustos ayında, TMB binasının dördüncü katındaki toplantı salonuna bir büyük televizyon ekranı ile video kayıt cihazı alınmış ve bir ses sistemi kurulmuştur. Kurulan bu sistemle, salonun hazırlanmasından beri burada yapılan yönetim kurulu ve danışma kurulunun düzenli toplantıları dışında, değişik amaçlı 80-100 kişilik toplantıların da yapılabilme imkânına kavuşulmuştur. TMB merkezindeki ofis araçları, bu kitabın yazıldığı tarih itibarıyla, 14 adet bilgisayar, 1 adet fotokopi makinesi, 2 adet televizyon, 1 adet projeksiyon, 1 adet DVD çalar, 1 adet CD çalar, 1 adet amfi, 1 adet mikser, 4 adet mikrofon, 2 adet video, 3 adet faks cihazı, 20 adet telefon cihazı ve 2 adet binek otomobile ulaşmıştır.

---

491) TMB İnşaat Sanayii, Nisan 1999, s. 40.

1990'lı yılların başından itibaren yönetimde ortaya çıkan farklılık giderek daha fazla anlaşılır olmaktadır. Önceki dönemlerde, TMB yönetiminde, üyeler arasından seçimle belirlenen yönetim kurulu ile Birlik sekreteryası belirgin biçimde ayrılmıştır. Zaman zaman, yönetim kurulu üyesi ve genel sekreter olarak, farklı dönemlerde görev yapan, Hayri Kayadelen ve Müfit Kulen gibi isimlere rastlanmakla beraber, hukuki olarak bu iki grup arasında bir ayrım vardır; ancak 1998 yılında alınan bir kararla, yönetim ve sekreteryanın organik bağı oluşturulmuş ve bir profesyonelin yönetim kurulunda yer alması kararıyla bu kurula giren ilk kişi Yılmaz Gürer olmuştur.<sup>492</sup>

1990'lı yıllara gelindiğinde Türk müteahhitleri yurtiçindeki büyük altyapı taahhütlerinin yanı sıra, ekonomik, siyasal, kültürel ve coğrafi olarak farklılaşan, özel stratejiler gerektiren pazarlarda da yoğun bir inşaat faaliyetine girişmişlerdi. Bütün bu taahhütlerin ve iş süreçlerinin yarattığı sorunların çözümü tek tek firmaların başaramayacağı kadar karmaşık süreçlerdi; ayrıca tekil çözümler, sektörel büyümeyi sağlamakta kalıcı katkılar sağlamaktan da uzaktı. Bu sorunların en önemlisi, Cumhuriyet'in kuruluş yıllarından, hatta Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden itibaren kapitalist kalkınma yolunu seçmiş bir ülkenin "sermaye birikimi" sağlamak için motor sektörlerden biri olarak belirlediği ve kısa dönemlerde yüksek işletme sermayesine ihtiyaç hisseden müteahhitlik sektörünün kendisinin yaşadığı nakit sorunlarıdır. Yurtdışında olduğu gibi Türkiye'de de yatırım projelerinin büyük bir kısmının gerçekleştirilmesini üstlenen firmalar TMB üyesi firmalardı ve yatırımcı kuruluşların merkezi bütçeden aldıkları tahsisatları, dönemin ekonomik ve siyasal tercihlerine göre harcamaları ve bu tercihlerin kimi zaman müteahhit alacaklarının ödenmesini en son sıraya atması nedeniyle, alacakların tahsili konusunda da kurumsal bir çaba gerekiyordu. Örneğin, 1999 yılında yatırımcı kuruluşlarda bekleyen müteahhit hak edişlerinin toplamı 135 trilyon liraya ulaşmıştı.<sup>493</sup> Çoğu aynı zamanda yurtdışında çalışmakta olan bu müteahhitlerin üstlendikleri büyük projelerin ihtiyaç duyduğu finansman düşünüldüğünde, o günkü kurla 400 milyon ABD dolarının üzerinde olan bu hakediş ödemesi gecikmelerinin yarattığı sıkıntı anlaşılabilir.

1998 yılı TMB yönetiminde gençleşme gerekliliğinin de tartışılmaya başladığı bir dönemdir. 6 Ocak 1998 tarihli yönetim kurulu toplantısının gündem maddelerinden biri de "yönetimde gençleşme" olmuştur. Bu tartışmayı başlatan yönetim kurulunun yaş ortalaması 63,2'dir. "Yönetimde gençleşme" tartışmasının, bu iddiayı destekleyecek yeterli veri olmamasına rağmen, "bir sanayi toplumu kategorisi olarak büyük müteahhitlik" firmalarında, işletmecilik donanımının en az mühendislik donanımı kadar önemli olmaya başlamasıyla yakından ilgili olduğu düşünülmektedir. Bu tartışmanın açılmasından sadece 10 gün sonra toplanan yeni yönetim kurulunda yaş ortalamasının 57,4'e indiği hesaplanmıştır. Yaş ortalamasını 1998 yılı başı itibarıyla 57,4'e indiren TMB yönetim kurulunun yaş ortalaması, o günden sonra yapılan 3 seçimde, sırasıyla, 2000'de 63,2; 2002'de 47,1 ve 2004'te 50,3 olarak gerçekleşmiştir. UMB'nin TMB ile çakışmayan Kaan Doğan, Selim Bora ve Ömer Aydın gibi yönetim kurulu üyeleri de dikkate alındığı zaman yaş ortalaması 40'ın da altına inmektedir. TMB'nin izlenen yönetim kurulları içinde, en genç üye, 38 yaşında yönetime giren Necati Yağcı olmuştur.

492) TMB YKKD, 21 Nisan 1998 tarihli toplantı tutanağı.

493) Özdemir, Nihat, Müteahhitlik Sektör Kurulu Konuşması, 21 Temmuz 1999. Y. Özkan Arşivi.

İlk işim çok ilginçti, onu size söyleyeyim. Daha ilk girdim, o zamanki Genel Sekreterimiz Yılmaz Bey, Yılmaz Gürer. Nerdeyse bir hafta geçtikten sonra bana, “Genel Kurul hazırlığını yap” dedi. Siz düşünebiliyor musunuz, birisi kapıdan içeri girecek, siz ona, sen burayı genel kurula hazırla diyeceksiniz. İşte biz plancıların böyle bir yanı var, gerçekten çok esnek olabiliyoruz, bulunduğumuz yerlere uyum sağlayabiliyoruz. Ben, “Peki, tamam” dedim. Kolları sıvadım, ne yapabileceğimi düşündüm, ilk önce bir “İçindekiler” yazdım, yani bir sistem program, bu nasıl bir yöneme göre yazılmalıdır. “Bir genel kurul raporu yaz” dendi daha doğrusu bana, hazırlıklar bir yana, öncelikle bir rapor çıkacak ortaya. Kapıdan içeri giren birisine, “Sen bu kurumun raporunu yaz” diyorsunuz. O rapor da çok kapsamlı bir şey, içinde her şey olacak. Önce raporun içindekileri yazdım, yani *outline* dediğimiz şeyi yazdım. Götürdüm, onu beğendi, onun üzerine de inşa ettik her şeyi. Ama burada o zaman nerdeyse iki üç kişi vardı gerçekten ben geldiğimde. Çok az sayıda kişi vardı ve ben o zaman arkadaşları gece onlara, on ikilere kadar tuttum burada. Birlikte, zevkli bir çalışma süreci geçirdik, bu bayağı bir üç hafta filan sürdü, gece çalışmaları; o dönem sonunda da rapor çıktı ortaya. Şimdi halen kullandığımız rapor aynı model, ona göre hazırlıyoruz, hemen hemen aynı içindekiler, o formata göre yazıyoruz halen, her iki yılda bir genel kurul yaptığımızda. Ondan sonra Yılmaz Bey, böyle bir şeyin ortaya çıkacağına inanamamış herhalde; aldı hepimizi yemeğe götürdü, kutlama yaptı. “Of! Önemli bir dertten kurtulduk” dedi o zaman.

Tuba Günay, Sözlü Tarih, Ankara, 24 Aralık 2004.

TMB yönetimleri arasında en genç olan 2002-2004 döneminde, ilk yönetim kurulu toplantısında Başkan Nihat Özdemir de aynı konuya değiniyordu:

*“Bizler çok genç bir ekibiz. En büyüğümüz 50 yaşlarının başındayız... Siz gençlerin çok şeyler yapacağınıza inanıyorum.”<sup>494</sup>*

Kalite konusundaki çalışmalar, bu yıllardaki dönüşüme bir başka örnek teşkil etmektedir. TMB bu yıl başlattığı çalışmalarını tamamlayarak 2 Aralık 1999’da ISO 9001 Kalite Sistem Belgesi’ni almıştır. Bu yıl atılan bir başka önemli adım ise, bazı firmaların bir araya gelerek kurduğu Yeni Kentler Yatırım Holding adlı şirkete TMB’nin de kurucu ortak olarak katılmasıdır.<sup>495</sup>

1990’lı yılların sonlarında TMB/UMB’nin, sektörün motor kurumlarından biri, belki de en etkin olanı olarak ortaya çıktığı daha kolay izlenmektedir. Sadece UMB, 15 Ocak 1998 ile 9 Aralık 1999 tarihleri arasında 19 Karma Ekonomik Kurul toplantısı, 42 sektör toplantısı, 122 kongre, seminer ve diğer toplantılara katılımı gerçekleştirmiş; UMB’nin 34 heyetinin diğer kurumlara yaptığı ziyaretlere ilaveten, 65 kurumsal heyet de UMB’yi ziyaret etmiştir. Bu çalışma temposunun sonraki

dönemlerde artarak devam ettiği izlenmektedir. Bu çalışmalar arasında en başta gelenlerden biri, sorunları anlatabilmek, çözümler üretebilmek için politikacı ve bürokratlarla yapılan görüşmelerdir. TMB, 2004 yılında bu ziyaretlerin aylık ortalamasının 13 olduğunu bildirmektedir. Bu ziyaretlerin yanı sıra, yine aylık ortalamalar olarak, 4 özel etkinlik, yabancı misyonlara 5 ziyaret, 5 yurtdışı toplantı yapıldığı görülmektedir.<sup>496</sup>

## H) ULUSLARARASI MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ

1980’lerin sonunda, Türk müteahhitlerinin uluslararası pazarlarda yaşadığı sorunlar ve bu pazarların potansiyeli ile birlikte, “büyük müteahhit” kavramının içeriğine etkisi, müteahhitler ve müteahhitlik firmalarının uluslararası temsilini bir zorunluluk olarak ortaya çıkarmıştı. Daha önceden kurulmuş

494) TMB YKKD, 24 Ocak 2002 tarihli toplantı tutanağı.

495) Hürriyet, 27 Ağustos 1999.

496) TMB Gündem 2005, s. 65-66.



olan “Libya’daki Türk Mütcaahhitleri Birliği”nin faaliyetleri, adından da anlaşılacağı gibi, Libya’da iş yapan mütcaahhitlerin sorunlarının çözümüne yönelik çalışmalarla sınırlıydı; ancak bu konu gündeme geldiği zaman yürürlükte bulunan 2908 sayılı Dernekler Kanunu, TMB’nin uluslararası platformlarda faaliyet göstermesine cevaz vermiyordu. Yapılması gereken, 3335 sayılı Uluslararası Nitelikteki Teşekküllerin Kurulması Hakkında Kanun hükümlerine dayanarak Bakanlar Kurulu kararıyla yeni bir derneğin kuruluşunu gerçekleştirmekti.

16 kurucu üyesiyle UMB 28 Kasım 1991 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla kurularak faaliyetine başladı. Birliğin kurucu üyeleri, Atila Şenol, Ergil Ersü, Erol Çarmıklı, Eser Tümen, Giancarlo Roth, Gönül Talu, İdris Yamantürk, Kadir Sever, Muammer Kitapçı, Murat Gigin, Mustafa Özcan, Nurettin Koçak, Sinan Tara, Tuğrul Erkin, Vedit Arığ ve Yavuz Kılıç’tı.

Aslına bakılırsa UMB, dernekler kanununun TMB’nin hedeflediği uluslararası faaliyetlerin bir kısmına cevaz vermemesi nedeniyle kurulmuştı; bu faaliyetler, 1984 Organizasyon Şeması’na göre Genel Sekreter Yardımcısı’na bağlı bir Yurtdışı Mütcaahhitlik Hizmetleri Müdürü ile 2 uzmandan oluşan birimin, şu andaki Organizasyon Şeması’na göre ise 2 Başkan Yardımcısı’nın sorumluluğundadır.

UMB üyelik koşulları TMB’ne göre biraz daha ağır koşullar içeriyordu. Üye olacak şirketlerin veya müşterek teşebbüs ortaklıklarının öz varlıklarının 31.12.1988 tarihi itibarıyla 3 milyon ABD dolarından az olmaması, yurtiçinde son 10 yılda en az 100 milyon ABD doları tutarında iş yapmış olmaları temel koşullar arasındaydı.<sup>497</sup> Bu koşullar, “büyük mütcaahhit” tanımının belirleyici unsurlarından biri olmaya başlayan “uluslararası pazarlarda iş yapma becerisi ve kabiliyeti”nin, önce Libya ve daha sonra da Rusya ve Orta Asya Pazarları’nda iş yapmaya başlayan vasıfsız mütcaahhitlik akımından ayrıştırılmasına yöneliktir. Aynı ayrıştırma, TMB tarafından hazırlanan “Üye Kabul Yönetmeliği”nde de tespit edilebilir. Bu yönetmeliğe göre, üye olmak isteyenlerin “kendisinin ya da çalıştığı firmanın 1984 yılı fiyatlarıyla Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’ndan alınmış (A) grubu en az 4 milyar liralık [yaklaşık olarak 14 milyon dolardan fazla bir tutara karşılık gelmektedir.] Mütcaahhitlik Karnesi’ne sahip olması ve aynı zamanda yurtiçinde 4 milyar lira veya yurtdışında 10 milyon ABD doları tutarında taahhüt işinin yükümlüsü olması veya son üç

1980-1989 YILLARI ARASINDA  
MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ ÜYELERİNİN  
ÜSTLENMİŞ OLDUĞU TAAHHÜTLERİN  
İŞLERE GÖRE DAĞILIMI

Yol/Köprü/Tünel	% 27
Baraj	% 22
Konut	% 13
Bina	% 9
Enerji Santrali/İletim	% 6
Sanayi Tesisleri ve Rafineri	% 5
Su/Kanal/Arıtma	% 4
Sulama	% 3
Boru Hattı	% 3
Demiryolu	% 2
Liman	% 1

Kaynak: TMB Olağan Genel Kurul Toplantısı Dönem Raporu  
(01.01.1994 – 31.12.1995)

497) UMB Taslak Tüzüğü, TMB Arşivi.







1990-1995 YILLARI ARASINDA  
MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ ÜYELERİNİN  
ÜSTLENMİŞ OLDUĞU TAAHHÜTLERİN  
İŞLERE GÖRE DAĞILIMI

Bina	% 22
Konut	% 21
Yol/Köprü/Tünel	% 19
Enerji Santrali/İletim	% 6
Sanayi Tesisleri ve Rafineri	% 6
Su/Kanal/Arıtma	% 6
Demiryolu/Metro	% 5
Baraj	% 4
Boru Hattı	% 3
Sulama	% 2
Havaalanı	% 2
Liman	% 1

Kaynak: TMB Olağan Genel Kurul Toplantısı Dönem Raporu  
(01.01.1994 – 31.12.1995)

TMB, UEPC üyeliğinden kısa bir süre sonra Avrupa İnşaat Sanayii Federasyonu (European Construction Industry Federation) FIEC üyesi oldu. 16-19 Haziran 2005 tarihleri arasında Brüksel’de yüzüncü yılını kutlayan FIEC’e, 23 ülkeden 30 federasyon üyedir. Üye federasyonlar aracılığıyla tek kişilik işletmelerden büyük kuruluşlara, genel müteahhit ya da taşeron olarak çalışan inşaat ve inşaat mühendisliği özelliklerine uygun çalışma yöntemlerini uygulayabilen firmaları temsil etmektedir. Avrupa Komisyonu’nca Avrupa Sosyal Diyalogu, Konsey’e Bildirim kapsamında “sektörel sosyal ortak” olarak kabul edilmekte olan FIEC, CEN, Avrupa İnşaat Sektörü Araştırma, Gelişme ve Yenileme Konseyi (ECCREDI) ve Uluslararası Müteahhitlik Birlikleri Konfederasyonu (CICA) üyesidir. Türkiye bugün, 40’ar oy hakkı bulunan Fransa, Almanya ve İtalya’dan sonra, 30 oy hakkıyla FIEC’in dördüncü büyük üyesi konumundadır.<sup>502</sup>

FIEC üyeliği yaklaşık sekiz yıl süren bir çaba sonunda elde edilmiştir. Önce, 19 Mayıs 1998’de Atina’da TMB ile FIEC arasında 2 yıl süreli bir işbirliği anlaşması imzalanmış ve bu işbirliğinin sonunda TMB, 25 Mayıs 2000’de tam üyesi olduğu FIEC’in 2001’deki yıllık kongresine İstanbul’da ev sahipliği yapmıştır.

İnşaat sektörü içinde bir başka önemli kurumsal gelişme 2002’de sonuçlanmıştır. Uluslararası

Avrupa Müteahhitleri (EIC)’nin davetiyle UMB ile bu kuruluş arasında 31 Mart 2000’de 2 yıl süreli bir işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Bu işbirliği sürecinin sonunda 1 Nisan 2002’de UMB, EIC’e tam üye olmuş ve TMB ile UMB’nin birleşmesinin ardından EIC üyeliği TMB tarafından sürdürülmeye başlanmıştır. Türkiye dahil 15 Avrupa ülkesinden 16 federasyonun bünyesinde barındıran EIC, Avrupa müteahhitleri için uluslararası koşulların iyileştirilmesi yönünde önemli çalışmalar sürdürmektedir.

Rahmetli Kadir Sever’in Turgut Özal döneminde Türkiye Müteahhitler Birliği’nin uluslararası açılımını sağlayarak açtığı çok önemli bir dönem var. Daha önceki başkanlarımızı da mutlaka saygıyla, kaybettiklerimizi rahmetle anıyoruz ama, Kadir Sever ayrı bir soluk, ayrı bir hava getirmişti. Müteahhitler Birliği devlet tarafından tanınır, uluslararası kuruluşlara üye olan, yabancı ülkelere devlet büyüklerimizin yaptığı seyahatlerde temsil edilen bir kuruluş haline geldi.

M. Erdal Eren, **Sözlü Tarih**, Ankara, 28 Aralık 2004.

502) TMB YKKD, 7 Haziran 2000 tarihli toplantı tutanağı.



TMB'nin kurumsal üyelikleri bunlarla sınırlı değildir; gerek uluslararası gerekse ulusal kurumsal üyelikleri, hem Türkiye'de hem de uluslararası platformlarda inşaat sektörüne ilişkin politikaların üretilmesine katkı sağlamaktadır. Bu üyeliklerden en yenilerinden biri Dünya Su Konseyi (WWC) üyeliğidir. TMB'nin 2004'te üye olduğu WWC kâr amacı gütmeyen bir şemsiye sivil toplum örgütü olarak 1996'da Marsilya'da kurulmuştur. Dünya'daki su kaynaklarının daha iyi yönetilmesini sağlamak üzere dünya su hareketinin güçlendirilmesini amaçlayan bir "Uluslararası Su Politikası Düşünce Geliştirme Platformu"dur. Konsey, suyun çevresel açıdan sürdürülebilir ve yeryüzündeki tüm canlılara yararlı kullanılması esasına dayalı olarak etkin bir şekilde korunmasının, geliştirilmesinin, planlanmasının, yönetiminin ve kullanımının sağlanması için en üst düzeyde kritik su konularına ilişkin bilinci ve siyasi duyarlılığı geliştirmeyi hedeflemektedir.<sup>503</sup>

Ulusal düzeyde ise, 1986 yılından bu yana Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK), 1994 yılından itibaren Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi (WEC-TR), 1996 yılında kurucu üye olarak katıldığı Türkiye İnşaat ve Tesisat İşçileri Eğitim Vakfı (İNİŞEV) üyelikleri sürmektedir. TMB 2003 yılında Avrupa İş Ahlakı Ağı, Türkiye Branşı (EBEN-TR), 2004 yılında ise Türkiye İsrافی Önleme Vakfı (TİSVA) ve Yollar Türk Milli Komitesi (YTMK)'ne üye ve Sektörel Dernekler Platformu (SDP)'na kurucu üye olmuştur.<sup>504</sup>

Yukarıda saydığımız bu örgütlerden biri, inşaat sektörüne kalifiye işgücü sağlamak açısından önemli bir girişim olan Türkiye İnşaat ve Tesisat İşçileri Eğitim Vakfı (İNİŞEV)'dir. TMB'nin kurucu üyelere biri olduğu bu Vakfın temel amacı, "sağlıklı, bilgili ve kaliteli işçi, usta yetiştirmek suretiyle inşaat ve tesisat müteahhitliği hizmetlerinde kaliteyi ve verimliliği artırarak ülke ekonomisine ve sektör işçilerine katkıda bulunmak" olarak tanımlanmıştır.<sup>505</sup>

UMB, aşağıda incelemeye çalışacağımız yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinde sektörün en etkili temsilcisi olarak çalışıyor olsa bile, yönetim kurulları TMB yönetim kurulları ile büyük oranda çakışma gösteriyor, aynı ofis olanakları ve aynı sekreteryayı kullanıyorlardı. İki derneğin de yönetim kurulu başkanlığını aynı dönemlerde aynı isimler üstlenmişti. Ancak, Avrupa Birliği Uyum

503) [http://www.tmb.org.tr/uluslararası\\_uyelikler\\_wwc.php](http://www.tmb.org.tr/uluslararası_uyelikler_wwc.php)

504) <http://www.tmb.org.tr/uyelikler.php>

505) TMB'nin tarihsiz mektubu eki İNİŞEV Tüzüğü, TMB Arşivi.



## İŞGÜCÜNÜN EĞİTİMİ

Cumhuriyet döneminde mühendislik eğitime paralel olarak gelişmesi beklenen teknik eğitim konusunda alınan mesafe yeterince büyük olamamıştır. İnşaat işkolunda çalışan işçilerin toplam işgücüne oranı 1996 rakamlarına göre % 16'dır; ancak bu sadece kayıtlı işçileri içeren bir istatistiktir. Oysa, örneğin 1975 verilerine göre, inşaat işkolunda çalışan kayıtlı işçi sayısı 397.840 iken, aynı yıl yapılan nüfus sayımında inşaat ve bayındırlık işlerinde çalışarak hayatlarını kazandıklarını bildirenlerin sayısı 447.324 kişi olmuştur. Türkiye İnşaatçılar ve Sürveyanlar Derneği'nin 1981 yılı başında yaptığı bir açıklamaya göre ise, inşaat sektöründe 780.000 işçinin mevsimlik olarak çalıştığı öne sürülmektedir. Oysa 1950'ler ve 1960'lardan itibaren vasıflı emek gerektiren ileri teknoloji yatırımları yaygınlaşmaya başlamıştır. Nitelikli işçi ihtiyacı için uygulanan eğitim programları üç ana başlık altında düşünülebilir. Örgün eğitim kurumları, mesleki eğitim kursları ve iş yerinde eğitim.

Türkiye, vasıflı işçi ihtiyacının giderek artmaya başladığı 1970'li yıllarda sadece 6 ilde (Adana, Ankara, Erzurum, İstanbul, Kayseri ve Rize) yapı meslek liselerine ve 17 ildeki endüstri meslek liselerinde de "sıhhi tesisat" ve "yapı teknik ressamlığı" gibi bölümlere sahipti. Bu okullardan mezun olanların sayısı ise, ihtiyaçları karşılamaktan uzaktı. Türkiye'de inşaat sektörünün atılım yaptığı ve yurtdışına açılmaya başladığı döneme ilişkin veriler işgücü eğitim kapasitesinin ihtiyacın ne denli altında kaldığını göstermektedir.

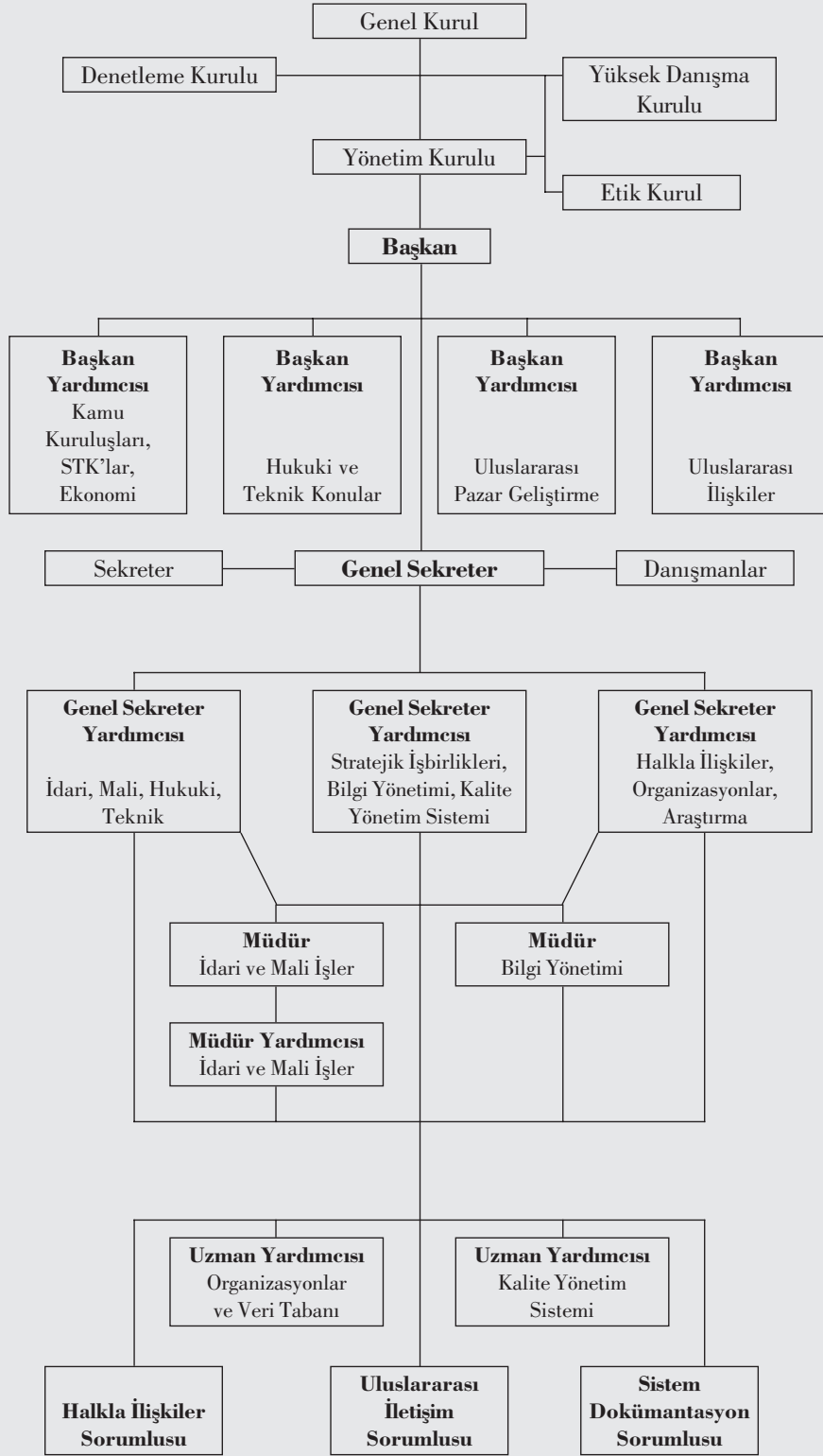
Teknik işgücü eğitimi ile yüksek eğitim sayıları kıyaslandığında ise durum iyice anlamsızlaşmaktadır. Ara eleman eğitimindeki bu büyük boşluğun yanında, yılda ortalama 2500 inşaat mühendisi ve 900 mimar iş hayatına başlamaktadır. "Ara eleman sayısı, kalfaların, ustaların sayısı ile ilgili hiçbir sağlıklı bilgi yok, kaç tane var, nerede eğitim gördüler, bu da hiç yok elde."

2005 yılına gelindiğinde, 1.473 teknik lisenin arasında hiç yapı okulu kalmamıştır. Halbuki, örgün öğretim kurumlarında eğitim gören 450.000'e yakın öğrenci vardır ve inşaat işkolu, ülkedeki toplam işgücünün neredeyse dörtte birini istihdam ettiği halde, MEB'ne bağlı bir yapı meslek lisesi bulunmamaktadır. Oysa, konuyla ilgili olarak yapılan araştırmalarda, daha 1980'li yılların başında "İnşaat sektöründe bugün yaşanan buhran, nitelikli işgücü gereksinimini hissettirmemektedir. Ancak bu sektörün canlanması ve yurtdışından nitelikli inşaat işçisi talebinin artması halinde, yapı meslek liselerinin ve endüstri meslek liselerinin yapıcılıkla ilgili bölümlerinin önemi artacaktır." teşhisi yapılmıştır. Oysa bugün vasıflı işgücü için gereken eğitim süreci mesleki eğitim kursları ve iş yerinde eğitimle sınırlı kalmış görünmektedir.

Kaynak: MEB; Koç, Yıldırım, Türkiye'de İnşaat Sektörü, Yol İş Federasyonu Yayınları, Ankara, tarihsiz, s. 66-83; Ersin Arıoğlu, Sözlü Tarih, İstanbul, 19 Şubat 2005.

Yasaları çalışmaları çerçevesinde çıkarılan, 17 Temmuz 2004 tarih ve 5231 sayılı yeni Dernekler Kanunu'nun beşinci maddesi "Dernekler, tüzüklerinde gösterilen amaçları gerçekleştirmek üzere uluslararası faaliyette veya işbirliğinde bulunabilir, yurtdışında temsilcilik veya şube açabilir, yurtdışında dernek veya üst kuruluş kurabilir veya yurtdışında kurulmuş dernek veya kuruluşlara katılabilirler. Yabancı dernekler, Dışişleri Bakanlığının görüşü alınmak suretiyle İçişleri Bakanlığının izniyle Türkiye'de faaliyette veya işbirliğinde bulunabilir, temsilcilik veya şube açabilir, dernek veya üst kuruluş kurabilir veya kurulmuş dernek veya üst kuruluşlara katılabilirler" düzenlemesini yapınca UMB'nin devamımdansa TMB'nin güçlendirilmesi ve uluslararası faaliyetleri daha etkin bir biçimde yürütmesi daha uygun bulunarak, 18 Kasım 2003 tarihli ortak yönetim kurulu toplantısında UMB'nin fesh edilmesinin genel kurula getirilmesi kararı alındı ve UMB'nin 19 Aralık 2003 tarihindeki olağanüstü toplantısında genel kurul fesh kararı verdi.

## TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ 2004 ORGANİZASYON ŞEMASI



## İ) SEKTÖRE DIŞARIDAN MÜDAHALELER VE KALİTEYE OLUMSUZ ETKİSİ

1980 yılından sonra yaşanan dönüşüm sürecinde, müteahhitlik sektörünün, büyük müteahhitlerin yıllardır tartıştığı “kalite sorunlarından kaynaklanan algılamaların yarattığı olumsuz imge” meselesine, sektöre dışardan gelen müdahaleler de eklenmiştir. Bu müdahalelerden biri sürekli tekrar ettiğimiz “düşük fiyat, kötü iş”, yani mühendislik ve işçilik becerisinden çok malzemeden tasarrufla tamamlanan işler ise, bir diğeri de iş, siyaset, bürokrasi ve hatta medya ilişkilerinde yaşanan mafyatikleşme ve yozlaşmadır.

Bu yozlaşma 1980 ve 1990’lı yıllarda giderek artmış, ülkenin bütün toplumsal ve ekonomik alanlarına bir kangren olarak yerleşmiş, yıllarca iş-siyaset-bürokrasi-mafya ve hatta medya ilişkileri toplumun en önemli tartışmalarından biri olmuştur. TMB, bu süreçteki olumsuz gelişmeleri engelleyebilmek için o yıllarda, yeterince güçlü olamamıştır.

Aslında, 1970’lerin ikinci yarısında, ülkede yaşanan toplumsal ve ekonomik kaosun hazırladığı ortamda ortaya çıkan bu gibi mafyatik ilişkilere yönelik ilk kapsamlı operasyon 12 Eylül sonrasında yapıldı. Daha çok silah ve uyuşturucu madde kaçakçılığına yönelik bu operasyonlar yeterli bir çözüm sağlamaktan uzak kaldı ve 1990’lı yıllarda yaşanan gelişmelerle sorunun köklerinin çok daha derinlerde olduğu anlaşıldı. Bu yıllarda, özellikle banka özelleştirme operasyonları sırasında ortaya çıkan ilişkiler, 1970 ve 1980’li yıllarda inşaat sektöründe yaşananların neden kolaylıkla uygun zeminler bulduğunu anlamakta yararlı olabilir. Sorunun en derinden etkilendiği kesimlerden biri de müteahhitlerdir.

*“[Müteahhit] üç kuruş para kazanayım derken, bakarsınız zengin olup malı götürenler sorumsuz başkaları oluverirler. Ortılığı gayet modern giyimli Deli Dumrullar sarmıştır: Geçenden 5 akçe geçmeyenden 10 akçe alırlar.”<sup>506</sup>*

1980’li yıllarda iyice etkili olmaya başlayan bu olumsuz sürecin en çarpıcı motiflerinden biri olarak ortaya çıkanlardan biri de “İnci Baba” adıyla bilinen Mehmet Nabi İnciler’dir.<sup>507</sup>

İş-siyaset-bürokrasi-medya-mafya ilişkileri, bankacılıktan gıda maddeleri üretimine, arsa üretiminden dış ticarete, hukuktan güvenliğe kadar toplumun her alanına yayılırken müteahhitlik sektörü de bu olumsuz gelişmeden payını almıştır. 1990’lı yılların sonunda başlayan operasyonlar kamuoyunda bu ilişkilerin daha yoğunluklu olarak tartışılmasını başlattığı sırada TMB Yönetim Kurulu tarafından bir basın bülteni hazırlanması ve kamuoyunun bilgilendirilmesi kararı alınmıştır.<sup>508</sup> Öyle görünüyor ki, olayların üstüne gitmemeyi ve sektör içinde tedbirler alabilmenin imkânlarını araştıran TMB için 1998 yılı geldiğinde medyada yer alan iddialara karşı tepki göstermek, kendi ilkeleri açısından kaçınılmaz olmuştur.

*“Son günlerde, kamu ihaleleri sonuçlarını etkilemek bakımından mafya ile bazı iş adamları arasında*

506) Genç, Şükran, Mütait: Gönüllü Mahkum. Siyasetçinin Bürokratin ve Müteahhidin El Kitabı, Memleket Yayınları, Ankara, 1992, s. 50.

507) Mehmet Nabi İnciler’in siyaset, bürokrasi ve iş dünyasındaki rolü için Bkz. Aydın, Suavi, Kudret Emiroğlu, Ömer Türkoğlu, Ergi D. Özsoy, Küçük Asya’nın Bin Yüzü: Ankara, Dost Yayınları, Ankara, 2005, s. 602.

508) TMB YKKD, 19 Kasım 1998 tarihli toplantı tutanağı.

*çıkar ilişkileri bulunduğuna ilişkin duyular artmaktadır. Bu durum camiamız içinde de büyük üzüntüyle karşılanmıştır. Bu tür ilişkileri hiçbir şekilde benimsemediğimizi açıklıyoruz. Şuna inanıyoruz ki, iş aleminde gerçek başarı, kanun dışı güçleri araya sokarak veya siyaset ya da devlet yapısı içerisinde destek arayarak elde edilemez. Sahte başarılar geçici ve yanıldıcıdır; sonunda itibar ve varlık kaybetmeyle karşılaşılabilir.*

*Temiz ve gelişmiş Türkiye, ancak gerçek başarıların kazanıldığı, kalkınmanın kişilerin kaynağı belli olmayan paralarla değil, hakça rekabete ve denetime açık yollardan elde edilmiş kazançlarla sağlandığı bir ortamda kurulacaktır.*

*Bizler, böyle bir ortam için çalışıyoruz, üretiyoruz ve gurur duyuyoruz.”<sup>509</sup>*

Bu açıklama, sektörün kamuoyu nezdinde sahip olduğu olumsuz imajın değiştirilmesine yönelik, gecikmiş kabul edilebilecek; ama o derecede de önemli bir açıklamadır. Uzlaşmaların, iki açıdan değerlendirilmesi gerekmektedir; bunlardan birincisi kamu kaynaklarının kullanımında ortaya çıkabilecek olan israf ve yolsuzluk izlenimleri yaratmaya zemin hazırlaması ise, ikincisi de etik ilkeleri belirlenmemiş ya da son derece muğlak bir rekabet ortamının yaratacağı bir başka kaynak israfının önüne geçmesidir.

TMB'nin üye profilini oluşturan firmaların hemen tamamı, görülen kimi aksaklıklara rağmen, bu kitabın yazılışında temel alınan “büyük müteahhit” kavramına uymaktadır. Açılan ihalelerde, keşif bedelleri üzerinden yapılacak indirimler, çoğu zaman, gelişmiş bir mühendislik ve işletmecilik bilgi ve becerisine dayanan hesaplamalarla belirlenmektedir. Sektörde, yüksek mühendislik ve işletmecilik bilgisiyle sağlanan şaşırtıcı fiyat indirimi hikayelerinden biri de Feyzi Akkaya'ya aittir. Üçüncü kuşak müteahhitler olarak tanımladığımız müteahhitler arasında da mühendislik bilgi ve becerisini tekliflerine yansıtan önemli örnekler olmuştur.

*“Bartın'da taş ocakları ve onların konkasörleri vardı. Ereğli Demir Çelik Fabrikaları yeni faaliyete geçecek. Çelik fabrikaları yüksek fırınlarda büyük miktarlarda kalker taşı kullanıyor. Taşları ocaktan çıkarıp belli ebatlarda teslim etmek gerekiyor. Yol ihalesini yaptı Ereğli Demir Çelik Fabrikası, biz*

## TIRMANIR KALIP

1965'te, Eskişehir'deki çimento fabrikasının silolarının yapım işi çıktı. Dört, beş firmanın içinde benim şansımın az olduğu zannedilirken, bir kalıp dizayn ettim, tırmanır bir kalıp dizayn ettim. Onun sayesinde zarar edeceğim zannedilen işten ben hem para kazandım, hem de bir konuda çığır açmış oldum. Yani içeride ve dışarıda iskele kurmaksızın, çelik tırmanır bir kalıbın dizaynıyla o silolar yapıldı ve o günkü camia içinde bir mühendislik hizmeti olarak duyuldu ve ben bundan sonra silo işlerinde bir nevi öncülük yapar duruma geldim. Bu duyulduktan sonra Ambarlı'da ilk defa 100 metre bir baca yapılacaktı. Etibank o sırada Türkiye Elektrik Kurumu'yla beraberdi, yani tek kurumdu. Santralleri de Etibank yapıyordu. Türkiye Elektrik Kurumu da ilk defa Etibank'tan ayrılmış, bu santrali kendi yapıyordu. Yabancı müteahhitler var, büyük müteahhitler vardı o zaman, şimdi hatırimda olmayan muhtelif büyük firmalar vardı. Ben bunların hemen hemen yarı bir fiyatına teklifi vermiş oldum. Sonradan dediler ki, “Seni buradan kurtaralım.” “Yok, yapacağım ben bu işi” dedim ve tırmanır kalıpla 100 metre baca yaptım.

Naci Endem, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 24 Haziran 2005.

509) İnşaat Sanayii, Nisan 1999, s. 60.

## İŞ-SİYASET-MEDYA-MAFYA

Son günlerde, kamu ihaleleri sonuçlarını etkilemek bakımından mafya ile bazı iş adamları arasında çıkar ilişkileri bulunduğuna ilişkin duyular artmaktadır. Bu durum camiamız içinde de büyük üzüntüyle karşılanmıştır. Bu tür ilişkileri hiçbir şekilde benimsemediğimizi açıklıyoruz. Şuna inanıyoruz ki, iş aleminde gerçek başarı, kanun dışı güçleri araya sokarak veya siyaset ya da devlet yapısı içerisinde destek arayarak elde edilemez. Sahte başarılar geçici ve yanıltıcıdır; sonunda itibar ve varlık kaybetmeyle karşılaşılabilir.

Temiz ve gelişmiş Türkiye, ancak gerçek başarıların kazanıldığı, kalkınmanın kişilerin kaynağı belli olmayan paralarla değil, hakça rekabete ve denetime açık yollardan elde edilmiş kazançlarla sağlandığı bir ortamda kurulacaktır.

Bizler, böyle bir ortam için çalışıyoruz, üretiyoruz ve gurur duyuyoruz.

İnşaat Sanayii, Nisan 1999, s. 60.

*de girdik ihaleye. Sonra baktık ki, Sezai Türkeş'ler aldı işi. 'Allah Allah' dedik; çünkü çok düşük bir fiyatla aldılar işi, 'Yahu! Nasıl oluyor; bizim hesaplara göre mümkün değil bu.' Sonunda öğrendik ki Reis [Feyzi Akkaya] gitmiş, görmüş, görüşmüş, incelemiş ve iki tane ikişer bin tonluk tekne dizayn etmiş. Bartın'daki taş ocağında konkasörden çıkan malzemeyi elevatörlerle tekneye yerleştiriyor ve oradan aldığı mıcırı Ereğli Limanı'na götürüyor. Tabii ki çok ucuza mal etti Reis bu işleri. Rahmetli Feyzi Akkaya işte böyle bir adamdı.*"<sup>510</sup>

Ne yazık ki ihalelere düşük teklif veren firmaların hikayeleri, hakkında buna benzer sayısız hikaye anlatılan Feyzi Akkaya ya da bilgi birikimi ve tecrübeleriyle öne çıkan büyük firmalar gibi mühendislik ve işletmecilik bilgisinden kaynaklanan tasarruflardan çok, malzemenin tasarruf etmeyi planlayarak verdikleri düşük fiyatlara ilişkindir. Bunlar çok fazla anlatılan, yazılan hikayeler değildir; ama 50 yıldan fazla çeşitli inşaatlarda taşeron olarak

çalışan soğuk demir ustası Ferhat Alan, malzemenin tasarrufun ne boyutlara ulaştığını anlatmaktadır.

*"Gece biz işi bitirdikten sonra paydos ediyoruz, sabah geliyorum, demirler yok. Bir gün katın üstünde rastladım, biri demirleri söküyor, çok demir kullanmışız diye. Biz plana göre yapıyoruz, tam planın aynısını uyguluyoruz; fakat kardeşinin eline bir pense vermiş, kendi bir pense almış, Bahçelievler'de, 4. Cadde'de, öyle yakaladım. Bu, balkonları falan hepsini sökmüş, atmış; betona başlatmış, beton dökülüyor. Başlatmış betonu, betoncu gelmiş, pompayı dayamış, betonu döküyor; fakat demirlerin hepsi yok. 'Ulan ne oldu, niye böyle yaptın' dedim. 'Yahu! Çok demir kullanmışın' dedi, elini bana böyle yaptı, bağırdı, 'çok demir koymuşun, bu kadar demire ne gerek var?' 'Yahu' dedim, 'Biz bunu plana göre yapıyoruz, fazladan koymuyoruz ki, planda neyse o.' Açtım planı tek tek gösterdim. Yani böyleleri de var müteahhit sınıfında.*"<sup>511</sup>

Özellikle yap-satçılar olarak bilinen, hemen hiçbir mühendislik bilgisi olmayan müteahhitler arasında görülen bu gibi malzeme hırsızlıklarına, özellikle taşrada küçük ve orta büyüklükte kamu inşaatlarının yapımını üstlenen firmalarda da sıklıkla rastlandığı bilinmektedir.

Siyasete atıldıktan sonra ortağı olduğu şirket yönetimi ve TMB üyeliğinden ayrılan 22. Dönem İstanbul Milletvekili Ersin Arıoğlu'nun malzeme konusundaki çalışmalarını konuyla ilgili önemli bir

510) Köksal, Cahit, Sözlü Tarih, Ankara, 24 Haziran 2005.

511) Alan, Ferhat, Sözlü Tarih, Ankara, 2 Mart 2005.



kaynak oluşturur. Bu çalışmada Arnoğlu ve arkadaşları, Konya’da, “2 Şubat 2004 gecesi saat 20:15 civarında, aniden, 30 ile 40 saniye içinde, kat kat üstüne çökerek göçen ve tamamen yıkılan” Zümrüt Apartmanı incelemelerinde, mühendislik ve idari denetim gibi konular bir yana, 4 önemli ve kritik imalat hatası tespit etmişlerdir.<sup>512</sup> 92 kişinin yaşamını yitirdiği bu olayın çok daha büyük boyutlusu, bu olaydan 5 yıl önce yaşanmıştı. Konu, “Şok” başlıklı bölümde kısmen incelenecektir.

## J) ATILIM DÖNEMİ: 1990’LARDAN 2000’LERE

1990’lı yılların sonuna gelindiğinde TMB, gerek sektörün gerekse de bir kurum olarak birliğin ekonomik sorunlarını aşabilmeye yönelik çalışmalar da başlatmıştır. Bu çalışmalardan biri Hazine Müsteşarlığı’na başvuru yapılması ve ilgili belgelerin 18 Mayıs 1998 tarihinde TCMB’ye gönderilmesi kararıyla sonuçlanan Müteahhitler Yatırım Bankası kurulması çalışmasıdır.<sup>513</sup> Ancak bu daha çok, TMB’nin desteklediği ve doğrudan ortak olmayacağı bir girişimdir. 26 Ocak 1999 tarihli yönetim kurulunda, genel kurulda oylamaya sunulmak üzere, dernek tüzüğüünün “Çalışma Konuları” maddesine “Derneğin amacı ile çalışma koşullarına uygun olarak kurulmuş ve kurulacak şirketlere katılabilir, gerektiğinde kurucu üye olabilir” fıkrasının eklenmesi kararı ise, kuruluş çalışmaları yapılmakta olan “Yeni Kentler Yatırım Holding Anonim Şirketi”ne birliğin kurucu üye olabilmesi için alınmıştır.<sup>514</sup>

TMB, sektörel olarak daha ağırlıklı bir etkiye sahip olabilmenin gereklerini tespit etmeye ve bunları uygulamaya başlamaktadır. Bunlardan biri iletişim teknolojisi ve bilgisini profesyonel düzeylerde kullanma kararıdır. TMB 1999 yılının başında NPR İletişim Danışmanlığı Firması ile görüşmelere başlamış,<sup>515</sup> 1 Haziran 1999 tarihinde ise bu firmayla 3 aylık bir iletişim danışmanlığı sözleşmesi imzalamıştır. Öyle görünüyor ki, deneme niteliğindeki bu çalışmadan kısa bir süre içinde somut sonuçlar alınmış ve sözleşme aynı ayın sonunda yıllık bir sözleşme olarak revize edilmiştir. TMB, NPR’nin kurumsal danışmanlığı yanında, bazı kişilerden de özel iletişim danışmanlığı almaktadır.

2000’li yılların getirdiği bir başka önemli yenilik, “imaj” konusunun sadece profesyonel danışmanlara bırakılmaması, sadece müteahhitlik alanıyla da sınırlı kalmayarak, konuyla ilgili daha bilimsel çalışmaların yapılabilmesine yönelik zemini hazırlamak için, Türkiye’de giderek daha fazla ilgi gören “toplumsal sorumluluk” ve “iş ahlakı” gibi kavramların yaygınlaştırılmasına yönelik olarak

Gazipaşa’da bir tane meydan yapmışlar. Ben de, Alanya tarafında bir otel yapmıştık, “Hele şu meydana bir gideyim göreyim” dedim. Nedir bu? Hiçbir tayyare de gelmedi diyorlar, nasıl meydan yapmışlar? Gittim buldum. İçerde, etrafında tel örgüsü var, bir tane prefabrik terminal binası, bir kapısı. Bekçi oturuyor; söyledik bekçiye, girdim içeriye, “Şu pisti bir gezeyim” dedim, “bir dolaşayım ne var?” “Buyur”, dedi bekçi. Girdik piste. Pistte iki tane tayyare, küçük, Türk Hava Kurumu’nun tayyareleri var ya, onlardan iki tane gelebilmiş. Aç-kapa, ne gelen ne giden. Orayı bana verseler ben muz bahçesi yaparım.

Cahit Köksal, *Sözlü Tarih*, Ankara, 21 Aralık 2004.

512) Arnoğlu, Ersin, İsmail Özay, Nadir Saraç, Atilla Kart, Nezir Büyükcengiz, Sorumsuzluklar Zihniyetinin Göçüğü: Konya Zümrüt Apartmanı Raporu, CHP BYKP Yayınları, Ankara, 2004, s. 47-48.

513) TMB YKKD, 14 Mayıs 1998 tarihli toplantı tutanağı.

514) TMB YKKD, 26 Ocak 1998 tarihli toplantı tutanağı.

515) TMB YKKD, 25 Mayıs 1999 tarihli toplantı tutanağı.

gereken çalışmaların sürdürülebilmesinin imkânları da oluşturulmaya başlanmıştır. TMB “Türkiye İş Ahlakı Derneği”nin kuruluş aşamalarında yer almış ve bu derneğe kurucu üye olarak katılma kararı almıştır.<sup>516</sup>

1990’ların sonunda itibaren TMB hem uluslararası örgütlere üyelik süreçlerini hem de üyesi olduğu kuruluşlardaki rolünü etkinleştirmeye başladı. Bunun ilk örneği, 1992 yılında üyesi olduğu UEPC’in 22-24 Mayıs 1997 tarihlerinde İstanbul’da gerçekleşen 23. Kongresi oldu.

15-16 Nisan 2004 tarihlerinde, İstanbul’da, EIC’in genel kurul toplantısına ve ardından gerçekleştirilen “İhracat Kredilerinin Sigortalıması ve Proje Finansmanında Çevresel ve Sosyal Standartlar” başlıklı toplantıya ev sahipliği yaptı. TMB 2001 yılında da, daha bir yıl önce üyesi olduğu FIEC’in 2001 Kongresi’ne ev sahipliği yapmıştı. 28 Haziran-1 Temmuz 2001 tarihleri arasında İstanbul’da gerçekleştirilen FIEC toplantısı kapsamında 29 Haziran günü yapılan kongrenin teması “Birleşik Avrupa İçin Batı-Doğu Ulaşım Ağları: Avrupa İnşaat Sanayininin Katkısı” idi. TMB’nin Türkiye’de düzenlediği uluslararası inşaat sanayii toplantıları bunlarla sınırlı değildi. Aynı yıl UEPC ilkbahar toplantısı, 24-25 Mayıs 2001’de, İzmir’de gerçekleştirilmiş ve teknik komite toplantısında TMB Türkiye için güncel bir konuda, “Depreme Dayanıklı Konut” başlığıyla bir sunuş yapmıştı. TMB bütün bu toplantılarda gerçekleştirdiği başarılı organizasyonla da dikkat çekti.

1990’lı yılların sonundan itibaren mekânsal olarak ayrılan TMB ve İNTES arasında, mekânsal işbirliğinin bitmesiyle ortaya çıkan mesafe ve soğukluğu aşılabilmesi için de çabalar sarf edilmiş, 2004 itibarıyla bu çabalar somut işbirliği haline dönüşmeye başlamıştır. 2004 yılı başında, 19 Şubat 2004 iki kurum ortak bir danışma kurulu toplantısı yapmış<sup>517</sup> 14 Aralık 2004’te ise, TMB üyesi olan firmalara tabela ve antetli kağıtlarında TMB ve/veya İNTES üyesi olduklarının belirtilmesinin önerilmesiyle ortak bir logo ile metin çalışmasının yapılmasına karar almıştır.<sup>518</sup>

Ve özellikle Bayındırlık Bakanlığı’nda bizimle aynı meslekten olan, arkadaşlar Bayındırlık Bakanı oldukları için müsteşarlık seviyesinde ve diğer yönetici seviyesinde, onlara gidip dertlerimizi anlatmak pek zor olmadı, bizi dinlediler yani eksik olmasınlar, hepsi bizi kabul etti, dinlediler; fakat bunları hayata geçirmek tabii bizde yasalarla ilgili olduğu için, meclis giriyor devreye, biraz zorluklar oldu tabii.

Ercüment Kılıçbay, *Sözlü Tarih*, Ankara, 14 Aralık 2004.

2000’li yıllarda yaşanan bir başka önemli gelişme de, Ocak 2002’de TBMM’den çıkarılmış olan Kamu İhale Kanunu oldu. Bu kanunla, her şeyden önce, “hukukun temel prensiplerinden biri olan ‘HAKLARDA ve YÜKÜMLÜLÜKLERDE EŞİTLİK’ ilkesi, Kamu İhaleleri Sözleşmeleri Kanununun başlangıcındaki ilkeler bölümünde yer almıştır.”<sup>519</sup>

2003 yılında uygulanmasına başlanan 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu, müteahhitlik kar-

516) TMB YKKD, 5 Mart ve 9 Nisan 2002 tarihli toplantı tutanağı.

517) İNTES İnşaat Sanayii Ocak-Şubat 2004, Sayı: 84, s. 81.

518) TMB YKKD, 14 Aralık 2004 tarihli toplantı tutanağı.

519) Şencan, İbrahim, “İNTES’in Hizmet Dolu 40 Yılı”, İNTES İnşaat Sanayii, Ocak-Şubat 2004, Sayı: 81, s. 17.

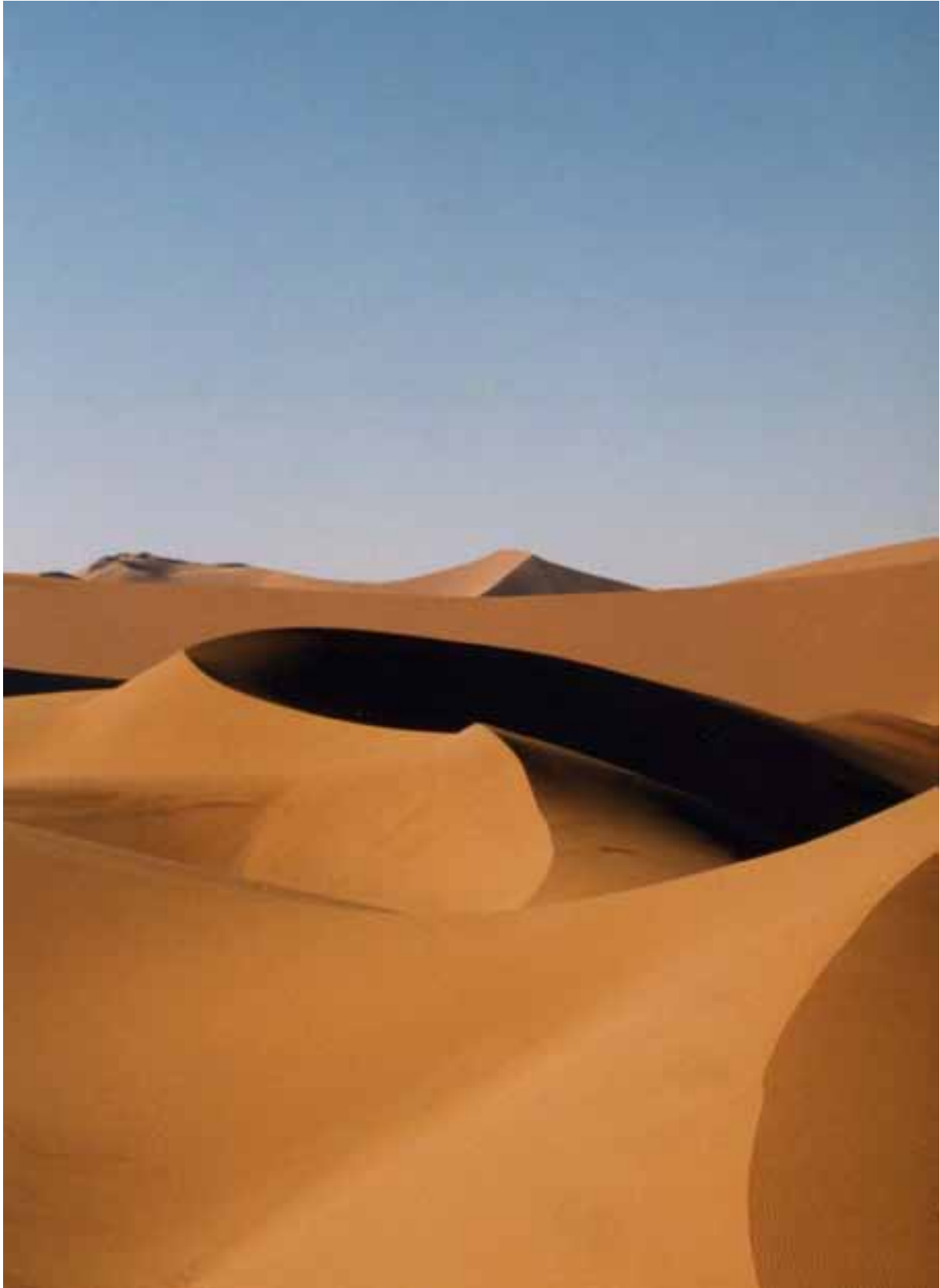
nesi yerine bir dizi mesleki ve teknik yeterlilik belgesi tanımlamıştır. Buna göre, kamu ihalelerine katılabilmek için, yeterli iş deneyimi olmayan bir müteahhit, ancak, gerekli ve yeterli iş deneyimi olan bir mühendis veya mimarla ortaklık yaparak ihalelere girebilecektir.<sup>520</sup>

Kamu İhale Kurumu, “standart ihale dokümanları ve tip sözleşmeler vs mevzuatı hazırlamak ve uygulamakla görevlidir. Yeni kanuna göre kurul ayrıca müteahhitlerin veya işverenlerin şikayetlerini incelemek ve oluşan anlaşmazlıkları çözmekle de görevlidir... Kurul 10 kişiden oluşmaktadır. Bu üyelerin başkan ve başkan yardımcısı dahil 8’i kamu kurumlarının” ve “2’si özel kuruluşların” temsilcileridir.<sup>521</sup>

---

520) Kılıçbay, Ercüment, AB Yolunda 4734 ve 4735 Sayılı Yeni İhale Kanunları ve Müteahhitlere Hatırlatmalar, TEK-İMAŞ, Ankara, 2003, s. 23.

521) A.g.e., s. 17-18.



## V. ölllerden Kutuplara: Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi: 1970-2000

Müteahhitler, altmışlı yılların sonundan itibaren tıkanıklık göstermeye başlayan yurtiçi pazarda büyümenin giderek zorlaştığını fark ediyorlardı. Bu açılma arzusuna yönelik çaba altmışlı yılların başından itibaren görülmeye başlanmıştı. Türk müteahhitlik firmaları 1930'lu yıllardan başlayarak tedricen gelişmeye başlamış, sıkı kambiyo rejimlerine, eğitim altyapısındaki eksikliklere, sermaye birikimi sorunlarına rağmen yüksek mühendislik bilgisi ve işletmecilik gerektiren, havaalanı ve baraj gibi büyük inşaatların yapımını yüklenecek düzeye ulaşmıştı. Özellikle 1940 ve 1950'li yıllarda, Türkiye'de kimi yapı işlerini üstlenen yabancı firmalarla birlikte yapılan çalışmalar Türk firmalarının güvenini artırmıştı.

Yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin başlayabilmesine yönelik olarak önemli ilk iki girişim, 1964 yılında, Maliye Bakanlığı'na yurtdışında iş taahhüt edecek müteahhitler için nasıl imkânlar düşünüldüğünün sorulmasıyla, müteahhitlik şirketleri arasında yurtdışında iş yapmak isteyenlerin belirlenmesi için bir soruşturma yapılması oldu. Yurtdışı taahhüt işleri ve maliye ilişkilerinin daha sonra ortaya çıkardığı sayısız sorun düşünüldüğünde bu erken girişimin ne kadar isabetli olduğu anlaşılacaktır. Ancak, Maliye Bakanlığı'na böyle bir sorunun sorulup sorulmadığı ve eğer sorulduysa bakanlığın nasıl bir cevap verdiği belli değildir. Yurtdışında taahhüt işleri üstlenmek isteyen firmaların tespiti için yapılan soruşturmaya ise sadece üç firma olumlu tepki vermiştir.<sup>522</sup> Ne yazık ki bu firmaların hangileri olduğu da kaynakta belirtilmemiştir.

1960'lı yıllar boyunca sadece yurtdışında iş ihtimallerinin araştırılması düzeyinde devam ettiği anlaşılan çalışmalarda, hedef olarak belirlenen herhangi bir ülke ya da bölge görülmemekle birlikte, petrol gelirleriyle hızlı bir ekonomik büyüme sağlayan Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin muhtemel hedefler olduğu düşünülebilir. 1972 yılında ilk kapsamlı araştırmanın yapılması için, sektörün önemli isimlerinden Nafiz Yürekli ve Ferit Aysan'a görev verildiği anlaşılmaktadır. TMB ve İNTES'in ortak kararıyla bu iki tecrübeli müteahhit, pazarlar konusunda bilgi temini, mühendislik bürolarının öncü olarak yurtdışına çıkmalarının teşvik edilmesinin koşulları, yurtdışında iş yapabilecek

---

522) İNTES YKKD, 29 Mayıs 1964 ve 6 Ocak 1966 tarihli toplantı tutanakları.





Sezai Türkes Meşhur Kabak Oyma Makinesi "Köstebek"’in Önünde.

müteahhitler için devletçe alınması gereken teşvik tedbirlerinin tespiti ve şirketlerin konsorsiyumlar oluşturması için teşviklerini içeren ayrıntılı bir rapor hazırlamakla görevlendirilmişlerdir.<sup>523</sup> Ne yazık ki birçok belge gibi bu rapor da arşivlerde bulunamamıştır.

Aslında, Bakanlar Kurulu’nun 21 Temmuz 1969 tarih ve 6/12179 sayılı kararı ile uygulamaya koyulan; ama bir süre sonra Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilen “Yurtdışında İş Alacak ve Yapacak Olan Türk Müteşebbislerinin Tabi Olacakları Esaslar

Hakkında Karar”, bugün yaşanan sorunların çoğunu öngörmüştü ve müteahhitlik firmaları açısından bugüne kadar alınan en etkili kararlara sahipti. Bu kararname ile yurtdışında iş alacak ve yapacak Türk müteşebbislerinin döviz işlemlerini değerlendirecek bir komite de kurulmuştu ve ilginç olan bu komitede DPT, Maliye Bakanlığı, yapılacak işin mahiyetine göre ilgili bir bakanlık temsilcisi ile TMB’nin de bir temsilcisi olmasının düşünülmüştü.

Nafiz Yürekli ve Ferit Aysan bu raporu hazırlamaya başlamadan dört yıl önce, Türk müteahhitlerinin uluslararası ihalelere katılabileceğine dair ilk haber, İstanbul Ticaret Odası tarafından yayınlanan İstanbul Ticaret Gazetesi’nde çıkmıştır. “Suudi Arabistan İhalelerine İştirak Edebiliriz” başlıklı bu haberde, Suudi Arabistan’da yatırım giderlerinin toplam devlet giderleri içindeki payının, 1960-1961 tarihlerinde yüzde 15’ten, 1964-1965 tarihlerinde yüzde 37’ye çıktığı bildirilmektedir. Cidde Havalimanı Tevsii, karayolları inşaatları, asfaltlama işleri gibi birçok ihaleyi Yunanlı ve Pakistanlı müteahhitlerin almasının Türk müteahhitlerinin şansının yüksek olduğunu gösterdiği, Mekke ve Medine gibi kutsal şehirlerde sadece İslam ülkelerinden müteahhitlerin kabul edilmesinin ayrı bir avantaj sağladığı, Amerikan firmaları aracılığıyla gelen Türk işçilerinin ülkede bulunmasının etkili olacağı yorumlarından sonra gazete, Suudi Arabistan ihale mevzuatının önemli noktalarını sıralamaktadır.

Aynı gazetede verilen bir başka habere göre, Trablusgarp Ticaret Ataşeliği’nden İstanbul Ticaret Odası’na Türk firmalarının Libya’daki ihalelere katılmasını tavsiye eden yazılar gelmekte ve ihaleler hakkında sürekli bilgi verilmektedir. Trablusgarp Ticaret Ataşeliği’nin Türk firmalarını Libya’daki ihalelere katılması için teşvik eden yazılarına rağmen, bu firmalara Libya ile ilk ilişkilerinde yardımcı olmayacağı da ortaya çıkmaktadır. Oda’ya gönderilen yazıda ataşelik, “İnşaat firmaları ile memleketimizdeki ilgililer Ataşeliğimiz’den herhangi bir yardım beklemeden doğrudan doğruya inşaat firmaları ile temasa geçerek ilişki kurmaya çalışmaları gerekmektedir” demektedir. Ataşelik bu uyarının yanı sıra ilk bilgilerin nasıl toparlanacağına ilişkin de yol göstermektedir. Libya’daki ihale şartları ve iş alma durumlarını tetkik etmek üzere araştırma yapan Yüksek Mühendis Mehmet Ercüment Kocamaz’ın adresi verilmekte ve kendisinden bilgi alınabileceği belirtilmektedir.<sup>524</sup> Demek ki, Nafiz Yürekli ve Ferit Aysan’ın çalışmalarından önce Libya’da yapılmış bir

523) İNTES YKKD, 4 Nisan 1972 tarihli toplantı tutanağı.

524) İstanbul Ticaret Gazetesi, 19 Temmuz 1968.

araştırma vardır; bu araştırmanın sonuçlarından TMB üyelerinin ne ölçüde yararlandığı ise bilinmemektedir.

Türk müteahhitlerinin yurtdışı ihalelerdeki şansının tartışılmaya başlandığı dönemde, 1970’te, Cumhuriyet Dönemi Müteahhitlik işlerinin iki büyük ustası, Sezai Türkeş ile Feyzi Akkaya henüz şahsi ortaklık halinde olan şirketleriyle Kadıncık-II Hidroelektrik Tesisi’nin yapımını üstlenmişti. İspanyol inşaatçıların tamamlayamadan bırakıp kaçtıkları Kadıncık-I Projesi’ni tamamlamak da Arı İnşaat’a kalmıştı.

Sezai Türkeş, tüneli patlayıcılarla açmak yerine modern bir teknoloji olan köstebek burgu yolunu seçti ve dört metre çapa kadar ayarlanabilir serbest bir köstebek bulabilmek için, “Jules Verne’in Seksen Günde Devri Alemi seyahatini on beş günde tamamlayarak” Tasmanya Adası’nda aradığını buldu. “Makinenin uydurma bir resmiyle bir fotoğrafını” Feyzi Akkaya’nın önüne sürdü: “Bak buraya... Köstebeklerdeki iki problem, daha henüz çözülmemiş... Birisi sıcaklık, birisi toz.”<sup>525</sup>



“Köstebek” İş Başında, Libya.

*“İki sene geçip de o Libya’ya gittikten sonra, yarı yarıya tozla dolmuş olan 90 santimlik havalandırma boruları kafamıza inmeye başlayınca ‘toz meselesi’nin ne olduğunu öğrendik, fakat ‘sıcaklık problemi’ hakkında, iş bitimine kadar hiçbir fikir edinemedik.”<sup>526</sup>*

1972 yılında, yolları 1926 Yüksek Mühendis Mektebi’nde kesişen iki inşaat mühendisi, bugün Türk müteahhitlik firmalarının en kıdemlilerinden biri olan STFA’nın kurucuları, Türkiye inşaat tarihinde birçok ilke imza atan iki dost, 65’inde, yani emeklilik yaşında Libya çöllerinde iş almak için çabalıyorlardı. Nafiz Yürekli ve Ferit Aysan’ın bu konuda bir rapor hazırlamak için çalışmalarına başlamasından kısa bir süre sonra, 1973 başlarında, Libya’da kurulan ilk Türk şantiyesinin başında Sezai Türkeş çalışmaları başlatmıştı.

O tarihlerde, Türkiye’deki müteahhitlik şirketlerinin, uluslararası pazarlarda iş yapmak için standart şirket örgütlenmesine sahip olduğunu söyleyebilmek de kolay olmayacaktır. Sektörün yapısı nedeniyle kişisel ilişkilerin önem taşıyor olması, piyasada çok sayıda şahıs şirketinin büyük çaplı işler yapabilmesine olanak tanıyordu. Uzun yıllardır birlikte çalışan ve Türkiye’deki birçok büyük inşaat işini başarıyla tamamlamış olan Sezai Türkeş ve Feyzi Akkaya’nın şirketleri de, şahıs ortaklığı idi.

*“Yapılacak iş belliydi... Şimdilik bir anonim şirketmiş gibi davranacak, fakat süratle ve tabii gizli olarak, aynı isim altında bir anonim şirkete dönüşecektik... Evvela ‘Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya Construction Co’ başlıklı kâğıt ve zarflar hazırlattık ve bu işte bunları kullanmaya başladık. ‘Co’ nedir sorusunu soranlara, ‘Company’dir cevabını veriyorduk. Fakat her nedense, ‘Company nedir?’ diye soran hiç kimse çıkmadı.*

525) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 285.

526) A.g.e., s. 286.



Kadir Sever.

*Teklif bu isimle verildi, mukavele bu isimle imzalandı ve bütün bir sene liman inşaatında bu isim kullanıldıktan sonra, ancak 1 Ocak 1974'te Anonim Şirket kurulabildi.*<sup>527</sup>

Türk inşaat şirketlerinin uzun yıllar çok zor şartlar altında çalışacağı, iki ülke arasındaki ekonomik ve politik ilişkilerin yansımaları nedeniyle çok sıkıntılar çekeceği, kimisinin sorunları iyice derinleştirecek hatalar yapacağı Libya'yı anlamak için uzun tahliller yapmak yerine, Feyzi Akkaya'nın çarpıcı üslubundan anlatmanın hem yeterli hem de daha güzel olacağı açıktır.

*“Sizlere evvela, bugünkü modern Libya'dan çok farklı olan, o günkü Libya'yı, gördüğüm gibi anlatmalıyım: Toprağı güzel olan, fakat susuz bir sahil şeridi... Yeşillik olarak yalnız hurma ağaçları ve İtalyanlar'dan kalma milyonlarca zeytin ağacı görülüyor... İçerisi dümdüz, devediken ve kum...*

*Trablus'ta Osmanlı ve İtalyanlar'dan kalma birkaç binadan başka, muntazam bir yapı yok. Şehir, derin bahçe duvarları arkasına gizlenmiş yerlerde yapılan kargir evlerden oluşmuş. Çarşular bizim semt pazarları gibi.*

*Memleket yeni ihtilalden çıkmış, devlet yeni kurulmuş. Memurlar, henüz yapacakları işleri öğrenememişler, başlarındaki Mısırlı ve Hintliler'in idaresi altında bir şeyler yapmaya çalışıyorlar.*

*Liman dışında daimi olarak 100'ün üzerinde gemi demir üstünde yatıyor. Ancak sırası gelen malını boşaltabiliyor. İçlerinde iki ay bekleyenler çokmuş. Eğer yumurta gemisi yumurtasını, soğan gemisi de soğanını boşaltamazsa çarşıda yumurta ve soğan bulunması imkansız.*

*İçki yasak, fakat su gibi içiliyor. Milyonlarca zeytin ağacına rağmen zeytin ve zeytinyağı dahil, petrol ve karpuzdan gayri her şey ithal malı... Tabii çimento, demir, çivi, kereste, oksijen, asetilen gibi inşaatla ilgili aklınıza gelenler, bulunması en güç şeylerden. Bunları zaten siz kendiniz ithal edeceksiniz.*

*Meydanda kadın göremezsiniz. Erkekler, iklim icabı tembel, çalıştıramazsınız. Özetlenirse Libya, bizim gittiğimiz zamanlar, Cumhuriyetin ilk yıllarındaki güney doğu hayatını yaşıyordu, fakat bizimki fakirlikten doğan bir yolsuzluktan, bunları zenginliğe rağmen sefalet...*

*O günkü Libya'nın başka bir görüntüsü daha vardı: Çölün haşarısı Kaddafi, akli başında bir liderdi. Bu sefaleti yıkma çabasına o gün başlamıştı. Polonyalılar kara yollarına, Bulgarlar hava meydanlarına, Fransızlar binalara el atmış, çalışıyorlardı. Yugoslavlar'la biz, ilk limanların inşaatına*

527) A.g.e., s. 299.

*başlamış bulunuyorduk. İçerlerde küçük yerleşim merkezleri, yatılı mektep siteleri kurulmuş ve kurulmaya devam ediyordu. Ziraat hamlesine yeni başlanmak üzereydi. İşte biz, petrolden başka bir şeye sahibolmayan, pazarları tastamam kuru, henüz acemi bir kadronun idare etmeye çalıştığı, rüzgarda tozuyan koskoca bir şantiye görünümündeki bu Libya’da işe başlamıştık.*

*İlk Libya kahvelerimizi yudumlarken, aramızdaki geleneğe uyarak Sezai’den benim için bir iş listesi olup olmadığını sordum. Cevabından can sıkıntısı sızıyordu:*

*-Liste filan yok... Seni moral için çağırdım.”<sup>528</sup>*

Libya’daki bu ilk taahhüt işi, daha sonraki yıllarda yoğun olarak yaşanacağı gibi, dünya piyasalarında petrol fiyatlarının gösterdiği seyirden yoğun bir biçimde etkileniyordu. Yetmişli yılların ilk yarısında hızla yükselen petrol fiyatları en önemli ihracat ürünü petrol olan Libya ekonomisi için tek başına olumlu bir gelişme sayılabilirdi; ama unutulmamalı ki Libya ekonomisi, özellikle sanayi ürünlerinde tamamen dışa bağımlıydı ve inşaat malzemeleri fiyatları da petrol fiyatlarına paralel olarak yükseliyordu. Oysa STFA’nın sözleşme fiyatları sabit fiyatlardı.<sup>529</sup> Türk müteahhitlerinin, elbette ki işçi ve mühendislerle birlikte Libya çöllerindeki ilk yıllarına ait en zengin kaynak Feyzi Akkaya’nın anılarıdır. Türkiye mühendislik tarihi açısından da ilginç bir figür olan Feyzi Akkaya’nın aktardıkları, bizim için de temel başvuru kaynaklarından biri olmuştur.

Trablus Limanı inşaatı 1975’te iyiden iyiye yoluna girdiğinde firma Tobruk Askeri Limanı, Bingazi Direnaj İşleri ve Trablus Limanı’nın genişletilmesi işlerinin sözleşmelerini de imzalamıştı. Sezai Türkeş, bir yandan, bugün müteahhitlik sektörünün kıdemlileri arasında sık sık zikredildiği gibi, Türk müteahhitlerini girişimcilğe özendirmeye, Libya Pazarı’na girmeye teşvik ederken bir yandan da çeşitli zorluklarla dolu bu yeni pazarda güçlenmeye çalışıyordu. 3.000’e yakın buluşu olduğu söylenen ve mühendislik sorunlarının çözümündeki yeteneklerini kanıtlamış olan Feyzi Akkaya’nın dahiyane çözümlerinin yanında, geleneksel halk bilgilerini de şaşırtıcı bir biçimde kullanıyorlardı. Trablus Limanı’na bir karabasan gibi çöken fırtınanın hikayesi bunun en güzel örneklerindedir.

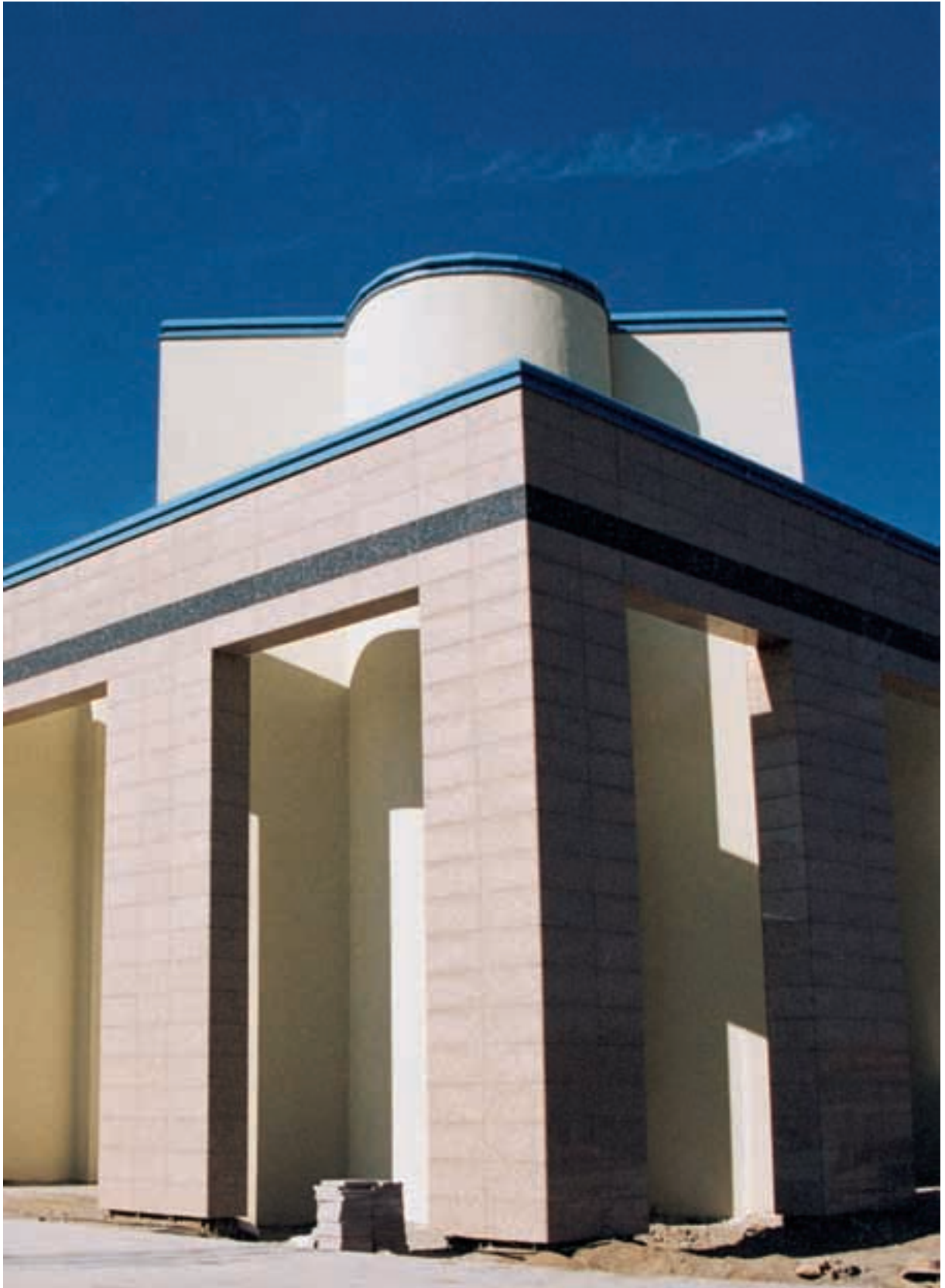
*“... bir fırtına çıkmış, Japonların gemisini ve borularını turşuya çevirip sahile atmış. Japonlar neye uğradıklarını şaşırıp, bu hesapta olmayan katastrofal fırtına hasarlarını Libyalılara yüklemek için teşebbüse geçmişler. Anlattıklarına göre, toplantı günü Libyalılar, STFA’nın takvim çizelgesini masanın üzerine açmışlar. ‘Bakınız, burada kestane karası fırtınası yazıyor. STFA’lılar o gün limana sığınıp kurtuldular, siz neden kaçmadınız?’ demişler... Japonlar, meteorolojiden başka takvim diye bir şey bilmediklerinden, kafaları önlerinde, çizelgeye bakıp kalmışlar ve ağızlarını açmadan kalkıp gitmişler.”<sup>530</sup>*

Her ne kadar büyük müteahhitliğin ön koşullarından biri “mühendislik jargonu”yla kamusal ilişkiler kurmak ise de, bireysel ilişki kurma biçimleri, özellikle farklı kültür dünyalarında, çoğu zaman en kritik bilgilerden biri haline dönüşebilmektedir. Yemen’deki bir baraj inşaatının şantiyesinde Gönül Talu, “olmak ya da olmamak” sınırında, insan ilişkileriyle işin kaderini kurtarabilmiştir. Şantiye

528) A.g.e., s. 301.

529) A.g.e., s. 302.

530) A.g.e., s. 308.





binasındaki odasına “destursuz” dalan yerel aşiret üyelerinin ellerindeki, namluları üzerine çevrilmiş otomatik silahlar karşısında soğukkanlılığını kaybetmeyen Talu, sorunu ustalıklı çözmeyi başarabilmiştir.<sup>531</sup>

STFA'nın Libya'daki başarısı kısa bir süre içinde müteahhitliği aşır mühendislik başarılarının da kapısını araladı. Trablus Limanı'nın projelerini hazırlayan İngiliz firmasının yaptığı hesaplardaki yanlışlar inşaat sürecinde yaşananlarla ortaya çıkmış, STFA'nın davet ettiği ünlü liman uzmanları Fernando Costa ve Per Brunn, yaptıkları incelemeler sonunda mevcut projeye göre inşa edilen mendireklerin yetersiz ve güçsüz olduğunu belirten bir rapor hazırlamışlardı. STFA'nın haklı olduğu 1981 senesi kışında çıkan bir fırtınada anlaşıldı. Birinci kısım inşaat parapetin 200 metresi tam da raporda belirtilen yerden parçalandı. Fırtına günü, STFA'nın yeni bitirmiş olduğu ve projesi “Temel Mühendislik A.Ş.”ce hazırlanmış olan Sidi Bilal Askeri Limanı'nda ise herhangi bir hasar oluşmamıştı.<sup>532</sup>

Bu başarıların da etkisiyle Türk müteahhitleri için giderek genişleyen pazar, bir zamanlardaki kalkınma hamlelerinde Türkiye'de yaşandığı gibi sektörü herkes için cazip hale getiriyordu.

*“Libya, ... Türk inşaatçı firmaları, hatta sertifikalı, sertifikasız apartmancı inşaat müteahhitleriyle dolmaya başladı. Bunların arasında, Libyalılar'a epeyce sürpriz yapanlar ve rahatsızlık verenler çıktı...”<sup>533</sup>*

1979 yılından beri Libya'da iş yapmakta olan Yaşar Özkan Mühendislik ve Müteahhitlik A.Ş.'nin, Türkiye-Libya Ortak Teknik Komite Türk Heyeti Başkanlığı'na sunduğu 16 Haziran 1988 tarihli rapor, Türk müteahhitlerinin Libya macerasını en iyi özetleyen metinlerden biridir. Bu rapora göre, yaşanan her şeye rağmen Libya Pazarı, verilen bunca emekten sonra, Türk müteahhitlik sektörü açısından iyi bir birikim, teknoloji ve ortam sağlamış, bundan sonraki girişimler için de sağlam temeller atılmıştır. Bu yorumun doğruluğu, özellikle 1990'lı yıllardan itibaren dünya ölçeğinde yayılan Türk müteahhitlik sektörü incelendiğinde ortaya çıkmaktadır; bununla birlikte Libya, Türkiye'de uluslararası müteahhitlik denildiği zaman akla gelen ilk ülke olmuş, yıllardan sonra da Rusya Federasyonu, benzer süreçlerden geçerek, bu alanda bir başka önemli ülke haline gelmiştir.

Türk müteahhitlerinin Libya ve bir süre sonra da Ortadoğu Pazarı'na girmesi 1973-1980 yılları arasında tedricen gelişen bir süreç oldu. Aradan yıllar geçtikten sonra geri dönüp bakıldığında 1973-1980 dönemi, hızlı bir atılım için uygun konjonktür bekleyen bir hazırlık dönemi gibi görünmektedir. Özellikle Libya'da 1980-1981 yıllarında birdenbire büyüyen sektörde, Türk müteahhit sayısı 100'ün üzerine çıkmış, işçi sayısı ise zaman zaman 125.000'e ulaşmış; taahhüt edilen iş miktarı ise, parasal büyüklük olarak 8 milyar 500 bin ABD dolarına varmıştır.

Bu aşırı büyümenin temel nedeni, Libya'daki yerel yönetimlerin özerk kararlar alabilme yetkisiydi. Hukuksal olarak uygun bir ortam yaratan bu özerklik, 1981 yılında yapılan yerel seçimler öncesinde

531) Talu, Gönül, Sözlü Tarih, İstanbul, 12 Ocak 2005.

532) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 309.

533) A.g.e., s. 309.



Yemen Arap Cumhuriyeti Mer'ep Barajı: Mer'ep Barajı'nın Yemen Arap Cumhuriyeti Halkı'nın Refahı İçin Hayırlı Bir Proje Olmasını Dileriz.

mevcut projelerin bir çeşit seçim yatırımı olarak hızla sözleşmelere bağlanmasını kolaylaştırdı. Türkiye ile Libya arasında 5 Ocak 1975 tarihinde imzalanan işgücü anlaşmasının sağladığı kolaylıkları da kullanan Türk müteahhitleri, Libya'daki yerel projelerin çoğunun sözleşmesini imzaladılar. Feyzi Akkaya'nın deyişiyle “sertifikalı, sertifikasız apartmancı inşaat müteahhitleri” koşarcasına Libya ihalelerine giderken, Türkiye’de hiçbir denetim mekanizması çalışmaması, hatta ciddi bir denetim mekanizmasının bulunmaması bir yana, yaşanan döviz sıkıntılarına karşı palyatif çözümlere bile itibar eden bankacılık sistemi, bu firmalara teminat verilmesinde büyük kolaylıklar gösterdi.

*“1979-1980 yıllarında döviz beklentileri o kadar iştahlarını kabartmıştı ki, projelerin ne fizibilitelerine, ne kaynaklarına, ne işi olan müteahhitlerin kapasitesine ve tecrübelerine ne de ülke risklerine bile aldırmamışlardı. Tabiri caizse sokaktan adam çevirip dövize natık teminat mektubu vermişlerdi.”<sup>534</sup>*

Müteahhit sayısındaki bu hızlı artışta idarenin de bazı sorumlulukları olduğuna ilişkin ipuçları vardır; 1981 yılı başına kadar, yurtdışında iş yapmak üzere Bayındırlık Bakanlığı'ndan “Teknik Yeterlilik Belgesi” alan müteahhit sayısı 200 iken, yıl sonunda 400'e ulaşmıştır.<sup>535</sup> 1980'de yurtdışında faaliyet gösteren müteahhitlik firması sayısı 62 iken, 1987'de 311'e ulaşmıştır.<sup>536</sup>

Bankalar büyük bir pazara çıkarma yapan her çeşit müteahhidin yaratacağı sorunları hesap etmeden ya da bu hesapları ciddiye almadan, dünyada varil başına petrol fiyatları 30 ABD doları civarında seyrederken günlük petrol üretimi 2 milyon 500 bin varile ulaşan ve bununla yılda 22 milyar ABD doları gelir elde eden bir kaynağın sağlayacağı avantajları hesap etmekle yetindiler. Fakat kısa zamanda her şey tersine döndü. 1982 yılında başlayan petrol krizinde, varil başına fiyatlar 5 dolara kadar geriledi. Petrol Üreten Ülkeler Örgütü OPEC üretim miktarlarını kısıtlamaya başladı. Libya'nın yıllık petrol geliri 5 milyar ABD doları seviyesine düşmüştü.

Türk müteahhitlik sektörü ikili bir sorunla karşı karşıya kaldı. Bir yandan kaynakların kısıtlanması Libya'nın inşaat projelerini yıllara yaymasına ve ödemeleri geciktirmesine neden oldu, öte yandan pazara giren çok sayıda deneyimsiz, birikimsiz ve kısa dönemde büyük oranlarda kâr elde etme hedefiyle hareket eden müteahhitlerin birçok önemli projeyi yarım bırakması, hatta bırakıp kaçması iki ülke arasında uzun yıllar devam edecek sorunların başlangıcını oluşturdu. Müteahhitlik sektörü açısından da, basında yıllarca devam eden Libya hikâyeleri, yukarıda sözünü ettiğimiz olumsuz algılamayı büyüttü.

Yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin ikinci büyüme dönemi, daha aşağıda biraz daha ayrıntılı anlatılacağı gibi, 1990-1999 yılları arasında BDT Pazarı'na giriştir. Libya'da yaşanan sorunların

534) Özkan, Yaşar, Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi, Hali Hazır Durumu ve Geleceği Hakkında Rapor, Yayınlanmamış Rapor, 30 Kasım 1992, Y. Özkan Arşivi.

535) AVDA Dosya No: 06.01.123

536) Yağcıgil, Hakan, Müteahhitlik Sektörü, T. İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara, 1993, s., 22.

sağladığı tecrübeye rağmen benzer bazı sorunlar bu süreçte de yaşanmıştır. Avrupalı rakiplerine göre uygun fiyatlarla pazarda yer edinen büyük müteahhitlik firmalarının yanında, fiyatları dört beş kat aşağılara çekip pazara giren ve kısa zaman içinde iflas eden firmalar ortaya çıktı.<sup>537</sup> Bu sorun Türk müteahhitlik hizmetleri alanında Libya örneğine görece az etki yarattı.

Rusya Pazarı'nın daha kalıcı bir etkisi, yatırımlar ve ortaklıklar konusunda ortaya çıktı.

Bugün, Rusya Federasyonu'na bağlı Başkurdistan Özerk Bölgesi'nin Başkenti Ufa'ya kadar yayılmış bir alanda ortaklıklar kurulmuş, yatırımlar yapılmış durumdadır. Rusya Federasyonu Parlamento Başkanı'ndan resmi törenle "takdirname" alınmış; mühendislik bilgisiyle yetinmeyen ve sektörün en hassas alanlarından biri olan restorasyonda son derece başarılı örnekler gerçekleştirilmiştir.<sup>538</sup>

Türk müteahhitliğinin yurtdışı macerası, 1 Ocak 1996 gününde yürürlüğe giren Türkiye-AB Gümrük Birliği ile de yeni bir tarihsel döneme girmiştir. Bu kitapta kısa bir özet halinde verilmiş olsa bile, bu tarihten itibaren TMB de yeni bir tarihsel döneme girmiş ve küresel bir aktör olarak davranmaya başlamıştır.

Bugün 63 ülkede proje gerçekleştiren bu sektörün tarihinde iki dönüm noktasını simgeleyen Libya ve BDT'den arasından da Libya hem bir başlangıç hem de bir türlü çözülemeyen sorunları ortaya çıkaran pazar olarak hâlâ tarihsel olarak birincil önemini sürdürmektedir.

## A) LİBYA ÇÖLLERİ

Ancak, bu müteahhitlik firmaları arasında yer alan az sayıdaki büyük firma, çalışmalarına devam etti. Libya yetkilileri de, bu firmaların çalışmalarında ellerinden gelen desteği sağladılar. "Libya genel uygulamada hiçbir zaman çifte standart uygulamadı." Zorluklara rağmen devam eden bu çalışmaların yarattığı görüntü de ilginçti. 1980'li yılların sonunda şantiyelerini ziyaret eden Feyzi Akkaya bu görüntüyü şöyle aktarıyor:

*"...Şantiyelerin manzarasını, bir şantiyeden ziyade bir koloniye benzetmiştim. Konaklama sitelerinin yakınındaki özel ilk mekteplerinde, meslekleri zaten öğretmen olan işçi hanımları, beyaz yakalı siyah önlüklü çocuklara ders verip oyunlar oynatıyor, revirlerde ve laboratuvarlarda, erkekler arasında hanımlar da vazife görüyordu."<sup>539</sup>*

1988 yılına gelindiğinde Türk müteahhitleri Libya'da, 8 milyar 500 bin ABD doları tutarındaki işin 6 milyar 500 bin ABD doları tutarındaki kısmını tamamlamıştı. Bunların bir kısmı, işleri

Amerika'da bir hayli uğraştık, 15-20 senedir ordayız. Zor bir memleket orası, yani bir şey akıl etmediyseniz, iyi çalışmadıysanız ihaleye, zarar etmek gayet normal. Neyse onları öğrendik de şimdi az zarar ediyoruz artık. Şimdi bakın eski köprüyü söküyoruz. Uzak bir yerde yaptırıldı. İşçilik ucuz diye naklediyoruz. Şimdi burada akıl ettiğimiz en büyük mesele New York'ta işçilik 60 dolar/saat bizim yaptırdığımız yerde [Florida] 15 dolar/saat. O onu baştan da gördük.

Oğuz Gürsel, *Sözlü Tarih*, Ankara, 15 Şubat 2005.

537) Erimtan, Yüksel, *Sözlü Tarih*, Ankara, 10 Aralık 2004.

538) İdil, Cahit, *Sözlü Tarih*, 13 Mayıs 2005, İstanbul; Üçer, Erol, *Sözlü Tarih*, Ankara, 27 Aralık 2004; <http://www.enka.com/print/restorasyonveyenileme.html>

539) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 310.



yarım bırakıp şantiyelerini terk edip gidenlerin işlerini, riske ve zorluklara rağmen üstlenen büyük firmalarca tamamlandı. Sorunların yaşanmasında 1982 Petrol Krizi gibi kontrol edilemeyecek bir ekonomik olgu yanında, genellikle Türkiye içinde yaşanan gelişmeler etkili olmuştur.

Dünya ekonomisindeki krizin ilk etkilerinden biri inşaat malzemeleri ithalatında yaşanmıştır. Önemli bir bölümü iskân çalışmaları olan Libya'daki işlerde uygulanan birim fiyatlar 1981'de ilan edilmiş ve 1984'te revize edilmiştir. 1984 fiyatları 1981'e göre yüzde 11 ile yüzde 14 arasında düşmüş; buna karşılık ithal malzemelerin fiyatları yüzde 50 ile yüzde 200 arasında ve gümrük vergileri de yüzde 200 ile yüzde 500 arasında artmıştır.<sup>540</sup> Bankacılık sisteminin 1981 yılından itibaren Libya Pazarı için bol keseden dağıttığı teminatların sonunda, bugün hâlâ yurtdışı pazarlarda müteahhitlik firmalarının yaşadığı sorunların başında Türk bankalarının teminat mektuplarının kabul edilememesi ilk sırada gelmektedir.

Libya'ya geri dönersek, 1982 yılından itibaren yaşanan sorunlara rağmen Libya'daki müteahhitlik hizmetleri devam etti. 1988 yılı itibarıyla, Libya'daki müteahhit sayısı yarı yarıya azalmıştı. Bununla birlikte aynı yıl itibarıyla taahhüt miktarı 4 milyar dolar civarındaydı.<sup>541</sup> Bu yıla varıldığında yurtdışı müteahhitlik hizmetleri Libya sınırlarını aşmış, Suudi Arabistan, Irak, Ürdün, İran ve

Birleşik Arap Emirlikleri'nde şantiyeler kurulmuştu. Libya dışındaki işler, Türk müteahhitlerinin aldığı işlerde parasal değeri 18 milyar doların üzerine çıkmış olan toplam yurtdışı müteahhitlik pazarının yüzde 40'ını oluşturuyordu.<sup>542</sup>

İran-İrak Savaşı başladı, güvenlik sorunları çıkmaya başladı. Ekonomi çökmekte idi, devamlı olarak dolar-dinar paritesi değişiyordu. Sözleşmemiz dinara göre idi, o sorunları yaşamaya başladık. Yabancılar savaş arttıkça kaçmaya başladılar, bazı şantiyelerimize roket düşüyordu geceleri. Ben o roket altındaki şantiyelerde birtakım Türk çocuklarını çalıştırmaktan çok üzüntü duyuyordum, hep diyordum ki "kendi memleketimizde çalışmak varken buralarda niye hizmet veriyoruz, sanki bizim memleketimizdeki işler bitti mi?" Ama maalesef bizim memleketimizde iş yoktu, o dönemde iş yoktu.

Tuğrul Erkin, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 23 Mayıs 2005.

18 milyar ABD doları tutarındaki bu iş hacminin Türkiye ekonomisine sağladığı katkıyı kısaca özetlemek için, 1986 ve 1987 yıllarında, yani Libya Pazarı'nda yoğun sorunların yaşandığı bir dönemde, sadece Libya'da iş yapan müteahhitlerin Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası kanalıyla Türkiye'ye 500 milyon ABD doları döviz getirmiş olduklarını söylemek yeterli olacaktır. Bu tutara işçilerin

yaptığı transferler dahil değildir. Ancak işçilik giderlerinin toplam ihale bedelinin 1/3'ü nispetinde olduğu düşünülürse bu katkı hakkında da fikir sahibi olunabilir. Ayrıca, yurtdışı şantiyelerin ihtiyaç

540) Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği, 24 Haziran 1988 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.

541) Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği, 25 Mayıs 1988 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.

542) Türkiye Müteahhitleri Birliği'nin "Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinin Bugünkü Durumu ve Sorunları" başlıklı tarihsiz raporu, Y. Özkan Arşivi.

hissettiği inşaat ve tesisat malzemesi, motorlu taşıtlar, iş makineleri ve gıdaların büyük bir bölümünün de Türkiye’den ihraç edilmekte olduğu buna eklendiğinde sektörün ekonomiye sağladığı katkı biraz daha iyi anlaşılabilir. Anlaşılması daha güç olan şey ise, inşaat işleri bütün bu katkılar nedeniyle ihracat sayılan işlemler listesindeyken, bilinmeyen bir nedenle 1986 yılı sonunda bu listeden çıkarılmış olmasıdır.<sup>543</sup>

Libya’ya 1980-1981 yıllarındaki müteahhit akınının beraberinde uzun yıllar sürecek sorunları da getirdiğini söylemiştik. 1980’li yılların ikinci yarısından itibaren bu sorunlar Müteahhitler Birliği ve Birlik’le çok yakın ilişki içinde çalışan Libya’daki Türk Müteahhitleri Birliği’nin<sup>544</sup> önemli mesaisini almıştır. Müteahhitlik sektörünün büyük ve itibarlı firmalarının hemen tamamı tarafından TMB’nin en etkili başkanlarından biri olarak kabul edilen Kadir Sever, henüz TMB Başkanı olmadan önce, 2 Eylül 1988 tarihinde yapılan bir toplantıda sektörün en önemli sorunlarından biri olan inandırıcılık konusunu olanca açıklığıyla yüksek sesle dile getirenlerden biriydi. “Sesimizi çıkaramıyoruz; müteahhitlere kimse inanmaz”<sup>545</sup> diyordu Kadir Sever. Yaşar Özkan’ın notlarından seyrini öğrendiğimiz bu toplantı, Libya’daki müteahhitlik hizmetlerinin bir türlü çözülemeyen sorunlarının masaya yatırıldığı otuz birinci toplantıdır. Ne yazık ki, bundan önceki 30 toplantıya dair herhangi bir bilgiye sahip değiliz; ancak, mevcut kaynakları izlediğimizde kangrene dönüşmüş sorunların çözümüne yönelik siyasi iradenin gösterilebilmesi için sektörün önde gelen isimlerinin kimi zaman çaresizce dert anlatmaya çalıştığı görülmektedir.<sup>546</sup> Aynı toplantıda Yaşar Özkan, siyasi iradenin ilgisizliğini net bir biçimde çözümlenmektedir.

*“Türk Hükümeti 15 trilyonluk iç borç ve yıllık 6 milyon<sup>547</sup> dolarlık dış borç ödemeleri nedeniyle kısa vadeli döviz girdisi sağlayan ihracat ve turizm ile devlet tahvillerine kaynak sağlayan ve devlete tahsildarlık yapan bankalar dışında hiçbir sektörü desteklemiyor.”<sup>548</sup>*

Daha önce de söylendiği gibi, sonraki yıllarda Türkiye ekonomisi üzerine karabasan gibi çökecek olan bankacılık sektörünün hem ekonominin bütünüyle hem de müteahhitlik firmalarıyla ilişkisi,

TMB ÜYESİ FİRMALARIN  
YURTDIŞINDA ÜSTLENDİKLERİ PROJELERİN  
ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI 1972-1979

ÜLKE	YÜZDE (%)
LİBYA	72,54 %
S.ARABİSTAN	15,44 %
IRAK	7,25 %
KUVEYT	4,71 %
YUNANİSTAN	0,06 %
İRAN	0,01 %
TOPLAM	100,00 %

Kaynak: TMB.

543) A.g.y.

544) Libya’daki Türk Müteahhitleri Derneği Genel Sekreteri Özer Ölçmen bu yakın ilişkiyi şöyle anlatıyor. “Kadir Sever, Mustafa Özcan ve Özer Ölçmen olarak aynı zamanda Müteahhitler Birliği ile dış müteahhitliği (Libya ağırlıklı olarak) daha iyi olarak ilgililere anlatmak için Müteahhitler Birliği Yönetim Kurulu’na da girdik.” Libya’daki Türk Müteahhitleri Birliği, 2 Eylül 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi. Özer Ölçmen’in de seçildiği yönetim kurulu 18 Ocak 1986 tarihindeki genel kurul toplantısında olmuştur. Kendisinin TMB’ye üye olması ise, bundan yaklaşık 3 ay kadar önce, 16 Ekim 1985 tarihindir. (TMB YKKD, 16 Ekim 1985 tarihli toplantı tutanakları.)

545) A.g.y.

546) Örneğin, 1985’te, uzun bir süre kendisinden randevu alamayan bir grup müteahhit topluca Başbakan’a emrivaki bir ziyarette bulunmuşlar; ancak kabul edilmemişlerdir. Bu olayı aktaran Turan Haznedaroğlu, Başbakan’la görüşmeler bile girişimlerinin siyasal kadrolar nezdinde etki yarattığını da belirtiyor. A.g.y.

547) 6 milyar olsa gerektir.

548) Libya’daki Türk Müteahhitleri Birliği, 2 Eylül 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi.



mali sektörün kamusal denetimini üstlenen kurumlarla ilişkilere bile olumsuz biçimlerde yansiyordu. Oysa, günümüzde ağırlaşarak devam eden bankalardan teminat mektubu alınması sorunu daha o günlerde ülke ekonomisinin uluslararası itibarını zedeleyecek boyutlara varmıştı. Türk bankaları teminat mektuplarının içeriğine, özellikle ödeme koşulunda uymuyorlar ve ayrıca yüzde 4 gibi çok yüksek bir komisyon alıyorlardı.<sup>549</sup> Oysa Batı ülkelerindeki bankaların teminat mektuplarındaki komisyon oranı yüzde 0,5 ile yüzde 1 arasında değişmekteydi. Türk bankalarının 1975-1992 döneminde teminat mektuplarından aldıkları komisyonların 300 milyon ABD doları ve müteahhitlere kullanılan kredilerden elde ettikleri faiz gelirleri de 200 milyon ABD doları civarında tahmin edilmektedir.<sup>550</sup> Buna rağmen kamu otoriteleri ve dolayısıyla kamuoyu Libya’da yaşanan sorunların büyümesinde müteahhitlerin büyük sorumluluk taşıdığı düşüncesindeydi. Turan Hazinedaroğlu dönemin Merkez Bankası Başkanı’nı meslektaşlarına açıkça şikayet ediyordu:

*“Rüştü Saraçoğlu bize ters bakıyor, sorunun çözümünde samimi değil.”<sup>551</sup>*

Ancak, kimi müteahhitlik firmalarının da bu konuda sorunlar yarattığı bilinmektedir. 19 Nisan 1990 tarihinde yapılan Türkiye-Libya 16. Karma Ekonomik Komisyon Hazırlık Toplantısı’na damgasını vuran tartışma karşılıklı olarak bankalar ve müteahhitlerin birbirini suçlamalarıyla geçmiştir. Libya’da büyük bir bina inşaatı alan bir firma işleri tamamlayamamış teminat mektubu tanzim eden banka ise ödemeyi yapmaktansa işi bitirmek için yeni bir şirket arayışına girmiştir. Ancak bankanın yarım kalan işleri bitirmek için önerdiği firmaya Bayındırlık Bakanlığı temsilcisi kesinlikle karşı çıkmış ve müteahhitler temsilcisi de bu karşı çıkışı desteklemiştir. Öyle ki, uzun tartışmaların sonunda, “Biz burada kendi aramızda döğüşüyoruz. Neden Libyalıların suçunun üzerine gitmiyoruz?” denince, Hazine temsilcisi açıkça, “Geçmişte Bankalar meseleyi takip etmedikleri için suçludurlar” diye cevap vermiştir.<sup>552</sup>

Bu yıllarda Avrupa devletleri kendi ülkelerindeki firmaların, sigorta edilemediği için Libya’da iş almalarına izin vermiyor, TMB çalışmalarına devam etmek isteyen Türk firmaları için bir sigorta teşkilatı kurulabilmesi için çabalasa da olağanüstü yüksek riskler nedeniyle, bu riskleri karşılayabilecek düzeyde prim toplanabilmesinin mümkün olmaması nedeniyle bu girişimler sonuçsuz kalıyordu.<sup>553</sup>

Bu girişimlerin sonuçsuz kaldığının açıklandığı toplantı iki açıdan ilginçtir. Birincisi, sorunları siyasal otoriteye anlatmaya çalışan müteahhitler toplantıyı Sanayi Bakanlığı’nda düzenlemişler; ancak dönemin bakanı Şükrü Yürür toplantıyı açtıktan sonra bu sorunları dinlemeden salondan ayrılmıştır. Toplantı sonunda ortaya çıkan bir başka sonuç da, bu sorunların çözümü için oluşturulan ve çoğu kamu kurumlarının temsilcisi olan teknik heyetin bilgilerinin yetersiz olduğunun ortaya çıkmasıdır.<sup>554</sup> Bu bilgi yetersizliğine ilaveten, bürokratik kültürde sıklıkla karşılaşılan, mevzuatın

549) Libya’daki Türk Müteahhitleri Birliği ve Türkiye Libya Ortak Teknik Komitesi Türkiye Heyeti’nin, 29 Haziran 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi.

550) Özkan, Yaşar, Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi, Hali Hazır Durumu ve Geleceği Hakkında Rapor, Yayınlanmamış Rapor, 30 Kasım 1992, Y. Özkan Arşivi.

551) Libya’daki Türk Müteahhitleri Birliği, 2 Eylül 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi.

552) Libya’daki Türk Müteahhitleri Birliği, 19 Nisan 1990 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.

553) Libya’daki Türk Müteahhitleri Birliği ve Türkiye Libya Ortak Teknik Komitesi Türkiye Heyeti’nin 27 Haziran 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi.

554) A.g.y.

sorgulanmaması ve hatta mevzuattaki aksaklıkların giderilmesine yönelik çözüm üretici çabaların sınırlı olması ve kimi zaman da engellenmesi, müteahhitleri mali hukuk konusunda bile ciddi araştırmalar yapmaya yöneltmiş gibi görünmektedir. TMB Yönetim Kurulu Üyesi olan Özer Ölçmen'in "gelir ve kurumlar vergisi kanunlarında bir değişiklik için çıkarılacak kanuna gerekçe" olabilecek nitelikte ciddi bir çalışma olduğu düşünülen 1 Kasım 1989 tarihli "Yurtdışında İnşaat ve Onarma ve Montaj İşleri ile Teknik Hizmetler Faaliyetleri ile İlgili Kazanç Tespiti ve Kazancın Türkiye'de Vergilendirilmesi Konusunda Sorunlar" başlıklı raporu bu çalışmaların en iyi örneklerinden biridir.<sup>555</sup> Rapor, yasalarda açık hükümler bulunmayan sorunların idarece yorumlanarak açıklığa kavuşturulması nedeniyle vergilemede eşitlik ve adalet ilkelerine aykırı sonuçlar ortaya çıktığını ve bu durumun girişimcilerin uluslararası pazarda rekabet olanaklarına olumsuz etkiler yarattığını açıklıkla belirtmektedir. Eşitlik ve adalet ilkesine aykırı olarak ortaya çıkan en çarpıcı sonuç çifte vergilendirme olmaktadır.

İşçi-işveren ve devlet ilişkileri kapsamında konumuz açısından önemli olan bir sorunu daha müteahhitlik tarihi açısından özetlemek gerekmektedir. "Sosyal Sigortalar Kurumu'nun 20 Eylül 1985 Tarih ve 3430 Sayılı Genelgesi" olarak adlandırabileceğimiz bu sorun, Türkiye ile Libya arasında 13 Eylül 1984 tarihinde imzalanmış olan sosyal güvenlik anlaşmasındaki boşlukların doldurulmasına yönelik SSK uygulamasıdır. SSK yayınladığı bu genelge ile içinden çıkılmaz bir sorun yaratmıştır. Uygulama, iş kazaları, analık gibi kimi sigorta primlerinde mükerrer ödeme durumunun ortaya çıkmasına neden olmuş; sorunun iki ülke arasındaki görüşmeler sürecinde çözümü aranmakta iken SSK gecikme cezaları, idari para cezaları uygulamayı ve hatta icra takiplerini başlatmıştır. 1990 yılına gelindiğinde tek tek firmalarla SSK Genel Müdürlüğü'nü mahkemelik yapan prim sorunlarında bürokratik ısrar sürmektedir. Bununla birlikte, 1984 sonrasına ilişkin sigorta primlerinin çoğunun ana paralarının bu tarihe kadar ödenmediği de bir gerçektir.<sup>556</sup>

Libya'da yaşanan sorunların giderek büyüdüğü dönemde kurumsallaşma çabalarını yoğunlaştırmış olan TMB için yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin yaşadığı sorunlarda daha aktif müdahalelerde bulunmak zorunluluğu da ortaya çıkmaya başlamıştı. Müteahhitlik sektörü yurtdışına açılmış, bazı sorunlar yaşanıyor olsa da, Kuzey Afrika ve Ortadoğu Pazarları'nda önemli bir mesafe kaydetmişti. Uluslararası pazarda tedricen de olsa güç kazanmak, sektörün uluslararası düzeylerde küresel rekabet şartlarını geliştirmesine yönelik çalışmaları da gerekli kılıyordu. Bu çalışmalar tek tek firmalardan çok, kurumsal bir yapının üstlenebileceği çalışmalardı. Atılım ise, 1990'lı yılların başında yaşandı. Bu atılım için elbette ki bazı hazırlıklar yapılmıştı; bu hazırlıkların bir bölümü de TMB'ye kişisel katkılardır. Bu katkılardan biri olarak zikredebileceğimiz Özer Ölçmen'in TMB'ye üyeliği, 16 Ekim 1985 tarihli Yönetim Kurulu toplantısında karara bağlandı.

Libya'da yaşanan sıkıntılar, işçi-işveren ilişkilerine de yansımakta gecikmedi; 1980'li yılların ilk yarısında, yukarıda sözü edilen ve işlerini yarım bırakarak Libya'yı terk eden müteahhitlerin yarattığı sorunlar içinde işçi alacakları zaten önemli bir sorun olarak öne çıkmıştı; ama 1980'lerin sonuna gelindiğinde parasal sorunlar büyük müteahhitlik firmalarında da benzer sorunları ortaya

555) Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği, 1 Kasım 1989 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.

556) Sabah Gazetesi, 2 Haziran 1990.

1990 İTİBARIYLA LİBYA'DAKİ  
TÜRK MÜTEAHHİTLERİ BİRLİĞİ ÜYESİ  
FİRMALARIN İŞ BİTİRMELERİ

Bitirilen İşlerin Tutarı	6.614.503.439,70 USD
Bakiye İşlerin Tutarı	3.601.820.751,15 USD
Bakiye Teminat Mektubu Toplamı	57.247.202,20 USD
Merkezi Hazineye İntikal Etmiş İstihkak Tutarı	234.328.359,65 USD
Mahalli İdarelerde Sevk Emri Bekleyen Üretilmiş İş Tutarı	232.086.042,87 USD

Kaynak: Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği, 11 Mayıs 1990 tarihli envanter, Y. Özkan Arşivi.

çıkarmıştı. 1988 yılı itibarıyla Libya'da çalışan Türk işçilerinin sayısı 50.000'e düşmüş ve sonunda huzursuzluklar baş göstermişti.

30 Haziran 1988 tarihli Hürriyet Gazetesi'nin manşetten verdiği habere göre, Brega Kenti'ndeki bir şantiyede 3.000 işçi iş bırakma eylemine başladı. Basının bu gibi konularda sık sık gösterdiği sorumsuz tavır bu haberde de görülmektedir. İstanbul mahreçli bu haber, iş bırakma eylemini "bir bölücü grubun" kışkırtması olarak değerlendirmekte ve haberin devamında sadece işveren görüşüne yer verilmektedir. İşçi alacakları, sorunlar yumağının önemli bir parçasıydı. TMB Başkanı Kadir Sever, 9 Kasım 1993 tarihli Yönetim

Kurulu toplantısında, "Libya'dan devralınan işlerde birikmiş işçi alacaklarıyla ilgili olarak vicdanımızı dinleyerek bir fon oluşturmalı, işçilerin istismarını önleyecek tedbirler alınmalıdır" diyordu.

Türk müteahhitlerinin Libya'da birikmiş ciddi miktarda alacağı vardı. Bu alacakların tahsili için mümkün olan yol, Türkiye'nin Libya'dan petrol ithal etmesi ve karşılığının bankacılık işlemleriyle müteahhitlere ödenmesiydi. İki ülke arasında 24 Eylül 1985 tarihinde yapılan bankacılık ve petrol anlaşması ilk yıllarda iyi yürümüş, Türkiye Libya'dan aldığı ham petrol karşılığını TCMB'de açılan müşterek hesaba "Letter of Credit" olarak yatırmış, Libya da müteahhit alacaklarını bu hesaptan, ödeme talimatlarıyla ödemişti. Ancak, 1988 yılı itibarıyla uluslararası pazarlarda petrol fiyatlarının varil başına 8-9 ABD dolarına kadar gerilemesine rağmen Libya 18,50 ABD doları fiyatta diretti.<sup>557</sup> Libya ambargonun cenderesinden çıkmaya çalışıyor; ancak yüksek fiyatlı petrolü Türkiye'nin satın alması da imkânsızlaşıyordu. Türkiye Şubat 1988'de Libya'dan ham petrol alımını durdurdu. 1985 yılındaki anlaşma yıllık 5 milyon ton petrol alımını öngörürken, 1987 yılı alımı 2,4 milyon ve 1988 alımı 200 bin tonda kalmıştı. Sonuç olarak, 1988 yılı itibarıyla yaşanan bu sorun, Libya'da 100 milyon dolar ve bir o kadar miktar da TCMB'deki müteahhit alacağının ödenmemesine neden oldu.<sup>558</sup>

Oluşan bu müteahhit alacaklarının başlıca sebepleri şöyle sıralanmaktadır. İstihkaklardan kesilen nakit teminatlar, tanzim edilmiş fakat ödenmemiş istihkaklar, varsa nakdi teminatlar, gümrük idarelerine, çimento ve diğer fabrikalara veya çeşitli kuruluşlara yatırılmış depozitolar ve müteahhidin makine parkı, kamp tesisleri gibi mal varlığı. Bu alacaklara karşılık, aynı zamanda bazı borçlar da oluşmuştu. Bunlar ise kısaca, şirket ve işçi ücreti vergileri, işçilerin ve işin sigorta primleri, gümrük resimleri, banka komisyon borçları, çimento fabrikalarına, nakliye şirketlerine

557) Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği, Devlet Bakanı Işın Çelebi'ye 9 Ağustos 1988 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.

558) Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği, Libya Genel Halk Komite Başkanlığı'na 14 Ağustos 1988 tarihli mektup, Y. Özkan Arşivi.

ve diğer fabrikalara borçlar, yapılmamış iş karşılığı menfi istihkaklar.<sup>559</sup>

İşte bu noktada, TMB'nin yurtdışı pazarların sorunlarının çözümüne yönelik doğrudan müdahalelerinin kaçınılmaz olmaya başladığı iyice anlaşılmiş ve bu müdahalenin biçimi tartışılmaya başlanmıştır. Yurtdışındaki ilk şantiyenin kurulmasının üzerinden 17 yılın geçtiği düşünülürse, bu epeyce gecikmiş bir karar olarak da değerlendirilebilir. Nihayet, 9 Ocak 1989 günü yapılan Türkiye Mütahhitler Birliği yönetim kurulu toplantısında, “Yurtdışı Mütahhitler Federasyonu” kurulmasının yararlı olacağı konusunda fikir birliği sağlanmış ve bu konudaki statünün ne olacağı konusunda araştırma yapmak için, Kadir Sever, Gürhan Çelebican, Cemil Cudi Eke, Ercüment Kılıçbay, Özer Ölçmen, Bahattin Ecevit, Dinçer Onur ve Orhan Cevdet Kural'a görev verilmesi kararlaştırılmıştır. Görevlendirilen sekiz kişiden beşinin yönetim kurulu üyesi olması çalışmaya verilen önemin bir göstergesi olsa gerektir.

Bütün bu sorunların arasında, gerek müteahhitlik firmaları gerekse Türkiye'nin Libya nezdindeki diplomatik misyonunun ülke idaresiyle ilişki kurma biçimi bazı özel sorunlar içeriyordu ve kimi İskandinav ülkelerinin “Trablus'ta üç yıla yakın görev yapıp da, ne Dışişleri Bakanını ne de diğer Bakan ve yetkilileri göremeden ayrılan”<sup>560</sup> diplomatlarının kötü deneyimlerini yaşamamak için ülke kültürüne özel bir önem vermek gerekiyordu. Libya'da yedi buçuk yıl görev yapan Büyükelçi Mustafa Aşula'nın bu kültürel yapının inceliklerini kavrayanlardan ve dikkat edenlerden biri olduğu anlaşılıyor.

*“Libya'da bakanlarla görüşmelerde, pek alışılan usullere itibar edilmezdi. Etraftan bilgi toplayarak, Tarım Bakanı'nu, tarlada ve çiftliklerde, Ekonomi Bakanı'nu süpermarketlerde ve Dışişleri Bakanı'nu da, gizli çalıştığı yerlerde, sabahın erken saatlerinde, pusu kurarak yakaladığımı iyi hatırlıyorum.”<sup>561</sup>*

İşler diplomatik pusular kurmakla sınırlı kalmıyordu; kimi zaman Libya Devrimi Önderi Muammer Kaddafi'nin Türkiye'den şaşırtıcı taleplerine müteahhitler muhatap olabiliyordu. Muammer Kaddafi, 14 Mayıs 1989'da, Babil Aziziye Sarayı'nda, Libya'daki Türk müteahhitlik firmalarının temsilcileriyle yaptığı bir saatlik toplantıda, İtalyanların Libya'yı işgal altında tuttuğu yıllara karşılık tazminat istediklerini, bu konuda Türkiye'nin kendilerini desteklemesini ve hatta 1912'de Libya'yı İtalyanlara bıraktığı için sembolik de olsa bir tazminat ödemesini; Türkiye'nin NATO üyeliğinin

1992 yılında, Rusya'da, bu Almanya'dan dönecek kırk bin lojman yapmak için, Alman Hükümeti'nin desteğiyle, tüm askerler gitsin diye, program vardı. Kırk bin konutluk ihale yapıldı Rusya'da. Biz de onun bin elli altı konutluk bir bölümünü aldık. Şaykovska diye bir yerde, tam da kışa rast geldi. Harıl harıl çalışıyoruz, on bir ayda bitireceğiz, bin elli altı konutu, o kış şartlarında. Ben de bir şantiye ziyaretine gittim, şimdi anlatırken de tüylerim ürperiyor. Gece saat on bir, şantiyede çalışılıyor, kar yağıyor, ısı eksi derecelerde betoniyerler çalışıyor, transmisterler beton taşıyor, beşinci katta beton döküyor bizim işçiler. Birisi bir Anadolu türküsü tutturmuş, hem çalışıyor hem söylüyor.

Atıla Şenol, *Sözlü Tarih*, Ankara, 29 Aralık 2004.

559) Libya'daki Türk Mütahhitleri Birliği, 24 Haziran 1988 tarihli not, Y. Özkan Arşivi.

560) Aşula, Mustafa, *Ekonomi ve Diplomasi, Uluslararası Mütahhitler Birliği*, Ankara, 1999, s. 11.

561) Aşula, Mustafa, A.g.e., s. 13.

anlamsız olduğunu, Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesini ve burada namaz kılmak istediğini ve bu özel arzusunun yerine getirilmediğini söylüyordu.<sup>562</sup> Kaddafi'nin bu konuşması karşısında müteahhitlik firmalarını temsilen toplantıda bulunanların herhangi bir şey söylemesinin mümkün olamayacağı kolaylıkla anlaşılabilir. Toplantı Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği Başkanı Mustafa Özcan'ın nezaketen yaptığı kısa bir konuşmayla sona ermişti.

Müteahhitlerin Muammer Kaddafi'nin bu tür konuşmalarına sıklıkla muhatap olmadığını biliyoruz; ama "Lider" in ayrılmasından sonra dönemin Libya Başbakanı Muntazır müteahhitlerle toplanmış ve "sizlerin çalışmaları ile bu ilişki ve gelişme daha da genişler. Fakat Lider'in söylediklerinin yerine getirilmesiyle mümkün olur" diyerek Kaddafi'nin taleplerini ağır koşullar haline getirebiliyordu. Bu ilişkilerde müteahhitlerin ne denli zor durumlarda kaldıklarını biraz daha iyi anlatabilmek için Başbakan Muntazır'ın bir dileğine Mustafa Özcan'ın verdiği cevabı aktarmak yeterince açıklayıcı olacaktır. Bu toplantıda Mustafa Özcan'ın özetlediği sorunları dinleyen Muntazır, kısa bazı cevaplardan sonra toplantıdaki bütün müteahhitlere hitaben, "İnşallah yakında Ayasofya'da Mustafa Bey'in hocahğında namaz kılmayı umarız" demesinden sonra Mustafa Özcan cevaben, "yüzde 40 iç ödemede 300 milyon dolar petrol alımından mahsup edilmekte, anlaşmaya uyulmamaktadır" diyordu.<sup>563</sup>

Libya ile ilişkiler zaman zaman öylesine keskin kaygan zeminlerde yürütülmek zorunda kalıyordu ki, basındaki en küçük bir haber bu ilişkileri hemen etkileyebiliyordu. Müteahhitler ise, diğer sorunların yanında basını sorumlu haberciliğe uygun çalışmaya davet etmek için de mesai harcamak durumunda kalabiliyordu.<sup>564</sup>

## B) SSCB'DEN BAĞIMSIZ DEVLETLER TOPLULUĞU'NA

Eski SSCB 1980'lerle birlikte siyasal ve ekonomik bir çöküş sürecine girmiş olmakla birlikte, köklü bir modern geleneğe sahipti. Modern sanat akımları yaratmış, eğitilmiş bir nüfusa sahip, özgün bir kalkınma modeli uygulamış, teknolojik bilgiler üretmişti. Türk müteahhitleri bu pazara girmeye başladıklarında, muhataplarının dilini önceden biliyorlardı. İki ülkenin inşaat sektöründe ortak çalışmaları olmuş, bürokratik ve teknik bilgiler paylaşılmıştı. Ayrıca, SSCB nüfusunun önemli bir bölümünü Türkler, Türkçe konuşan halklar oluşturuyordu. Bu ortamın yarattığı olanaklar da daha etkin bir biçimde kullanılabilirdi.

Türk müteahhitlerinin 1985 yılında yurtdışındaki işlerinin o tarihe kadarki toplamı 14.975.000.000,- ABD doları düzeyine ulaşmış; 1985 yılında alınan işler ise 947.000.000,- ABD doları düzeyinde kalmıştı.<sup>565</sup> Bu Türk müteahhitleri için pazarın daralması anlamına geliyordu; ancak tam da bu sıralarda yeni bir pazar oluşuyordu, Bağımsız Devletler Topluluğu.

18 Eylül 1984 tarihinde Türkiye ile SSCB arasında imzalanan Doğal Gaz Anlaşması'nın ardından, 14 Şubat 1986 tarihinde iki ülke arasında imzalanan 8. Dönem KEK Protokolü'nde Türkiye

562) Muammer Kaddafi'nin Konuşmasından Notlar, Y. Özkan Arşivi.

563) Başbakan Muntazır'ın Türk Müteahhitlerle Toplantısından Notlar, Y. Özkan Arşivi.

564) Yaşar Özkan'dan Güngör Mengi ve UMB Başkanlığına mektup, 31 Ağustos 1999. Y. Özkan Arşivi.

565) Özkan, Yaşar, Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi, Halihazır Durumu ve Geleceği Hakkında Rapor, Yayınlanmamış Rapor, 30 Kasım 1992, Y. Özkan Arşivi.





Baku-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı. İNTES, İnşaat Sanayi, Eylül-Ekim 2004, Yıl: 13, Sayı: 85.

TMB/UMB ÜYESİ FİRMALARIN  
YURTDIŞI TAAHHÜTLERİ (1972-2005)

Yıllar	Toplam Taahhüt Tutarı (Milyar ABD Doları)
1972-1979	1,5
1980-1989	11,4
1990-1999	20,3
2000-2005	19,2

Kaynak: TMB.

tarafından alınacak doğal gaz bedelinin yüzde 70'inin 3 yıl boyunca ticaretle ödenmesini; 22 Mart 1988 tarihli 10. Dönem KEK Protokolü ise, toplam gaz bedelinin yüzde 24'ünün müteahhitlik hizmetleriyle karşılanmasını öngörmekteydi.<sup>566</sup> 1990'lı yılların sonunda yıllık doğal gaz ithalatının 6 milyar ABD doları seviyelerine ulaşacağı öngörüsü müteahhitlik sektörü için yılda yaklaşık 1,5 milyar ABD doları tutarında kredi anlamına geliyordu ki sadece bu pazarda yıllık iş garantisi demek olan bu tutar sektör için bir umut kapısı niteliğindedi.

Rusya Pazarı'nın Libya Pazarı'ndan bir farkı vardı; dünyanın en yüksek eğitimli nüfuslarından birini barındıran ülkede, yeterli sayıda mühendis ve teknik eleman bulunmasına rağmen, Glasnot ve Prestroyka adı verilen dönüşüm süreçlerinde yaşanan çöküş, bu eğitimli işgücünün ilk yıllarda yeterince etkin olmamasına neden olmuştu. Birdenbire fark edilen bir başka husus ise, Soğuk Savaş Dönemi'nin bu süper gücünün aslında geri bir teknolojiye sahip olduğuydu. 1960'lı yıllardan itibaren, Seydişehir Alüminyum Tesisleri, Aliğa Rafinerisi, İskenderun Demir-Çelik Fabrikaları gibi yatırımlar nedeniyle Türk ve Rus teknik elemanlar arasında belli bir düzeyde ilişki kurulmuş, BDT öncesinde SSCB'de bazı işler yapılmıştı ve pazar Libya'nın ilk günlerine göre biraz daha iyi tanınıyordu.

Türk müteahhitlik firmaları, biraz da Sovyet yetkililerinin isteklerine uyarak konsorsiyumlar oluşturdu; ortak şirketler kurdular. Türkiye'ye gelen Sovyet Ticaret Heyeti'nin masaya koyduğu projelere Türk şirketleri konsorsiyumlar şeklinde talip oldular. Bu sürecin yakın tanıklarından biri olan Tuğrul Erkin bu ilk heyecanın büyüyerek devam etmemesinin en önemli nedenlerinden biri olarak, doğal gaz alımlarında nakit ödemeye geçişi göstermektedir.<sup>567</sup>

Türk müteahhitlik firmaları, Sovyet Pazarı'na bu ilk girişte 1988-1992 yılları arasında 1.800.000.000,- ABD doları tutarında inşaat taahhüdü üstlendiler. 1992 yılı itibarıyla bu pazarda 15 büyük müteahhitlik firmasının üstlendiği inşaat işlerinde 15.000 Türk işçisi çalışıyordu. Cumhuriyet dönemi ekonomi ve inşaat tarihi açısından bunun farklı bir anlamı daha vardır. Cumhuriyet'in kuruluşundan 60 yıl kadar sonra, kuruluşun ilk yılları ve 1960-1970 yılları arasında Türkiye'de birçok sanayi tesisi kurmuş olan Sovyetler Birliği'nde fabrikalar kuruluyordu.

SSCB'nin dağılmasının ardından yaşanan kısa dönemli kaotik ortamın ardından 1991 yılında Bağımsız Devletler Topluluğu'nun kurulması, Türk müteahhitleri için Sovyetler Birliği olarak girdikleri bu pazarın tedrici bir gelişim göstererek 1990'lı yıllardan itibaren yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin

566) Özkan, Yaşar, Moskova ILOR Konuşması, 15-16 Ekim 2002, Y. Özkan Arşivi.

567) Erkin, Tuğrul, Sözlü Tarih, İstanbul, 23 Mayıs 2005.

motoru haline gelmiş olması anlamını taşımaktadır.

1972-1979 döneminde 6 ülkede proje gerçekleştiren Türk müteahhitlik firmaları için Libya, toplam yurtdışı pazar hacminin yüzde 75,88'ini oluşturuyordu. Bu dönemde yüzde 11,36 payla Suudi Arabistan Libya'nın ardından ikinci sırada geliyordu. Irak, yüzde 7,03 ve Kuveyt de yüzde 5,72 ile üçüncü ve dördüncü sıradaydılar.

1980-1989 döneminde Türk müteahhitlerinin iş yaptığı ülke sayısı 16'ya ulaşmış, Libya, payı biraz düşmüş olmakla birlikte birinciliği sürdürmüştü. Bu dönemde yüzde 57,60 payla birinci sırada gelen Libya'yı yine Suudi Arabistan yüzde 24,13'le izliyordu. Irak'ın payı da yüzde 10,58'e ulaşmıştı.

SSCB ilk defa bu dönemde Türk müteahhitleri için yeni bir pazar olarak ortaya çıktı ve kısa bir süre içinde yüzde 3,4'lük bir payla dördüncü sıraya yerleşti.

1990-1999 dönemine gelindiğinde Türk müteahhitlik firmalarının iş yaptığı ülke sayısı 47'ye ulaştı ve Bağımsız Devletler Topluluğu, eski adıyla SSCB yurtdışı pazarın yarısına yakın bir bölümünü oluşturuyordu. Sadece Rusya Federasyonu'nun payı yüzde 33,90'a ulaşmış ve birinci sıraya çıkmıştı.<sup>568</sup> Bu dönemde Rusya Federasyonu'nda yapılan işlerin parasal değeri 7 milyar ABD dolarını aştı. 2000-2003 dönemine ilişkin veriler incelendiğinde BDT'nin pazarın yarısına yakın bir bölümünü oluşturmaya devam ettiği görülmektedir.<sup>569</sup> Rusya Federasyonu'nun başlatılan ve yaklaşık 100 milyar ABD doları hacmindeki "Yeni Moskova Projesi"<sup>570</sup> örneği bile bu pazarın önümüzdeki yıllarda ne kadar büyük bir önem kazanacağını göstermektedir.

1990'lı yıllar, yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin genişlediği yıllar olmuştur. Ancak bunlar pek de kolay başarılmış işler değildi; Türk müteahhitlerinin rakipleri kimi zaman kendi devletlerinin güçlü desteğiyle adil olmayan avantajlar sağlıyordu. 1991 yılında, Demokratik Alman Cumhuriyeti topraklarından çekilen Sovyet Ordusu askerleri için Federal Alman Cumhuriyeti'nin 7,8 milyar marklık hibesiyle yapılacak 32 bin lojman için açılan dört ayrı ihaleyi de Türk müteahhitlik firmaları kazandı. Bu durum açıklanır açıklanmaz Moskova'ya giden Federal Alman Cumhuriyeti Başbakanlık

TMB ÜYESİ FİRMALARIN  
YURTDIŞINDA ÜSTLENDİKLERİ PROJELERİN  
ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI 1990-1999

ÜLKE	YÜZDE (%)
RUSYA FED.	36,19 %
LİBYA	11,19 %
PAKİSTAN	6,92 %
TÜRKMENİSTAN	6,67 %
KAZAKİSTAN	6,55 %
ÖZBEKİSTAN	4,29 %
S.ARABİSTAN	3,44 %
BULGARİSTAN	2,79 %
ABD	2,69 %
AZERBAYCAN	2,30 %
KUVEYT	2,21 %
ALMANYA	1,87 %
HIRVATİSTAN	1,86 %
B.RUSYA	1,85 %
UKRAYNA	1,34 %
İSRAİL	1,13 %
DİĞER	6,69 %
TOPLAM	100,00 %

568) T.C. Ziraat Bankası, Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinde Teminat Mektubu Sorunu ve Sorunun Çözümüne İlişkin Önerilerimiz, Kasım 2004, Y. Özkan Arşivi; UMB Olağan Genel Kurulu, 01.01.1998-31.12.1999 Dönem Raporu, 26.01.2000, TMB Arşivi.

569) T.C. Ziraat Bankası, Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinde Teminat Mektubu Sorunu ve Sorunun Çözümüne İlişkin Önerilerimiz, Kasım 2004, Y. Özkan Arşivi.

570) A.g.y.

Müsteşarı Eric von Würzen Alman firmalarının sorununu hemen çözdü ve ihalelerin üçü Alman firmalarına verildi.<sup>571</sup>

Bu yıllarda UMB ve/veya TMB'ye üye olan firmalarca taahhüt edilen işlerin parasal değeri, 1972-1989 arasında taahhüt edilen işlerin değerinden yaklaşık yüzde 60 fazladır. Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın verilerine göre, 1972-1999 arasında taahhüt edilen yurtdışı inşaat projelerinin parasal değer toplamı yaklaşık 47.000.000.000,- ABD dolarıdır; yani toplam taahhüdün yüzde 70'inden fazlası TMB/UMB üyeleri tarafından gerçekleştirilmiştir.

1990-1999 arasında yurtdışı paradaki bu büyüme, Rusya'daki 1997-1998 krizine rağmen gerçekleşen bir büyüme idi. Bu kriz patladıktan sonra, Rusya Federasyonu 17 Ağustos 1998 tarihli ekonomik önlem kararları alındığında, bu ülkede faaliyette bulunan "150'ye yakın Türk müteahhitlik firması bu pazarda yaklaşık yüzde 45 oranında pay sahibi" bulunmaktaydı.<sup>572</sup> Bu pazar payının Türk müteahhitlik sektörü için ne denli önemli olduğu açıktır ve bunun korunması için gerek kalite gerekse fiyat açısından sektörün beklediği ciddi destekler vardır. Oysa yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin beklediği destekler siyaset ve bürokraside umulan ilgiyi oluşturmamıştır; öyle ki, Rusya Krizi'nden sonra, pazarın yaklaşık yüzde 45'ine sahip olan Türk firmalarının bölgeyi terk etmesine neden olmaması için Eximbank'ın verdiği ve 35 milyon ABD dolarlık kısmı BDT'de ve kalanı Libya'da kullanılmış olan 50 milyon ABD doları tutarındaki kredinin sağlanabilmesi için TMB'nin yoğun çalışmaları olmuştu.<sup>573</sup> Bu, yoğun çabalar sonunda alınabilen kredi, yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin devamını sağlamaya yönelik çok az sayıda destekten biri olarak kalmıştır. Bu desteklerin yetersizliğini TMB/UMB yönetim kurulları şöyle ifade ediyordu.

*"Hepimizin bildiği bir gerçek, Asya krizi ve Rusya krizinin ülkemizi olumsuz etkilediği konusudur. Türk inşaat sektörünün yeteri ölçüde gündemde yerinin olmadığı görülmektedir. İhracattan, tekstilden, pamuktan, iplikten ve otomotivden bahsedilmekte, inşaat ve taahhüt sektörüne, yani inşaat sanayiine gereken önem verilmemektedir."*<sup>574</sup>

2000'li yıllar, 1997-1998 krizinin aşılmaya başlandığı ve kriz döneminde faaliyetlere devam edebilmiş olmanın sonuçlarının alınmaya başlandığı yıllardır.

### C) YAYILMA

Türk müteahhitlik sektörü için büyümenin en etkili yolu olarak görülen yurtdışı müteahhitlik hizmetleri konusunda, devletin desteği ve düzenlemelerinin yetersiz kaldığı görülmektedir. Sorunun ortaya çıktığı ve gelecek dönemlere de yayılacağı anlaşıldığı 1980'den itibaren bakan düzeyinde de sorumlulukların verildiği bazı kurullar oluşturuldu; 1980'de "Destekleme ve Geliştirme Kurulu", 1983'te "Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetleri Yüksek Kurulu", 1992'de "Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetleri Başbakan Baş Müşavirliği", 1999'da "Yurtdışı Müteahhitlik, Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri Koordinasyon Kurulu" ve 2002'de aynı isimle yeni bir kurul. Bayındırlık ve İskan

571) "Müteahhitler Devletten Şikayetçi", Panaroma, 21 Temmuz 1991, s. 24-25.

572) Araştırma: Rusya Krizi, TMB İnşaat Sanayii, Ekim 1998, s. 39.

573) UMB Olağan Genel Kurulu, 01.01.1998-31.12.1999 Dönem Raporu, 26.01.2000, TMB Arşivi.

574) TMB/UMB Yönetim Kurulları Basın Bildirisi, 18 Aralık 1998, TMB Arşivi.



## BİR BÜROKRAT: M. SELÇUK POLAT

1951 yılında Şanlıurfa’da doğdu. 1975 yılında Ankara Devlet Mimarlık ve Mühendislik Akademisi’ni bitiren Selçuk Polat, aynı yıl İller Bankası’nda mühendis olarak çalışmaya başladı. 1976 yılında Turizm Bankası A.Ş.’de göreve başladı ve çeşitli kademelerinde görev aldığı bu bankanın Genel Müdürlüğü’ne kadar yükseldi.

1991 yılında Başbakanlık Müşaviri olan Selçuk Polat, 1996 yılından 2002 yılına kadar Başbakanlık Müsteşar Yardımcısı olarak görev yaptı. 2003 yılının Haziran ayında TMB Genel Sekreterliği görevini üstlenen Polat, 16 Temmuz 2005 günü yaşamını yitirdi.

Çeşitli kurumlarda sürdürdüğü görevleri boyunca, Güney Antalya Projesi planlama çalışmaları, TURBAN Şanlıurfa Otelі’nin yapımı ve işletmeye alınması, TURBAN Bodrum Yat Limanı üstyapı inşaatları ve parmak iskeleler ile tekne bağlama sisteminin projelendirilmesi ve yapımı, TURBAN Kuşadası Yat Limanı üstyapı inşaatları ve parmak iskeleler ile tekne bağlama sisteminin projelendirilmesi ve yapımı, Kemer İlçesi’nin ve Side Bölgesi’nin Altyapı Birliği’nin kurulması gibi önemli projeleri üstlendi. İngiltere denetim kuruluşu BOVIS ile T.C. Turizm Bankası A.Ş.’nin müşterek şirketi TURBAN-BOVIS’in kurulması ve Yönetim Kurulu Başkanlığı, Kemer Belediyesi kuruluş çalışmaları, Türkiye’nin çeşitli bölgelerinde yapılan 250.000 yatağın mimari ve mali denetimi ve kredilendirilmesi, T.C. Turizm Bankası adına KKTC Kıbrıs-Türk Turizm İşletmeleri Denetleme Kurulu Başkanlığı ve Yönetim Kurulu Başkan Vekilliği gibi görevleri yürüttü.

Başbakanlık Müsteşar Yardımcılığı görevi sırasında, yüklendiği diğer önemli işlerin yanısıra, Köykenet projelerinin koordinasyonu ve uygulanması, projelerin Dünya Bankası ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programları (UNDP) gibi uluslararası kuruluşlarla ilişkilendirilmesi, Afganistan’ın Yeniden Yapılandırılması çalışmalarının koordinatörlüğü, Anadolu 2000 Projesi ile 2000 yılı etkinliklerinin organizasyon komitesi başkanlığı, “Devletin Yeniden Yapılanma Projesi ve İdare Usul Yasası”nın yeniden güncelleştirme çalışmaları Koordinatörlüğü, Kıbrıs ekonomisinin yeniden yapılandırılması çalışmaları kapsamında Türkiye Cumhuriyeti-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Ortak Ekonomik Komite Eş Başkanlığı, 17 Ağustos 1999 depremi sonrasında Deprem Bölgesi Koordinatörlüğü gibi sorumluluklar aldı.

Selçuk Polat’ın bürokratik yaşamındaki bir başka önemli görev de Yurtdışı Müteahhitlik, Müşavirlik, Mühendislik Hizmetleri Daimi Sekreteryası Başkanlığı oldu. Bu görevi sırasında, inşaat sektörü ile bürokrasi ve siyaset arasındaki ilişkilerin olumlu gelişmeler sağlayabilmesi ve yurtdışı müteahhitlik hizmetlerindeki temel sorunların çözümüne yönelik gayret gösterdi.

Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlıkları gibi ilgili kurumlardaki birimler de benzer konularda çalışmalar yaptılar; ama devletin konuyla ilgili düzenlemeleri ve destekleri süreklilik gösteren bir yapı arz edemedi. 1991 yılında Özer Ölçmen, müteahhitlerin 18 ayrı kuruma bağlı iş yapmak zorunda kaldıklarından şikayet ediyordu.<sup>575</sup> Yaşanan sorunların bir başka yönü de, konuyla ilgili bürokratların sık sık değişmesinden kaynaklanıyordu. Müteahhitler adına, Turan Hazinedaroğlu, Yaşar Özkan, Kadir Sever gibi süreklilik gösteren isimlerin yanında, kamu kurumlarını temsilen çözüm süreçlerinde yer alanlar sıklıkla değişmekteydi.

575) “Müteahhitler Devletten Şikayetçi”, Panaroma, 21 Temmuz 1991, s. 24-25.



TMB ÜYESİ FİRMALARIN  
YURTDIŞINDA ÜSTLENDİKLERİ PROJELERİN  
ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI 2000-2005

ÜLKE	YÜZDE (%)
RUSYA FED.	14,66 %
ROMANYA	11,46 %
KAZAKİSTAN	9,55 %
BAE	7,75 %
TÜRKMENİSTAN	5,35 %
AFGANİSTAN	5,34 %
İRLANDA	4,66 %
S. ARABİSTAN	4,52 %
ÜRDÜN	3,51 %
KATAR	3,33 %
LİBYA	3,08 %
AZERBAYCAN	2,96 %
MISIR	2,59 %
GÜRCİSTAN	2,58 %
IRAK	2,25 %
DİĞER	16,42 %
TOPLAM	100,00 %

TMB ÜYESİ FİRMALARIN  
YURTDIŞINDA ÜSTLENDİKLERİ PROJELERİN  
ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI 1980-1989

ÜLKE	YÜZDE (%)
LİBYA	55,05 %
S.ARABİSTAN	24,38 %
IRAK	11,16 %
RUSYA FED.	3,50 %
YEMEN	1,44 %
ÜRDÜN	1,38 %
DİĞER	3,09 %
TOPLAM	100,00 %

Bu ve benzer şikayetler kimi zaman bir serzenişe de dönüşebiliyordu: “Geçmiş yıllarda, çok yönlü bürokratik problemleri bulunan bu sektörün sorunlarını çözmek için, hiçbir kadrosu ve organizasyon gücü olmayan devlet bakanlıkları vasıtasıyla çözüm yolları bulunmaya çalışılmışsa da maalesef hiçbir başarı elde edilememiştir. Bütün bu çalışmalar palyatif şovlardan öteye gitmemiş, saman alevi gibi parlayıp sönmüştür.”<sup>576</sup> Yıllardan beri devam etmekte olan yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin sorunlarının çözümüne yönelik çalışmalarını kısaca özetleyebilmek için, 5 Mart 2004 tarihinde Hazine Müsteşarlığı’nda yapılan bir toplantının açılış cümlesini aktarmak yeterli olacaktır:

*“Müteahhitlik sektörünün sorunları var. Çözüm bulmaya çalışacağız.”<sup>577</sup>*

Bugün, TMB üyesi iki firmanın Güney Amerika’dan iş alabilmiş olması,<sup>578</sup> bu pazarın ne kadar genişleyebileceğine dair önemli bir gösterge olabilir. 2003 yılı sonu itibariyle TMB üyesi firmaların iş yaptığı 56 ülke toplam olarak 38.378.541.676,- ABD doları düzeyine ulaşmış olan iş hacminin büyüklüğüne göre sıralandığında, “küresel inşaat” başlığının abartılı olmadığı görülecektir.

Libya, Rusya Federasyonu, Suudi Arabistan, Türkmenistan, Kazakistan, Irak, Pakistan, Özbekistan, ABD, Bulgaristan, Azerbaycan, Kuveyt, Ürdün, Almanya, Hırvatistan, Belarusya, Ukrayna, Afganistan, İsrail, Polonya, Kırgızistan, Gürcistan, Mısır, Yemen, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Romanya, Fas, Birleşik Arap Emirlikleri, İrlanda, Sudan, İran, Cezayir, Hindistan, Şili, Umman, Etiyopya, Suriye, Tacikistan, Moldova, Arnavutluk, Katar, Lit-

576) Özkan, Yaşar, UMB Genel Kurul Toplantısı Konuşması, 26 Ocak 2000, Y. Özkan Arşivi.

577) Hazine Müsteşarlığı, Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetleri Politik Risk Sigortası İçin Fon Oluşturma Toplantısı Notları, Y. Özkan Arşivi.

578) TMB, YKKD, 21 Mart 200 tarihli toplantı tutanağı.



TMB ÜYESİ FİRMALARIN  
YURTDIŞINDA ÜSTLENDİKLERİ PROJELERİN  
ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI 1972-2005

ÜLKE	YÜZDE (%)
LİBYA	22,99 %
RUSYA	20,01 %
S. ARABİSTAN	9,82 %
KAZAKİSTAN	5,56 %
TÜRKMENİSTAN	4,26 %
IRAK	3,90 %
ROMANYA	3,44 %
PAKİSTAN	2,86 %
BAE	2,31 %
ÖZBEKİSTAN	2,19 %
AZERBAYCAN	1,78 %
ÜRDÜN	1,66 %
ABD	1,58 %
AFGANİSTAN	1,50 %
DİĞER	16,16 %
TOPLAM	100,00 %

vanya, Malezya, Lübnan, Letonya, Bosna-Hersek, Tunus, Ermenistan, Filipinler, Gana, Meksika, Sırbistan-Karadağ, Yunanistan, Malawi, Tayland ve Endonezya. Bu ülkelere de bugüne kadar alınan proje sayısı Ekim 2004 itibariyle 3.000'e, toplam tutarları ise 60 milyar ABD dolarına ulaşmıştır.<sup>579</sup>

Böylesine geniş bir coğrafyada yapılan işlerin türler açısından dağılımı, Türk müteahhitlik sektörünün uluslararası pazarlarda kazandığı deneyimi göstermek açısından önemli olacaktır. Uzun sürelerle ilk sırada yer alan konut üretimi 2000-2003 döneminde yüzde 1,55 payla en son sıraya düşmüştür. Aynı dönemde yapılan işler arasında, endüstriyel tesisler yüzde 24.51'lik pay ile ilk sıraya yerleşmiştir. Bunu yüzde 23.33 ile yol, köprü, tünel, yüzde 11.06 ile petrokimya tesisleri, yüzde 6.86 ile idari bina ve yüzde 5.40 ile iş merkezleri izlemektedir.<sup>580</sup> Bu rakamlar, Türk müteahhitlik firmalarının giderek daha ileri teknoloji gerektiren alanlarda da rekabet gücü sağlamaya

başladığının göstergesidir. Bu bölümü Sabah Gazetesi'nin 30 Mayıs 2005 günü "Dubai İttifakı" başlığıyla verdiği bir haberi zikrederek bitiriyoruz.

Sabah Gazetesi'nin bu haberine göre, toplam bedeli 3,8 milyar ABD doları tutarındaki 70 kilometrelik Dubai Metrosu inşaatı ihalesini, Dışişleri Bakanı Abdullah Gül'ün de desteğini alan Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş.'nin içinde bulunduğu Türk-Japon Konsorsiyumu kazandı. Dubai Metro Projesi, Ortadoğu Bölgesi'nin ilk raylı sistemi ve şu anda dünyanın en büyük projelerinden biri olması açısından Türk müteahhitlik firmalarının gelecek dönemlerdeki açılımları açısından da büyük bir önem taşıyor.

Bugün, dünya inşaat pazarının yüzde 30'unu elinde bulunduran Avrupa Birliği ile yüzde 21'ini elinde bulunduran ABD'de iş yapan Türk müteahhitlik firmalarının olması, sektörün küresel bir aktör olarak sahneye çıkmasının potansiyeline işaret etmektedir. Oğuz Gürsel bu büyük pazarı şöyle anlatıyor:

*"Yurtdışı işlere 1979'da başladık. Arkasından Irak 1980-81 gibi, ondan sonra Rusya, sonra Amerika var. Niye Amerika en son; çünkü Amerika ve Avrupa sokmuyor bizi de ondan. Amerika'da bir hayli*

579) Güneş, Hurşit; Erhan Aslanoğlu, Sadullah Çelik, İnşaat Sektörü Stratejik Planı, TMB Yayını, Ankara, 2004, s. 3.

580) Directory of Turkish Contractors, TMB, Ankara, 2004, s. 21.

*uğraştık; 15-20 senedir oradayız. Zor bir memleket orası; yani bir şey akıl etmediyseniz, iyi çalışmadıysanız ihaleye, zarar etmek gayet normal. Neyse, onları öğrendik de şimdi az zarar ediyoruz artık.*<sup>581</sup>

1970'lerin başlarındaki dışı açılma sürecinin sonunda, bugünlere gelindiğinde Türk müteahhitlerinin küresel anlamda daha etkin bir aktöre dönüşmeye başladıkları da görülmektedir. İnşaat sektörünün en önemli yayınlarından biri olan Engineering News Record'un "Dünyanın En Büyük 225 Müteahhitlik Firması Listesi"nde, 2005'te bir önceki yıla kıyasla iki firma fazlasıyla, 14 Türk firması yer almıştır.<sup>582</sup> Bu 14 firma ile Türkiye, listeye 51 firma ile giren ABD, 48 firma ile giren Çin ve 20 firma ile giren Japonya'dan sonra dördüncü ülke konumundadır.

Bu süreçte iki önemli dinamik gözlenebilmektedir. Birincisi, özellikle Ortadoğu ve Afrika ülkelerinin petrol gelirleriyle finanse ettiği altyapı yatırımları faaliyetlerinin sunduğu fırsat zenginliğidir. İkinci dinamik ise, bu fırsatları değerlendirmek amacıyla düşük maliyetlere dayalı rekabet gücü ve yüksek risklerle çalışmayı göze alan müteahhitlik firmalarının dışı açılmayı başlatması olmuştur.

---

581) Gürsel, Oğuz, Sözlü Tarih, Ankara, 15 Şubat 2005.

582) <http://enr.construction.com/people/topLists/topIntlCont>

## VI. Şok

17 Ağustos 1999 sabahı, hiçbir platformda bir araya gelemeyen gruplardan genç yaşlı binlerce kadın ve erkek, bulabildikleri her yoldan Marmara'nın güneydoğusuna koştular. Türkiye tarihinin bu en büyük yardım faaliyeti hiçbir örgütün çağrısına ya da programlamasına gerek kalmadan, kendiliğinden gelişen bir hareket olarak büyük bir şaşkınlıkla beraber, olağanüstü bir umudu da başlattı. Türkiye'nin bir ucundan iş makineleri geliyor, Zonguldaklı madenciler askerlerle beraber yıkıntıların altından yaralıları çıkarıyordu.

TMB de deprem haberinin duyulduğu andan itibaren başlayan toplumsal dayanışmaya katıldı; 3 gün içinde deprem bölgesine 74 adet vinç, 75 adet ekskavatör, 125 adet yükleyici, ayrıca çok sayıda kesme makinesi, kompresör, jeneratör, aydınlatma cihazı, kamyon, pikap, minibüs ve otobüs, su tankerleri ve diğer yardım malzemeleri sevk edildi.<sup>583</sup>

Sabah Gazetesi'nin 17 Ağustos 2000 tarihli sayısında verdiği habere göre deprem sonrası açılan yardım hesaplarında toplanan para faizleriyle birlikte 158 trilyon liraya ulaştı. Halk, yaralarının sarılması için koyulan ek vergilere 1 yıl içinde 1,8 katrilyon lira ödedi. Bu iki rakam bugünkü kurlarla hesaplandığında 1.464.363.174,- ABD dolarına karşılık gelmektedir. Bu rakamlara, deprem sonrasında bölgeye gönderilen aynı ve nakdi yardımlar, ulusal ve uluslararası kuruluşların inşaattan sosyal yardım programlarına kadar değişen katkıları, gönüllülerin yaşamları pahasına sarf ettikleri emek dahil değildir. Özel sektör tarafından 10.000 prefabrik ev yapılmış; daha sonraki dönemlerde hibe konutlar inşa edilmiştir; ancak bu konutların kalitesi hakkında TMB'nin hazırlattığı rapor, ne yazık ki konutların yeterli kalitede olmadığını göstermektedir.<sup>584</sup>

17 Ağustos 1999 depreminin üzerinden 6 yıl geçmiş olmasına rağmen yaraların sarılabildiğini söyleyebilmek mümkün değil; yardımların organizasyonunda yaşanan sorunlardan, parasal yardımların kullanılma biçimlerine, o dönemde koyulan geçici vergilerin kamu finansmanını sağlamaya yönelik olarak hukuka aykırı bir biçimde kalıcı hale getirilmesine kadar bir dizi konu kamu oyunun sorunlarına muhatap olmaya devam etmektedir.

---

583) TMB, Ülkemizdeki Depremler ve Doğal Afetler Olgusunun Türkiye Müteahhitler Birliği ve İNTES İşveren Sendikası Tarafından Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri, Yayınlanmamış Rapor, TMB Arşivi.

584) TMB YKKD, 14 Aralık 2001 tarihli toplantı tutanağı.



Yaşanan şokun ilk etkileri geçmeye başladıktan sonra ortaya çıkan durum ise, giderek karmaşıklaşan, o güne kadarki çalışmaları kamuoyunda neredeyse hiç bilinmeyen ve dikkat edilmeyen jeologların televizyon kanallarının baş konukları haline geldiği, özellikle İstanbul'da emlak piyasasının sarsıldığı, “deprem paranoyası”nın giderek yerleşik hale geldiği bir süreç oldu.

Salvo halindeki eleştirilerden en büyük payı müteahhitler aldı. Tipik bir yapsatçı olan Veli Göçer, medyanın da kıskırtmalarıyla, müteahhit simgesi haline dönüştürüldü. Oysa, 17 Ağustos sabahının soğukkanlı bir değerlendirmesi, meslek odalarından merkezi ve yerel yönetimlere, seçmenlerden siyasilere, müteahhitlerden bürokratlara, üniversiteden sivil toplum kurumlarına tüm aktörleriyle toplumsal bir sorumlulukla karşı karşıya olduğumuzu anlatmaya yeterli veri sağlamıştı. Türkiye'nin önemli bir deprem kuşağı üzerinde yer aldığı ve yirminci yüzyılda şiddeti 5'ten daha büyük 128 deprem yaşandığını ilgili bütün kurumlar biliyordu. Bu depremlerde, 17 Ağustos 1999 depremi hariç, yaşamını kaybeden insan sayısı 66.694'dür.<sup>585</sup>



Marmara Depremi için verilen resmi rakamlar, 17.127 kişinin yaşamını yitirdiğini ve 43.953 kişinin de yaralandığını söylüyor,<sup>586</sup> ancak bu sayılar kamu oyu nezdinde inandırıcı olmamış, gerçek sayıların saklandığı inancı güçlü bir biçimde korunmuştur.

## A) BİR ŞEHİRİN YOKOLUŞU

Cumhuriyet'in ilk yıllarında özellikle altyapı çalışmaları için kaynakların yeterli olduğunu söyleyebilmek güçtür; ancak 1930'lu yıllardan itibaren kurulmaya başlayan bilimsel araştırma merkezlerinin önemli katkıları olmuştur. Bunlardan biri de, Türkiye'de bina inşaat sanayinin en önemli sorunlarından biri olan deprem ve bu sorunu çözmeye yönelik olarak yapılacak bilimsel çalışmalardır. 1924 ile 1938 arasında yaşanan 12 büyük depremde (Erzurum Pasinler, Erzurum Hasankale, Afyon Dinar, Denizli Tavas, İzmir Torbalı, Sivas Suşehri, Erzincan Kemah, Akşehir Ilgın, Denizli Çivril, Erdek Marmara Adası, Kırşehir) toplam 11.807 konut ya tamamen yıkılmış ya da kullanılamayacak halde ağır hasar almıştı.<sup>587</sup> Bu konutlardan 2.500'ü sadece 1938 yılında yaşanan Kırşehir Depremi'nde yıkılmıştır.<sup>588</sup> Afet evleri yapımı da, Cumhuriyet'in ilk yıllarından beri devlet politikaları arasında önemli bir yer tutmuştur.

*“Bu senenin ilkbaharında Orta Anadolu'da bilhassa Kırşehir ve Yozgat havalisinde bir kısım köylerimizi harap ve aziz vatandaşlarımızdan bazılarının ölümüne sebebiyet vermekle bizi çok müteessir eden bir yer sarsıntısı olmuştur. Sıhhat ve İctimai Muavenat Vekaleti ve aynı zamanda bu işle tavzif edilen*

585) <http://www.belgenet.com/deprem/depremt.html> (Bilgiler 1902-2005 yılları arasını kapsamaktadır.)

586) <http://www.belgenet.com/deprem/depremt.html>

587) Elli Yılda İmar ve Yerleşme 1923-1973, İmar ve İskan Bakanlığı, Ankara, 1973.

588) A.g.e.

*Kızılay Cemiyeti felakete uğrayan vatandaşlarımızı korumak için derhal gereken tedbirleri almışlardır. Bu sahada yapılmasına karar verilen 2114 evden bir kısmı bitmiştir. Bir kısmının da inşaatı ilerlemektedir. Bu hizmet ve mesaiyi memnuniyetle kaydederim.*<sup>589</sup>

Bu konuşmanın ardından, 1939 yılında Erzincan'da yaşanan deprem bir travma oldu. 39.962 insanın yaşamını yitirdiği bu büyük depremden kısa bir süre sonra, 1940 yılında, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü bünyesinde, Jeolojik Etütler ve Prospeksiyon ile Tahlil ve Tecrübe Laboratuvarları ihtisas şubeleri kuruldu. O güne kadar deprem konusunda yok denecek kadar az olan araştırmalar, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün çalışmalarıyla en azından jeoloji ve sismoloji disiplinlerinin tanınmasını sağlamış oldu.

Türkiye tarihinin en büyük doğal felaketi olan Erzincan Depremi'nde birkaç bina dışında bütün şehir yerle bir oldu. Ulus Gazetesi depremden iki gün sonra haberi şöyle veriyordu:

*"Gece saat iki raddesinde çok şiddetli bir zelzele oldu. Bu zelzelede hükümet konağı, orduevi ve postane ve şehrin en sağlam binaları dahil olmak üzere bütün evleri ve dükkanları yıkılmıştır."*<sup>590</sup>

1939 senesinde haberler bugün olduğu hızla ulaşmıyordu; insanlar Erzincan'da neler olup bittiğini ancak büyük şehirlerdeki sinemalarda "deprem haberleri" filmlerini izleyerek biraz daha iyi anlayabiliyorlardı.<sup>591</sup>

*"Raşit'le ilk trenle Erzincan'a koşup anbarları kontrol ettik, emniyete aldık. Erzincan'ın hali yürekler acıydı... Yıkılmayan yalnız istasyon binasıyla genelev kalmıştı. Ayhan'ın evi, Kubas Ferit'in evi, Çağatay'ın evi, Cemil'in evi, hepsi yerle bir olmuştu. Enkazın üzerinde kediler tünemişler, sanki yas tutuyorlar... Erzincan'dan son defa olarak, elimizle enkaz altından çıkardığımız bir emektar "Facit" hesap makinesiyle, hiç konuşmadan ayrıldık."*<sup>592</sup>



Atila Şenol ve ailesi Erzincan Depremi'nden sağ kurtulan az sayıdaki şanslı insan arasındaydı; ama 1939 yılında Atila Şenol gibi 6 yaşında olan ve ailesiyle birlikte Erzincan'da bulunan Oğuz Gürsel annesini şehrin yıkıntıları arasında kaybetti.<sup>593</sup>

Erzincan Depremi'nde şehir nüfusunun yarısı yaşamını kaybetmiş ve her beş kişiden biri de yaralanmıştır. Çevre iller ve köylerdeki kayıplarla birlikte ölü sayısı 39.962'ye ulaşmıştır. Bu, Türkiye'yi derinden sarsan 1999 Körfez Depremi'nde ölenlerin iki katından fazladır. Depremin yarattığı acıları ifade edenlerden biri de Falih Rıfkı Atay'dır.

589) Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1945, s. 390.

590) Ulus, 28 Aralık 1939.

591) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 79.

592) A.g.y.

593) Gürsel, Oğuz, Sözlü Tarih, Ankara, 15 Şubat 2005.

“... Cihan harbi tahribatında henüz kalkınan ve demiryolunun refah ve inkişaf müjdesi ile eski sıkıntılarını avutmaya çalışan bu asıl Türk şehrinin enkazı altında, yirmi dört saatten beri, yüzlerce vatandaşın cesedi donuyor. Diğer kasaba ve köylerimizden de kısmen veya tamamen harap olmuş olanlar hesap edilecek olursa, duyduğumuz eleme, milli matem adı vermek hiç de mübalağa olmaz...”<sup>594</sup>

Türkiye tarihinin en ağır sonuçlu depremi olan Erzincan Depremi binlerce yapının tamamen yıkılmasına veya kullanılamayacak derecede hasar görmesine neden olmuştu. Ortaya çıkan konut ihtiyacının karşılanabilmesi için gereken finansmanın nasıl karşılanacağı sorusunun cevabı ancak sekiz buçuk yıl sonra verilebilmiştir. Bu gecikmede başta savaş koşulları gelmek üzere birçok neden sıralanabilir; ama aradan geçen sürenin kısa olmadığı da açıktır. Bu durum, daha sonra görülen depremlerde de yaşanacaktır. Sekiz buçuk yıl sonra çıkan 6 Temmuz 1948 tarih ve 5243 sayılı “Erzincan’da Yapıtırlacak Meskenler Hakkında Kanun”la finansmanın nasıl sağlanacağı belirlenmiştir.

“... meskenleri zelzelede yıkılanlara satılmak üzere yıllık ödemesi 2 milyon lirayı ve faizleri dahil toplamı 6 milyon lirayı geçmemek üzere bono çıkarmaya Maliye Bakanlığı ve yüklenmeye girişmeye Bayındırlık Bakanlığı yetkilidir... Yüklenme bedelleri Bayındırlık Bakanlığı’nun zelzele bölgesine yapılacak yardımlar tertibinden karşılanır.”<sup>595</sup>

Bono ihraç ederek faizleri dahil 6 milyon liralık borçlanmaya giden ve yüklenme bedellerini “yardım” tertibinden karşılayan devlet yapılacak olan bu evleri ilk 3 yılı ödemesiz olmak üzere, faizsiz 30 yılda 30 eşit taksitle satışa çıkarmayı öngörmüştür.

Erzincan Depremi’nin ardından, böylesine büyük bir felaket olmadıysa bile, Türkiye birçok büyük deprem yaşadı. Yaşanan her depremde, sarsıntının büyüklüğüne göre değişen ölçeklerde aynı manzara görüldü. Oysa bir inşaat mühendisinin dediği gibi, “Depremler değil, binalar öldürür.” Türkiye’nin afet bölgelerinde yapılacak yapıların hesap ve tasarım esaslarını belirleyen ve bu konuda proje mühendislerine yol gösteren modern ve kapsamlı bir yönetmeliği vardır. Üstelik bu yönetmelik kanun hükmündedir, buna uyulmaması suçtur. 1975 yılından bu yana kullanılmakta olan bu yönetmelik, yeni hesap esasları ve tasarım yöntemlerini içerecek biçimde 1997 yılında yenilenmiştir. Hem önceki, hem de yeni yönetmeliğe uygun projelendirilmiş ve bu projelere uyularak inşa edilmiş bir yapının böylesi bir depremde göçmesi veya yıkıma neden olacak düzeyde ağır hasar görmesi beklenmez.

Son yirmi yıl boyunca yaşadığımız depremlerde, depreme dayanıklı yapı tasarımı kriterlerine uygun bir biçimde projelendirilmiş ve yine projesine uygun bir biçimde inşa edilmiş yapılarda ciddi bir hasar gözlenmemiştir.”<sup>596</sup>

Farklı dönemlerde Müteahhitler Birliği yönetiminde de görev almış olan Ercüment Kılıçbay, kimi zaman utanç verici inşaat hatalarını gözler önüne seren deprem yıkıntılarının bir başka önemli nedenini 2886 sayılı Devlet İhale Yasası’na bağlamaktadır.

594) Ulus, 29 Aralık 1939.

595) Erzincan’da Yapıtırlacak Meskenler Hakkında Kanun, Md. 1-2.

596) Kubin, Joseph “Felaketin Ardından...”, eU 1. sayı, Kasım 1999, <http://mimoza.marmara.edu.tr/~avni/erkenuyari/kubinfelaketinardinden.htm>

“2886 sayılı ihale kanununda ihalelere katılmak için en önemli kriter ‘müteahhitlik karnesi’ sahibi olmaktı; bunun yarattığı sakıncalar karşısında sayısız girişime rağmen bu uygulama yıllarca devam etti. Başka ülkelerde uygulaması olmayan bu yöntem, depremlerde ağır hasar gördükleri zaman hatırlanan imalat hatalarının da birçok yolsuzluğun da boy attığı kirli bir ortamın en büyük nedenlerinden biri oldu. Bu uygulama ‘müteahhitlik kuruluşlarının saygınlığını yok ettiği gibi, uygulamanın kolay olması nedeniyle karne satın alan’ herhangi biri, ‘ertesini gün kamu ihalelerine iştirak eden bir müteahhit’ olagelmıştır.”<sup>597</sup>

## B) ERZİNCAN’DAN VARTO’YA: SORUMLULUK MÜTEAHHİTLERE GEÇİYOR

Deprem konusunda alınması gereken tedbirlere yönelik ilk önemli çalışmalar da savaş sonrası dönemde başlamıştı. Bayındırlık ve Milli Eğitim Bakanlıkları tarafından hazırlanmış olan, 20 Aralık 1947 tarih ve 3/6739 sayılı “Türkiye’de Yersarsıntısı Bölgeleri Yapı Yönetmeliği” resmi ve özel binaların yapımında tabi olunacak ilkeleri belirlemişti. Yönetmelikle uygulama belediye ve ihtiyar meclislerine bırakılmış, Bayındırlık Bakanlığı ve il bayındırlık müdürlerine de denetim yetkisi verilmişti. Bu yönetmelikle 54 vilayet birinci ve ikinci derece deprem bölgesi olarak sayılmıştı.<sup>598</sup> Ama bir süre sonra, depreme ne bu yönetmeliğin uygulanmış olduğu ne de acil tedbirlere yönelik yeterli hazırlık olduğu anlaşıldı.

19 Ağustos 1966’da Varto merkezli 6,8 şiddetindeki depremden beş gün sonra, İmar ve İskan Bakanlığı depremedelerin acil barınma ihtiyaçlarını sağlayabilmek için tahta barakalardan başka bir çözüm bulamamıştı. Bu barakaların inşası için Göle Orman İşletmesi’ndeki 10 bin metreküp kerestenin bölgeye götürülmesi bile sorun olmuştu.<sup>599</sup> Varto ve Hınıslı üniversite öğrencilerinden kurulmuş olan bir heyet evinden çıkarken dönemin Başbakanı Süleyman Demirel ile görüşmüş ve “halkın hiçbir ihtiyacının giderilmediğini, salgın hastalık başladığını, yardım için gelen ekmeklerin satılmadığını, kadınların açıkta doğum yaptıklarını” söyleyip yardım istemişlerdi.<sup>600</sup>

“Sivri damlı, tahta ve 20 metrekare üzerine yapılacak geçici barakalar tek odalı olacak. Deprem bölgesinde kurulan inşaat amirlikleri barakaların yapılacağı yerleri belirleyecek.”<sup>601</sup>

Varto Depremi’nde Erzurum’daki Atatürk Üniversitesi ve İş Bankası binalarında çatlaklar oluşmuş, Karhova’daki Hükümet ve PTT binaları, Hınıs Devlet Hastanesi, Varto Ziraat Bankası, Bölge Yatılı Okulu gibi kamu binaları yıkılmış ya da ağır hasar görmüştü.<sup>602</sup>

Daha iki yıl kadar önce Başbakan İsmet İnönü’nün devlet-müteahhit ilişkileri üzerine yaptığı bir konuşma nedeniyle sıkıntı yaşanmış ve İNTES bu konuda bir rapor hazırlayıp 200 nüsha olarak çoğaltarak ilgili makamlara göndermişti.<sup>603</sup> Varto Depremi’nde ise dönemin Cumhurbaşkanı Cevdet

597) Kılıçbay, Ercüment, AB Yolunda 4734 ve 4735 Sayılı Yeni İhale Kanunları ve Müteahhitlere Hatırlatmalar, TEK-İMAŞ, Ankara, 2003, s. 1.

598) Türkiye’de Yersarsıntısı Bölgeleri Yapı Yönetmeliği, T.C. Bayındırlık Bakanlığı Neşriyatı, Seri: 2, Sayı: 19, Ankara, 1949.

599) Cumhuriyet, 23 Ağustos 1966.

600) Cumhuriyet, 4 Eylül 1966.

601) Cumhuriyet, 5 Eylül 1966.

602) Cumhuriyet, 21 Ağustos 1966; 23 Ağustos 1966.

603) İNTES YKKD, 29 Mayıs 1964 tarihli toplantı tutanağı. Ne yazık ki bu raporun bir örneğini göremediğimiz gibi ilgililerin raporu nasıl değerlendirildiğine dair de herhangi bir bilgiye ulaşamadık.

Sunay'ın deprem sırasında yıkılan Bölge Yatılı Okulu inşaatı sırasında “malzeme hırsızlığı” yapıldığına yönelik açıklaması üzerine TMB ve İNTES inşaatın yapımını üstlenen müteahhidin derhal tespit edilmesi ve savunmasının istenmesine karar vermiştir.<sup>604</sup> İsmet İnönü'nün devlet-müteahhit ilişkileri üzerine yaptığı bir konuşma üzerine hazırlanan rapor gibi, Varto Depremi'nden sonra bir müteahhit hakkında açılan soruşturmanın da sonuçları elimizde yoktur; bu gibi belgelerin eksikliği, sektörün disipline edilmesi konusunda yapılmış olan çalışmalar hakkındaki bilgilerimizi de sınırlamaktadır. Ancak bu açıklama ile birlikte “hırsızlık suçlaması”na karşı da bir mücadele dönemi açılmış olmuştur.

4.000 kişinin yaşamını yitirdiği ve aralarında kamu binalarının da olduğu çok sayıda yapının yıkıldığı bu deprem sonrasında inşaat sektörünün de aralarında olduğu değişik çevrelerde, inşaat kalitesinin ve yapı işlerinde, daha sonraki tarihlerde de sıkça sorun olacak, “malzeme hırsızlığı” olarak tanımlanan eksik ve hatalı malzeme kullanımının, yüksek oranlarda fiyat kırımlarının, ilk defa yüksek sesle tartışılmaya başlandığı görülmektedir. Depremler Türkiye müteahhitlik tarihinde bundan sonraki yıllarda da ciddi sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu depremden dört yıl kadar önce, TMB'nin kurucu üyelerinden Feyyaz Köksal'ın da aralarında bulunduğu İnşaat Mühendisleri Odası yönetimi, “yapı polisi” kurulması gerektiğini dile getirmişlerdir. 1967'de yaşanan Adapazarı Depremi'nden sonra da bu talep çeşitli platformlarda dile getirilmiş; ancak diğer kesimlerden ilgi görmemiştir.<sup>605</sup> Böylece, önemli bir deprem kuşağının üzerinde bulunan ve sürekli olarak irili ufaklı depremler yaşanan Türkiye'nin bu özelliği, yapı sektöründe disiplinin kurulması için gereken çalışmalara uygun bir zemin sunuyor olmasına rağmen, uzun yıllar bu konuda gösterilen çabalar akim kalmış ve özellikle taşrada inşaat işi üstlenen, yeterli mühendislik bilgisinden ve sermayeden yoksun bazı müteahhitlerin yaptığı işlerde yaşanan sorunlar müteahhitlik imgesinin oluşmasında daha yaygın bir etki yapmaya devam etmiştir.

TMB'nin bu konuda geniş kapsamlı ilk çalışması 1996 yılında yayımlandı.<sup>606</sup> Erhan Karaesmen'in hazırladığı “Deprem ve Sonrası” adlı çalışma, konu hakkında önemli bilgiler içermektedir. Kitabın en önemli tespitlerinden biri, “yapıda kalite ve denetim” düzeninin ödünsüz uygulanması gerektiğidir.

*“... ülkemizdeki örnek sayısı çok süratle artan ve özellikle kentlerde yoğunlaşmış bir inşaat kapkaççılığı yaşanmaktadır. Kontrolsüz çoğalmış ve hareketlenmiş bir nüfusun ihtiyaçlarına karşılık verecek bina ve diğer yapı türleri inşaatında genel sosyo-ekonomik düzensizliğimizin de büyük payıyla tamamen disiplinsiz bir kentsel konut humması hüküm sürmektedir. Deprem bölgesi, yapı kalitesi, hasar artırıcı unsurlar vb kavramlar büyük süratteki bu inşaat paniğinde inşaat işiyle uğraşanların büyük bir*



1946 Tarihli Deprem Evleri Projesi.  
Bayındırlık İşleri Dergisi.

604) İNTES YKKD, 3 Kasım 1966 tarihli toplantı tutanağı.

605) Ekonomi Teknik, Temmuz 1967, s. 1.

606) Karaesmen, Erhan, Deprem ve Sonrası, TMB, Ankara, 1996.



*çoğunluğunu hiç ilgilendirmemektedir. Bu büyük çoğunluk ayrıca sektöre küçük ticaret ve esnaflık kesiminden sonradan gelmiş, teknik eleman çalıştırma ve alışkanlığı taşımayan, kalfa düzeniyle iş yürüten, bir garip taahhüt firmacılarından ibarettir. Düzenli toplu konut operasyonlarının ve büyük boyutlu yapı kooperatifçiliğinin yaygınlaşmasıyla son yıllarda bu firmacıların sayısı belli ölçüde azalmıştır. Ancak özellikle taşra yörelerinde varlıklarını epeyce uzun bir süre daha sürdürmeleri de kaçınılmaz görünmektedir. Bu kesimin teknik bilgi ve duyarlılık düzeyini eğitim yoluyla yükseltmenin de çok zor olacağı aşikardır. Sağlam yasal dayanaklarla ve sektördeki az sayıda ama güçlü firmaların desteğiyle yerleştirilmiş bir 'Yapıda Kalite ve Denetim' düzeni, ödünsüz bir uygulamayla bu kesimin gücünü azaltıcı belli bir rol oynayabilecektir.'*<sup>607</sup>

Başta deprem gelmek üzere sıklıkla doğal afetler yaşayan bir coğrafyanın üzerinde bulunan Türkiye'de, bu doğal afetler sonucu, 1966-1986 yılları arasında 84.310 konut ve 336 iş yerinin yeniden yapılması ihtiyacı doğdu. Ancak sadece 64.162 konut ve ihtiyaçtan daha fazla olarak, 767 iş yeri yapıldı.<sup>608</sup>

### C) DEPREM TOPLUMSAL BİR SORUN OLUYOR

Yukarıda da kısaca özetlediğimiz gibi, 17 Ağustos 1999 günü 7,1 şiddetiyle sarsılan İzmit Körfezi ve Eskişehir'den İstanbul'a kadar yayılan yıkım, toplumsal bir şok yarattı. Depremin merkezine epey uzakta olan İstanbul'da bile 52 bina tamamen yıkıldı. Deprem günü basına bir açıklama yapan Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Dekanı Kutay Özaydın ve Dekan Yardımcısı Zekeriya Polat, "Eğer her şey kuralına göre yapılsaydı binaların zarar görme oranı en yüksek şiddetli depremde bile yüzde 5 olurdu" diyordu. Yaşanan yıkım bütün tartışmaların bina kalitesi üzerinde yoğunlaşmasına ve bütün gözlerin müteahhitlere çevrilmesine neden olmuştu. Oysa Radikal Gazetesi'nde Gündüz Aktan "Hayır Geçmiş Olmasın" başlıklı yazısında durumu biraz farklı değerlendiriyordu.

*"... Sorun çok yönlü. Bu nedenle depremde yıkılan binaların sorumluluğunu bir grup olarak müteahhitlere yüklemek kolaylık olur. Kaldı ki ayakta kalan binlerce binanın gayet iyi inşa edilmiş olduğu görülüyor. Deprem galiba en çok çarpık yapılaşmayı vurdu. Yüzde altmışa vardığı söylenen kaçak inşaatlar çoğunlukla müteahhit işi değil."*<sup>609</sup>

Dönemin Bayındırlık Bakanı Koray Aydın yerel yönetimlerin müteahhitlerle birlikte sorumluluk yükleneceklerini açıklıyor; ama zararların karşılanması yükümlülüğünü müteahhitlere bırakmayı planlıyordu. Sorumluk üstlenmekte, merkezi yönetim ve yerel yönetimler isteksiz davranıyordu. Örneğin dönemin Adalet Bakanı Hikmet Sami Türk, "Olay çok boyutlu. Sadece müteahhitleri hedef almak doğru değil" diyor; ama diğer sorumluları zikretmiyordu. Oysa Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi'ne göre sorumlu, kaçak yapıların temelini atan devletti.<sup>610</sup>

TMB sadece kurumsal olarak sorumluluk payını ifade etmekle kalmamış, yukarıda zikredildiği gibi hızla deprem bölgesine yardım ulaştırmıştı. TMB'nin kurumsal yardımları dışında, bütün iş

607) Karaesmen, Erhan, A.g.e., s. 146.

608) Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın Tarihçesi, Kuruluş ve Görevleri, Faaliyetleri, T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Ankara, 1988. (Kitabın sayfa numaraları yoktur.)

609) Cündüz Aktan, Radikal, 20 Ağustos 1999.

610) Radikal, 21 Ağustos 1999.

makineleriyle teknik ekiplerini bölgeye nakleden üye firmalar da ayrıca müteahhitlik firmalarını yardıma davet ediyordu.<sup>611</sup>

TMB, diğer birçok kurum gibi, acil çalışmalar dışındaki çalışmaların uzun vadeli ve derinlikli olması düşüncesiyle çalışmalarına başladı. Bu çalışmalar kapsamında TMB aynı konuda 2002 yılında yeni bir yayın daha yapmıştır. “2002 Türkiye Penceresinden Deprem Olayı.”<sup>612</sup> Bir önceki yayın gibi önemli teknik bilgiler içeren bu kitap, özellikle 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi’nin somut sonuçlarına ilişkin yeterli veri sunmayan, daha çok sorunun teknik boyutlarını ele alan bir yayın olmuştur. Birliğin doğal afetlerin sonuçları ve bunlara yönelik alınacak teknik ve idari tedbirlerin neler olabileceğine ilişkin çalışmaları depremlerle sınırlı kalmayarak, özellikle Karadeniz Bölgesi’nde sıklıkla yaşanan sel sorunlarına da uzandı. Uzman bir ekibin çalışmasıyla hazırlanan rapor 1998 yılında yayınlandı.<sup>613</sup>

Bu ve benzer çalışmalar arasında, teknik değerlendirmeler içermekle birlikte, somut öneriler getirmek bakımından en ilginç olan çalışma yapılar da sigorta sisteminin kurulmasına yönelik çalışmadır. İlk somut ürünü 2000 yılında yayınlanan<sup>614</sup> bu çalışmanın ayrıntıları değişik yönetim kurulu toplantılarında tartışılmış, sektörel yayınlarda incelenmiştir.

Bu çalışmaların kısa bir özetini, 1990-2001 yılları arasında TMB Başkanlığı’nı yürüten Kadir Sever’den aktaralım:

*“Fransızlar bunu gayet rahat çözmüşler ve şöyle yapmışlar: Sigorta müessesesi getirmişler. Sigorta şu: siz, yaptığınız bir işi sigorta ettiriyorsunuz. Bunu sigorta ettirirken, hem yapım sürecinde olacak hasarlara karşı sigorta yaptırıyorsunuz; bir de, iş bittikten sonra on sene süreyle kullanıcının yapım hatalarından, malzeme seçim hatalarından oluşmuş her türlü hasarlarını tazmin sigortası yaptırıyorsunuz. Böyle olunca, sigorta şirketi işi denetliyor; çünkü, sonunda sorumluluk ona geliyor.”*<sup>615</sup>

TMB’nin bu çalışmaları kısmen de olsa bir sonuç vermiştir.

*“Üzerinde ısrarla çalıştığımız ve sonuç aldığımız ikinci konu ‘YAPIDA DENETİM ve SİGORTA’ mevzuatı olmuştur. Bu konuda hazırladığımız yasa tasarısını 1993 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’na verdik... 2000 yılı Şubat ayında 595 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve bu kararnamenin Anayasa Mahkemesi’nde iptalinden sonra da 2001 yılı Haziran ayında 4708 sayılı ‘YAPI DENETİMİ’ kanunu yürürlüğe girmiştir.”*<sup>616</sup>

Hazırlık sürecinde Adalet ve İçişleri Komisyonları’nın raporlarını vermediği<sup>617</sup> ve sadece Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu’nun raporu alınarak genel kurulda kabul edilen ve üçü geçici on beş maddeden oluşan bu yasanın, bir anlamda bir bacağı eksiktir. 595 sayılı

611) Radikal, 20 Ağustos 1999; 21 Ağustos 1999.

612) Karaesmen, Erhan, 2002 Türkiye Penceresinden Deprem Olayı, TMB, Ankara, 2002.

613) Ed: Karaesmen, Erhan, Batı ve Doğu Karadeniz Bölgeleri Sel Afetleri Araştırma Raporu, TMB, Ankara, 1998.

614) Yapı Sigorta Denetim Konusunda Yurt Dışı Deneyimler: Fransa ve İngiltere Örnekleri, TMB, Ankara, 2000.

615) “Standardizasyon Yapıda Disiplini Getirir”, TMB İnşaat Sanayii, Ekim 1998, s. 20.

616) Şencan İbrahim, İNTES’in Hizmet Dolu 40 Yılı, İNTES İnşaat Sanayii, Ocak-Şubat 2004, Sayı: 81, s. 17.

617) [http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tasari\\_teklif\\_21.onerge\\_bilgileri?kanunlar\\_sira\\_no=17565](http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tasari_teklif_21.onerge_bilgileri?kanunlar_sira_no=17565)

Kanun Hükmünde Kararnamede tanımlanan mali sorumluluk sigortası, salt “sigorta şirketlerinin kusursuz sorumluluğu yüklenmek istememesi nedeniyle”<sup>618</sup> tasarıda yer almamıştır.

TMB ve diğer bazı büyük müteahhit örgütleri yıllarca, yapı sigortası sistemlerini Fransa, İngiltere, Belçika, Federal Almanya ve ABD örneklerinde incelemiş ve Türkiye için öneriler de geliştirmiştir.<sup>619</sup> Sektör sadece öneri geliştirmekle kalmamış, çok daha pratik konularda da müdahil olmaya gayret sarf etmiş ve örneğin “depreme uyarlı mimari fikir yarışması sponsorluğu”nu da üstlenmiştir.<sup>620</sup>

TMB bu gibi sektörel çalışmalarla birlikte, 17 Ağustos 1997 depreminde, toplumun bütün kesimleri gibi hızlı ve acil kararlar alarak hem TMB olanaklarını hem de üye firmaların olanaklarını kullanarak bölgeye yardım kararı almıştı. Bunun için yapılan ilk işlerden biri çok sayıda iş makinesi ve elemanın bölgeye sevk edilmesi oldu. UEPC Başkanı Atilla Şenol, depremin üzerinden bir ay gibi kısa bir zaman geçtikten sonra 13-17 Eylül 1999 tarihleri arasında Londra, Brüksel, Paris, Berlin ve Viyana’da yapılan toplantılara Yılmaz Gürer ile birlikte katılmış ve Marmara Depremi ile ilgili muhataplarını bilgilendirmiştir.<sup>621</sup>

TMB’nin, deprem çalışmalarına verebileceği katkılar idari düzenlemeler kadar eğitim seviyesinin yükseltilmesine yönelik çalışmaları da içermektedir; bu konuda teknik üniversitelere sağlanacak destekler de önemli çalışmalardan biridir. “Büyük müteahhitler”in son dönemlerde bu konuda da önemli çalışmaları olmaktadır.

*“Teknik Üniversite’de biz tabii çok şeyler yapmağa çalıştık ve de güzel şeyler yapıldı. Mezunlar olarak Teknik Üniversite’ye biz, toplam yetmiş milyon dolar para verdik, daha ziyade müteahhittir bunlar.”*<sup>622</sup>

Bu konuda zikredilmesi gereken son bir çalışma, ODTÜ Öğretim Üyelerinden Deprem Mühendisi Erhan Karaesmen başkanlığında yapılan araştırmadır. 2004 yılında kitap olarak yayımlanan bu araştırma ekte tam metnini verdiğimiz TMB’nin “Deprem Bildirgesi”<sup>623</sup> ile birlikte bir basın toplantısıyla kamuoyuna tanıtılmış ve konuyla doğrudan ilgili olan 1.000 kadar kişi ve kuruluşa dağıtılmıştır.<sup>624</sup>

---

618) Yapı Denetimi Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu, <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem21/yil01/ss732m.htm>

619) Karaesmen, Erhan, Halil İzmir, Nalan Boyacı, Yapıda Denetim-Sorumluluk ve Sigorta, İNTES, Ankara, 1989.

620) TMB YKKD, 21 Ocak 2001 tarihli toplantı tutanağı.

621) TMB YKKD, 6 Eylül 1999 tarihli toplantı tutanağı.

622) Üçer, Erol, Sözlü Tarih, Ankara, 27 Aralık 2004.

623) Bkz Ek: 2.

624) Karaesmen, Erhan, Nalan Boyacı Yakut, Endam Güngör, Deprem ve Kurumsal Yapılanma, TMB, Ankara, 2004.

## VII. Küresel İnşaat

Bugün TMB üyesi müteahhitlik firmaları 4 kıtaya, hatta Avustralya'nın bir parçası sayıldığı Okyanusya'yı altıncı kıta olarak tanımlarsak 5 kıtaya yayılmış 53 ülkede imalat yapıyorlar. Bu ülkeler arasında Etiyopya gibi kişi başına yıllık inşaat harcaması 5,- ABD doları olan en yoksul ülkelere, 5.000,- ABD dolarına ulaştığı ABD gibi zengin ülkeler var. Okyanusya'dan Alaska'ya kadar uzanan ve 3,5 trilyon ABD dolarlık bir pazar.<sup>625</sup> Bu pazarın, yüzde 30'unu Avrupa'nın yüksek gelirli ülkeleri, yüzde 21'ini ABD ve yüzde 20'sini Japonya oluşturuyor. Hızla büyümeye başlayan Çin, pazarın yüzde 6'sına ulaşmış durumda ve nüfusu Çin'i geçmek üzere olan Hindistan sadece yüzde 1,7'sini oluşturuyor.<sup>626</sup>

Pazarın en büyük kısmına sahip olan Avrupa Birliği'nde 2004 yılı inşaat yatırımları 1.004 milyar Euro tutarında. 25 ülkeden 32 mesleki örgütün üye olduğu FIEC'in verilerine göre, bu tutar toplam GSH'nin yüzde 9,9'u oranında. 2 milyon 400 bin inşaat şirketinin faaliyet gösterdiği bölgede 26 milyon işçi doğrudan ya da dolaylı olarak bu sektörde çalışıyor.<sup>627</sup> Bu pazarın yüzde 22,7'si Almanya, yüzde 14,3'ü İspanya, yüzde 14,2'si İngiltere, yüzde 13,2'si Fransa ve yüzde 12,2'si de İtalya.<sup>628</sup> Oysa Türkiye'de 1980-1994 döneminde inşaat sektörünün GSMH içindeki payı yüzde 5,21 ile yüzde 7,27 arasında değişmektedir.<sup>629</sup> Bir kriz dönemi olan 1994 yılı verilerine göre inşaat sektöründe büyüme yüzde 6,10 olmuştur. Bu pay 1998'de yüzde 5,4, 2000'de yüzde 5,1, 2002'de yüzde 4,6 ve 2003'te ise yüzde 4 düzeyine düşmüştür.<sup>630</sup>

Uluslararası müteahhitlik pazarının en güçlü aktörü Avrupa Birliği ülkeleridir. AB'nin yüzde 41,3'lük pazar payını yüzde 37 ile ABD, yüzde 9,6 ile Japonya, yüzde 5,2 ile Güney Kore ve yüzde 2 ile Türkiye takip etmektedir.<sup>631</sup>

Kısaca özetlenen bu yapıya uygun olarak, 12 Haziran 2003 tarihinde gerçekleşen Türkiye-İngiltere İnşaat Sektörü İşbirliği Semineri'nde UMB Başkan Vekili Yaşar Özkan, Türkiye ve İngiltere'nin

625) FIEC, Press Release, Paris, 5 March 2004.

626) <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/constr/global.htm>

627) ECIF Annual Report 2005.

628) FIEC, Press Conference, Brussels, 10 April 2004.

629) TMB Olağan Genel Kurul Toplantısı Dönem Raporu (01.01.1994-31.12.1995), TMB Arşivi.

630) Türk Yapı Sektörü Raporu, Yapı Mimarlık Kültür Sanat Dergisi Eki, Kasım 2004, Sayı: 276, s. 15.

631) Uluslararası Müteahhitlikte Pazar Payları, Y. Özkan Arşivi.



inşaat sektöründe yapabileceği işbirliğinde Türkiye'nin işgücü, malzeme ve ekipman teminiyle şantiye yönetimini ve İngiltere'nin de finansman ve teminat mektubu temini ile işlerin sigortalanmasını üstlenebileceğini söylüyordu.<sup>632</sup> İnşaat sektörü için hâlâ temel malzemeler olan demir ve çimentoda önemli bir üretim düzeyine ulaşılmıştır. 2000 yılı itibarıyla yıllık demir üretimi 1 milyon tonun üzerinde olan Türkiye,<sup>633</sup> çimento üretiminde yüzde 15,01'lik payla Avrupa'nın en büyük ve yüzde 2,42'lik payla dünyanın en büyük sekizinci üreticisi durumundadır.<sup>634</sup> Müteahhitlik sektörünün yurtdışı pazarlarda büyümesiyle, 300 kalemden fazla girdi kullanan bu sektörün ekonomide yaratacağı etki açıktır. Yurtdışı işlerde toplam ihale bedelinin yaklaşık yüzde 45'inin döviz girdisi olarak geldiği<sup>635</sup> de düşünüldüğünde, sektörün önemi daha iyi anlaşılabilir.

Türk müteahhitlerinin üstlenebileceklerini düşündükleri işgücü temini konusunda yaşanan sıkıntılar, küresel pazarda güçlü bir aktör olmanın önünde ciddi engeller yaratmaktadır. Bu sorun sadece küresel pazara girişte değil; ulusal ekonomilerin en ağır sorunlarından biri olan istihdamın artırılmasında da büyük bir önem taşımaktadır. Türkiye'de, bir ilave istihdam yaratmak için, düşük teknoloji gerektiren sanayi yatırımlarında 40.000,- ABD doları ve ileri teknoloji gerektiren sanayi yatırımlarında 90.000,- ABD doları yatırım gerekirken, bu tutar inşaat sektöründe 30.000,- ABD doları düzeyinde gerçekleşmektedir.<sup>636</sup> İşgücünün geliştirilmesi önündeki bir başka engelin de sigorta uygulamaları olduğu görünmektedir. Yurtdışı işlerde, sosyal güvenlik anlaşması yapılmamış işlerde, Türk müteahhitlik firmalarında çalışan Türk işçiler için yüzde 20 oranında sigorta primi ödenmekte; ancak aynı işçiler yabancı firmalarda çalıştığı zaman bu prim ödenmemektedir. Bu

632) Özkan, Yaşar, Konuşma Metni, Türkiye-İngiltere İnşaat Sektörü İşbirliği Semineri, 12 Haziran 2003, Ankara, Y. Özkan Arşivi.

633) İstatistik Göstergeler 1923-2002, DİE Yayınları, Ankara, 2003, s. 313.

634) Sey, Yıldız, Türkiye Çimento Tarihi, Tarih Vakfı, TÇMB, ÇMİS, İstanbul, 2003, s. 131.

635) Akalın, Haluk, Müteahhitlik Sektörü, T. İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara, 1988, s. 19.

636) Özkan, Yaşar, İnşaat Sektöründe Kişi Başına Yatırım Tutarı, Yayınlanmamış Çalışma, Y. Özkan Arşivi.





uygulama hem yabancı firmalara ucuz işgücü sağlamakta hem de Türk işçileri bir biçimde cezalandırılmış olmaktadır. Yapılan hesaplamalara göre, 1990-2000 arasında yurtdışı müteahhitlik işlerinde Türk işgücü kaybı 4.800.000 adam/ay ve bu nedenle ortaya çıkan döviz kaybı da 2.400.000.000,- ABD dolarıdır.<sup>637</sup>

Küresel ekonomi bağlamında ulusal sermayeler ile ulus devletlerin ilişkileri giderek daha karmaşık bir durum almaktadır. Küresel sermaye, büyüme hızı neredeyse durma noktasına gelmiş, ileri ülkelerden büyüme hızı yüksek pazarlara doğru hareketlenmiştir; zaman zaman sermayeye yol açmak üzere savaşa kadar varan yöntemlerin de izlendiği bu yayılma sürecinde, büyüyen ülkelerin ulusal sermayeleri önemli bir devlet desteğine ihtiyaç hissetmektedir. Oysa, küresel ekonominin dayatmalarıyla ulusal politikaların zorunlu kıldığı kimi önlemler paradoksal sonuçlara da yol açabilmektedir. Önümüzdeki dönemin en sıcak tartışma konularından biri olacağı açık olan Avrupa Birliği Tam Üyelik Müzakereleri'nde de, şimdilik çok tartışılmayan bu paradoksal durumun ciddi sorunlar yaratacağı görülebilmektedir.

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyeliği sürecinin ekonomik anlamdaki ilk sonuçlarından birinin sermaye ve emeğin serbest dolaşımı olacağı bilinmektedir. Ancak, sermaye serbest dolaşım sürecine çoktan dahil olmuştur; emeğin serbest dolaşımının ise, ertelenebileceği bile telaffuz edilebilmektedir. Emeğin serbest dolaşımının sermaye açısından yaratacağı sonuçlarla en yakından ilgili olan sektör inşaat sektörüdür ve sektör emeğin dolaşımı önünde ikinci ülkelerin engellerinden önce ulusal politikaların engelleriyle karşılaşmaktadır. Sigorta sistemlerinin sermaye ve emek açısından değerlendirilmeleri bir yana, müteahhitlik sermayesinin uluslararası pazarlardaki rekabetini etkileyen “topluluk sigortası” uygulamasının etkisi aşağıdaki tabloda ifade edilmektedir.

Dünya pazarında inşaat işleri ve bununla birlikte rekabet hızla artarken Türk müteahhitlik firmaları özellikle Güney ve Güneydoğu Asyalı işçiler karşısında Türk işçilerinin görece yüksek kalan ücretlerinin işçi ve işveren arasında serbest pazarlıkla belirlenmesi gerektiğini sık sık siyasal ve bürokratik karar mekanizmaları karşısında savunmaktadırlar.<sup>638</sup> Bu savunuda da en güçlü argüman, ülke içinde hızla yükselen işsizliğe karşı yurtdışı projelerin önemli bir istihdam kapasitesi yaratabilecek olmasıdır. Diğer ülkelerden gelen işçiler yurtdışı işlerde artan bir biçimde Türk işçilerinin yerini almaktadır. Örneğin 1980'li yılların başında sadece Libya'da 120 Türk firmasının üstlendiği 12 milyar ABD doları iş hacmi ve çalışan 120.000 Türk işçisi varken, 2000 yılı itibariyle 40 milyar ABD doları düzeyinde iş hacmine sahip 400'e yakın Türk firması iş yapmakta; ancak çalışan Türk işçisi sayısı 40.000'e inmiş bulunmaktadır. Bu, istihdam kapasitesinde Türk işçileri aleyhine 130.000 kişilik bir açık anlamına gelmektedir.<sup>639</sup>

2000'li yıllarda Türk işçisi sayısındaki bu hızlı düşüğe rağmen, Türk firmalarının yurtdışına işçi göndermeleri durumunda, İş ve İşçi Bulma Kurumu tarafından işçi başına sabit bir ücret talep edilmekteydi. Ayrıca, özelliği olan teknik elemanlar ve bazı meslek grupları için iş ilanları verilmesi İş ve İşçi Bulma Kurumu'nun iznine tabi olup, izinsiz ilan verenler hakkında hapisle sonuçlanabilen cezalar verilmekteydi.<sup>640</sup>

637) Özkan, Yaşar, İşgücü Maliyetleri, Yayınlanmamış Çalışma, Y. Özkan Arşivi.

638) Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve UMB Toplantı Tutanağı, 3 Mart 2000, Y. Özkan Arşivi.

639) Yurtdışı Müteahhitlik Sektörü İçinde Çalışacak Türk İşçileri ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Ocak 2000, Ankara, Y. Özkan Arşivi.

640) Özkan, Yaşar, 26 Ocak 2000 tarihli UMB Genel Kurul konuşması, Y. Özkan Arşivi.





Kısaca özetlemek gerekirse, rakipleri karşısında özellikle şantiye bilgisi, pazarlardaki deneyim, malzeme ve işçilik açısından görece avantajlı konumda olan Türk müteahhitlik firmalarının, kredi ve teminat mektuplarından sonra kaybetmekte olduğu ikinci avantaj işçi maliyetlerinin yükselmesidir. Bu durumda, önümüzdeki dönemde küresel sermayenin bu alana doğru bir hareket içinde olması güçlü bir ihtimal olarak görülebilir.

Öyle görünüyor ki, Türk müteahhitlik sektörü, mühendislik çalışmalarına giderek daha fazla ağırlık vermek ve inşaat işlerini sadece belirli bir taahhüt döneminde tamamlanıp bitirilen işler yerine, zamana yayılan sanayi yatırımları olarak görmek ve teknolojik düzeyini daha da yükseltmek zorunda kalacaktır.

*“Müteahhitlik hizmetlerinin anahtar teslimi yönüne doğru gitmesi ile müteahhitlik sektörü nefes alabilir, gelişebilir, büyüyebilir ve de gereğini yapabilir. Bugüne kadar Türkiye’de, devlet tarafından çıkartılan inşaat işleri, altyapı yatırımları hep belli kısımları halledilen işler olagelmıştır. Batılı firmalar, teknolojisi ağırlıklı ve de daha ziyade birikimi olan işlere yönelmiştir. Halbuki bizim Türk firmalarımız bu konuda daha tek yönlü kalmış, her şeyi kapsayan birikimi pek fazla elde edememişlerdir. Yani ne olur; devlet dairesi projeyi kendi yaptırır, ondan sonra ihalesini yapar, kontrolünü kendisi yapar, dolayısıyla müteahhide daha dar kapsamda çalışma sorumluluğu düşer. Halbuki Batı’da bu işler, büyük ölçüde anahtar teslimine gidiyor, yani size mühendisliğini de veriyorlar işin. Diyorlar ki ‘sen şuraya şu kadar megabaytlık santral yap.’ Bundan sonra artık her şey sizin elinizde, bütün birikimleri siz kullanacaksınız, mühendisliğini yapacaksınız, her türlü malzemenin tedarikini siz yapacaksınız, ondan sonra da inşaat montajını yapacaksınız ve çalıştıracaksınız. Şimdi bu bir teknolojidir, bu bir birikimdir, bu bir lisans, know-how işidir. Böyle olduğu zaman, Batı firmalarıyla aynı duruma gelme imkânımız olabilir.”<sup>641</sup>*

Bunun için ortaya çıkan fırsatlardan biri de, Avrupa Birliği’nin 17 Aralık 2001’de kabul ettiği “Türkiye İçin Katılım Öncesi Mali Yardıma Dair Çerçeve Tüzük” oldu. Bu tüzüğün ihalelerle ilgili maddesine “Türkiye’den gerçek veya tüzel kişiler, ihale davetleri ve sözleşmelere, üye ülkelerden ve faydalanan ülkelerden gelen gerçek ve tüzel kişilere uygulanan koşullar altında katılabilirlerdir” düzeltilmesi yapılmıştır. Bu düzeltme, Türkiye’den müteahhitlerin, aday ülkelerdeki altyapı ve çevre alanındaki projelere finansman sağlayan ve 2000-2006 yılları arasındaki bütçesi 7 milyar Euro olan ISPA Programı kapsamındaki ihalelere katılmasında yeni bir fırsat yaratmıştır.<sup>642</sup> Bu ve benzer fırsatların değerlendirilmesi müteahhitlik sektörü için elzem görünmektedir; çünkü Türkiye’de toplam sabit sermaye yatırımları içinde, altyapı inşaatı yatırımlarının payı, 1980’li yılların sonundan itibaren düşüşe geçmiş görünmektedir.

Bu gelişmelerin önümüzdeki dönemlerde yaratacağı etkiler de göz önüne alınarak, TMB 1994’ten bu yana, Malezya, Çin Halk Cumhuriyeti, Güney Kore, Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri, İspanya, Mısır, Bulgaristan, Romanya, Pakistan, Rusya Federasyonu, Hindistan, Kazakistan, İngiltere ve Etiyopya’daki müteahhitlik ve müşavirlik örgütlenmeleriyle uluslararası işbirliği anlaşmaları imzalamıştır.<sup>643</sup>

641) Üçer, Erol, Sözlü Tarih, Ankara, 27 Aralık 2004.

642) İnce, Tunay, Türkiye-Avrupa Mali İşbirliği ve Türk İnşaat Sektörüne Sağlanan Olanaklar, İNTES İnşaat Sanayii, Mayıs-Haziran 2004, Sayı: 83, s. 24-25.

643) [http://www.tmb.org.tr/isbirligi\\_anlasmalari.php](http://www.tmb.org.tr/isbirligi_anlasmalari.php)







İNŞAAT SEKTÖRÜNDE BÜYÜME ORANLARI  
(1987 Yılı Fiyatlarıyla)

	GSMH'daki Artış %	İnşaat Sektöründeki Artış %
1994	-6,1	-2
1995	8	-4,7
1996	7,1	5,8
1997	8,3	5
1998	3,9	0,7
1999	-6,1	-12,5
2000	6,3	4,4
2001	-9,5	-5,5
2002	7,9	-5,6
2003	5,9	-9
2004	9,9	4,6
Ortalama	3,24	-1,71

Kaynak: DPT, 9. Kalkınma Planı (2007-2013), İnşaat, Mühendislik-Mimarlık, Teknik Müşavirlik Ve Müteahhitlik Özel İhtisas Komisyonu 1.Taslak Raporu, 23 Aralık 2005.

Eriñç Yeldan ekonomik anlamda küreselleşmeyi, "... ulusal ekonomilerin dünya piyasalarıyla eklememesi ve bütün iktisadi karar süreçlerinin giderek dünya kapitalizminin sermaye birikimine yönelik dinamikleriyle belirlenmesi"<sup>644</sup> olarak yorumluyor. Bu bütünleşmenin içinde sermaye ihracı da vardır; Türkiye'de bankacılık sektörünün yaşadığı krizler, küreselleşme süreçleriyle birlikte, uluslararası finans kurumlarıyla Türk yatırımcıların ilişkilerini de geliştirmeye başlamıştır. 910 milyar Euroluk bir pazar olan Avrupa Birliği'ne "Türkiye İçin Katılım Öncesi Mali Yardıma Dair Çerçeve Tüzük" değişikliğinden önce giren birkaç müteahhitlik firmasından biri olan GAMA Yönetim Kurulu Başkanı Erol Üçer, gelişmiş ülke pazarlarında müteahhitlik işi yapmanın zorluklarını şöyle özetliyor:

*"İrlanda bir Avrupa ülkesi, bir Batı Avrupa ülkesi, çok dikkatli olmayı gerektiren bir ülke. Hemen 'ha' deyince, öyle iş verilmiyor. Ayrıca-  
lıklarınız olması lazım, sizin inandırıcı olmanız, orada kuruluşunuzun olması, makinenizin,*

*personelinizin, teşkilatınızın olması lazım ki, sizi bu işlere davet edip, işleri versinler. Yani bir ön yatırıma ihtiyaç var, bu hem finansman bakımından, hem de teşkilatlanma bakımından."*<sup>645</sup>

Türkiye müteahhitlik sektörünün sermaye birikimine ulusal kaynaklarla devam edebilmesinin imkânları giderek azalmaktadır; özellikle kamu kaynaklarından altyapı yatırımlarına ayrılan payların eskisi kadar hızlandırıcı etkisi olmayacağı, müteahhitlik firmalarının hızla yatırımcı firmalara dönüşmesi ve küresel ekonomide birer aktör olarak daha fazla rol almaları gerektiği açıktır.

*"Çünkü artık devlet kanalıyla Türkiye'de yatırımların çok azalacağı muhakkaktır. Bundan sonra firmalar kendileri böyle şeyleri yaratacaklar herhalde. O daha doğru bir yoldur."*<sup>646</sup>

## A) BANKA SİSTEMİNİN ÇÖKÜŞÜ

1980'li yıllar Türkiye için küresel ekonomiye eklememesi sürecinin hazırlıklarının başlatıldığı yıllar oldu. Bu süreç iki açıdan müteahhitlik sektörünü etkiledi. Birincisi, kamu maliyesinin borçlanmayı giderek artan biçimde etkin bir yöntem olarak kullanması ve bu sürecin inşaat sektörüne

644) Yeldan, Eriñç, Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi: Bölüşüm Birikim ve Büyüme, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s. 13.

645) Üçer, Erol, Sözlü Tarih, Ankara, 27 Aralık 2004.

646) Üçer, Erol, Sözlü Tarih, Ankara, 27 Aralık 2004.

önce olumlu sonra olumsuz etkilerinin özellikle bankacılık sektörü bağlamında yarattığı etkiler.

1972-1976 yılları arasında kamu borçlanma gereği GSYİH'nin yüzde 5,7'sini oluştururken, bu oran 1999'da yüzde 14,3'e ulaşmıştı. Borçlanmalar için kullanılan devlet borçlanma senetlerinin reel faizinin 1988'de yüzde 5,8 iken 1999'da yüzde 36,3'e çıkması<sup>647</sup> ve çok yüksek düzeylerde seyreden enflasyon, imalat sanayinde olumsuz etkiler yarattı; ülke ekonomisinde rant ve dış ticaret ağırlıklı bir yere sahip oldu. Bunun sonuçlarından biri 1988'de GSMH'nin yüzde 2,3'ünü iç borç faizlerine ödeyen Hazine'nin faiz ödemelerinin 1999'da GSMH'nin yüzde 14'üne ulaşması oldu.<sup>648</sup> 1990'lı yıllar, ekonomiyle bir gazete okuyucusu düzeyinde ilgilenenlerin bile sözlüğüne "IMF", "Faiz Dışı Fazla", "Sıcak Para" gibi kavramları soktu.

1999, 2000 yılında patlayan ekonomik krizle birlikte, Türkiye ekonomisindeki dönüşümün en kritik yılı oldu. İhraç edilen Hazine Bonosu ve Devlet Tahvillerinin GSMH'ye oranı 1980'de yüzde 1,4 ve 1992'de yüzde 15,5 iken, 1999'da yüzde 38'6'ya ulaştı;<sup>649</sup> ekonomi neredeyse sadece borçlanmayla dönüyordu.

Devlet Tahvili ve Hazine Bonolarının en başta gelen alıcısı ise bankalar oldu. Bankacılık sisteminin devlete verdiği borç, bütün iç borçların 1987'de yüzde 77,7'sini ve 1999'da yüzde 85,3'ünü oluşturuyordu. Bankacılık dışında kalan özel sektör kuruluşlarının verdiği borç ise, aynı yıllarda sırasıyla yüzde 4 ve yüzde 2,1 düzeyinde gerçekleşmişti; ancak bunun da küçük bir miktar olmadığına bilinmesi gerekmektedir. Özel sektörün faaliyet dışı gelirlerinin net bilanço karlarına oranı 1985'te yüzde 24,1'den 1999'da yüzde 219'a fırlamıştı.<sup>650</sup>

Bu fiktif ekonominin en sert sonuçlarını inşaat sektörü yaşadı. 1998 ve 1999 yıllarındaki sektörel büyümeler, bu etkinin ne kadar derin olduğunu anlatmaya yetecektir.

1999 yılının tek kazançlı sektörü olan bankacılık, bir dizi yıkıcı sonuç yaratarak 2000 krizinden sonra çöktü. 18 Haziran 1999'da kabul edilen Bankalar Kanunu, yılın ikinci yarısında gidişatı kontrol altına alamadı; ancak 2000 yılından itibaren, kimi zaman palyatif tedbirlere de başvurarak mali sektörün kısmen de olsa denetim altına alınması başlatılabildi. Buna rağmen, Türk Bankacılık Sistemi uluslararası platformlarda kaybettiği saygınlığı hâlâ kazanabilmiş değildir ve büyüme için en önemli ve en büyük şansı yurtdışı pazarlar olan inşaat sektörü için bunun yarattığı sorunlar devam etmekte ve TMB'nin çözmeye çalıştığı sorunların başında gelmektedir.

#### ULUSAL GELİR BİLEŞENLERİ BÜYÜME HIZLARI

Sektör	1998	1999
Tarım	8,4	-4,6
Sanayi	2,0	-5,0
İnşaat	-0,3	-12,7
Ticaret	1,2	-6,8
Mali Kuruluşlar	6,9	5,3
GSYİH	3,1	-5,4
GSMH	3,9	-6,4

Kaynak: Yeldan, Erinc, Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi: Bölüşüm Birikim ve Büyüme, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s. 41.

647) Yeldan, Erinc, Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi: Bölüşüm Birikim ve Büyüme, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s. 41.

648) A.g.e., s. 123.

649) A.g.y.

650) A.g.e., s. 151-156.



Bankacılık sektörünün yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin gelişimi açısından etkisini, özellikle Libya deneyimlerinin sonuçları açısından ele alarak kısaca da olsa özetlemek gerekmektedir. “Çöllerden Kutuplara” başlıklı bölümde “Bankacılık sisteminin 1981 yılından itibaren Libya Pazarı için bol keseden dağıttığı teminatların sonunda, bugün hâlâ yurtdışı pazarlarda müteahhitlik firmalarının yaşadığı sorunların başında Türk bankalarının teminat mektuplarının kabul edilememesi ilk sırada gelmektedir” cümlesiyle ifade edilen bu etki yirmi beş yıldan beri çözülemeyen bir sorunu ortaya çıkarmıştır. Bugün 60’dan fazla ülkede iş bitirmiş veya iş almış olan ve Arjantin, Brezilya, Hindistan, Çin ile Orta ve Güney Afrika ülkeleri gibi büyümekte olan pazarlara girmeye çalışan Türk müteahhitlik firmalarının başta gelen sorunlarından biri teminattır. Türk bankalarının verdiği teminat mektuplarının bazı ülkelerde kabul edilmemesinin başlıca üç nedeni vardır: Türkiye’nin son on beş yılda geçirdiği ağır ekonomik krizler nedeniyle ülke riskinin yüksek olması ve dolayısıyla Türk bankalarının önemli sıkıntılar yaşamaması ve uluslararası kredibilite notlarının düşmesi ilk iki nedendir. Küresel ekonominin kontrol edilmesi zor etkilerinin sonucunda ortaya çıkan bu duruma ilaveten sayabileceğimiz üçüncü neden ise bankacılık sisteminin kendisi tarafından yaratılan bir sonuç olmuştur. Türk bankaları, geçmişte yurtdışına verilen mektuplar için gelen nakde çevirme taleplerini yerine getirmemişlerdir.<sup>651</sup>

Bu araştırmanın yapıldığı tarihlerde, sorun hâlâ sürmektedir. 14 Ocak 2005 tarihli Bakanlıklar Arası Ekonomi Koordinasyon Kurulu toplantısında ortaya atılan “Teminat Mektubu Garanti Fonu Kurulması” önerisi üzerine görüşlerini TBB’ye ileten TMB, 2005 yılı için belirlenen 6-7 milyar

---

651) 2 Mart 2004 tarihli TMB/TBB Toplantısı Bilgi Notu, Y. Özkan Arşivi.

ABD doları tutarındaki yurtdışı müteahhitlik hizmeti hedefine ulaşılabilmesinin ön koşulunun teminat mektubu sorununa çözüm bulunması olduğunu söylüyordu.<sup>652</sup> Oysa TMB'nin bu konudaki sayısız girişimlerinden biri olan bu mektuptan bir yıl kadar önce, TBB Başkanı Ersin Özince, firmaların değerlendirmelerinde kredibilitelerinin ölçüleceğini ve bu nedenle yapılması gerekenin güçlü ortaklıklar kurmak olduğunu söylemişti.<sup>653</sup> Bu ifade, teminat mektubu sorununun da müteahhitlerin beklentilerine uygun bir biçimde çözümünün güçlüğüne dair güçlü ipuçları veriyordu. TBB bunları söylerken TMB ise hâlâ gayri menkul ipoteği yerine firma performansları ve proje fizibiliteleri bazında inceleme yapılması gerektiği konusunda bankacılık sistemini ikna edebilmek için çabalıyordu.<sup>654</sup>

Bankacılık sektörü teminat mektubu konusunda TMB gibi düşünmüyordu. Dünya piyasalarının çok üzerinde bir oran olarak teminat mektupları için yüzde 4'e varan komisyonlar almasına rağmen<sup>655</sup> Türk bankacıları sorunun Türk bankacılık sisteminden teminat mektubu temin edememe sorunu değil, genel bankacılık teamülleri, yönetmelikleri ve kurallarına göre uygun olmayan firmaların teminat mektubu alamamaları sorunu olduğu düşüncesindeydi.<sup>656</sup>

Banka sisteminin geçirdiği kriz ve bu krize rağmen Türkiye ekonomisine hakim olması müteahhitlik sektörü için zaten sorunlu olan bir sürecin aşılması için yeni ihtimaller ortaya çıkarmıştır. Bu batılı şirketlerle işbirliği yapmak gibi görünmektedir. Sektör bunun iki temel sebebini tespit etmiştir, teknoloji ve finansman ihtiyacı.<sup>657</sup>

---

652) TMB, Türkiye Bankalar Birliği'ne 1 Mart 2005 tarihli mektup, TMB Arşivi.

653) 2 Nisan 2004 tarihli TMB/TBB Toplantısı Bilgi Notu, Y. Özkan Arşivi.

654) 2 Mart 2004 tarihli TMB/TBB Toplantısı Bilgi Notu, Y. Özkan Arşivi.

655) Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği ve Türkiye Libya Ortak Teknik Komitesi Türkiye Heyeti'nin, 29 Haziran 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi.

656) T.C. Ziraat Bankası, Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinde Teminat Mektubu Sorunu ve Sorunun Çözümüne İlişkin Önerilerimiz, Kasım 2004, Y. Özkan Arşivi.

657) Alaton, İshak, Görüş ve Öneriler, İstanbul, 2000, s. 176.

## VIII. Sonuç Yerine

Cumhuriyet döneminde müteahhitlik sektöründe üç önemli dönüm noktası, üç önemli süreci başlatmış görünmektedir. Cumhuriyet'in ilanından başlayarak, Büyük Bunalım ve İkinci Dünya Savaşı'nın da olumsuz etkileriyle birlikte devam eden birinci dönemdeki ilk müteahhitler, Osmanlı Devleti'nin vatandaşları olarak dünyaya gelen, Osmanlı Devleti'nin yıkılması ve Cumhuriyet'in kurulması süreçlerinin siyasal ve ideolojik yapılarını yansıtan, devletle olan ilişkileri daha çok yüz yüze ilişkiler biçiminde gelişen, “müteahhitlik” ve “inşaat müteahhitliği” arasındaki ayrımı yerleştirebilecek bir kurumsal örgütlenmeyi gerçekleştiremeyen ya da bunu hedeflemeyen; ancak özellikle demiryolu yatırımları ile önemli bir sermaye birikimi sağlayan kuşak olmuştur.

İkinci kuşak müteahhitler ise, Osmanlı Devleti'nin vatandaşları olarak doğmuş olmakla birlikte, teorik ve/veya pratik eğitimlerini Cumhuriyet'in kurumlarında tamamlayan, 1946-1950 döneminde yaşanan siyasal dönüşümlerin sonucu olarak başlayan NATO yatırımları ve özellikle sulama ve karayolu projeleriyle hem teknik birikim hem de sermaye birikimi sağlayan, “büyük müteahhit” tanımına daha uygun bir örgütlenmenin temellerini atmaya çalışan bir kuşak oldu. Bunlar, 1952 yılında, 1955'te “Türkiye İnşaat Müteahhitleri Birliği”ne dönüşecek olan “Türk Müteahhitler Birliği Derneği”ni kuran müteahhitlerdi. Bu iki kuşak müteahhitlerden sadece üç aile bugün aynı sektörde çalışmaya devam ederken, sadece bir firma yaşamını sürdürmektedir.

Üçüncü kuşak, Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olarak doğmuş, 1950'li yıllarda üniversite eğitimini tamamlamış ve aynı yıllarda kamu görevlerinde tecrübe edindikten sonra 1950'ler ve 1960'larda müteahhitliğe başlamış olan kuşaktır. Bu kuşak müteahhitler, 1960 ve 1970'li yıllarda teknik bilgi ve sermaye birikimlerini artırmış, aynı dönemde uluslararası ihalelere girerek işler almaya başlamış, kurumsal örgütlenmeye seleflerine göre daha fazla önem vermiş ve “büyük müteahhit” tanımına daha uygun davranan bir kuşak olarak ortaya çıkmıştır. Bu kuşakta bir başka ilginç özellik de, sağladıkları sermaye birikimlerini iş alanları dışına da kaydırabilen, geleneksel “hayırseverlik”ten “kurumsal sponsorluk” uygulamalarına doğru evrilen, bilim, kültür ve sanatsal faaliyetlere kaynak aktarabilen bir “burjuva” tipine de daha uygun olmalarıdır. Tek tek şirketlerin bu konuda yaptıklarından çok TMB'nin sponsorluklarından birkaç örnek saymak daha uygun olacaktır. 2000 yılında Uçan Süpürge Kadın Filmleri Festivali, 45. Avrupa Kalite Kongresi, Katı Atık Kirlenmesi Araştırma ve Denetimi Türk Milli Komitesi'nin Dünya Çevre Kongresi'ne katılması için sponsorluk sadece birkaç örnektir.





Feyzi Akaya ve Sezai Türkes.

Dördüncü kuşak olarak tanımlayabileceğimiz, kimileri aile şirketlerinde ikinci kuşak olarak da görev almaya başlayan müteahhitler, mühendislik bilgisine ilaveten işletmecilik bilgisinin de görece yoğun kullanıldığı sektörde, “büyük müteahhit” tanımına uygun, uzmanlaşmış alt üstlenicilerin ortaya çıktığı bir kuşak olarak göze çarpmaktadır. Bu kuşağın TMB’nin yönetiminde yaş ortalamasını düşürdüğü bir vakıa olmakla beraber, şu anda bizim üçüncü kuşak müteahhitler olarak tanımladığımız ve Türkiye’nin en büyük müteahhitlik firmaları halen yöneten kuşakla etkileşimleri de sürmektedir. Bu kuşaktan müteahhitler TMB yönetiminde de yer almakla beraber, daha çok 1999 sonunda oluşturulan “Yüksek Danışma Kurulu”nda<sup>658</sup> görev yapmaktadırlar.

Türkiye Müteahhitlik tarihini, Türk müteahhitleri açısından, son derece önemli olan pazar açısından karşılaştırmaya çalışırsak ortaya çıkan durumu şöyle özetleyebilmemiz mümkün olabilir. Sadece Cumhuriyet dönemi ele alındığında, Türk müteahhitleri 1923’ten 1971 yılına kadar sadece ulusal pazarda yer almışlardır. Bu 48 yılın son yılında ise, ulusal pazarda rekabet edemedikleri bir alan kalmamıştır. Libya, Türk müteahhitlerinin ulusal pazar dışında girdiği ilk pazar olarak sembolik bir öneme sahiptir. Türk müteahhitlik firmaları yaşanan sayısız sıkıntıya rağmen, 33 yıldır bu pazarın en önemli grubunu oluşturmaya devam etmektedir. Libya Pazarına ilk girişten kısa bir süre sonra yeni pazarlara da girilmiş olmakla birlikte, Rusya’nın 1990’lardan itibaren ortaya çıkan bir başka önemi vardır. 1972-1989 döneminde dış pazarlar içinde birincil önemini sürdüren Libya’nın yerini 1990-2005 arasında Rusya almıştır. Türk müteahhitliğinin bu dönemi, Libya

---

658) TMB, YKKD, 17 Aralık 1999 tarihli toplantı tutanağı.

dönemi denebilecek aralıktan farklı olmuştur. Örneğin, çokuluslu ortaklıklar konusunda, özellikle Suudi Arabistan'daki deneyimlerinden daha etkin işbirlikleri geliştirilmiş, yatırımlar yapılmıştır.

Yurtdışı müteahhitlik hizmetlerindeki bu gelişme tablosuna paralel; ama olumsuz olarak değerlendirilen bir başka gelişme de, uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firma sayısıdır. 14 Avrupa ülkesinden toplam 238 firma uluslararası pazarda iken Türkiye'den 346 firma faaliyet göstermektedir.<sup>659</sup> Bir kısmı yeterli teknolojik ve finansal donanıma sahip olmayan bu firmaların yarattığı sorunlara yukarıda değinilmiştir.

Dördüncü kuşak müteahhitliğin ortaya çıkması ve sektörde giderek daha etkin biçimde yer almasıyla birlikte, "inşaat sanayiciliği" kavramı da dolaşıma girmiştir. Açık adı Türkiye İnşaat ve Tesisat Müteahhitleri İşveren Sendikası olan İNTES, 25 Eylül 2002 tarihinde adını "Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası" olarak değiştirmiş ve yukarıda söylediğimiz gibi, bu kuruluşun son yıllarda TMB ile daha yakın bir işbirliği içine girdiği de gözlenmeye başlamıştır.

İlhan Tekeli ve Selim İlkin, ilk defa 1993 yılında yayınladıkları "Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi" başlıklı makalelerinde, büyük müteahhitliğin en sorunlu alanlarından biri olarak örgütlenmeyi zikrederler.

*"Yerli büyük müteahhitlerin belki de en az başarılı oldukları konunun kendi aralarında bir örgütlenmeyi gerçekleştirmek olduğu söylenebilir. Müteahhitler kendi aralarında örgütlenerek bu alanın etiğini oluşturamamış, müteahhidin yaptığı işlerin başarılı olmasını sağlayacak kuralların yürürlüğe konulmasını sağlayamamışlardır. Kendi uğraş alanlarının saygınlığını garanti edecek etkili bir güç haline gelememişlerdir. Bunun sonucunda müteahhitlik kesimi içinde yarı mafya, yarı arabesk ilişkilerin üretilmesi kolay olmaktadır."*<sup>660</sup>

Bu bağlamda, Cumhuriyet Dönemi'nin ilk müteahhitlik örgütlenmesi olan "Türkiye Müteahhitler Birliği"nin, daha müteahhitliğin tanımlanmasında sorunları olduğunu, inşaat müteahhitliğinin, diğer mal ve hizmet temini işlerini üstlenenlerden farkının ilk defa 1952'de kurulan "Türk Müteahhitler Birliği Derneği" ile dile getirildiğini, İstanbul ve Ankara'da yerleşik müteahhitlerin bir araya gelerek kurduğu "Türkiye İnşaat Müteahhitleri Birliği"nin temel hedeflerinden birinin de "kendi aralarında örgütlenerek bu alanın etiğini oluşturmak, müteahhidin yaptığı işlerin başarılı olmasını sağlayacak kuralların yürürlüğe konulmasını sağlamak" olduğunu; ancak bunun uzun bir süre başarısız olduğunu söyleyebiliriz. Bu konuda asıl dönüşümün 1990'lı yıllarda başladığını, son yıllarda ise, bu konuda eski yıllara göre daha planlı çalışmalar yapıldığının kolaylıkla izlenebildiğini de ekleyebiliriz. Bu gelişimde, büyük müteahhitlerin giderek daha fazla yurtdışına açılması ve uluslararası çalışma koşullarının mesleki duruşlarını da etkilemesi önemli bir katkı sağlamış gibi görünmektedir.

Bu gelişmelerin en somut sonuçları TMB'nin tüzüğüne de yansımış durumdadır. Son tüzükte tanımlanan "Etik Kurul" bu ihtiyacın giderilmesine yönelik TMB'nin en önemli adımlarından biri olmuştur. Etik Kurul'un görevi tüzükte şöyle tanımlanmaktadır.

659) Türkiye İktisat Kongresi, 17-20 Şubat 2004, İnşaat, Mühendislik-Müşavirlik, Teknik Müşavirlik Hizmetleri Çalışma Grubu Rapor Taslağı, Y. Özkan Arşivi.

660) Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 473.



*“Etik Kurul, Genel Kurul veya Yönetim Kurulundan ayrı ayrı veya birlikte talep gelmesi halinde toplanır, bu Kurullar tarafından iletilen ve TMB üyelerinin Dernek amaçlarına, tüzüğüne, iş ahlakı ilkelerine ve iç yönetmeliklerine uygun olmayan davranışlarıyla ilgili konular hakkında incelenmesi talep edilen hususları inceleyip görüşünü belirler.”*

Son yıllarda Türkiye'nin büyük müteahhitlik firmaları, “inşaat ve özellikle büyük projelerin tasarım ve uygulamasının, işin doğası gereği, maceraperestlik ile iç içe” girmesi nedeniyle, bu hassas dengelerin sektörde çok sayıda “büyük paralar kazanma” ile “birdenbire iflas etme” hikayelerini yaratması gibi nedenlerle, inşaat müteahhitliği dışındaki alanlarda da yatırım yapmaya başlamışlardır. Bu sermayenin büyüme eğilimine de uygun bir tutum olarak görünmektedir. Yeni alanların başında 1980'li yıllardan itibaren girilmiş olan, başta otel işletmeciliği olmak üzere, turizm yatırımları gelmektedir. TMB üyesi firmalar arasında, bankacılıktan turizme, genellikle inşaat yan sanayii niteliğinde olan imalat sanayiinden nakliyeciliğe, medyadan enerjiye bir dizi sektörde büyük yatırımlar yapan çok sayıda firma mevcuttur; ancak inşaat müteahhitliği, bu firmaların ana faaliyet alanı olmaya devam etmektedir.

Kuruluşundan bu yana, üye firmaların Türkiye'de yaptığı altyapı, büyük konut ve prestij binaları proje toplamı 100 milyar ABD dolarını aşan TMB<sup>661</sup> için AB ile bütünleşme sürecinde yeni bir dönem başlamış bulunmaktadır. Bu yeni dönemin, daha çok yurtdışı müteahhitlik hizmetlerinin

---

661) Müteahhitler Sektör Kurulu Toplantısı Notları, 18 Haziran 1998, Y. Özkan Arşivi.

öne çıkacağı bir dönem olduğu söylenebilir. Burada, yukarıda sözü edilen üç önemli kuruluşa, bu kuruluşlardaki üyeliğin sağlayabileceği yeni potansiyelleri vurgulayabilmek açısından, bir kere daha değinmekte yarar vardır.

FIEC ve UEPC üyeliklerinin TMB'ye sağladığı imkânların en başında, dolaylı yoldan da olsa Avrupa Komisyonu'na görüş bildirme ve alınacak kararları etkileme şansı gelmektedir. UEPC gibi Avrupa platformlarında etkili bir örgütün Türkiye'nin Avrupa Birliği üyeliğine destek vermesi bile tek başına önemli bir gelişmedir. FIEC'in çeşitli Avrupa kuruluşlarına olan üyeliği, TMB'nin de dolaylı üyeliği anlamına gelmektedir. FIEC'in "kardeş kuruluşu" olarak değerlendirilen EIC üyeliği ise, kuruluşun Çin Halk Cumhuriyeti'nde yabancı müteahhitlere uygulanan kısıtlamaların kısmen de olsa kaldırılmasını sağlayan lobi çalışması örneğinde de görüldüğü gibi üyelerinin önünde açtığı imkânlar TMB için de büyük fırsatlar yaratmaktadır.

Bununla birlikte, önümüzdeki dönemde yurtiçi talebin de devam edeceğine yönelik ciddi öngörüler vardır. Öyle görünüyor ki müteahhitler bu talebin finansmanı konusunu da tartışmaya açabilecek durumdadırlar.

Buraya kadar kısaca özetlemeye çalıştığımız ve bir anlamda TMB'nin ve büyük müteahhitlik firmalarının "gelecek projeksiyonu" olarak da değerlendirilebilecek önemli bir çalışma, 2004 yılında TMB tarafından yayınlanmıştır. Hurşit Güneş, Erhan Aslanoğlu ve Sadullah Çelik tarafından hazırlanan "İnşaat Sektörü Stratejik Planı" inşaat sektörünün yurtiçi ve yurtdışı durumunun bir çözümlemesini yaptıktan sonra farklı senaryolar ve modeller üzerinden sektörün güçlü ve zayıf yönlerini de dikkate alarak gelecek projeksiyonları yapmaktadır.

Farklı modellere göre sektörün 2003-2014 döneminde toplam büyüme oranı yüzde 60,9 ile yüzde 134,1 arasında öngörülmektedir. Tahmin edileceği gibi bu senaryolar içinde en düşük büyüme "isikrarsız senaryo"da ve en yüksek büyüme ise "AB'li senaryo"da öngörülmektedir.

*"Oluşturduğumuz modeller beklenebileceği gibi inşaat sektörü açısından en iyi sonucu AB'li senaryoda vermektedir. Bu senaryonun gerçekleşmesi durumunda, inşaat sektörünün hem yaratacağı katma değer, hem de sağlayacağı istihdam açısından ciddi boyutta bir büyüme göstermesi beklenmektedir. Buna göre 2003 yılında 43 milyon m<sup>2</sup> olan inşaat yapı ruhsatının 2014 yılında 98 milyon m<sup>2</sup>'ye ulaşması beklenmektedir. Bu, yaklaşık % 129'luk bir artış anlamına gelmektedir. İstikrarsız senaryo durumunda ise, 2014 yılında inşaat yapı ruhsatının 71 milyon m<sup>2</sup>'ye ulaşması beklenmektedir ki bu % 65'lik bir artış anlamına gelmektedir."*<sup>662</sup>

Ancak AB'li senaryo konusunda büyük müteahhitlerin hepsi görüş birliği içinde görünmemektedir.

*"Avrupa Birliği'ne girecekmiz de yabancı sermaye akacakmış. Ben buna çok inanmıyorum; yani Türkiye'nin işi zor. Türkiye'de istihdamın çözülmesinin yolu bu değil. Bu yolla bu istihdam sorunu*

---

662) Güneş, Hurşit, Erhan Aslanoğlu, Sadullah Çelik, İnşaat Sektörü Stratejik Planı, TMB, Ankara, 2004, s. 67.

çözülemez. Yani müteahhitlik sektörünü Türkiye, ne yapıp edip bir kaynak bulup, geliştirmek zorunda. Yoksa bunun altından kalkamayacak.”<sup>663</sup>

Son sözü, yine bir müteahhide, bize ayrıntılı bir değerlendirme yapan eski TMB Üyesi Ersin Arıoğlu'na bırakıyoruz.

## A) BİR MÜTEAHHİDİN SON SÖZÜ

“... Konut sektöründe ana dinamik, köyden kente gelen göçtür. Kente gelen bir göçere bir iş temin etmek için yaklaşık 12.500 dolar yatırım yapmak gerekir. Alt yapı, hastane, konut, okul, yol, su, elektrik vb. ihtiyaçları için kişi başına 15.000 dolar daha yatırım yapılması elzemdir. Bugün tarıma bağlı nüfusumuz 23 milyondur; yani yüzde 34-35. Tam anlamıyla sanayileştik diyebilmemiz için bunu yüzde 10'a düşürmemiz lazım. Bu, bugünden sonra 11 ile 13 milyon arasında insanımız daha kente gelecek demektir. En az, yaklaşık 10 milyon kişi daha gelecek olsa, bunları kente sağlıklı bir biçimde yerleştirebilmemiz için iş vermek, okul ve hastane yapmak için 275 milyar dolarlık yatırım yapmamız gerekir. Peki, bu 275 milyar doları biz nasıl bulacağız, nasıl finanse edeceğiz? Bu göç çok hızlı gerçekleşirse, ki geçmişte böyle oldu, bugünküne benzer çok daha ağır sorunlarla baş başa kalacağız. Eğer göçün hızı doğru politikalarla ayarlanabilirse, kırsal kesimlere de yatırım yapılarak bir bölüm nüfusu orada da tutabilmeyi sağlayıp kentleşme hızı düşürülürse; o zaman biz bu göçü 14-15 yıla yayabiliriz. Bu planlanabilirse, Türkiye dış borçlanmaya gerek duymadan ancak bu göç hızını finanse edebilir. Aksi halde bugünkü kent sorunlarımız daha da ağırlaşır. Türkiye bunu dış borçlanma gereği duymadan ancak karşılayabilir. Bu konu bu boyutları ile çok az tartışılıyor. Sektörümüzün bu konuyu derin derin düşünmesi gerekli.

“...2000'li yılların başında Türkiye'de ortalama yılda 135 milyon metrekare yapı yapılıyor. Bunun en çok 90 milyon metrekaresinin inşaat ruhsatı var, 45 milyon metrekaresi ise ruhsatsız yapılıyor, yani kaçak. Bu rakamlar konut, kültür, turizm, ticaret, spor ve benzeri tüm yapıları kapsıyor. Bu üretimin parasal değeri yaklaşık 15 milyar dolar. Ayrıca devletin ve çok küçük bir kısmını özel sektörün yaptırdığı barajlar, yollar, köprüler, endüstriyel tesisler, fabrikalar gibi, toplamı 5 milyar doları bulan alt yapı yatırımları var. Özetle sektörümüzün yurt içi pazarı aşağı-yukarı 18 ile 20 milyar dolar mertebesinde. Bu açıdan bakınca, milli gelirimizin yüzde 6'sı, yüzde 7'si ile ifade edilebilen bir değer. Ama inşaat sektörünün müteahhitlik hizmetleri, ekonominin daha derinlerine işliyor; çünkü inşaat sektörü, 200 alt sektörden girdi alıyor. Birçok malzeme kullanıyor ve bugünkü Türk ekonomisinin içinde, yarattığı katma değer yüzde 40 mertebesinde. İnşaat sektöründe bugün, müteahhit olarak 40 bin, belki daha fazla kayıtlı, istediği işi yapabilecek müteahhit olduğunu belgeleyen şirket var. Bu müteahhitler arasında yeterli bilgiye, kadroya, makine parkına sahip veya sorumluluk taşıyabilecek durumda olan bin müteahhidi bulmak bile çok zor. Sektörümüzün ana sorunlarından birisi de bu...”

“Sektörde ortalama 1 milyon 200 bin işçi çalıştığı tahmin ediliyor. Bizde genellikle istatistikler tam güvenli bilgiyi vermekten uzaktırlar. Özellikle inşaat sektöründe kayıt dışı işçi çalıştırmak yaygındır,

---

663) Arıoğlu, Ersin, Sözlü Tarih, İstanbul, 19 Şubat 2005.





*tam ücreti belirtilmez, sendikası yoktur. Ayrıca bu 1 milyon 200 bin işçinin büyük bir bölümü devamlı istihdam edilmez, yüzde 80'i sigortasız ve yüzde 90'ı sendikasızdır. Diğer taraftan inşaat işçisi başına yıllık yurt içi reel üretimin 25 bin dolar civarında olduğu tahmin ediliyor. İnşaat sektöründe genel eğitimsizlik, meslek içi eğitim azlığı, teknolojilerin ithale dayalı olması gibi nedenlerle ortalama yılda 500'ü can kaybı ve 550'si iş göremezlik raporuyla sonuçlanan iş kazası oluyor. Gelişmiş ülkelerde bu oranların çok daha düşük olduğunu biliyoruz. Sigortasız işçi çalıştırmanın, sendikasız işçi çalıştırmanın bedeli taahhüt sektöründe "kalitesizlikle" ve iş kazaları ile ödeniyor.*

*İnşaat sektörümüzde yurt dışında çalışan 200'e yakın şirket var; bunlar 63 ülkede 3 000'in üzerinde irili ufaklı projede yaklaşık toplam 65 milyar dolarlık bir iş hacmini temsil ediyorlar. Ortalama yılda 3,5 milyar dolarlık yeni işler mevcut portföye ekleniyor. Yurt dışı inşaat faaliyetlerinde yılda ortalama 3 milyar dolarlık iş bittiği gözleniyor. Yaklaşık 40 bin Türk işçisine de istihdam sağlanıyor. Yurt dışından yurda getirilen malzeme bedeli, işçilikler, makineler ve kâr karşılığının, proje bedelinin yaklaşık yüzde 50'si civarında olduğu görülüyor. Yani Türk müteahhitleri dışarıda aldıkları işlerin yüzde 50'sini kendi yurduna dolaylı ve dolaysız olarak getirmiş oluyor. İşçi başına yurt dışı üretiminin 100 bin dolar civarında olduğunu görüyoruz. Türkiye'de 25 bin, yurt dışındaki işlerde 100 bin dolar. Bu farkı da sorgulamalıyız.*

*Yine 2000'li yıllarda 100 milyon metrekare civarında, (bu da ortalama 850 bin daire demektir) konut inşa ediliyor. Bunun üçte biri kayıt dışı, yani kaçak, kesinlikle kaçak. Bugün Türkiye'nin konut stoku toplam 14 milyon civarında. Bu stokun yüzde 30'u kaçak yapı, geri kalan yüzde 70'inin*

yarısının da iskan izni yok. Ruhsatı alınmış, iskanı alınmış, konutlarımızın sayısı toplam konut stokumuzun üçte biri mertebesinde. İnşaat ruhsatı ve iskanı alınmış yapılarımızın %50'sinde de sonradan izinsiz veya projersiz tadilat yapılıyor. İnşa edilen konutların yüzde 65'i özel veya tüzel kişiler tarafından, yaklaşık yüzde 30'u kooperatifler eliyle, yüzde 5'i ise kamu tarafından inşa ettiriliyor. Konutlarımızda yüzde 30 enerji kaybı var; yani konutlarımız düzgün yapılmış olsa ülkenin sarf ettiği enerjinin %30'u tasarruf edilebilir. Temiz su kullanımı içinde benzer bir hesaplama yapabiliriz. Diğer taraftan yapılarımızın periyodik bakım ve onarımları hiç yapılmıyor. Tüm bunların büyük kayıp doğuran ve mutlaka düzeltilmesi gereken sorunlarımız olduğunu düşünüyorum. Bu sorunlara bir de deprem riski ile birlikte bakarsak, geleceğimizi tehdit eden ürkütücü bir tablo ile karşılaşırız.

Kentte yaşıyoruz ve görüyoruz. Kente gelenler bir müddet sonra kentin çarpık yapısından rant elde etmeye kalkışıyorlar. Kentin siyasi elitleri olmaya gayret ediyorlar. Böylece, kentte hiç yaşamamış kimseler kenti planlamaya başlıyor. Yani, kentle ilgili herhangi bir kültür yaratma bilgisinden veya isteminden uzak olarak, sadece başka gayelere yönelmek üzere bir kenti planlıyorlar. Eğer müteahhitlik bir uygarlık kurulmasına yol açan bir kurma sanatıysa, şehirler de uygarlığın kültür göstergeleri, kültür odakları ve bunun yuvalarıysa, bunu yeşerten topraklarıysa, buralarda görev yapanlar, hem yaptıkları binalarla hem yaptıkları işlerle ilgili sorumluluk taşımak durumundalar... Taahhüt sektörünün onuru, sorumsuz davranışları kaldıramaz, taşıyamaz...

Bu bakımdan müteahhitlik sektörünün kendisini sorgulaması gerekiyor; yani bu çalışmanın amaçlarından birinin de, sektörün kendi kendisiyle yüzleşmesini sağlamak olduğuna inanıyorum. "Biz nereden geldik? Neredeyiz? Bundan sonra ne yapmalıyız? Nereye, nasıl gitmeliyiz?" sorularına cevap aranması gerekiyor. Ben özet olarak bazı temel sorunlara değindim. Türkiye Müteahhitler Birliği bu sorgulamaya liderlik etmek zorundadır. Bazı güzel çalışmaları başlattıklarını da biliyorum. Bu güzel çalışmalardan biri de benimle yaptığınız bu söyleşinin içinde yer alacağı kitap olacak herhalde... Yolunuz açık olsun."<sup>664</sup>

---

664) Arıoğlu, Ersin, Sözlü Tarih, İstanbul, 19 Şubat 2005.

## Ekler

### EK: 1- ŞANTIYE

Şantiye ve çevresi, bildiğimiz kadarıyla, Türk Edebiyatı'nda otobiyografik bir roman ve bir hikayeye bir şiirin konusu olmuştur. Ali Nejat'ın “Şantiye Acısı” adlı romanıyla Kemal Tahir'in “Göl İnsanları” adlı hikayesi ve Nazım Hikmet'in şiiri.

Kemal Tahir'in hikayesindeki şantiye daha çok hikayenin mekânını oluşturur, şantiye usta ve işçilerinin yaşamlarını anlatır daha çok. Ali Nejat'ın romanı ise, yine aynı mekânda; ama sadece işçiler değil, mühendisler, bürokratlar, müteahhitlerin birbirleri ve inşaatla olan ilişkilerini anlatır.

#### YARIKKAYA RÜZGÂRI

Şantiye binası kurulurken bir köylü vatandaş geldi, hayvan otlatıyor, ben de oradayım, işin peşini bırakmıyoruz ya. “Selam” dedi, “aleyküm esselam” dedik. Dedi ki, “Bey, ne yapıyorsunuz?” “Şantiye binası kuruyoruz.” Çatıyı çatmışlar da çatıyı demirle bağlamışlar, kiremit örtecekler. “Yahu, siz dalga mı geçiyorsunuz, buraya bir rüzgar gelir, alır götürür” dedi. Ben adama döndüm, hayatımda ilk defa mı bir şantiye binası kuruyoruz, bu adam ne diyor, ben yine de ses çıkarmadım, “Peki ağam” dedim, “sen de işine bak, biz de işimize.” Aradan bir buçuk, iki ay geçti, İskenderun'da oturuyoruz, dediler ki, “İskenderun'da, iş yerinde büyük bir Yarıkkaya var ve binalar yıkıldı, binalar yıkıldı, çatılar uçtu. Biz hemen kalktık; ama arabayla giderken 10-15 kilometre sürat yapamıyorsun; çünkü biraz sürat yaptınız mı arabayı dahi atıyor rüzgar. Geldiğimizde bir de baktık ki o adam haklıymış, bizim çatıyı damperli kamyonla bağlamışlar uçmasını diye. Damperli kamyon, estiği zaman havaya kaldırıyordu ve çok sayıda binalar yıkıldı, birkaç kişi de öldü. Oranın Yarıkkayasını da bu vesileyle öğrenmiş olduk, İskenderun'un Yarıkkayasını.”

Nurettin Çarmıklı, Sözlü Tarih, Ankara, 15 Şubat 2005.

Ancak bir sanat eseri olarak, Nazım Hikmet'in şiiri, Hilmi Uran'ın “bayındırlık sanatı örneği” olarak anlattığı resim düşünüldüğünde, belki de en etkileyici olanıdır.

*“Ötedenberi Ankara'da senenin muayyen bir zamanında, devlet resim ve heykel sergisi adı altında, bir sergi açılır ve burada sanatkârlarımızın eserleri teşhir edilir, satılığa arz olunurdu. Fakat maateessüf, bizde bu eserler, halk arasında, umulan rağbeti bulmaz ve evinin salonu için diğer eşya arasında birkaç tablo da almayı arzu eden ve yahutta arzu ettiği halde alabilen pek bulunmazdı. Bu isteksizlik ve rağbetsizlik de her sene devlet dairelerince telâfi edilir ve her daire, ayrabildiği tahsisat hacmine göre, sergiden resim satın alırdı.*

*Bir sene yine böyle bir sergiden Nafia Vekâleti için ayrılmış yağlıboya tablolar arasında bir tünel ağzını resmetmiş bir tablo gördüm. Bu, neresinden, ne niyetle bakılsa sevimsiz, kapkaranlık bir tünel ağzı idi ve seyredeni kendine çekmekten uzaktı. Sergiyi gezerken o tablonun*

ressamına rastlamış ve lâtiye olsun diye: ‘Azizim bu karanlıkdehlizin neresinden zevk aldınız da onu furçanızla tespit ettiniz?’ diye sormuştum. Ressam bana: ‘Efendim, tablomu Nafia Vekâleti için yapacağım dan bu mevzuu seçtim’ diye cevap vermişti.”<sup>665</sup>

Şantiye ve çevresinin sanat eserlerine konu olmaması şantiyecilerin de dikkatini çekmiş ve bunu daha çok şantiyelerin “erkek dünyası”na bağlamış görünmektedirler.

“Erkek doktorlar arasında baş rol, kadın doktordadır, avukatlar bir kızı müdafaa ederler, aşk serüvenleri içinse söze zaten gerek yok! Bizim senaryolarımızdaki rol arkadaşlarımız, kafası kasklı, tulumlu işçiler, traşlı traşsız mühendisler, çatık kaşlı konroller... Dekorlarımızda beton santralleri, taşocakları, karanlık tüneller... Sözüün kısası; bu kitap boyunca ‘sevgilim’ kelimesine rastlamanızın imkanı yoktur.”<sup>666</sup>

Mühendisler kendi aralarında genellikle bir şantiyeci-projeci ayrımı yapmaktadırlar. Anlatılan şantiyeciler, “tırnakları siyah, sakallı filan dolaşan”<sup>667</sup> mühendislerdir. “Şöyle sıyrıldığında alnında bir buçuk iki milimetre toz toprak olur.”<sup>668</sup> Kimi zaman şantiye yollarında eşkıyalara rastlarlar.<sup>669</sup> Onlar için şantiye mühendislik ve müteahhitlik tarihinin en güzel hikayeleriyle doludur; hayatları orada geçer; ama mesleklerinin en önemli süreçlerinden biri olan şantiyelerin yok sayıldığından şikayetçidirler.

“Mimar ve inşaat mühendislerinin yarısından çoğunun şantiyelerde çalışmalarına; şantiye koşulları ve oralarda gereken bilgilerin bürolarda çalışanlarınkinden çok farklı olmalarına karşın üniversitelerimizin hemen hiçbirinin mimarlık ve inşaat fakültelerinde şantiyecilikle ilgili hemen hiçbir ders ve öğretisi bulunmamakta, böyle bir konu yok sayılmaktadır.”<sup>670</sup>

Oysa herhangi bir şantiyede karşılaşılabilecek ve hızla çözülmesi gereken sorunların

“Yapıcılar türküler söylüyor,  
yapı türkü söyler gibi yapılmıyor ama.  
Bu iş biraz daha zor.

Yapıcıların yüreği  
bayram yeri gibi cıvıl cıvıl,  
Ama yapı bayram yeri değil.  
Yapı yeri toz toprak,  
Çamur, kar.

Yapı yerinde ayağın burkular,  
ellerin kanar.  
Yapı yerinde ne çay her zaman şekerli,  
her zaman sıcak,  
ne ekmek her zaman pamuk gibi yumuşak,  
ne herkes kahraman,  
ne dostlar vefalı her zaman.

Türkü söyler gibi yapılmıyor yapı.  
Bu iş biraz daha zor.  
Zor mor ama

Yapı yükseliyor, yükseliyor.  
Saksılar konuldu pencerele  
alt katlarında.  
İlk balkonlara güneşi taşıyor kuşlar  
kanatlarında.

Bir yürek çarpıntısı var  
her putrelinde, her tuğlasında, her kerpicinde.  
Yükseliyor  
yükseliyor  
yükseliyor yapı kan ter içinde.”

Nazım Hikmet, 1955

665) Uran, Hilmi, Uran, Hilmi, Hatırlarım, Ankara, 1959, s. 245.

666) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 7.

667) Erimtan, Yüksel, Sözlü Tarih, Ankara, 10 Aralık, 2004.

668) Gürakan, Kamuran, Sözlü Tarih, Ankara, 17 Aralık 2004.

669) Çarmıklı, Nurettin, Sözlü Tarih, Ankara, 15 Şubat 2005.

670) Baytop, Firuzan, Şantiyecilik diye bir şey, Yapı Yayın, İstanbul, 2005, s. 183.

## BEETHOVEN'İN SENFONİSİ

Serkis Çivinger diye bir mühendis, yüksek mühendisin yanına ikinci mühendis olarak o şantiyeye gitmişim. Otelde onu gördüm. “Sabahleyin yedide otelin kapısında buluşalım, benim arabayla gideriz” dedi şantiyeye. Sabahleyin ben erkenden bekledim, çıktı, yedide arabasına bindik. Bir Ford arabası vardı, dumanlar içinde tüterek giderdi. Şantiyeye gittik, şantiyenin kapısından değil de, bir duvar vardı, arabasını oraya bıraktı, oradan geçerken elimi tuttu, “Beethoven’ın senfonisini dinliyor musun” dedi. Dedim, “Dağ başı ama orası.” Dokuma fabrikası o zaman şehirden uzaktaydı, yedi sekiz kilometre, şimdi şehir yaklaştı oraya. “Beethoven’ın senfonisini dinliyor musun, duydun mu, bak ne güzel çalışıyor.” Ben tabii anlamıyorum hiç, Beethoven orda dağ başında, ne Beethoven’ın senfonisi? “Dikkat et bak” dedi, tan, tana tan, tan, tan tana, tan, tan, tan, tan. Aa, dikkat ettim, uzakta bir betoniyer çalışıyordu; çakıl taşları, bir, iki, üç, tekleyerek düştüğü zaman o şeye, vahaya güzel bir ses veriyordu. İyi bir mühendisti şantiye şefi. Ne kadar gönlünü kaptırmış inşaata ki, öyle gönüllü insanlar vardı o zaman.

Yılmaz Soyak, *Sözlü Tarih*, İstanbul, 1 Nisan 2005.

sayısı 5 bine ulaşmaktadır.<sup>671</sup> Ve bütün bu sorunları aşabilmek için İngilizce kelimelerin baş harflerinden gelen 5M formülünün şantiyenin ömrü boyunca uygulanması gerekmektedir: Method+Money+Machine+Material+Men.<sup>672</sup> Tırnakları kirli, sakal tıraşları uzamış şantiye mühendislerine Feyzi Akkaya’nın önerisi bambaşkadır. Kıyafet düzgün olmalıdır. Masa başı işi olsa dahi önce şantiyeye işin başına gidip gözükmelidir. Otorite muhabbete dayalı, emirler yapılabilir olmalıdır ve insan kuvvet ve takati iyi hesap edilmelidir.<sup>673</sup> Oysa Feyzi Akkaya bu kadar önem verdiği şantiyelerinde görüldüğünde ne bir mühendise ne de müteahhide benzemektedir.

*“İşçilerle de çok iyiydi araları. Feyzi Amca’yı herkes işçi bilirdi. İşçilerin arasına girdi mi çünkü o, palaspas giyerdi; kot pantolon, bere, pipo ağzında, böyle tin tin gezerdi aralarında. ‘Bunun ne iş var işçilerin aralarında’ derlerdi. Adam öyle işçilik yapardı, hiç de bir şey demezdi işçilere, öyle bakardı. Sezai Bey girmezdi fazla*

*işçilerin içine, o yazıhanede otururdu; ama takip ederdi oturduğu yerden her şeyi, ne var, ne yok. Onların geçimi bambaşkaydı vallahi...”*<sup>674</sup>

Şantiyenin çalışma şartları oldukça ağırdır. 1930’lu ve 1940’lı yıllarda her büyük şantiyenin bir mezarlığı olmasında ulaşım koşullarının da etkisi olduğu söylenebilir. Şantiyeler sadece hastalıkların değil, iş kazalarının ve kimi zaman da ağır sarhoşlukların mekânı olmuştur.<sup>675</sup> Bununla birlikte, inşaatçılara gösterilen saygının, biraz da önemli bir ihtiyacın karşılanmasını sağlayan kişi olduğu için, eskiden beri sürdüğünü söyleyebilmek mümkündür.

*“Raif Bey, gaga burnuyla eskilerdendi. Mektepte arabacı Raif derlermiş. Prensipten uzak durduğu fakat benim zamanla ısındığım sert ve ters tabiatlı bir adamdı... Şeyh Sait isyanında, Garzan Çayı’ndaki kargir Aviski Köprüsü’nü yapmış. Oralarda Kürt prensi gibi itibar sahibiydi. Altın ve gümüşten başka para geçmeyen oralarda, Raif Bey’in katır konvoyu geçerken; ‘postaya muendize’ diye, Şeyh Sait tarafı bile ilişmezmiş. Orada ölen kızının, ufacak, süslü mezarı köprüünün başındadır.”*<sup>676</sup>

1960’larda bile betoniyer bulunan şantiyelerin sayısı son derece sınırlıydı. Şantiye kurulurken hızar makinesi de kurulur, ihaleyle alınan tomruklar şantiye kesilerek kurutulur ve doğramalar hazırlanırdı.<sup>677</sup>

671) A.g.y.

672) Akkaya, Feyzi, Şantiye Elkitabı, STFA İnşaat A.Ş., İstanbul, 1984, s. 118.

673) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 146.

674) Gezer, Rahman, *Sözlü Tarih*, Bartın, 30 Temmuz 2005.

675) Erimtan, Yüksel, *Sözlü Tarih*, Ankara, 10 Aralık, 2004.

676) Akkaya, Feyzi, A.g.e., s. 88.

677) Şenol, Atıla, *Sözlü Tarih*, Ankara, 29 Aralık 2004.



Şantiye bir üretim sürecidir. Yüklerin katır kervanlarıyla taşındığı şantiyelerden, günümüzdeki televizyonlu, pikaplı, buzdolaplı kaloriferli şantiyelere kadar bütün şantiyelerin ortak özelliği belli bir süre için kurulup işin sonunda toplanmasıdır. Bu inşaatın diğer sanayi üretimlerinden temel farkıdır. Ürün, belli bir sürecin sonunda ortaya çıktıktan sonra, yeni üretim için bütün yapı, yeni koşullara göre yeniden kurulmak zorundadır.

*“Her şantiye yeni bir fabrikadır bizde; yeniden kurarsınız, iş bittikten sonra o fabrikayı dağıtırsınız, başka yerde o fabrikayı yeniden kuracaksınız. Nedir bu fabrika? Beton yapıyor, çelik yapıyor, kazı yapıyor, dolduruyor taşıyor... Yeniden planlıyorsunuz. Ne kadar süreyle? Üç sene veyahut beş sene için planlıyorsunuz ve iş bitiyor. Onun için hem bunu yaparken hem de bu arada yeni iş bakarken büyük bir dikkatle işi takip etmek, işe sahip olmak zorundasın.”<sup>678</sup>*

---

678) Yamantürk, İdris, Sözlü Tarih, Ankara, 21 Aralık 2004.

## EK: 2- TMB DEPREM BİLDİRGESİ

### DEPREM, TOPLUM VE DEVLET: DEPREM HASARLARININ VE ZARARLARININ AZALTILMASI YOLUNDA KURUMSAL DÜZENLEME VE YENİDEN YAPILANMA ÖNERİLERİ

İnsanoğlu doğal çevre ile karmaşık ilişkiler içinde olagelmıştır. Doğa, bir yandan, sevinç, dinlendiricilik ve huzur kaynağıdır. Ama, bazen yaşamı çok zora sokabilen ve hatta kimi durumlarda toplumsal yıkım boyutuna ulaşabilen olumsuzluklar da doğanın bir parçasıdır.

Doğanın terslikleri arasında önceden işaret ve haber vericiliğı bulunmayışıyla, çok kısa süreye sıkışmışlığı içinde sakinme ve kurtulma için zaman esnekliğı bırakmayan acımasızlığıyla “deprem” çok özel bir yer tutar. Anadolu Yarımadası’nın ve Doğu Akdeniz Havzası’nın yoğun depremselliğı bu afet türünü ülkemiz için ezeli bir teknik – sosyal sorun haline getirmiştir.

Çok ağır hasarlı tarihsel 1509 İstanbul Depremi’nden hemen sonra çıkartılan Padişah Fermanları ile afetzede yurttaşlara afet sonrası normale dönüş mekanizmasını kolaylaştırıcı parasal yardımlar yapılması ve kıyılardaki dolgu zemin üzerine bina yapılmaması hususları karara bağlanmıştı. Devlet katında depremin hem sosyal hem de teknik olay niteliğıyle ilk ele alınışının üzerinden beş yüzyıl devrilmiş bulunuyor. Ama, çağdaşlaşma yolunda belli mesafeler alınmış olunmasına karşın, günümüz Türkiye’sinde o dönemdekinden daha iyi bir algılamaya maalesef ulaşabilmiş değiliz. Son on iki yılda arka arkaya dizilen deprem afetlerinden bir şeyler öğrenilmeye başlanmış gibidir. Eğitim ve araştırma kurumlarının, teknik meslek odaları başta olmak üzere, konuyla bir şekilde ilgili sivil toplum örgütlerinin bünyesinde de ders çıkarabilme gayretleri gözlenmektedir.

Bunlara, belli bir noktaya, bir kıvama yaklaşılmasının işaretleri olarak bakılabilir. Ama, beş yüzyıl önceki padişah fermanlarına göre ve yapılarda kalite denetimini ve kalitesizliğin cezalandırılmasını bir medeni hukuk hükmüne bağlayan 3800 yıl öncenin Hammurabi Kanunları’yla kıyaslandığında yeterince ileri gidilememiş olduğu da maalesef açıkça görülür. Toplum ve devlet olarak doğal afetlerin günümüzdeki algılanış biçiminde epeyce bir yanlışlık olduğu açıktır. Bunun yanı sıra, deprem zararlarından korunma kavramının, afetin hemen sonrasındaki acil müdahaleleri amaçladığı ve kurtarma, ilk yardım, yaralı bakımı ilk altyapı tamiratu, ölülerin defnedilmesi, afetzede yurttaşa çadır ve sıcak aş sağlanması işlemleriyle sınırlı olduğu düşünülebilir. Oysa, deprem zararının azaltılmasında daha uzun soluklu başka gayretlerin ve örgütlenmelerin payı çok daha büyüktür.

Depremiñ oluşmasına engel olunamamakla birlikte, zararlarının büyük ölçüde azaltılması insanoğlunun elindedir. Bir sonraki kaçınılmaz depreme sabırla, özenle ve belli bir duyarlılık sürekliliği içinde hazırlanılması gerekir. Burada yapı kalitesini yükseltici ve kentsel imar düzenini rasyonelleştirici önlemler alınmak zorundadır. Bu önlemlerin teknik çatısı, devletin ilgili kuruluşlarının yanı sıra araştırma ve uygulama planlaması yönleriyle konuya eğilen toplumun bilim-eğitim kurumlarının, teknik meslek kuruluşlarının, deneyimli, bilgili uzmanların ortaklaşa gayretiyle oluşturulabilir. Ancak, bu çatının oluşumu ilk bakışta gözüktüğünden daha çapraşık sosyo-teknik içiçelikler, işlem paralellikleri sergiler ve bunların arasında disiplinli bir koordinasyonu gerektirir. Bu çerçevede, işe müdahale edecek kurumlar ve kuruluşlar arasında iş ve güç birliğinin örgütlenmesi ve iş yürütülmesinde verimi kollayacak bir eşgüdümün sağlanması zorunludur. Rasyonel bir ilginin konuya süratle yöneltilmesi ve uygulamada sabırlı olunması kaydıyla, belli bir zaman diliminde, eşgüdüm ve örgütlenme geleneğinin eksik olduğu bir ülkede mesafe alınabileceği de kesindir.

Öte yandan, tüm bu gayretleri destekleyecek, dayanakları sağlam ve uygulanabilirliği yüksek bir yasal çerçevenin varlığına ihtiyaç olduğu da açıktır. Beş yüzyıl öncesinin ilk yasal düzenlemelerinden bu yana 19. yüzyıl ortalarının binalaşmayı disiplinde tutmaya yönelik bazı kanunları dışında, ciddi yasal dayanaklar Cumhuriyet döneminde yaratılmıştır. 1933-1945 dönemindeki ve 1950'lerin sonlarındaki ilk ve ikinci kuşak müdahaleler 1980'lerden bu yana daha kapsamlı yasal dayanak oluşturulmasıyla devam etmiştir. 1999'un iki büyük afetinden sonra ise, yeni ek yasaların, eksiği geğiği ile de olsa, süratle çıkartılması yoluna gidilmiştir.

Böylece belli bir yasal çerçeveye ulaşılmış olduğu düşünülebilir. Ancak, son dönemlerin aşırı hızlı, düzensiz kentleşme sürecine damgasını vuran disiplinden ve akılcılıktan kopukluk, kentsel alan rant hırsıyla da birleştiğinde, yasaların uygulamasını zorlaştırmaktadır. Afet riski gerçeği kırdan kente göç edenlerin gözünü karartmışlığı içinde çok hafife alınır olmuştur. Son büyük afetlerin ağır hasar ve zararları, bu konuda geçici bir duyarlılığın kendini göstermesine yol açsa da, bir süre sonra yeniden umursamazlık tavrı öne çıkmaktadır. Öte yandan, depremlerin yol açtığı bireysel mal-mülk zararlarının karşılanmasında devletin afetlerde yurttaşla büyük maddi yardım sağlıyor oluşu da pek çok desteği devletten görmeye zaten alışmış bir topluma ek bir rahavet getirmektedir.

Sonuç olarak, toplumsal ve insani algılamadaki belirsizlikler ve yanlışlıklar afet zararlarının azaltılması yolunda gereken uzun soluklu, örgütlü ve eşgüdümlü bir uygulama düzeneği kurulamayışı ve mevcut kurumsal yapılanmanın oluşturulmasındaki ve yürütülmesindeki yetersizlikler, deprem afetine çok karmaşık bir sorun boyutu getirmektedir. Ancak, konu devlet ve toplum işleyişinde gündemin ön sıralarına da bir türlü gelememektedir.

İşbu bildirme metni bu alanda mevcut son durumun deneyimli bir uzman grup tarafından kapsamlı biçimde incelenmesiyle ortaya çıkan ve Türkiye Mütcahhitler Birliği camiasınca da benimsenmiş olan görüşlerin bir özetinden oluşmaktadır. Bir çeşit bir sosyal-teknik manifesto hazırlama anlayışı içinde ortaya çıkan görüşlerin ve önerilerin devlet-kamu yönetiminin üst yetkili, karar alıcı mercilerine işbu bildirme metniyle iletilmesinde toplumsal yarar görülmektedir.

Öneri ve tavsiye niteliği taşıyan aşağıdaki görüşlerin ulusal bir program ve bu çerçevedeki kurumsal bir yapılanma amacına yardımcı olabileceği düşünülmüştür.

## 1. Yurttaş Eğitimi ve Sosyo-Psikolojik Davranışın Yönlendirilmesi

### a) Bireysel eğitim ve toplumsal afet bilinci oluşturulması:

Toplumda yaşam standardının yükseltilmesi, bireysel kalite talepçiliğiyle gerçekleşir. Ülkemizdeki binalarda kalite sadece gösterişle ilgili bir olay olarak algılanmakta ve depreme dayanıklılığı hiç önemsenmemektedir.

### b) Yurttaş-Devlet ilişkisine yeni bir anlayış getirilmesi:

Bireysel yaşamında pek çok şeyi devlet desteğiyle sağlayabilmiş Türk yurttaşının afet zararlarının azaltılmasında da beklentisini sadece devlete yıkması son derece hatalıdır. Zorunlu deprem sigortası dahil, hasar ve zarar riski bulunan mülkün sigortacılık sisteminin garantisi altına alınması acilen gerekmektedir.

### c) Kriz ve risk kavramlarının içiçeliğindeki belirsizliğin giderilmesi:

Deprem zararının azaltılmasında “kriz” anlayışı içindeki acil müdahale işin küçük bir parçasıdır. Çağdaş Afet Yönetimi anlayışı gereğince uzun soluklu, sabırlı bir hazırlık dönemi planlanmalı ve uygulanmalıdır.

### Önlemler:

- Talim Terbiye Müfredatı hazırlanmasıyla ilgili MEB'in (Milli Eğitim Bakanlığı'nın) kurumlarını ilgilendiren yönetmelik ve yönergelerle bu konunun ilave edilmesi gerekmektedir.
- Mühendislik, mimarlık odaları yasasında zaten yapılması gündemde olan değişiklik meyanında yurttaş gruplarının bu konuyla ilgili eğitilmesi göreviyle yükümlendirilmelidir.
- RTÜK yönetmeliklerindeki bir değişiklikte, TRT başta olmak üzere tüm TV kanallarında afet konusunun bir toplumsal eğitim programı olarak yaygın şekilde işlenmesi sağlanmalıdır. Gündelik yazılı basın çevrelerinin iç kurumlarının, cemiyetlerinin ve sendikalarının bu konuyu toplumsal eğitim mecburiyeti olarak benimsemeleri sağlanmalıdır.

## 2. İmar Düzeniyle Bağlantılı Hususlar

Kırsal yörelerden kentlere göç, ivmesi biraz azalmış olmakla birlikte, devam etmektedir. Bu duruma kökünden engel olmak çok zor olsa da afet yörelerindeki kentsel imarla ilgili önlemler alınması, mutlak gereklidir.

- Bu yörelerde mücavir alan düzenlemesi deprem riski kavramıyla birlikte ele alınmak zorundadır. İlgili yörelerin yerel yönetimlerine, valilik ve belediye olarak özel ve önemli bir iş düşmektedir.
- Aynı yörelerde deprem hasarı riski taşıyan kentsel toprak parçalarının imara açılması, kesinlikle yasaklanmalıdır.
- Yıkıcı bir afetten sonra yenilenecek ve onarılacak binalar için alınacak imar kararı, kat sayısı azaltma önemiyle değil, daha özel bir yapı kalitesi kontrolü sağlanması etkenine dayandırılmalıdır.

İmar olayının bu boyutlarıyla ilgili ele alınışını kolaylaştıracak düzenlemeler İmar, Afetler ve hazırlanmış bilinen Belediyeler yasalarındaki değişikliklerle acilen sağlanmalıdır.

### 3. Denetim-Sigorta:

Sağlam, rasyonel ve depreme dayanıklılık unsurunu da gözetilen bir yapı kalitesi denetimi sistemi kurulması zorunluluğu ortadadır. Mevcut yasal çerçeveler ve bununla bağlantılı yürütülüş, “yapı denetimi” kavramına toplumda duyulması gereken güveni sağlayamamıştır. Bu alanda acilen bazı radikal düzenlemeler gereği ortadadır.

- Sigortalama ve denetleme işlemleri, kanuni ve zorunlu olarak birlikte yürütülmek zorundadır.
- Yapı denetim şirketi oluşumunun tanımları yanlışlıklar ve boşluklarla doludur. Teknik meslek odalarının bu denetim mekanizmasına, yasal bir ara dayanak yaratacak biçimde, aktif yardımcılık yapmaları çok yararlı olacaktır.
- Toplumumuz ve teknik camiamız için aşırı yenilikçi ve sindirilmesi kolay görülmeyen bir kavram olmakla birlikte, “uzman mühendis-mimar” kurumunun bu alanda yardımcı olabileceği düşünülebilir.

Yapı kalitesinin sorumluluğunun hem yasal olarak hem de uygulama pratiğinde projeci, kalite denetçisi, müteahhit ve iş sahibi arasında nasıl dağıtılacağı, tamamen belirsizdir. Yapılacak ilk yasal düzenleme, bu konuya kesinlikle eğilmek zorundadır.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nın yetkili birimlerinin, başladığı bilinen bu konudaki yasal düzenleme hazırlığını kısa zamanda tamamlaması gereklidir. Ayrıca, sigortacılık camiasının Hazine Müsteşarlığı aracılığıyla uyarılması ve kendine düşen görevlere hazırlık sürecine girmesi gerekmektedir.

### 4. Devlet-Kamu çerçevesinde yapılanma:

Deprem afeti olayının karmaşık sosyo-tekniik yapısı ayrı ayrı gösterilen etkinliklerin arasında sıkı bir koordinasyonu şart koşmaktadır. Koordinasyonda kopukluk, yetki ve sorumluluk dağılımındaki yetersizlik, çok başlılık durumunu ortaya çıkarmaktadır. Yabancı ülkelerden başarılı işleyiş örneği olarak incelenen durumlarda tüm sistemi yönlendiren güçlü bir tek başlılık olduğu gözlenmiştir.

- Kamu kurumlarının ayrı ayrı etkinliğini arttıracak ve sistemi bütün olarak işletilmesinde koordinasyonu sağlayacak bir tek yüksek otoritenin ihdas edilmesi gereklidir. Bu makamın sadece bu işle ilgili faaliyet gösterecek ve ideali Bakanlık düzeyinde bir sorumlu makam yaratılması olmakla birlikte, bir başlangıç döneminde Başbakanlık’a bağlı müsteşarlık düzeyinde şekillenmesi en uygun çözüm gibi görünmektedir.
- Bazı kamu kuruluşları ve bağlantılı birimleri acil müdahale, rehabilitasyon ve uzun soluklu hazırlık dönemlerindeki çalışmaların çoğunda birden görev alabilir. Ancak, bazı birimlerin gayretleri ise sadece bir dönemdeki amaçlara yönelik kalabilir. Dolayısıyla, kamu birimleriyle dışarıdan yardımcı hizmet gören kurumların etkinliklerinin bu üç ayrı dönemdeki amaçlar bakımından, birbirleriyle uyumlu hale getirilmesi gerekir.



- Halen bu dönemlerin herhangi birinde uzmanlaşmış ve belli bir verimle çalışan bir kurumun diğer bir alanda uzmanlaşmış bir kurumla yapay olarak biraraya getirilmesi yoluna gidilmemelidir.
- Afet uygulamalarının performansının sistematik olarak denetlenmesi konusunda “Sayıştay” kurumuna, görev tanımı ve kapsamı ile ilgili yasal düzenlemenin de yapılması yoluyla, sürekli görev verilmesi sağlanmalıdır.
- Ülkemizdeki kamu sisteminin önümüzdeki birkaç yıla yayılacak biçimde kökten değiştirilmesini amaçlayan yasal çerçeve hazırlıkları yapıldığı bilinmektedir. Yerel yönetimlerin, valilikler ve belediyeler olarak yeni yetkilerle donatılacağı ve geleneksel yönetim merkezi başkente karşı daha bağımsız duruma gelebileceği anlaşılmaktadır. Bu konuyla ilgili bu aşamada belirtilmesi gereken husus, afet olayının içinde zaten mevcut olan yerellik ve bölgesellik özelliğinin kamu yapısındaki kapsamlı düzenlemelerden bağımsız olarak, belli bir anlama kavuşma şansının yüksekliğidir.

Ulusal boyutta genel kriz merkezi oluşturma yetkisinin Başbakanlık'ta oluşu ve deprem afetiyle bağlantılı kriz yönetimi işleminin de Başbakanlık bünyesindeki bir birim eliyle yürütülecek oluşu, Başbakanlık'ı bu işlerin ayrıntılı düzenlenmesinde de görev taşıyacak bir üst makam haline getirmiştir. Dolayısıyla bu raporda sözü edilen konular ve bu çerçevede oluşturulacak yeni yapılanmaların planlaması da Başbakanlık'ta süratle ele alınmalıdır. Konunun bütününe en yakın kamu birimi niteliği taşıyan Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nün de yardımıyla, Başbakanlık'ta bu konuda acil ve kapsamlı bir çalışma yapılmasında büyük yarar vardır.

##### 5. Yetkin sivil toplum örgütlerinin katkısının düzenlenmesi:

Sivil toplum örgütlerinin ve insancıl niyetlerle yardımda bulunan özel kurumların ilgi ve etkinlikleri sınırlı kalmakta olup zaman içinde daha da azalmaktadır. Ancak, belli bir kurumsal güce ve mesleki yetkinliğe sahip kuruluşların kamunun gayretlerine daha kapsamlı ve sürekli katkılarda bulunması sağlanabilir. Burada, kamunun merkezi birimlerine ve yerel yönetimlere ciddi bir özendirecilik ve işbirliği çağrısı görevi düşmektedir.

##### 6. İstatistiksel Bilgi Eksikliğini giderme yolunda çalışmalar:

Ülkemizdeki bina stokunun envanteri yoktur. Kaçak yapılaşmanın büyük oranda olması dolayısıyla tapu kayıtlarından hareketle bina envanteri yapılması olanaksızdır. Devlet İstatistik Enstitüsü'nün yaptığı nüfus sayımlarına sayım memurlarının teknik bilgi eksikliği nedeniyle bina özelliğini sokuşturmak da olanaksızdır. Ayrıca, insanların ikinci konut olarak kısmen kullandığı binaların kaydedilebilmesi olanaksızdır. Nüfusu bizimkinin 15 katı olup teknik olanakları ise daha kısıtlı bulunan Hindistan'da ise hazırlanmış olan “Yapı Dayanıklılığı Atlası” türünden komple bir dökümanın hazırlanması gerekir. Ülke ölçeğinde diğer bazı afet ülkelerinde hazırlananlara benzer biçimde bir deprem riski atlası hazırlanmasında büyük yarar vardır. Devlet İstatistik Enstitüsü, Teknik Meslek Odaları, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın ilgili birimlerine düşecek görevler yasal yönetmelik tanımlarıyla sağlanmalıdır. Teknik ağırlıklı bazı sivil toplum örgütlerinin de bu çalışmaya katılmasını sağlayıcı kolaylaştırmalar ve görevlendirmeler de yapılmalıdır.

EK: 3 - TÜRK MÜTEAHHİTLERİ BİRLİĞİ DERNEĞİ  
1952-1955 YÖNETİM KURULLARI

26.01.1952-13.06.1954 (Kurucu Yönetim Kurulu)

Hayri Kayadelen, Hayri Yunt, Suat Kadri Erim, Nurettin Evin, Kemal Çakın, ve Bedri Ener

14.06.1954-09.04.1955

Mebus Ergüvenç, Muzaffer Budak, Hayri Yunt, Muammer Kıraner, Necmi Şahin, Cemil Serdengeçti, Necmi İnanç

10.04.1955-01.09.1955

Feyyaz Köksal, Faruk Tümerkan, Kemal Özdedeoğlu, Hayri Yunt, Reşit Şahin, Necmi Şahin, Fethi Ural

TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ 1955-2005 YÖNETİM KURULLARI

02.09.1955-06.11.1955 (Kurucu Yönetim Kurulu)

Feyyaz Köksal, Hayri Yunt, Faruk Tümerkan, Kemal Özdedeoğlu, Reşit Şahin, Necmi Şahin, Fethi Ural, Hayri Kayadelen, Suat Erim, Tarık Koyutürk, Fehmi Ünel

7.11.1955-21.1.1956

Feyyaz Köksal, Hayri Yunt, Faruk Tümerkan, Kemal Özdedeoğlu, Reşit Şahin, Necmi Şahin, Hayri Kayadelen, Suat Kadri Erim, Tarık Koyutürk ve Fehmi Ünel

22-1.1956-8.3.1956

Tarık Koyutürk, Ali Rıza Çarmıklı, Reşit Şahin, Enver Muratoğlu, Hayri Yunt, Enver Tarman, Suat Kadri Erim

9.3.1956-20.1.1957

Tarık Koyutürk, Ali Rıza Çarmıklı, Reşit Şahin, Enver Muradoğlu, Hayri Yunt, Suat Kadri Erim, Enver Tarman

21.1.1957-18.1.1958

Tarık Koyutürk, Suat Kadri Erim, Enver Tarman, Hayri Yunt, Yapı Yol Ltd., Anadolu Ltd.

19.1.1958-17.1.1959

Hayri Kayadelen, Burhanettin Fidan, Ferhat Nuri Yıldırım, Muammer Kıraner, Kemal Özdedeoğlu, Feyyaz Köksal, Hayri Yunt

18.1.1959-16.1.1960

Hayri Kayadelen, Ferhat Nuri Yıldırım, Muammer Kıraner, Kemal Özdedeoğlu, Hayri Yunt, Ömer Durmuşoğlu ve Arslan Çavuşoğlu

17.1.1960-6.3.1961

Hayri Kayadelen, Hayri Yunt, Ferhat Nuri Yıldırım, Daniş Koper, Kemal Özdedeoğlu, Sudi Dağdeler ve Ali Aygen

7.3.1961-25.4.1962

Hayri Kayadelen, Aziz Torun, Naim Okyay, Kemal Ülkümer, Reşat Azizoğlu ve Haydar Sicimoğlu

26.4.1962-19.1.1963

Mebus Ergüvenç, Nadir Uluç, Haydar Sicimoğlu, Osman Mörel, Orhan Yavuz, Necdet Uran, Reşat Azizoğlu

20.1.1963-26.2.1964

Mebus Ergüvenç, Nadir Ulus, Haydar Sicimoğlu, Osman Mörel, Orhan Yavuz, Necdet Uran ve Reşat Azizoğlu

27.2.1964-6.3.1965

Mebus Ergüvenç, Haydar Sicimoğlu, Fahrettin Önen, Necdet Uran, Lami Önder, İhsan Alper, Sabahattin Kürklü

7.3.1965-12.2.1966

Mebus Ergüvenç, Haydar Sicimoğlu, İhsan Alper, Orhan Yavuz, Haluk Özberki, Sami Gerdan, Sururi Sayarı,

13.12.1966-21.1.1967

İhsan Alper, Mebus Ergüvenç, Nafiz Yürekli, A. Rıza Çarmıklı, Haydar Sicimoğlu, Orhan Yavuz, İdris Yamantürk

22.1.1967-27.1.1968

İdris Yamantürk, Haydar Sicimoğlu, Necmettin Özmen, A. Rıza Çarmıklı, İhsan Alper, Nafiz Yürekli, Nurettin Koçak

28.1.1968-2.3.1969

Necmettin Özmen, Haydar Sicimoğlu, İdris Yamantürk, Nafiz Yürekli, A. Rıza Çarmıklı, Nurettin Koçak, Naci Ataç, Saadettin Acar, Nihat Bakırcı

3.3.1969-31.1.1970

Hayri Kayadelen, Haydar Sicimoğlu, İdris Yamantürk, Necmettin Özmen, Sadettin Acar, Mustafa Bilginer, İhsan Alper

1.2.1970-5.2.1972

Hayri Kayadelen, Haydar Sicimoğlu, İdris Yamantürk, Emin Hattat, Sadettin Acar, Hüseyin Türkmen, Necmettin Özmen

6.2.1972-3.2.1973

Haydar Sicimoğlu, Hayri Kayadelen, Enver Berkes, İrfan Karaoğlu, Orhan Turaman, Mustafa Yeğenoğlu, Şerafettin Yavuz

4.2.1973-25.3.1975

Haydar Sicimoğlu, Orhan Turaman, Ercüment Sevgen

26.3.1975-10.11.1977

Haydar Sicimoğlu, Hayri Erişen, Ercüment Sevgen

11.11.1977-19.12.1979

Müfit Kulen, İdris Yamantürk, Erkan Yılal

20.12.1979-21.11.1981

Nurettin Koçak, Cemil Cudi Eke, Yüksel Erimtan, Ercüment Çalık, Nail Çalık

22.12.1981-11.01.1984

Nurettin Koçak, Cemil Cudi Eke, Yüksel Erimtan, Nail Çalık, Ercüment Kılıçbay

12.01.1984-17.01.1986

Nurettin Koçak, Cemil Cudi Eke, Yüksel Erimtan, Ercüment Kılıçbay, Nail Çalık, Gürkan Çelebican, Timuçin Tümer

18.01.1986-19.1.1988<sup>679</sup>

Nurettin Koçak, Cemil Cudi Eke, Mustafa Özcan, Kamuran Gürakan, İdris Yamantürk, Gürhan Çelebican, Kadir Sever, Özer Ölçmen, Ercüment Kılıçbay

20.01.1988-24.01.1990

Nurettin Koçak, Mustafa Özcan, Kadir Sever, Gürhan Çelebican, Cemil Cudi Eke, Özer Ölçmen, Kamuran Gürakan, İdris Yamantürk, Ercüment Kılıçbay

25.01.1990-27.01.1992

Kadir Sever, Oğuz Çarmıklı, Cemil Cudi Eke, Atila Şenol, Mustafa Özcan, Mehmet Nazif Günal, Güven Sazak

28.01.1992-11.01.1994

Kadir Sever, Kamuran Gürakan, Oğuz Çarmıklı, Mustafa Özcan, Atila Şenol, Güven Sazak, Mehmet Nazif Günal

---

679) Ankara Valiliği'ne gönderilen liste bu olmakla birlikte, 18 Ocak 1986 tarihinde yapılan yönetim kurulu toplantısında, kurul üyeliklerinde Mustafa Özcan, Özer Ölçmen ve Ercüment Kılıçbay'ın yer almadığı, bunların yerine Yüksel Erimtan, Oğuz Çarmıklı ve Turan Büyüksahin'in yer aldığı görülmektedir. (AVDA Dosya No: 06.01.123; TMB YKKD.)

12.01.1994-11.01.1996

Kadir Sever, Oğuz Çarmıklı, Atila Şenol, Kamuran Gürakan, İbrahim Şencan, Mustafa Özcan, Turan Hazinedaroğlu

12.01.1996-15.01.1998

Kadir Sever, Oğuz Çarmıklı, Atila Şenol, Mustafa Özcan, Turan Hazinedaroğlu, İbrahim Şencan, Kamuran Gürakan

16.01.1998-26.01.2000

Kadir Sever, Nihat Özdemir, Oğuz Çarmıklı, Mehmet Aydınır, Mithat Yenigün, Mehmet Sert, Nihat Özbağı

27.01.2000-23.01.2002

Kadir Sever, Ahmet Çelik, Mithat Yenigün, Nihat Özbağı, Mehmet Aydınır, Attila Önen, Mehmet Sert

24.01.2002-08.04.2004

Nihat Özdemir, Emin Sazak, M. Erdal Eren, Adnan Çebi, Nihat Özbağı, Cengiz Köksal, Enver Haydaroglu

09.04.2004-

M. Erdal Eren, Emin Sazak, Ali Kantur, Yaşar Eren, Emre Aykar, Cengiz Köksal, Adnan Çebi, Celal Koloğlu, Ümit Özdemir, Erhan Boysanoğlu, Necati Yağcı, Levent Güray, Kemal Tankal



## EK: 4 - TÜRK İNŞAAT MÜTEAHHİTLERİ BİRLİĞİ ESAS NİZAMNAMESİ

Madde : 1 -

İnşaat ve tesisat müteahhitlerini bünyesinde toplamak üzere merkezi Ankara'da (Türk İnşaat Müteahhitleri Birliği) namıyla 26/1/1952 tarihinde bir birlik kurulmuştur. İkametgâhı "Konya Sokak, Tarko Han, Kat: 3 No: 14 Anafartalar - Ankara"dır.

### BİRLİĞİN MAKSAT VE GAYESİ

Madde : 2 -

a) Memleketin imarına ve millî iktisadın inkişaf ve takviyesine hizmet emeli ile inşaat müteahhitliği mesleğinin yükselmesine çalışmak.

b) Azalarının meslekî vukuf, şeref ve mes'uliyetlerini ammeye temin etmek.

c) Taahhüt işlerinin standardını meslekî karakterin icap ettirdiği bir seviyede tutmak ve ammeye bu birlik âzalarının vecibelerini hüsnüniyetle yerine getirecekleri fikrini telkin etmek,

d) Birliğin bünyesinde birleşmiş ferdî gayretlerin kudretine dayanarak âzalarının faydalanmalarına rehberlik etmek ve hizmet ettikleri âmmeden meşru haklarını istihsal etmek.

e) İnşaat dolayısıyla alâkalı oldukları eşhas ve müesseselerle ciddi bir işbirliği yaratmak.

f) Taahhüt işlerinde tatbik olunan kayıracı, muzır ve uygunsuz iş metodlarının düzeltilmesine çalışmak.

g) İnşaat taahhütlerindeki iş risklerini diğer istihsal sanayiinde kale alınan risklere müsavi kılmak.

h) İş verenlerle teşriki mesai ederek israfı kaldırmak ve inşaat maliyetlerini ucuzlatmağa çalışmak.

i) Taahhüt işlerinde karşılıklı hak ve muadelet esaslarına dayanan iş mukaveleleri ve bunlara müteferri fiyat analizleri ve birimleri ve şartnameler ve talimatnameler tanzim ve tatbikini temin etmek.

j) Memlekette mevcut malzeme evsafına tetabuk edecek şekilde fennî şartnameler hazırlamak ve bu suretle iş verenler, müteahhitler, ikinci müteahhitler, imalâtçılar ve malzeme satıcılarının müteakabil haklarını lâyikiyle korumak.

k) İnşaat taahhütleri ile ilgili mevzuatın âdil ve kabili tatbik bir halde olmasını temin için gerekli tekliflerde bulunmak ve bu mevzularla alâkalı kongreler mukarreratının tatbikini sağlamak.

l) Birirkişi ve hakem seçmek suretiyle ilgili daire, müessese ve şahısların hizmetini görmek.

Madde : 3 -

*Türk İnşaat Müteahhitleri Birliği* siyasetle uğraşmaz.

### BİRLİĞE KABUL ŞARTLARI

Madde: 4 -

a) Mesleki vukuf şeref ve haysiyeti muhil bir hareketi subut bulmamış olup, birliğe müracaat tarihinden evvel en az üç sene müddetle taahhüt işlerinde müteahhit veya müteahhidin bilfiil çalışmış ortağı veya şantiye şefi olanlar.

b) a fıkrasında yazılı vasıfta olup da, taahhüt hayatından çekilmiş olmalarına rağmen iyi bir isim bırakmış olanlardan birliğin refah ve faaliyetinde faydalı olabilecekler.

c) a ve b fıkralarındaki evsafı haiz olmayıp taahhüt işleriyle alâkadar olmak isteyen yeni müteşebbisler üç seneyi dolduruncaya kadar namzet âzâ olarak Birliğe alınırlar. Ancak namzet âzalar birlikte faal vazife alamazlar.

d) Gerek aslî, gerek namzet âzalarının birliğe alınması birlik aslî âzasından üç kişinin teklifi ve heyeti idaresinin kabulü ile mümkündür. Ancak idare heyeti red ettikleri teklifleri heyeti umumiyeye arz etmeğe meburdur. Heyeti umumiye kararıyla bu gibiler birliğe kabul edilebilir.

e) Birlik'ten ayrılmak isteyenler idare heyetine keyfiyeti yazılı olarak bildirirler. Ve idare heyeti kararıyla müstâfi addedilirler.

Madde: 5 -

Birlik lüzum gördüğü takdirde şubeler açabilecektir. Bu şubelerin tesis, idare ve temsil şekilleriyle salâhiyetleri işbu nizamname esasları dairesinde tâyin ve tesbit edilir.

### BİRLİĞİN TEŞKİLÂTI

Madde: 6 -

Birlik teşkilâtı:

Genel kurul idare heyeti, haysiyet divanı, teknik ve neşriyat encümenleri ile denetçilerden ibarettir.

Madde : 7 -

a) Genel kurul :

Genel kurul, her yılın Ocak ayının üçüncü pazar gününde toplanır. Bu günde gelen âzanın adedine bakılmaksızın toplantı yapılır.

b) Şubeler, kayıtlı azalarının her yirmisi için bir delegeyi genel kurula gönderirler. Delege adedi en az iki kişidir. Ancak şube üyelerinden arzu edenler umumî heyete iştirak edebilirler. Ve şahsen reylerini kullanabilirler.

c) Murahhaslar şahsî reylerinden fazla reye malik değildirler.

d) Her azanın yalnız bir reyî vardır.

e) Fahrî ve namzet âzalar kongre müzakeratına iştirak edebilirlerse de rey sahibi değildir.

f) Genel kurul toplantıları, toplantı gününden en az onbeş gün evvel idare heyetinin hazırlayacağı gündem ile birlikte iki gazete ile ilân olunur.

g) Gündemde mevcut olmayan her hangi bir meselenin kongre esnasında gündeme alınabilmesi için kongrede mevcut âzanın en az yirmide biri tarafından imzalı bir takrir verilmesi lâzımdır.

## KONGRENİN VAZİFE VE SELÂHIYETLERİ

Madde: 8 -

a) Kongre riyaset divanı olarak bir reis ve bir reis vekili ve iki kâtip seçer.

b) İdare heyetinin geçmiş senede yaptırdığı işlere ait raporunu tetkik ve müzakere eder.

c) Hesap müfettişleri raporlarını tetkik ederek idare heyetinin ibrasını yapar.

d) Gelecek senenin çalışma programı esaslarını tesbit, bütçesini tetkik ve tasdik eder.

e) Encümenler tarafından kongreye verilen raporları müzakere ederek karara bağlar.

f) Ruznamedeki maddeleri müzakere eder.

g) Dilek ve temennileri müzakere eder.

h) İdare heyeti, haysiyet divanı, teknik ve neşriyat encümenleri ile denetçilerin seçimlerini yapar.

i) Kongre zabıtları riyaset divanınca imzalanarak saklanır. Azâlar istedikleri zaman bu zabıtları okuyabilirler.

j) Kongre zabıt hülâsaları, okunan raporlar, geçmiş seneye ait hesap hulâsası ve yeni sene bütçesi bütün âzaya gönderilir.

k) Kararlar mevcut âzanın ekseriyetiyle verilir.

Madde: 9 -

Fevkalâde kongre:

İdare heyeti lüzum gördüğü takdirde kongreyi fevkalâde toplantıya çağırabilir.

Aslî âza mecmuunun beşte biri tarafından imzalı bir tavrile kongrenin toplanması istenilirse idare heyeti nihayet bir ay zarfında kongrenin fevkalâde toplanmasını temin eder.

Madde: 10 -

Fevkalâde kongrede yalnız gündemdeki hususlar konuşulur. Fevkalâde kongreler için âzanın beşte birinin toplantıya gelmesi şarttır. Bu nisap ilk içtimada elde olunamazsa bir hafta sonra bir içtima daha akit ve mevcut ile mukarrerat ittihaz olunur.

Madde: 11 -

a) Kongre, aslî âza arasından gösterilecek namzetlerden yedi kişilik bir idare heyeti seçer. İdare heyetinin müddeti bir senedir. Eskilerin yeniden seçilmesi caizdir.

İdare heyeti birliğin gayesi ve nizamnamesi ve kongre kararları dâhilinde iş görür. Ve bunların tahakkukunda çalışır.

b) İdare heyeti kendi aralarından birini reis, birini umumî kâtip ve birini de muhasip olarak seçer.

c) İdare heyetinin bir mevzu hakkında karar verebilmesi için en az dört âzanın toplanmada hazır bulunması lâzımdır.

d) Birliği, idare heyeti namına reis temsil eder.

e) İdare heyeti en az ayda bir defa toplanır. Üç müteakip idare toplantısına mazeretsiz gelmeyen âza idare heyetinden istifa etmiş addolunur.

f) İdare heyeti kararlarından ve yaptığı işlerden dolayı yalnız kongreye karşı mesuldür.

g) İdare heyeti, lüzum gördüğü vazifeler için muvakkat veya daimi surette ücretli memurlar istihdam edebilir.

h) İdare heyeti kararları zapta geçer ve zabıtlar o toplantıda bulunanlar tarafından imzalanır.

i) İdare heyetinde boşalan âzalık yerine intihapta fazla rey alan zatlar sırasıyla geçer ve yerine geçtiği âzanın müddetini tamamlar.

j) İdare heyeti âzasından üçünün birden çekilmeleri halinde idare heyeti düşer ve onbeş gün zarfında kongre fevkalâde içtima çağırılarak yeni idare heyeti seçilir.

k) Genel Kurulun tensip etmesi halinde idare heyeti toplantılarında bulunan üyelere yine genel kurulun tensip edeceği miktarda hakkı huzur verilebilir.

l) Reis lüzum gördükçe idare heyetini fevkalâde toplantıya çağırır.

## BİRLİK GELİRLERİ

Madde: 12 -

Birliğin gelirleri aşağıdaki menbalardan sağlanır:

- a) Âzanın birliğe duhulünde verecekleri (100,—) lira kayıt ücreti.
- b) Âzanın senevî aidat olarak verecekleri (120,—) lira.
- c) Her türlü yardım ve bağışlar.
- d) Birlik gayrimenkullerinin gelir ve satışlarının sağlayacağı paralar.
- e) Neşriyat, müsamere, piyango vesair yollardan temin edilecek gelirler.

## HAYSIYET DİVANI

Madde: 13 -

Kongreye iştirak eden âzanın üçte iki ekseriyeti ile beş kişilik bir haysiyet divanı seçilir. Bunlar kendi aralarından bir başkan ve bir kâtip seçerler. Haysiyet divanı iki kongrede bir seçilir.

Madde: 14 -

Haysiyet divanının vazifeleri şunlardır:

- a) Meslekî işler dolayısıyla birlik âzaları arasında çıkacak ihtilâflara bakmak.
- b) Birlik âzaları hakkında vâki olabilecek şikâyetleri tetkik ederek kanaatini ihzar etmek.
- c) Âzanın birliğe karşı vazifelerini ifa veya meslek âdâbına riayet etmemeleri halinde tahriren ihtar ve tekerrürü halinde âzalığandan ihracı kongreye arz etmek üzere merkez idare heyetine bildirmek.

## MÜTEFERRİK HÜKÜMLER

Madde: 15 -

Ana nizamname kongreye iştirak eden azanın üçte iki ekseriyetinin kararıyla değiştirilebilir.

Madde: 16 -

İstifa eden âza teraküm aidatını tediye etmek mecburiyetindedir.

Madde: 17 -

İnşaat Müteahhitleri Birliğinde kayıtlı olan, istifa eden veya başka sebeplerle ayrılan âza birliğe ait servet ve varidat üzerinden hiçbir hak iddia edemezler.

## BİRLİĞİN FESHİ

Madde: 18 -

Birliğin feshine lüzum görüldüğü takdirde fevkalâde kongre içtimaa dâvet edilir ve iştirak eden âzanın üçte ikisinin kararıyla birlik fesh edilebilir.

Bu kongrede fesih halinde birlik emvalinin nereye devir edileceğinin tesbit edilmesi şarttır.



## MUVAKKAT MADDELER

1. Mütешеbbis heyette bulunanlar giriş şartlarına ait madde: 4, fıkra (a)'daki üç senelik müddete dahil değildirler.
2. Mütешеbbis heyet ilk âdi ve fevkalâde genel kurul toplantısına karar iade kurulu vazife ve yetkisini haiz olurlar.
3. Haysiyet divanı ilk âdi ve fevkalâde genel kurulda seçilir.
4. Mütешеbbis heyet vazife ve yetkileri ilk âdi ve fevkalâde genel kurul toplantısına kadar devam etmek üzere birliĝn denetçilerini tayin eder.

## TÜRK İNŞAAT MÜTEAHHİTLERİ KURUCU ÜYELERİ

Başkan: Hayri Kayadelen Y. Mühendis T.C.: Atatürk Bulvarı And Apartmanı No: 10 Ankara.

Üye: Suat Kadri Erim Y. Mühendis T.C.: Bakanlıklar Akay Sokak No: 5/4 Ankara; Nurettin Emin Y. Mühendis T.C.: Bahçelievler 1. Cad. No: 46 Ankara; Kemal Çakın Mühendis T.C.: M. Kemal Paşa Bulvarı Özveren Sok. No: 39 Ankara; Hayri Yunt Mühendis T.C.: Yenişehir Sağlık Sokak Genel Apartmanı No:20/5 Ankara; Bedri Ener Y. Mühendis T.C.: Yenişehir Serçe Sokak No: 18/3 Ankara

## EK: 5 - SÖZLÜ TARİH ANLATICILARI



### SÜLEYMAN DEMİREL

1924 yılında Isparta’da doğdu. 1949’da İstanbul Teknik Üniversitesi’nden mezun oldu. Aynı yıl Elektrik İşleri Etüd İdaresi’nde çalışmaya başladı. 1949’da ABD’ne giderek çeşitli mühendislik projelerinde çalıştı. DSİ’de çeşitli kademelerde görev yaptıktan sonra Genel Müdür oldu. Bir süre Orta Doğu Teknik Üniversitesi’nde dersler verdikten sonra müşavirlik ve müteahhitlik yaptı. 1964’de siyasete atıldı ve 1965’de Başbakan yardımcısı oldu. 1965-1993 yılları arasında çeşitli hükümetlerde Başbakan olarak görev yaptı. 16 Mayıs 1993’de Dokuzuncu Cumhurbaşkanı olarak seçildi.



### MEBUS ERGÜVENÇ

1908 yılında İstanbul’da doğdu. Nafia Fen Mekteb-i Aliyesi’nden mezun oldu. İzmir ve Muğla Nafia Müdürlükleri’nde çalıştı. 1940 yılında Yıldız Teknik Okulu’ndan mühendis olarak mezun oldu. 1943’te müteahhitlik yapmaya başladı. 1956-66 yılları arasında Müteahhitler Birliği Başkanlığı yaptı. 1964 yılında İNTES’in kurucuları arasında yer aldı. 2000 yılına kadar müteahhitlik çalışmalarını sürdürdü.



### RAHMAN GEZER

1921 yılında Yenice’de doğdu. 1949 yılında Sezai Türkeş ve Feyzi Akkaya ile birlikte çalışmaya başladı. 1951 yılında sürücü belgesi alarak şoförlüğe başladı. 1997 yılına kadar STFA’nın şantiyelerinde treyler şoförü olarak çalıştı.



#### SELAHATTİN KILIÇ

1922 yılında Osmaniye’de doğdu. 1946 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Hidrolik Bölümü’nden mezun oldu. DSİ’de etüt plan şefliği ve başmühendislik yaptı. 1961’de DSİ’de Etüt Plan Dairesi Başkanı oldu. 1965’te milletvekili seçildi. Köy İşleri, Sanayi, Enerji ve Tabii Kaynaklar, Bayındırlık ve Gençlik ve Spor Bakanlığı görevlerinde bulundu.



#### NECATİ AKÇAĞLILAR

1924’te İzmir’de doğdu. Illinois Üniversitesi’nden yüksek inşaat mühendisi olarak mezun oldu. Türkiye’ye dönünce bir süre Bayındırlık Bakanlığı Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri Daire Başkanlığı’nda çalıştı. 1957 yılında Feyyaz Berker, Nihat Gökyiğit’le TEKFEN İnşaat’ı kurdu.



#### ABDULLAH DEMİR

1925 yılında Niğde’de doğdu. 1952 Haziran’da da İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi’nden mezun oldu. DSİ’de çalıştı. Al Gülün Dikeni, Kursağın Kaburgası, Kara Beyaz, Su ve DSİ Tarihi gibi kitapları yayımlandı.



#### ERCÜMENT TOKTAR KILIÇBAY

1926 yılında Ankara’da doğdu. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Bölümü’nü 1950 yılında bitirdi. Fazıl İ. Verdi ve Mahdumları Şirketi’nde çalışmaya başladı. Daha sonra kendi şirketini kurarak çalışmalarına devam etti. 1971 yılında Nuro İnşaat’ta çalışmaya başladı. 1989-1991 yılları arasında TMB Genel Sekreterliği görevini üstlendi.



#### İSHAK ALATON

1927 yılında İstanbul’da doğdu. 1945 yılında St. Michael Fransız Lisesi’ni bitirdi ve iş hayatına atıldı. 1951’de İsveç’e giderek kaynakçılık ve teknik ressamlık yaptı. 1954’te İstanbul’a döndü. Üzeyir Garip ile beraber bugünkü Alarko Holding’i kurdu.



#### ATALAY COŞKUNOĞLU

1927 yılında Erzurum'da doğdu. 1945'te Devlet Demir Yolları'nın bursuyla Amerika'ya gönderildi. 1949'da Kentucky Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü'nü bitirdi. Bir süre Karayolları'nda çalıştıktan sonra müteahhitlik yaptı. 1967'de Bölge Müdürü olarak Karayolları'na geri döndü. 1968'de Genel Müdür oldu. 1974'te görevinden ayrılarak özel sektörde çalışmaya başladı. 1991 yılında tekrar Genel Müdür olarak Karayolları'na döndü.



#### İDRİS YAMANTÜRK

1927'de Rize'de doğdu. İstanbul Teknik Üniversitesi Elektrik Bölümü'nden mezun oldu. 1958'de üç ortağı ile birlikte Gürış İnşaat ve Mühendislik A.Ş.'yi kurdu. 1967-1968 yılları arasında TMB Yönetim Kurulu Başkanlığı yaptı.



#### MÜFİT KULEN

1927 yılında Bursa'da doğdu. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden 1950'de mezun olduktan sonra İller Bankası'nda iş hayatına başladı. 1953 yılında girdiği Devlet Su İşleri'nde 1975-76 yıllarında Genel Müdürlük görevini yürüttü. Emekli olduktan sonra Garanti İnşaat'ta 3 yıl Genel Müdürlük yaptı. Birleşmiş Milletler Doğu Akdeniz Ülkeleri Bölge Müdürlüğü'ne bağlı teknik müşavir olarak çeşitli ülkelerde çalıştı. 2003 yılında emekliye ayrıldı. 1977-1979 yılları arasında TMB Yönetim Kurulu Başkanlığı yaptı.



#### EROL ÜÇER

1928 yılında Eskişehir'de doğdu. 1951 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden mezun oldu. 1957 yılında serbest çalışmaya başladı. 1959 yılında Yüksel Erimtan ve Raif Mumcu ile birlikte GAMA İnşaat Limited Şirketini kurdu.



#### YÜKSEL ERİMTAN

1928 yılında İstanbul'da doğdu. 1951 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden mezun olduktan sonra NATO'da kontrol amiri olarak işe girdi. Daha sonra DSİ Barajlar Dairesi'nde çalıştı. 1958 yılında Raif Mumcu ve ortaklarıyla GAMA İnşaat'ı kurdu ve müteahhitliğe başladı. GAMA'dan ayrıldıktan sonra EMT'yi kurdu.



#### TİMUÇIN TÜMER

1929 yılında Ankara'da doğdu. İstanbul Teknik Üniversitesi'nden 1953'te mezun oldu. 1955'te Devlet Su İşleri'nde kısım mühendisi olarak göreve başladı. Sırasıyla bütün kademelerde çalıştıktan sonra 1976 yılında Genel Müdür oldu. 1981'de emekliğe ayrıldı. Özel sektörde danışmanlık ve TEAŞ'ta Yönetim Kurulu Üyeliği yaptı.



#### RECAİ KUTAN

1930 yılında Malatya'da doğdu. 1952 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'ni bitirdi. 1952-1969 yılları arasında Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nde Bölge Müdürlüğü ve Genel Müdür Muavinliği yaptı. 1973 yılında siyasi hayata atıldı. 1977 yılında milletvekili seçildi ve aynı tarihte İmar ve İskan Bakanlığı görevinde bulundu. 20. Dönem Malatya Milletvekili iken 1996 tarihinde Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı olarak görev aldı.



#### ŞARIK TARA

1930 yılında Üsküp'te doğdu. 1954 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'ni bitirdi. Üniversite günlerinden itibaren çeşitli şantiyelerde çalıştı. 1954'te Sadi Güncelik ile birlikte ENKA Şirketi'ni kurdu.



#### SEYİT URAGAN

26 Ekim 1930'da Bulgaristan'da doğdu. Ankara Üniversitesi Fen Fakültesi Kimya Mühendisliği bölümünden 1955 yılında mezun oldu. Karayolları'nda asfalt bölümünde çalışmaya başladı. 1969 yılında üç arkadaşıyla beraber Makimsan Şirketi'ni kurdu. 15 Ocak 2006da yaşamını yitirdi.



#### SEFA GİRAY

1931 yılında İzmir'de doğdu. 1954 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği bölümünü bitirdi. Seyhan Barajı'nın yapımında çalışmaya başladı. Daha sonra buradan ayrılarak Elektrik Etüd İdaresi'ne girdi. 1983 seçimleriyle İstanbul'dan milletvekili seçildi ve Bayındırlık, Milli Savunma ve Dışişleri Bakanlığı görevlerinde bulundu.





#### FERRUH ANIK

1931 yılında Kıbrıs, Girne’de doğdu. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi’nden 1955 yılında mezun oldu. Ankara Elektrik İşleri Etüt İdaresi’nde çalışmaya başladı. 1980 yılında emekli oldu. Milano’daki Electro Consult adlı firmaya bağlı olarak 5 yıl Filipinler’de proje yöneticisi olarak bulundu. 1987’de bu firmadan ayrılarak DSİ Genel Müdürü oldu. 4 yıl bu görevde kaldıktan sonra tekrar emekliye ayrıldı.



#### CAHİT İDİL

1931 yılında İstanbul’da doğdu. 1955’te İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi’ni bitirdi. Devlet Su İşleri’nde bir süre çalıştıktan sonra 1962’de Antalya’da serbest müteahhitlik yapmaya başladı. 1973’te Ankara’da İdil İnşaat adlı firmayı kurdu.



#### CAHİT KÖKSAL

1931’de Elazığ’da doğdu. Müteahhitliğe liseyi bitirdikten sonra babasının yanında başladı. Yol Yapı Firması’na bağlı taşeronluk yaptı. 1962 yılında Ankara’ya yerleşti, 1965 yılında iki ortakla Eko İnşaat adlı firmayı kurdu.



#### NURETTİN ÇARMIKLI

1931’de Ardahan’da doğdu. Küçük yaştan itibaren babasının inşaat işinde çalışmaya başladı. 1962’de Ali Rıza Çarmıklı ve Ortağı adlı ilk aile şirketini kurdu. 1966 yılında ise kardeşi Erol Çarmıklı ile bugünkü Nurol Holding’in temellerini attı.



#### İBRAHİM ŞENCAN

1931 yılında Burdur’da doğdu. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Bölümü’nü 1953 yılında bitirdi. Antalya’da müteahhitlik işlerine başladı. 1976 yılında Çallıoğlu İnşaat Sanayi Anonim Şirketi’ni kurdu.



#### YILMAZ SOYAK

1932 yılında Erzurum’da doğdu. 1955 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi’nden mezun oldu. Bir yıl kadar kamu kuruluşlarında çalıştıktan sonra özel bir müteahhitlik firmasında şantiye şefi olarak çalışmaya başladı. 1961 yılında kendi bürosunu kurdu. 1976 yılından beri Soyak İnşaat Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı olarak iş yaşamına devam etmektedir.



#### YAŞAR ÖZKAN

1932’de Nevşehir’de doğdu. İstanbul Teknik Okulu, şimdiki adıyla Yıldız Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü’nden 1955’te mezun oldu. Makine-Kimya Enstitüsü ve Devlet Su İşleri Yeraltı Sular İdaresi’nde çeşitli görevlerde bulundu. 1962’de DSİ’den ayrılıp kendi adını taşıyan firmasını kurdu.



#### ATILA ŞENOL

1932 Rize doğumlu. 1956 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Bölümü’nden mezun oldu. Çeşitli firmalarda çalıştıktan sonra Karayolları’na girdi. 1973’te MESA’ya katıldı ve ortak oldu. 1989’dan bu yana Yönetim Kurulu Başkanlığı yapıyor. Avrupa Konut Yapımcıları Birliği’ne bir dönem Başkanlık yaptı.



#### MEHMET AYDINER

1932 yılında Bafra’da doğdu. 1956 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi’nden mezun oldu. 1958’den sonra Gama İnşaat Şirketi’yle hissedar olarak bazı işlerde beraber çalıştı. 1965-69 yılları arasında üç ortağıyla kurduğu inşaat firmasını işlettikten sonra 1969 yılında kardeşleri ile Aydınler İnşaat’ı kurdu.



#### OĞUZ GÜRSEL

1932 yılında Burdur’da doğdu. 1955 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi’nden inşaat mühendisi olarak mezun oldu. 1966 yılında kuruluşundan beri Kiska İnşaat adlı firmanın Başkanlığı’nı yapmaktadır.



#### NACİ ENDEM

1932 yılında İstanbul'da doğdu. İTÜ İnşaat Bölümü'nü 1957 yılında bitirdi. Kısa bir dönem Karayolları Genel Müdürlüğü'nde çalıştı. Daha sonra Etibank'ta çalışmaya başladı. 1961 yılında müteahhitliğe başladı. 1985 yılında Endem İnşaat A.Ş.'yi kurdu.



#### İBRAHİM POLAT

1932 yılında Erzurum'da doğdu. Genç yaşlarında babası ile birlikte çalışmaya başladı. 1955 yılında askerden döndükten sonra babasıyla birlikte tuğla ve kiremit fabrikası kurdu. Karayolları için kum taşıma işleri yaptı. 1966 yılında taşeron olarak çalışmaya başladı. 1974'de müteahhitliğe başladı.



#### KAMURAN GÜRAKAN

1933 yılında İzmir'de doğdu. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden 1955'te mezun oldu. Hava Kuvvetleri NATO Dairesi'nde sivil mühendis olarak ve daha sonra Karayolları'nda çalıştı. Karayolları Genel Müdür Muaviniği, Enerji Bakanlığı'nda Müsteşar Muaviniği, Karayolları Genel Müdürlüğü, TKİ Genel Müdürlüğü, Enerji Bakanlığı Müşavirliği'ni yaptı. Emekli olduktan sonra 1987-97 yılları arasında Koç Grubu'na bağlı Garanti İnşaat'ta Koordinatör olarak çalıştı.



#### CELALETTİN DURSUN

1934 yılında Trabzon'da doğdu. 1958'de İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden mezun oldu ve önce Etibank'ta daha sonra Karayolları'nda çalıştı. 1974'te Karayolları Genel Müdürü oldu. 1978-79 yıllarında Türkiye Kömür İşletmeleri Genel Müdürlüğü yaptı. 1980'de Mustafa Özcan ile Mimitaş adlı inşaat firmasını kurdu. 1985'ten beri STFA'da çalışmaktadır.



#### METE YALÇIN

1934 yılında İstanbul'da doğdu. 1957 yılında Robert Kolej'den inşaat mühendisi olarak mezun oldu. Ardından ABD'ye giderek Cansas City Üniversitesi'nde master yaptı. 1966 yılına kadar ABD'deki çeşitli üniversitelerde dersler verdi. 1968'de 2 arkadaşıyla birlikte TEKSER İnşaat'ı kurdu.



#### FERHAT ALAN

1937'de Yozgat'ta doğdu. 11 yaşında Atatürk Orman Çiftliği'nde işe girdi, 17 yaşında demir işçiliğine ve bir süre sonra da taşeronluğa başladı. 1992 yılında emekli oldu.



#### TUĞRUL ERKİN

1937 yılında İstanbul'da doğdu. İstanbul Teknik Üniversitesi'nden 1961 yılında maden mühendisi olarak mezun oldu. Daha sonra çalışmak ve doktora yapmak amacıyla Almanya'ya gitti. 1965 yılında Türkiye Kömür İşletmeleri'nde işe başladı. 1970-71 yıllarında Maden Mühendisleri Odası Başkanlığı yaptı. 3 yıl Enerji Bakanlığı'nda Müsteşar Yardımcılığı görevinde bulundu. 1985 yılında Alarko'yla çalışmaya başladı. İstanbul Belediyesi'nde Genel Sekreterlik yaptıktan sonra özel sektöre geri döndü.



#### GÖNÜL TALU

1938 yılında Elazığ'da doğdu. 1958 yılında girdiği İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden 1961 yılında mezun oldu. Karayolları'nda şantiye şefi olarak çalıştı. Askerliğini yaptıktan sonra özel sektöre geçti; bir süre sonra da kendisi müteahhitlik yapmaya başladı. 1969'da Doğuş İnşaat'a girdi.



#### BEDRİ SEVER

1938 yılında Elazığ'da doğdu. 1957'de Yıldız Teknik Okulu'ndan mezun oldu ve Karayolları'nda çalışmaya başladı. 1960-66 yılları arasında Yol ve Yapı Limited Şirketi'nde çalıştı. 1967 yılında Metiş'in kurucu ortakları arasında yer aldı.



#### RAGİP BULUÇ

1940 yılında Ankara'da doğdu. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nden 1964 yılında mezun oldu. 1972 yılına kadar Devlet Planlama Teşkilatı'nda çalıştı. İlk ödülünü 1970 yılında ressam Orhan Peker'le Osaka Dünya Fuarı'nda yaptığı Türk Pavyonu ile aldı. 1974'ten beri serbest çalışmaktadır.



#### ERSİN ARIOĞLU

1940 yılında İstanbul'da doğdu. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden mezun oldu. Bir süre üniversitede asistanlık yaptıktan sonra Köksal Anadol ile 1965 yılında Yapı Merkezi Proje Şirketi'ni kurdu. 3 Kasım 2002 seçimlerinde İstanbul Milletvekili seçildi.



#### TUBA GÜNAY

1946 yılında Mersin'de doğdu. 1968 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir Bölge Planlama Bölümü'nden mezun oldu. 1970-1973 yılları arasında İmar İskân Bakanlığı'nda çalıştı. 1978 yılına kadar serbest planıcı olarak çalıştı ve 1978 yılından sonra Turizm Bakanlığı ve İmar İskân Bakanlığı'nda görev yaptı. 1992 yılından beri çalıştığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nde 8 yıldır Genel Sekreter Yardımcılığı yapmaktadır.



#### CENGİZ ALTINKAYA

1949'da Aydın'da doğdu. Orta Doğu Teknik Üniversitesi İnşaat Bölümü'nden 1972 yılında mezun oldu. Lisansüstü çalışmasını bitirdikten sonra Altinkaya Kolektif Şirketi'ni kurarak müteahhitlik yaptı. 1987'de milletvekili oldu. Bayındırlık Bakanı olarak görev yaptı.



#### NİHAT ÖZDEMİR

1950 yılında Diyarbakır'da doğdu. Özel Yükseliş Koleji'nde İnşaat Mühendisliği eğitimi aldı. Ege Üniversite'sinde master yaptıktan sonra bir süre akademik çalışmalar yürüttü. 1979 yılında LİMAK İnşaat'ı kurdu. 2002-2004 yılları arasında TMB Yönetim Kurulu Başkanlığı yaptı.



#### ERDAL EREN

1952 yılında Bitlis'te doğdu. 1975 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği'ni bitirdi. Devlet Su İşleri Barajlar Dairesi'ne girdi. Askerden döndükten sonra MNG Grup'ta çalışmaya başladı. 1988 yılında Nuro Holding'te Genel Müdür oldu. Daha sonra Göçay Anonim Şirketi'nde ortak olarak çalıştı. 2004 yılında TMB Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçildi.





### SİNAN ÇINAR

1958 yılında Çankırı'nın Yapraklı İlçesi'nde doğdu. Lise eğitimini Manisa'da tamamladı. 1980 yılında Türkiye Mütcaahhitler Birliği'nde çalışmaya başladı. 2005 yılında görevinden ayrıldı.



### AYTEN MENTEŞE

1959'da Ankara'da doğdu. 1978 yılında Bayındırlık Bakanlığı'nda sekreter olarak çalışma hayatına başladı. 1990 yılından beri Türkiye Mütcaahhitler Birliği'nde çalışıyor.

EK: 6

## TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ YAYIN LİSTESİ

- TMB Kataloğu, 1981
- TMB Kataloğu, 1982
- TMB Kataloğu, 1984
- TMB Kataloğu, 1987
- TMB Kataloğu, 1990
- TMB Kataloğu, 1992
- TMB Kataloğu, 1994
- TMB Kataloğu, 1987
- TMB Kataloğu, 2000
- TMB Kataloğu, 2002
- TMB Kataloğu, 2004
- TMB Gündem Dergisi, 2004
- TMB Gündem Dergisi, 2005
- HABERLER UMB Türkiye, Temmuz 1992
- HABERLER UMB Türkiye, Ocak 1996
- HABERLER UMB Türkiye, Mayıs 1996
- OUTLOOK UIC, Mayıs 1992
- OUTLOOK UIC, Kasım 1992
- OUTLOOK UIC, Kasım 1994
- OUTLOOK UIC, Ağustos 1995
- TMB İnşaat Sanayii, Ekim 1998
- TMB İnşaat Sanayii, Nisan 1999
- UMB İnşaat Sanayii, Ağustos 2000
- Union of International Contractors Turkey (Kitapçık)
- Union of International Contractors Turkey (Broşür)
- Dinar Depremi Üzerine Bir Değerlendirme, 1995
- Deprem ve Kurtarma İlkeleri
- Erhan Karaesmen, Deprem ve Sonrası, 1996
- Erhan Karaesmen, Türkiye Penceresinden Deprem Olayı, 2002
- Türkiye Müteahhitliğinin Gelişmesine Kısa Bir Bakış: Dış Müteahhitlik Hizmetleri

- 75. Yıl Cumhuriyet İmar ve Mütcaahhitlik Sergisi Broşürleri
- XIX. UEPC CONGRESS UIC, 14 May 1993, France
- Rusya Federasyonu Cumhuriyetlerinin Sosyo-Ekonomik Profili, 1996
- Neşet Akmandor, The Physical Dimensions of Water Problems in the Middle East
- Avrupa Birliği-Türkiye, Gümrük Birliği ve İnşaat Sektörü Üzerindeki Muhtemel Etkileri
- Erhan Karaesmen, Batı ve Doğu Karadeniz Bölgeleri Sel Afetleri Araştırma Raporu, 1998
- Fotoğraflarla Deprem Kuvvetleri Karşısında Yapıların Gösterdiği Davranışlar
- En İyi Uygulamalar Kılavuzu, 2005 (EIC Yayınından Çeviri)
- Sürdürülebilir İhale Sistemi-Mavi Kitap, 2005 (EIC Yayınından Çeviri)
- Yapı Sigorta Denetim Konusunda Yurtdışı Deneyimler: Fransa ve İngiltere Örnekleri, 2000
- Göksu Günay, Türk İnşaat Sektöründe Hukuksal Anlaşmazlıkların Oluşumu ve Çözüm Yolları, 2001
- Erhan Karaesmen, Deprem ve Kurumsal Yapılanma- Afet Yönetimine Giriş, 2004
- Hurşit Güneş-Erhan Aslanoğlu-Sadullah Çelik, İnşaat Sektörü Stratejik Planı, 2004

## Kaynakça

### ARŞİV

- 2 Mart 2004 tarihli TMB/TBB Toplantısı Bilgi Notu, Y. Özkan Arşivi.  
2 Nisan 2004 tarihli TMB/TBB Toplantısı Bilgi Notu, Y. Özkan Arşivi.  
22 Ocak 1956 tarihli Kongre Zaptı, TMB Arşivi.  
Aktolga, Münir Ramazan, Sözlü Tarih, USTE Dr. HKA.  
Ankara Valiliği Dernekler Şubesi, Dosya No: 06.01.123  
Başbakan Muntasır'ın Türk Müteahhitlerle Toplantısından Notlar, Y. Özkan Arşivi.  
Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Dosya No: 030.10.154.85.33  
Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Dosya No: 34R209 230.0.0.0 74.35.6  
Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Dosya No: 34R212 230.0.0.0 74.35.9  
Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Dosya No: 34E242 230.2925.2  
Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve UMB Toplantı Tutanağı, 3 Mart 2000, Y. Özkan Arşivi.  
Fuat Fegan'ın Notu, USTE Dr. HKA, Dosya No: 292.  
Hazine Müsteşarlığı, Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetleri Politik Risk Sigortası İçin Fon Oluşturma Toplantısı Notları, Y. Özkan Arşivi.  
İNTEs Genel Kurul Faaliyet Raporu: 1989-1992, Ankara, 1992.  
İNTEs Yönetim Kurulu Karar Defteri, 1964-1974.  
Kundakçı, Suat Şükrü, Sözlü Tarih, TÜSTAV Arşivi, CD 023, 025, 037  
Küçükaydın, Demir, Sözlü Tarih, USTE Dr. HKA.  
Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği ve Türkiye Libya Ortak Teknik Komitesi Türkiye Heyeti'nin, 29 Haziran 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi.  
Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği ve Türkiye Libya Ortak Teknik Komitesi Türkiye Heyeti'nin 27 Haziran 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi.  
Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği ve Türkiye Libya Ortak Teknik Komitesi Türkiye Heyeti'nin, 29 Haziran 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi.  
Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği, 1 Kasım 1989 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.  
Libya'daki Türk Müteahhitleri Birliği, 19 Nisan 1990 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.

Libya'daki Türk Mütcaahhitleri Birliği, 2 Eylöl 1988 tarihli toplantı notları, Y. Özkan Arşivi.  
Libya'daki Türk Mütcaahhitleri Birliği, 24 Haziran 1988 tarihli not, Y. Özkan Arşivi.  
Libya'daki Türk Mütcaahhitleri Birliği, 24 Haziran 1988 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.  
Libya'daki Türk Mütcaahhitleri Birliği, 25 Mayıs 1988 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.  
Libya'daki Türk Mütcaahhitleri Birliği, Devlet Bakamı Işın Çelebi'ye 9 Ağustos 1988 tarihli rapor, Y. Özkan Arşivi.  
Libya'daki Türk Mütcaahhitleri Birliği, Libya Genel Halk Komite Başkanlığı'na 14 Ağustos 1988 tarihli mektup, Y. Özkan Arşivi.  
Muammer Kaddafi'nin Konuşmasından Notlar, Y. Özkan Arşivi.  
Mütcaahhitler Birliği ve İNTES'ten Bayındırlık Bakanı Orhan Alp'e mektup, 6 Mayıs 1965, İNTES Arşivi.  
Mütcaahhitler Sektör Kurulu Toplantısı Notları, 18 Haziran 1998, Y. Özkan Arşivi.  
Özdemir, Nihat, Mütcaahhitlik Sektör Kurulu Konuşması, 21 Temmuz 1999. Y. Özkan Arşivi.  
Özkan, Yaşar, 26 Ocak 2000 tarihli UMB Genel Kurul konuşması, Y. Özkan Arşivi.  
Özkan, Yaşar, Abdullah Demir'e Mektup, 16 Eylül 1997, Y. Özkan Arşivi.  
Özkan, Yaşar, İnşaat Sektöründe Kişi Başına Yatırım Tutarı, Yayınlanmamış Çalışma, Y. Özkan Arşivi.  
Özkan, Yaşar, İşgücü Maliyetleri, Yayınlanmamış Çalışma, Y. Özkan Arşivi.  
Özkan, Yaşar, Konuşma Metni, Türkiye-İngiltere İnşaat Sektörü İşbirliği Semineri, 12 Haziran 2003, Ankara, Y. Özkan Arşivi.  
Özkan, Yaşar, Moskova ILOR Konuşması, 15-16 Ekim 2002, Y. Özkan Arşivi.  
Özkan, Yaşar, UMB Genel Kurul Toplantısı Konuşması, 26 Ocak 2000, Y. Özkan Arşivi.  
Özkan, Yaşar, Yurtdışı Mütcaahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi, Halihazır Durumu ve Geleceği Hakkında Rapor, Yayınlanmamış Rapor, 30 Kasım 1992, Y. Özkan Arşivi.  
Özkan, Yaşar, Yurtdışı Mütcaahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi, Hali Hazır Durumu ve Geleceği Hakkında Rapor, Yayınlanmamış Rapor, 30 Kasım 1992, Y. Özkan Arşivi.  
T.C. Ziraat Bankası, Yurtdışı Mütcaahhitlik Hizmetlerinde Teminat Mektubu Sorunu ve Sorunun Çözümüne İlişkin Önerilerimiz, Kasım 2004, Y. Özkan Arşivi.  
TMB 20 Ocak 1957 tarihli İdare Heyeti Faaliyet Raporu, TMB Arşivi.  
TMB 9 Nisan 1955 tarihli Kongre Zaptı, TMB Arşivi.  
TMB Yönetim Kurulu Karar Defterleri.  
TMB, Türkiye Bankalar Birliği'ne 1 Mart 2005 tarihli mektup, TMB Arşivi.  
TMB, Ülkemizdeki Depremler ve Doğal Afetler Olgusunun Türkiye Mütcaahhitler Birliği ve İNTES İşveren Sendikası Tarafından Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri, TMB Arşivi.  
TMB/UMB Yönetim Kurulları Basın Bildirisi, 18 Aralık 1998, TMB Arşivi.  
TMB'nin tarihsiz mektubu eki İNİŞEV Tüzüğü, TMB Arşivi.  
Türkiye İktisat Kongresi, 17-20 Şubat 2004, İnşaat, Mühendislik-Müşavirlik, Teknik Müşavirlik Hizmetleri Çalışma Grubu Rapor Taslağı, Y. Özkan Arşivi.



Türkiye Mütcaahhitler Birliği Durumdan Vazife Çıkartıyor, Basın Bildirisi, 9 Mart 2004, TMB Arşivi.  
Türkiye Mütcaahhitler Birliği Olağan Genel Kurul Toplantısı Dönem Raporu (01.01.1994-31.12.1995), TMB Arşivi.

Türkiye Mütcaahhitler Birliği Tüzüğünün 16/e Paragrafı Gereği Hazırlanan Üye Kabul Yönetmeliği, TMB Arşivi.

Türkiye Mütcaahhitler Birliği'nin "Yurtdışı Mütcaahhitlik Hizmetlerinin Bugünkü Durumu ve Sorunları" başlıklı tarihsiz raporu, Y. Özkan Arşivi.

Uluslararası Mütcaahhitlikte Pazar Payları, Y. Özkan Arşivi.

UMB Olağan Genel Kurulu, 01.01.1998-31.12.1999 Dönem Raporu, 26.01.2000, TMB Arşivi.

UMB Taslak Tüzüğü, TMB Arşivi.

YİS 1966 Hesap Raporları, USTE Dr. HKA, Dosya No:184.

YİS Grev Hesap Raporları, USTE Dr. HKA, Dosya No:184.

YİS Hesap Raporları, USTE Dr. HKA, Dosya No:291.

Yaşar Özkan'dan Güngör Mengi ve UMB Başkanlığı'na Mektup, 31 Ağustos 1999, Y. Özkan Arşivi.

Yurtdışı Mütcaahhitlik Sektörü İçinde Çalışacak Türk İşçileri ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Ocak 2000, Ankara, Y. Özkan Arşivi.

## KİTAPLAR

10 Yılda Türkiye Nafıası 1923-1933: İmtiyazlı Demiryolları-Kara Yolları ve Köprüler, T.C. Nafia Vekaleti, İstanbul, 1933.

1933 Şark Ticaret Yıllığı, Rizzo Neşriyatı, İstanbul.

20nci Yasama Döneminde Balıkesir Milletvekili İlyas Yılmazyıldız Ve 57 Arkadaşı Tarafından Verilen İzmit Körfez Geçiş Projesi İhalesinde Türk Ceza Kanununun 240ncı Maddesine Uyduğu İddiasıyla Bayındırlık Ve İskan Eski Bakanı Yaşar Topçu Hakkında Anayasamın 100üncü Ve İçtüzüğün 107nci Maddeleri Uyarınca Bir Meclis Soruşturması Açılmasına İlişkin Önerge Ve (9/39) Esas Numaralı Meclis Soruşturması Komisyonu Raporu: Dönem 21, Yasama Yılı 2, (Ankara), t.y.

Ahmet Cevdet Paşa, Tezakir, Hazırlayan: Cavid Baysun, Ankara, 1991, TTK Yayınları.

Akalın, Haluk, Müteahhitlik Sektörü, T. İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara, 1988.

Akarun, Refik, Türkiye'deki Baraj ve Hidroelektrik Santral İnşaat Faaliyetleri Hakkında Kısa Bilgi, DSİ Matbaası, Ankara, 1972.

Akkaya, Feyzi, Ömrümüzün Kilometre Taşları, İstanbul, 1989.

Akkaya, Feyzi, Şantiye Elkitabı, STFA İnşaat A.Ş., İstanbul, 1984.

Aksoy (İleri), Cahide, Babam Tefik İleri: Konuşmaları ve Görüşleri, Ankara, 1977.

Akyavaş, Beynun (Hazırlayan), Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi'nin Fransa Sefâretnâmesi, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1993.

Alaton, İshak, Görüş ve Öneriler, İstanbul, 2000.

Annuaire Commercial Turc Edition 1924-1925, Société Anonyme Turque d'études publications et entreprises économiques, Stanboul-Constantinople.

Annuaire de L'Orient Le Guide Sam, 6 éme édition, 1926

Arıoğlu, Ersin, İsmail Özay, Nadir Saraç, Atilla Kart, Nezir Büyükcengiz, Sorumsuzluklar Zihniyetinin Göçüğü: Konya Zümrüt Apartmanı Raporu, CHP BYKP Yayınları, Ankara, 2004.

Aslanoğlu, İnci, Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basımışlığı, Ankara, 1980.

- Aslantepe, Cengiz, Nostalgia for Ottoman Bonds & Shares, Alfa Securities, İstanbul, [1993].
- Aşula, Mustafa, Ekonomi ve Diplomasi, Uluslararası Mühendisler Birliği, Ankara, 1999.
- Atatürk, Kemal, Nutuk, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırmaları Merkezi, 1989.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1945.
- Atay, Oğuz, Bir Bilim Adamının Romanı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004.
- Atayman, Mustafa Şevki, Bir İnşaat Mühendisinin Anıları: 1897-1918, İstanbul, 1984.
- Aydın, Suavi, "Amacımız Devletin Bekası": Demokratikleşme Sürecinde Devlet ve Yurttaşlar, Tesev Yayınları, İstanbul, 2005.
- Aydın, Suavi, Kudret Emiroğlu, Ömer Türkoğlu, Ergi D. Özsoy, Küçük Asya'nın Bin Yüzü: Ankara, Dost Yayınları, Ankara, 2005.
- Aydinoğlu, Ergun, Türk Solu: Eleştirel Bir Tarih Denemesi 1960-1971, Belge Yayınları, İstanbul, 1992.
- Bayındırlık İşleri, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara, 1972.
- Bayındırlık Kurulu Kararları: 1969-1981, Bayındırlık Bakanlığı Yüksek Fen Kurulu Başkanlığı, Sayı: 82/27, Ankara, 1982.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın Tarihçesi, Kuruluş ve Görevleri, Faaliyetleri, T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Ankara, 1988.
- Baytop, Firuzan, Şantiyecilik diye bir şey, Yapı Yayın, İstanbul, 2005.
- Berksan, M. Nazım, Yol Davamız, Ankara, 1951.
- C.H.P. Hükümetlerinin Bayındırlık ve Ulaştırma Alanındaki Başarıları Hakkında Not, C.H.P. Propaganda Malzemesi Serisi, Ankara, 1950.
- Can, Bilmez Bülent, Demiryolundan Petrole Chester Projesi: 1908-1923, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.
- Cengizkan, Ali, Kocazâde Ahmet Vehbi Bey ve Bir İnşaatın Öyküsü: Ankara Hukuk Mektebi, Vehbi Koç ve Ankara Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2004.
- Çeçen, Kazım, İstanbul Teknik Üniversitesi Tarihi'ne Kısa Bir Bakış, y.y., t.y. [1983].
- Çelik, Mustafa, Murat Altınay, Uragan: Bir Fırtına Hikayesi, Ankara, t.y.
- Çelik, Zeynep, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1988.
- Çubuk Barajı, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri: 5, Sayı: 4.
- Demir Abdullah, Su ve DSİ Tarihi, Devlet Su İşleri Vakfı, Ankara.
- Demir, İsmet, Grev ve Direnişler Üzerine Anılar-Deneyler: İşçi Sınıfı Mücadelesinden Bir Kesit (1962-1975), Diyalektik Yayınları, İstanbul, 1994.
- Devlet İhale Kanunu Paneli, İstanbul Ticaret Odası, 1995.
- Dikmen, Orhan, Kalkınma Plânında Yatırımların Finansmanı, İstanbul, 1964.
- Directory of Turkish Contractors, TMB, Ankara, 2004.
- ECIF Annual Report 2005.

- Elli Yılda İmar ve Yerleşme 1923-1973, İmar ve İskan Bakanlığı, Ankara, 1973.
- Ergüvenç, Mebus, İnşaatlarda Yetmiş Yıl: Hatırladıklarım, İNTES, Ankara, 2006.
- Fegan, Fuat, Dr. Hikmet Kıvılcımlı Bibliyografyası, Murat Matbaacılık, İstanbul, 1977.
- Genç, Şükran, Mütait: Gönüllü Mahkum. Siyasetçinin Bürokratın ve Müteahhidin El Kitabı, Memleket Yayınları, Ankara, 1992.
- Genel Nüfus Sayımı. İdari Bölünüş (Özet Tablolar), 12.10.1980, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Yayın No: 945, Ankara, 1981.
- Güneş, Hürşit; Erhan Aslanoğlu, Sadullah Çelik, İnşaat Sektörü Stratejik Planı, TMB Yayını, Ankara, 2004.
- Güvenç, Murat, Oğuz Işık, Emlak Bankası 1926-1998, Emlak Bankası-Tarih Vakfı, İstanbul 1999.
- Han, Ergül, Kalkınmada Altyapı Yatırımları, Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, Eskişehir, 1975.
- Hobsbawm, Eric, İmparatorluk Çağı: 1875-1914, Çeviren: Vedat Aslan, Dost Yayınları, Ankara, 1999.
- Hobsbawm, Eric, Sanayi ve İmparatorluk, Çeviren: Abdullah Ersoy, Dost Kitabevi, Ankara, 1998.
- İstatistik Göstergeler 1923-2002, DİE Yayınları, Ankara, 2003.
- Kalkınma Planı: Birinci Beş Yıl, 1963-1967, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 1963.
- Kandemir, Türkiye Seyahatnamesi No: 1 Ankara Vilayeti, Başvekalet Müdevvenat Matbaası, Ankara 1932.
- Karaesmen, Erhan (Ed.), Batı ve Doğu Karadeniz Bölgeleri Sel Afetleri Araştırma Raporu, TMB, Ankara, 1998.
- Karaesmen, Erhan, 2002 Türkiye Penceresinden Deprem Olayı, TMB, Ankara, 2002.
- Karaesmen, Erhan, Deprem ve Sonrası, TMB, Ankara, 1996.
- Karaesmen, Erhan, Halil İzmir, Nalan Boyacı, Yapıda Denetim-Sorumluluk ve Sigorta, İNTES, Ankara, 1989.
- Kasaba, Reşat, Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi: On Dokuzuncu Yüzyıl, Belge Yayınları, İstanbul, 1993.
- Kaya, Ali Özcan, Cumhuriyet Devrinde Mesken Meselesi, SBF Maliye Enstitüsü, Ankara, Türk İktisadi Gelişmeleri Araştırma Projesi No: 6, Mayıs 1961.
- Keleş, Ruşen, Türkiye'de Şehirleşme Hareketleri 1927-1960, SBF Maliye Enstitüsü, Ankara, Türk İktisadi Gelişmeleri Araştırma Projesi No: 8.
- Kılıçbay,ERCÜMENT, AB Yolunda 4734 ve 4735 Sayılı Yeni İhale Kanunları ve Müteahhitlere Hatırlatmalar, TEK-İMAŞ, Ankara, 2003.
- Koç, Vehbi, Hayat Hikayem, İstanbul 1983.
- Koraltürk, Murat, Türkiye'de Sermaye Birikimi Sorununa Tarihsel Perspektiften Bir Bakış ve Ahmet Hamdi Başar'dan Seçmeler, Sermaye Piyasası Kurulu, Ankara, 1997.
- Mersin Limanı, Nafia Vekaleti, 1954.
- Müteahhitler Birliği Nizamnamesi, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1942.

- Nafia İşleri Fiyat Tahlil Cetveli, Ankara, 1942.
- Nafia Vekaleti Çalışmaları, 1950-1957, Ankara, t.y.
- Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu'nun İstanbul'da yapılan X. Beynelminel Yollar Kongresi'nin Açılış Nutku, t.y.
- Nuri Demirağ İnşaat Müteahhitliğinin İş Yerlerine Mahsus Yeksenak Dahili Talimname, İstanbul, O. Oskan Basımevi, 19 İkinci kânun 1939.
- Okay, Cüneyd, Eski Harfli Mühendislik Dergileri, İstanbul, 2004.
- Ortaylı, İlber, İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001.
- Öztürk, Kazım, Türkiye Büyük Millet Meclisi Albümü 23 Nisan 1920-14 Ekim 1973, Ankara, 1973.
- Özyüksel, Murat, Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.
- Payaslıoğlu, Arif T. Türk Yükseköğretiminde Bir Yeniliğin Tarihi Barakadan Kampusa 1954-1964, Ankara, ODTÜ Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Y., Ankara, 1996.
- Plân Hedefleri ve Stratejileri, Kalkınma Plânı İkinci Beş Yıl: 1968-1972, Devlet Plânlama Teşkilatı, Ankara, 1968.
- Sencer, Muammer, Parvus Efendi, Türkiye'nin Mali Tutsaklığı, May Yayınları, İstanbul, 1977.
- Sey, Yıldız, Türkiye Çimento Tarihi, Tarih Vakfı, TÇMB, ÇMİS, İstanbul, 2003.
- Şen, Leyla, Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişimi Süreci, TESAV, Ankara, 2003.
- Şenyapılı, Tansı, Ankara Kentinde Gecekondu Gelişimi (1923-1960), Kent-Koop Yayını, Ankara, t.y.
- T.C. Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği, İstanbul, (1956).
- Tekeli, İlhan, Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1977.
- Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Köktenci Modernitenin Doğuşu, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2003.
- Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.
- Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu'nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü, TTK Yayınları, Ankara, 1999.
- Tekeli, İlhan, Selim İlkin, Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 1974.
- Tekeli, İlhan; Murat Güvenç, Kentin Büyümesini Belirleyen Temel Süreçler, Ankara 1985'ten 2015'e, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü.
- Tezel, S. Yahya, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2002.
- Toprak, Zafer, Milli İktisat-Milli Burjuvazi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995.
- Türk Bes-İş Sendikası İle Doğuş İnşaat ve Ticaret Limited Şirketi Arasında Akdedilen Aslantaş Barajı ve Hidro Elektrik Santrali İnşaatı 1. Dönem Toplu İş Sözleşmesi, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1975.



- Türk İnşaat Mütcaahhitleri Birliği Esas Nizamnamesi, Doğuş Ltd. O. Matbaası, Ankara, 1954.
- Türk Ticaret Salnamesi, Birinci Sene 340-341, İktisadi Tetkikat Neşriyat ve Muamelat Türk Anonim Şirketi, İstanbul.
- Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi Cilt I-II-III, Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı, İstanbul, 1998.
- Türkiye’de Liman İnşaatları, T.C. Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reislđiđi, İstanbul, (1956).
- Türkiye’de Yersarsıntısı Bölgeleri Yapı Yönetmeliği, T.C. Bayındırlık Bakanlığı Neşriyatı, Seri: 2, Sayı: 19, Ankara, 1949.
- Uran, Hilmi, Hatırlarım, Ankara, 1959.
- Yağcıgil, Hakan, Mütcaahhitlik Sektörü, T. İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara, 1993.
- Yapı Denetimi Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu, TBMM.
- Yapı Sigorta Denetim Konusunda Yurt Dışı Deneyimler: Fransa ve İngiltere Örnekleri, TMB, Ankara, 2000.
- Yavuz, Fehmi; Keleş, Ruşen; Geray, Cevat, Şehircilik: Sorunlar Uygulama ve Politika, SBF Yayınları, Ankara, 1978.
- Yeldan, Erinç, Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi: Bölüşüm Birikim ve Büyüme, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.
- Yücekök, Ahmet N., İltcr Turan, Mehmet Ö. Alkan, Tanzimattan Günümüze İstanbul’da STK’lar, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998.
- Zinn, Howard, Amerika Birleşik Devletleri Halklarının Tarihi, Çeviren: Sevinç Sayan Özen, İmge Yayınları, Ankara, 2005.

## MAKALELER, DERGİ VE GAZETE YAZILARI

“Mühendis Şark Tara”, Şark Tara ile Röportaj, İNTES İnşaat Sanayii, Temmuz-Ağustos 2003, Sayı: 78.

“Standardizasyon Yapıda Disiplini Getirir”, TMB İnşaat Sanayii, Ekim 1998.

“Suyun Miladı”, Süleyman Demirel ile Röportaj, İNTES İnşaat Sanayii, Temmuz-Ağustos 2003, Sayı: 78.

Ağaoğlu, Halim, “DSİ’nin 1963 Yılı Makineli İnşaat İhaleleri”, Türkiye Mühendislik Haberleri, Temmuz 1964.

AnaBritannica, Cilt 11, 114.

“Araştırma: Rusya Krizi”, TMB İnşaat Sanayii, Ekim 1998.

Aslantepe, Cengiz, “Türk Demiryolları Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit: SCF ile CHF Tartışmalarında Demiryolları”, Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 2001, Sayı: 11.

Aydın, Suavi, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 2001, Sayı: 11.

Deveci Hıfzı, “Dürüst İhale Olabilir mi, Yoksa Bir Düş mü?”, Denetim, Ağustos 1998, Cilt: 3, Sayı: 7.

“Devlet İhale Sistemi S.O.S. Veriyor”, Ekonomik Denge, Ocak-Nisan 1998.

Emiroğlu, Kudret, “Trabzon-İran Yolunun Öyküsü”, Trabzon, Yıl: 1992, Sayı: 6.

Engin, Vahdettin, “Rumeli Demiryollarında İhale Yolsuzluğu, Kamu Kaynaklarının İsrافی ve Yolsuzluk”, Kamu Yatırımlarında Kaynak Kullanımı Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, İMO İş Yayınları, İzmir, 1999.

FIEC, Press Conference, Brussels, 10 April 2004.

FIEC, Press Release, Paris, 5 March 2004.

Gounaris, Basil C., “Selanik”, Osmanlı İmparatorluğu’nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler”, Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914), Ed: Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.

- Gökşen, Sadık, Bingöl Erdumlu, "T.H.K.P.-C Gerçeği", Sorun, Eylül 1988, Sayı: 4-6.
- Gündüz Aktan, Radikal, 20 Ağustos 1999.
- Günergun, Feza, "Osmanlı Mühendis ve Mimarları Arasında İlk Cemiyetleşme Teşebbüsleri", Osmanlı İlmî ve Meslekî Cemiyetleri 1. Milli Türk Bilim Tarih Sempozyumu, 3-5 Nisan 1987, Haz: Ekmeleddin İslamoğlu, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi-İslam Konferansı Teşkilatı-İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Vakfı, İstanbul, 1987.
- Issawi, Charles, "Tebriiz-Trabzon Ticareti (1830-1900): Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", Trabzon, Yıl: 1988, Sayı: 2.
- İnce, Tunay, "Türkiye-Avrupa Mali İşbirliği ve Türk İnşaat Sektörüne Sağlanan Olanaklar", İNTES İnşaat Sanayii, Mayıs-Haziran 2004, Sayı: 83.
- Kaptanoğlu, Şükrü, "Keban Barajı: Nehrin Derivasyonu", Türkiye Mühendislik Haberleri, Ocak 1968.
- Kasaba, Reşat, "İzmir", Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Ed: Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- Keyder, Çağlar, Eyüp Özveren, "Donald Quatert, Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- Koçak, Cemil, "1940'ların İkinci Yarısında Sosyal Politika: Devlet, Sınıflar, Partiler ve Dayanışmacı/Vesayetçi İdeoloji", Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Sempozyumu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998.
- Koyunoğlu, Arif Hikmet, "Koyunoğlu'nun Anıları-3", Tarih ve Toplum, Ocak 1987, Sayı: 37.
- Koyunoğlu, Arif Hikmet, "Koyunoğlu'nun Anıları-4", Tarih ve Toplum, Şubat 1987, Sayı: 35.
- Kütükoğlu, Mübahat S., "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Mart 1979, Sayı: 32, s. 495-585.
- Luxemburg, Rosa, "Alman Emperyalizminin Harekât Alanı: Türkiye", Rothmann, Lothar, Berlin-Bağdat: Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi içinde, Belge Yayınları, İstanbul, 1982.
- Müteahhitler Devletten Şikayetçi, Panorama, 21 Temmuz 1991.
- Nadolny, Rudolf, "Almanya'nın İlk Ankara Büyükelçisi Rudolf Nadolny'nin Gözüyle Başkent Ankara", *Tarih ve Toplum*, Sayı 42, Haziran 1987, Çev. Gülayşe Koçak.
- Sever, Kadir, "Gerçekten Müteahhit Olanlarla Olmayanlar Ayrılmalı", Ekonomik Denge, Ocak-Nisan 1988, Yıl: 3, Sayı:10-11.
- Şen, Leyla, "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğunda Ulaştırma Sistemleri", Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 2001, Sayı: 11.
- Şencan, İbrahim, "İNTES'in Hizmet Dolu 40 Yılı", İNTES İnşaat Sanayii, Ocak-Şubat 2004, Sayı: 81.
- Tabak, Faruk, "Akdeniz'in Sonbaharı, 1560-1860", Akdeniz Dünyası: Düşünce Tarih Görünüm, Ed: Eyüp Özveren vd., İletişim Yayınları, İstanbul, 2006.

Uğur, Fatih, “İstanbul Rayına Oturuyor”, Aksiyon, 3 Ocak 2005.

Ünsal, Süha, “Bir Mübadilin Çocukluk ve Gençlik Anıları: Giritli Muhtar Ahmet Tügen’le Konuşma”, Tarih ve Toplum, Şubat 1998, Sayı: 170.

Yerasimos, Stefanos, “Doğu Ve Güney Akdeniz Kentlerinin Batılılaşma Sürecinde Osmanlı Etkisi”, Akdeniz Dünyası: Düşünce Tarih Görünüm, Ed: Eyüp Özveren vd., İletişim Yayınları, İstanbul, 2006.

Yuluğ, Mustafa, Berna Kırkkulak, “Kamu Kaynaklarının İsrarı ve Yolsuzluk”, Kamu Yatırımlarında Kaynak Kullanımı Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, İMO İş Yayınları, İzmir, 1999.

“Zeki Ergezen’le Röportaj”, Gündem, TMB, Ankara, 2004.

## SÜRELİ YAYINLAR

- Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 3, Ağustos 1940.  
Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 4, Eylül 1940.  
Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 5, Birinciteşrin 1940.  
Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 1, Haziran 1941.  
Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 3, Temmuz 1941.  
Cumhuriyet, 21 Ağustos 1966.  
Cumhuriyet, 23 Ağustos 1966.  
Cumhuriyet, 4 Eylül 1966.  
Cumhuriyet, 5 Eylül 1966.  
Düstur, I. Tertip, Cilt I.  
Ekonomi Teknik, Temmuz 1967.  
Ekonomik Teknik, Kasım-Aralık 1966.  
Hürriyet, 11 Ocak 1999.  
Hürriyet, 16 Mart 2002.  
Hürriyet, 27 Ağustos 1999.  
Hürriyet, 8 Haziran 2000.  
İnşaat Sanayii, Nisan 1999.  
İNTEŞ İnşaat Sanayii Ocak-Şubat 2004, Sayı: 84.  
İNTEŞ İnşaat Sanayii, Kasım-Aralık 2004.  
İstanbul Ticaret Gazetesi, 19 Temmuz 1968.  
Karayolları Bülteni, Kasım 1952, Sayı: 25.  
Müteahhitler Postası, 1 Haziran 1970, Yıl: 1, Sayı: 5.  
Müteahhitler Postası, 11 Eylül 1971, Yıl: 3, Sayı: 124.  
Müteahhitler Postası, 20 Temmuz 1970, Yıl: 1, Sayı: 12.  
Müteahhitler Postası, 22 Kasım 1971, Yıl: 2, Sayı: 82.  
Müteahhitler Postası, 25 Mayıs 1970, Yıl: 1, Sayı: 4.



Müteahhitler Postası, 4 Mayıs 1970, Yıl: 1, Sayı: 1.  
Nafia Dergisi, Yıl: 11, Sayı: 2, Birinciteşrin 1944.  
Nafia İşleri Dergisi, Sene: 1, Sayı: 2.  
Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 20, Mart 1960.  
Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 5, Kasım 1958.  
Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 30-31, Ocak-Şubat 1961.  
Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Aylık Haber Bülteni, Sayı: 19, Şubat 1960.  
Radikal, 20 Ağustos 1999.  
Radikal, 21 Ağustos 1999.  
Sabah, 2 Haziran 1990.  
TMB Gündem 2005.  
TMB İnşaat Sanayii, Ekim 1998.  
TMB İnşaat Sanayii, Nisan 1999.  
Türk Yapı Sektörü Raporu, Yapı Mimarlık Kültür Sanat Dergisi Eki, Kasım 2004, Sayı: 276.  
Ulus, 28 Aralık 1939.  
Ulus, 29 Aralık 1939.

## SÖZLÜ TARİH KAYITLARI

- Akçağlılar, Necati, Sözlü Tarih, İstanbul, 10 Haziran 2005.  
Alan, Ferhat, Sözlü Tarih, Ankara, 2 Mart 2005.  
Arioğlu, Ersin, Sözlü Tarih, İstanbul, 19 Şubat 2005.  
Aydiner, Mehmet, Sözlü Tarih, Ankara, 13 Haziran 2005.  
Çarmıklı, Nurettin, Sözlü Tarih, Ankara, 15 Şubat 2005.  
Çınar, Sinan, Sözlü Tarih, Ankara, 12 Şubat 2005.  
Ergüvenç, Mebus, Sözlü Tarih, İstanbul, 18 Şubat 2005.  
Erimtan, Yüksel, Sözlü Tarih, Ankara, 10 Aralık 2004.  
Erkin, Tuğrul, Sözlü Tarih, İstanbul, 3 Ocak, 2005.  
Gezer, Rahman, Sözlü Tarih, Bartın, 30 Temmuz 2005.  
Giray, Sefa, Sözlü Tarih, Ankara, 13 Aralık 2004.  
Gürakan, Kamuran, Sözlü Tarih, Ankara, 17 Aralık 2004.  
Gürsel, Oğuz, Sözlü Tarih, Ankara, 15 Şubat 2005.  
İdil, Cahit, Sözlü Tarih, İstanbul, 13 Mayıs 2005.  
Kılıçbay,ERCÜMENT, Sözlü Tarih, Ankara, 14 Aralık 2004.  
Köksal, Cahit, Sözlü Tarih, Ankara, 21 Aralık 2004.  
Kulen, Müfit, Sözlü Tarih, Ankara, 16 Aralık 2004.  
Kutan, Recai, Sözlü Tarih, Ankara, 8 Haziran 2005.  
Sever, Bedri, Sözlü Tarih, Ankara, 28 Aralık 2004.  
Şenol, Atila, Sözlü Tarih, Ankara, 29 Aralık 2004.  
Talu, Gönül, Sözlü Tarih, İstanbul, 12 Ocak 2005.  
Tara, Şarık, Sözlü Tarih, İstanbul, 30 Mart 2005.  
Urgan, Seyit, Sözlü Tarih, Ankara, 22 Aralık 2004.  
Üger, Erol, Sözlü Tarih, Ankara, 27 Aralık 2004.  
Yamantürk, İdris, Sözlü Tarih, Ankara, 21 Aralık 2004.

## WEB SİTELERİ

Kubin, Joseph Felaketin Ardından..., eU 1. sayı, Kasım 1999,  
<http://mimoza.marmara.edu.tr/~avni/erkenuyari/kubinfelaketinardinden.htm>  
<http://enr.construction.com>  
<http://www.arioglu.net>  
<http://www.belgenet.com>  
<http://www.boun.edu.tr>  
<http://www.cyprusaction.org>  
<http://www.dsi.gov.tr>  
<http://www.enka.com>  
<http://www.fiec.org>  
<http://www.ilo.org>  
<http://www.intes.org.tr>  
<http://www.itu.edu.tr>  
<http://www.ktu.edu.tr>  
<http://www.sosyalistdemokrasi.org>  
<http://www.tbmm.gov.tr>  
<http://www.tcdd.gov.tr>  
<http://www.tmb.org.tr>  
<http://www.yildiz.edu.tr>  
Statement of development credits, <http://siteresources.worldbank.org>  
Statement of Loans, <http://siteresources.worldbank.org>

## Dizin

- Abdurrahman Naci [Demirağ] 51, 54-55, 76, 88, 97, 144.  
Abdülhak Hikmet Bey 56.  
II. Abdülhamit 38-40.  
Abdülmeccid 24-25.  
Adil Sırlıklı 56, 114.  
Adnan Menderes 95, 98, 119, 149.  
Ahmed Cevdet Paşa 31.  
Ahmet Muhtar (Cilli) 62, 100.  
Ali Çetinkaya 74, 87.  
Ali Fethi Okyar 62.  
Ali Rıza Çarmıklı 259, 276.  
Anadolu Demiryolları Şirketi 37.  
Anadolu İnşaat 117.  
Anadolu İş Yurdu 64.  
Ankara Bilumum Taahhüt İşleri İşverenleri Sendikası 152.  
Arı İnşaat 114, 116, 162, 199.  
Arif Hikmet Koyunoğlu 42, 51, 63-64.  
Arif Hikmet Onat 149.  
Arslan ve Eskihisar Müttehit Çimento ve Su Kireci 70.  
Aviski Köprüsü 252.
- Bağdat Demiryolları Osmanlı Şirketi 37.  
Balçuk Bey 25.  
Baltalimanı Ticaret Antlaşması 24, 26.  
Banque de Paris et des Pays-Bas 33.  
Baron Freiherr von Auf Gereuth Moritz Hirsch 31.  
Batbel Tüneli 90.  
Bayliss 35.  
Bedri Ener 139-141, 146, 259, 278.  
Behiç (Erkin) Bey 62.
- Behiç Hayri Bey 55, 64.  
Chamberlein 25.  
Charles Rist 62, 80.  
Cherbourg 33.  
Chester 30, 46, 49, 285.  
CHF 62, 289.  
CHP 7, 95-96, 98-99, 129, 193, 284.  
Christopher Rheinlander 60.  
Cyrus Hamlin 60.
- Çubuk Barajı 56, 84-85, 285.
- Daniş Koper 122, 260.  
Dârülfünûn Mühendislik Okulu 29.  
Davud Paşa 31.  
De La Rue 25.  
De Leuw Cather 163.  
Derviş Bey 63.  
Deutsche Bank 37-38.  
DP 7, 97, 99-100, 102, 106.  
Dussaud Kardeşler 33.
- Eguene Henri Gavand 34.  
EIC 7, 186, 194, 247, 283.  
Emin Sazak 15, 51, 55-56, 64, 73, 76, 262.  
Emlak ve Eytam Bankası 75-77.  
Emlakbank Yapı Limited Şirketi 75-77.  
Enis Bey 63.  
Eti Yapı Limited 116.

Eyüp Sabri Çarmıklı 78.

Fatin Rüştü Zorlu 121.

Fazıl İ. Verdi 117, 277.

Fernando Costa 203.

Feyzi (Pirinçcioğlu) 62.

Feyzi Akkaya 15, 53, 56-58, 90, 100, 113-114, 122,  
128, 141, 163, 191-192, 199-201, 204, 252, 277.

FIEC 7, 186, 194, 231, 255, 296.

Fox Şirketi 82.

Fuat Köprülü 95.

Gabriel Noradukyan 45.

Gebere Barajı 85.

Giancarlo Roth 183.

Gölbaşı Barajı 85.

Haliç Köprüsü 163.

Halit Köprücü 53, 55-56.

Hallacyan Efendi 46.

Hamdi Bey 63-64.

Hasan Fehmi Paşa 34, 36, 39, 45.

Hasan Polatkan 121.

Hasan Uğurlu Barajı 121, 162.

Hassan Bin İsmail 63.

Hassan Remzi 63.

Haydar Emre 73.

Haydar Sicimoğlu 154, 159, 260, 261.

Haydar ve Şürekâsı İnşaat İdarehanesi 63.

HAYMİL 73.

Hayri Kayadelen 139, 141-142, 146, 148-149, 151,  
154, 156, 159, 169, 181, 259-261, 268.

Hayri Yunt 100, 139-141, 146, 148, 259-260, 268.

Hazık Ziyal 55-56, 117, 156.

Hilmi Uran 61, 79-80, 250.

Hindistan Telgraf Şirket 25.

Hochtief AG 163.

Hollanda Kraliyet Liman Şirketi 117-118.

Holzmann 37, 61, 64.

Hulusi Bey 29.

İbrahim Aşçıgil 140, 171.

İbrahim Ziya 144.

İhsan Bey 143.

İkbal Adil Bey 107, 114.

İsmail Hakkı 76.

İsmet Demir 155.

İsmet İnönü 76, 80, 226-227.

İstanbul İşveren Sendikaları Birliği 153.

İsveç-Danimarka Grubu 51.

İsveç-Danimarka grubu 82.

İttihat ve Terakki Cemiyeti 40-41, 48.

J. Lawrance Smith 25.

Jaencke 64.

John S. Kennedy 60.

John Thalmayer 153.

John. R. Allen 60.

Julius Berger 51, 61, 82.

Kabulî Paşa 31.

Kadir Sever 130, 133, 166-167, 172, 173, 178, 183,  
187, 200, 207, 210-211, 217, 229, 261-262.

Karakaya Barajı 105.

KAS Kolektif Şirketi 178.

Kazım Çeçen 126.

Keban Barajı 131, 162, 290.

Kemal Dedeman 74.

Kemal Özdedeoğlu 146, 148, 259-260.

Kemal Süleyman Vaner 96.

Kemal Zeytinoğlu 100, 108, 287.

Kerimzade İsmail Hakkı 144.

Keşfiyât ve İnşâât Türk Anonim Şirketi 64.

Kiristiyani Nilsen Şirketi 80.

Kondüktör Mektebi 45, 118.

Kont Vitali 37.

Kömürhan Köprüsü [İsmet Paşa Köprüsü] 80.

Kral Kızı Barajı 124.

Küçük Asya Demiryolları Şirketi 37.

Lennart Cornquist 153.

Leon Fevr 63.

Lieb Herman 61.

Lumnus 157.

Lütfi Kırdar 77.

Lynn Scipio 60.

M. Baltazar 26.



- II. Mahmut 23-24, 38.  
Mairus Michel (Mişel Paşa) 35.  
Marschall von Bieberstein 38.  
MCA Moore Şirketi 46.  
Mehmet Nabi İnciler 190.  
II. Meşrutiyet 26, 28, 40, 43, 45.  
Midhat [Alam] 65.  
Mithat Paşa 27.  
Morrison Knudsen of Turkey 153.  
Muammer Kaddafi 211, 212, 282.  
Muammer Kıraner 110, 143, 146, 259, 260.  
Mukbil Gökdoğan 122.  
Mussolini 95.  
Mustafa İnan 59, 122.  
Mustafa Reşit Paşa 24, 34.  
Mustafa Reşit Tarakçıoğlu 120.  
Mühendis Mekteb-i Âlisi 42, 54, 58, 118.  
Mühendis Mektebi İktisat Cemiyeti 42, 44.  
Mühendis-hâne-i Bahrî-i Hümâyûn 22.  
Mühendis-hâne-i Berrî-i Hümâyûn 23, 26, 29, 38.  
Mühürzade Nuri 144.  
Mülkiye Mühendisi ve Islah-ı Sanayi Mektebi 29.  
Müteahhitler Yatırım Bankası 193.
- Nafia Fen Mekteb-i Âlisi 58.  
Nafia Nezareti 27.  
Nafiz Kotan 71, 73.  
Nafiz Yürekli 197-199, 260.  
Naki Erenyol 144.  
Nurettin Evin 139, 141, 146, 259.  
Nuri Dağdelen 144.  
Nuri Demirağ 51, 54-56, 82, 90, 144, 157, 287.
- Oscar Schneider 177.  
Osmanlı Mühendis İktisat Cemiyeti 34.  
Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti 42-45.  
Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası 42.  
Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi 49.
- Parvus Efendi 28, 38, 287.  
Philippe Holzman 114.
- RAR T.A.Ş. 114, 117.  
Recep Peker 52, 62, 70, 79, 81.
- Redlih Berger 76.  
Refik (Fenmen) 42.  
Refik Koraltan 95.  
Refik SAYDAM 68.  
Refik Saydam 71, 73.  
Régie Générale 37, 47.  
Remzi Bey 40.  
Reşit Şahin 146, 148, 259.  
Rifat Bey 40.
- Sadık Bey 31.  
Sadık Dirî 53, 55-56.  
Sadi İrmak 92.  
Samuel Fb. Morse 24.  
SCF 7, 62, 289.  
SDP 7, 187.  
SEFERHA 53, 56.  
Selâhattin, Refet ve Hayri Kardeşler 63.  
III. Selim 22, 23.  
Serkis Davutyân 60.  
Seyhan Barajı 106, 159, 270.  
Sezai Türkeş 113-114, 128, 163, 173, 192, 199,  
201, 243, 277.  
Sidi Bilal 203.  
Simeryol Türk İnşaat Şirketi 51.  
SİT 82.  
Suat Kadri Erim 139, 141, 259, 268.  
Süleyman Demirel 106, 111, 131, 226, 289.  
Süleyman Sırrı Bey 62.  
Süreyya Sami Bey 81.
- Şerif Köksal 78.  
Şevki Niyazi (Dağdelen) 51.
- Tahir Öztürk 156, 157.  
Tahsin İbrahim Bey 85.  
Tarik Koyutürk 148, 259.  
Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası 95.  
Tevfik 97, 100, 120, 151, 284.  
Thamm 70.  
Travaux Publics Entreprises Léon Ballet 117.  
Turan Hazinedaroğlu 208, 217, 262.  
Turgut Özal 132, 187.  
Turhan Feyzioğlu 119.  
Türk İnşaat Anonim Şirketi 64.

- Türk İnşaat Evi 64, 68.  
Türk-Amerikan Nafia İşleri Limited Şirketi 55.  
TÜRK-İŞ 7, 152, 157, 158.  
Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu 153,  
158.
- UEPC 7, 184, 186, 194, 230, 246.  
Uluslararası Ağaç ve Yapı İşçileri Federasyonu 153.  
Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası 96.  
Uluslararası Para Fonu 96.
- Vasfi Bey 40.  
Vecdi Diker 107, 119.  
Vedit Anı 183.  
Vehbi Koç 64, 66, 70-71, 73, 74, 119, 285.  
Veli Göçer 223.  
Vengen Ticaret 117.  
Von Tubergen 60, 83.
- Wangenheim 38.  
WEC-TR 7, 187.  
Weiss und Freitag 61.  
II. Wilhelm 38.  
WWC 7, 187.
- Yapı-İş 155-156.  
Yapı-İş Federasyonu 152, 155-156.  
Yeni Kentler Yatırım Holding Anonim Şirketi 193.  
Yılmaz Gürer 178, 181, 183, 230.  
Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi 19-20, 284.  
YİS 155-157, 283.  
Yolyus Berker 76.  
Yusuf Akçura 41.
- Ziraat Bankası 39, 83, 215, 226, 241, 282.  
Ziya Bey 40.  
Ziya Cökalp 64.

TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ  
BU YAYINA MADDİ DESTEKTE BULUNAN ÜYELERİNE TEŞEKKÜR EDER



İNŞAAT VE TİCARET A.Ş.



EREN İNŞAAT TİCARET VE SANAYİ LTD. ŞTİ.



İNŞAAT TAAHHÜT VE TİCARET A.Ş.



İNŞAAT VE TİCARET A.Ş.

TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ  
BU YAYINA MADDİ DESTEKTE BULUNAN ÜYELERİNE TEŞEKKÜR EDER

**KAS**

İNŞAAT VE TİCARET A.Ş.



İNŞAAT TURİZM SANAYİ VE TİCARET A.Ş.



KUZU TOPLU KONUT İNŞAAT LTD. ŞTİ.

**LİMAK**

İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ  
BU YAYINA MADDİ DESTEKTE BULUNAN ÜYELERİNE TEŞEKKÜR EDER



İNŞAAT SANAYİ TURİZM VE TİCARET A.Ş.



İNŞAAT VE TİCARET A.Ş.



İNŞAAT VE TİCARET A.Ş.



İNŞAAT TURİZM ENERJİ SANAYİ VE TİCARET A.Ş.



TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ  
BU YAYINA MADDİ DESTEKTE BULUNAN ÜYELERİNE TEŞEKKÜR EDER



İNŞAAT VE TESİSAT A.Ş.



İNŞAAT VE SANAYİ A.Ş.



İNŞAAT VE SANAYİ A.Ş.



YÜKSEL İNŞAAT A.Ş.



TAAHHÜT İNŞAAT VE TİCARET A.Ş.



