



TİASAD

Türk & İslam Dünyası Sosyal Araştırmalar Dergisi
The Journal of Turk & Islam World Social Studies

Yıl: 5, Sayı: 19, Aralık 2018, s. 427-449

Arş.Gör. İbrahim TAVUKÇU

Dicle Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, ibrahimtavukcu@gmail.com

ATATÜRK DÖNEMİNDE DİYARBAKIR'DA YAPILAN YATIRIMLAR (1923-1938)

Özet

Diyarbakır, zengin tarihi ve kültürel mirası ile geçmişi çok eskilere dayanan “şehir kimliğine” sahip kadim şehirlerimizden biridir. Osmanlı Devleti’nde her zaman önemini koruyan bu kent, Türkiye Cumhuriyeti için de önemli bir kent olmaya devam etmiş, Atatürk Döneminde şehre önemli yatırımlar yapılmıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra bayındırlık, ulaşım, eğitim ve kültür, sağlık, iletişim ve sanayi alanında Diyarbakır’a yapılan yatırımlar ile şehrin çehresi değişmeye başlamıştır. Bayındırlık alanında 1930’larda hayata geçirilen yeni imar planı çerçevesinde insanların ihtiyaçlarına cevap verecek birçok bina yapılmış ve şehir bugünkü görüntüsünü almaya başlamıştır. Atatürk Döneminde bayındırlık hizmetlerinden başka, ulaşım, eğitim ve kültür, sağlık, iletişim ve sanayi alanlarında da şehrin her yönden kalkınmasına imkân verecek, günlük yaşamı kolaylaştıracak önemli hizmetler, yatırımlar yapılmıştır. Bu çalışmada Atatürk Döneminde Diyarbakır’da yapılan yatırımlar, cumhuriyet arşivinden temin edilen belgeler ve telif -tekkik eserlere dayalı olarak ele alınmış, dönemin yatırımları bütünsel bir perspektifte ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Atatürk, Diyarbakır, Yatırım, Kamu Harcaması.

INVESTMENTS IN DIYARBAKIR IN THE PERIOD OF ATATURK

(1923-1938)

Abstract

Diyarbakır is one of our rare ancient cities with its den city identity “with its historical and cultural heritage. This city has always been important in protecting the Ottoman Empire, has continued to be an important city for the Republic of

Turkey, Atatürk has made significant investments in the period. After the proclamation of the Republic, the city started to change with the investments made in Diyarbakır in the field of public works, transportation, education and culture, health, communication and industry. Within the framework of the new zoning plan that was implemented in the field of public works in the 1930s, many buildings were built to meet the needs of people and the city began to take its present form. In addition to public works in the Atatürk period, important services and investments were made to facilitate the daily life of the city in the fields of transportation, education and culture, health, communication and industry. In this study, the investments made to Diyarbakır during the period of Atatürk were examined based on the documents obtained from the republican archives and the copyright - works, and the investments of the period were tried to be presented in a holistic perspective.

Key words: Atatürk, Diyarbakır, Investment, Public Expenditure.

GİRİŞ

Türkiye Cumhuriyeti devleti, Osmanlı Devleti'nden uzun süren savaşlar nedeniyle son derece zarar görmüş, harap ve bitap bir ülke devr almıştır (Çavdar,1971,1-50). Cumhuriyetin ilk yılları, savaş sonrası yeni Türkiye'nin yeniden ayağa kaldırılması için tadilat ve tamirat dönemi olmuştur. Bu dönemde bayındırlık ve sanayi yatırımları başta olmak üzere birçok alanda yatırım çalışmalarına hız verilmiştir.1923 İzmir İktisat Kongresi'nde ülkenin iktisadi durumu ve yapılması gerekenler ele alınarak, çalışmalara başlanmıştır (İnan,1983,12-16).

Türkiye'de 1923 sonrası dönem, devletin imkânları dâhilinde ülkeye yatırım yapmaya başladığı dönem olmuştur. Diyarbakır, imkânlar nispetinde yatırım yapılan illerden biridir. Bu kadim şehre Atatürk Döneminde ilk ciddi yatırım 1924 yılında temeli atılan demiryolu projesi ile yapılmış, 1938 yılına kadar bayındırlıktan ulaşıma, sanayiden ticarete kadar birçok alanda önemli yatırımlara imza atılmıştır. Bu dönemde yapılan yatırımların neredeyse tamamına yakın bir oranı devlet eliyle devletin teşkilatlanma biçimine uygun olarak kamu kuruluşları tarafından yapılmıştır. Yatırımlar, özellikle “devletin taşradaki eli” olarak tanımlayabileceğimiz umumi müfettişlikler vasıtasıyla icra edilmiş, takibi sağlanmıştır.

I. Umum Müfettişlik bölgesinde bulunan Diyarbakır'da imar ve kalkınma faaliyetlerine umumi müfettişler tarafından son derece ihtimam gösterilmiştir. Özellikle I. Umum Müfettişi İbrahim Tali Bey'in müfettişlik döneminde Diyarbakır'da imar ve kalkınma faaliyetlerinin geliştirilmesi için Başvekil İsmet Paşa'ya birçok rapor sunulduğu, sorunların çözümünü için gereken girişimlerde bulunulduğu, çoğu zaman müfettişin ricacı olmak suretiyle Başvekilden yardım talep ettiği belgelerden anlaşılmaktadır. Atatürk Döneminde devletin yanı sıra özel sektör eliyle de bazı yatırımların yapıldığı görülmüştür. Atatürk Döneminde Diyarbakır'da yapılan yatırımları bayındırlık, ulaşım, eğitim ve kültür, sağlık, iletişim, sanayi ve ticaret olmak üzere 6 başlık altında incelemek mümkündür.

TİDSAD

1.BAYINDIRLIK ALANINDA YAPILAN YATIRIMLAR

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte her alanda meydana gelen değişim ve dönüşümün kendini hissettirdiği alanların başında bayındırlık gelmektedir. Bu dönemde bayındırlık alanında önemli adımlar atılmış, yatırımlar yapılmıştır. Bu süreç, şehirlerin imar planları hazırlanmak suretiyle yeniden inşa edildiği, modern çağın şehircilik anlayışına uygun olarak yeni yerleşim alanlarının, yaşam alanlarının planladığı dönem olmuştur. Mustafa Kemal Paşa'nın son derece önem verdiği bu yeni bayındırlık hareketine ilk olarak Ankara'dan başlanmış, çölün ortasında yeni ve müreffeh bir şehir yaratma tasavvuruna uygun olarak 1927 yılında *Ankara İmar Planı yarışması* açılmış;Prof. Dr. H.S. Jansen'in hazırladığı kesin imar planı Bakanlar kurulu tarafından 8 Haziran 1929'da Ankara imar planı olarak kabul edilmiştir (BCA.30.181-2/4.33.4.). Bu plan şehircilik anlayışında önemli bir adım, diğer illere de örnek olmuştur. Sözelimi I. Umum Müfettişi İbrahim Tali Bey, 1928 yılından itibaren Diyarbakır için bir imar planı hazırlamak üzere merkezden bir mühendis gönderilmesini defaatle istemiştir (BCA.30.10.0/69.455.16-3.) Ancak Diyarbakır'ın imar planı 1935'ten sonra yapılabilmektedir.

Bu tarihten önce Diyarbakır'da yerleşim, XIX. yüzyılın sonlarına kadar surların çevrelediği Suriçi ile sınırlı kalmış ilk defa 1869-75 arasında Vali Kurt İsmail Paşa döneminde Sur dışına açılma hareketleri başlamıştır. Sur dışına doğru esas gelişme ise 1930'lu yıllarda başlamıştır. 1930'da Sur içine hava akışını sağlamak, kentin Sur dışına doğru gelişimini kolaylaştırmak ve dönemin ulaşım araçlarından daha rahat geçişi için, kenti çevreleyen surların yıkılmasına karar verilmiştir. Birkaç burcun yıkımında sonra alınan tepkilerden dolayı yıkım durdurulmuştur. Bu yıkım sırasında kuzeydeki dağ kapının hemen yanındaki birkaç burç ve burçları bağlayan sur duvarları yıkılmış, surların yıkımı ile ortaya çıkan yeni alan 1930'lu yıllarda yeni kente çıkışın başlangıç noktası olmuştur (Dalkılıç, Halifeoğlu,2011,s.76.)

1930'larda I. Umumi Müfettişlik teşkilatının çalışmalarıyla şehirde imar faaliyetleri hız kazanmıştır. Bu dönemde şehrin yeniden yapılanması için çok sayıda kamu binası inşa edilmiştir. Bu durum, yeni şehrin Sur dışına kaymasını zorunlu hale getirmiştir. Bilhassa, Diyarbakır'da çalışan ordu ve diğer personele memur evleri veya lojmanların yapılması Sur dışındaki yapılaşmayı hızlandırmıştır (Çağlayan,2012,s.302).

1935 yılında I. Umumi Müfettiş Abidin Özmen'in teşebbüsleri ile Nafia Vekâletinden Diyarbakır'a gönderilen bir fen heyeti Diyarbakır şehrinin imar planını yapmış ve bu plan Nafia Vekâletinden tasdik edilerek tatbiki için Diyarbakır'a gönderilmiştir. Bu imar planına göre meydanları, caddeleri, parkları ve bütün medeni ihtiyaçları ile eski Diyarbakır şehrinin yanında dağ kapısı ile istasyon arasında modern bir şehir kurulması planlanmıştır. Kurulması planlanan bu *Yenişehir* için tahsis edilen saha belediye tarafından istimlak edilerek devlet binalarına ve umumi yerlere ayrılmış kısımlar ayrıldıktan sonra diğer kısımlar çok ucuz fiyatlarla halka satılmış ve planın tatbikine başlanmıştır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır ,1938,s.25).

Bu plan çerçevesi içinde Diyarbakır'da ağırlıklı olarak kamu binası olmakla birlikte, birçok yeni bina inşa edilmiş park ve bahçeler yapılmak suretiyle peyzaj çalışmalarına önem verilmiştir. Söz konusu dönemde Diyarbakır şehri merkezinde ve kazalarında birçok bina yapılmıştır. Bu dönemde şehir merkezinde devlet tarafından yapılan binalar şunlardır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır 1938,s.25-27) :

TİDSAD

Bayındırlık Alanında Diyarbakır Şehir Merkezinde Devlet Tarafından Yapılan Yatırımlar			
Yapının İnşa Edildiği Yer	Yapının Cinsi/Adı	Adedi	Yatırım bedeli
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	I. Umumi Müfettişlik Binası	1	-
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Kor Komutan Konağı	1	-
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Garaj	1	-
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Halkevi Binası	1	-
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Halk Evi Kütüphanesi	1	-
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Ordu Evi	1	-
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Vali Konağı	1	-
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Nafia Binası	1	-
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Belediye Evi	1	-
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Numune Hastanesi	1	150.000 lira
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	Numune Hastanesi Pavyonu	3	25.000 lira
Merkez/Dağkapı-Yenişehir Arasında	İnhisarlar Müskirat Fabrikası	1	160.000 lira

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da Yapılan Yatırımlar (1923-1938)

Merkez/Dağkapı- Yenişehir Arasında	Erkek Sanat Okulu Ağaç İşleri Atölyesi	1	8.700 lira
Merkez/Dağkapı- Yenişehir Arasında	Erkek Sanat Okulu Pavyonu	1	9.000 lira
Merkez	İpekböcekçiliği Mektebi	1	-
Merkez	Aygır Deposu	1	-
Merkez	Rasat Evi	1	-
Merkez	Kız Sanat Okulu	1	-
Merkez	Meteoroloji Binası	1	-
Merkez	İnhisarlar idaresi depoları	40	-
Toplam	-	62	352.700 lira

1923-38 yılları arasında şehir merkezinde sadece devlet tarafından değil özel teşebbüs tarafından da birçok yapı inşa edilmiştir. Söz konusu dönemde özel teşebbüs tarafından inşa edilen yapılar şunlardır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır ,1938,s.27):

Bayındırlık Alanında Diyarbakır Şehir Merkezinde Özel Teşebbüs Tarafından Yapılan Yatırımlar			
Yapının inşa edildiği Yer	Yapının Cinsi	Adedi	Yatırım bedeli
Merkez/ İzzet Paşa Cad.	Otel	4	-
Merkez/ İzzet Paşa Cad.	Dükkân	30	-
Merkez/ İzzet Paşa Cad.	Ev	15	-

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da Yapılan Yatırımlar (1923-1938)

Şehrin muhtelif yerlerinde	Ev, dükkân, otel	100	-
Toplam	-	149	-

1923-38 arasında Diyarbakır şehir merkezinin dışında kaza, nahiye ve köylerde de bayındırlık alanında önemli yatırımlar yapılmıştır. Söz konusu dönemde Diyarbakır'ın kaza ve köylerinde kamu binaları başta olmak üzere birçok yapı inşa edilmiştir. Bu dönemde Diyarbakır taşrasında inşa edilen binaların cinsi adedi ve inşa edildiği yere dair bilgiler aşağıdaki tabloya çıkarılmıştır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır ,1938,s.27-30).

Bayındırlık Alanında Diyarbakır'ın Kaza/Nahiye ve Köylerinde Devlet tarafından Yapılan Yatırımlar			
Yapının inşa edildiği kaza/nahiye/köy	Yapının Cinsi	Adedi	Yatırım bedeli
Lice	Hükümet Konağı	1	-
Lice	Kaymakamlık Binası	1	-
Lice	Belediye Numune evi	1	-
Hani	Halkevi	1	-
Silvan	Halkevi	1	-
Silvan	Karakol	2	-
Silvan	Mektep	1	-
Silvan	Dispanser	1	-
Bismil	Hükümet Konağı	1	-
Bismil	Göçmen Mahallesi (Ev)	75	-

Bismil/Anbar Köyü	Göçmen Köyü (Ev)	105	-
Bismil/ Türkmenacı, Seyit hasan, Tepe Köyleri	Okul	3	-
Bismil/Sinan Nahiyesi	Karakol binası	1	-
Bismil/Sinan Nahiyesi	Otel	1	-
Bismil/Sinan Nahiyesi	Ev	15	-
Bismil/Sinan Nahiyesi	Çeşme	8	-
Ergani	Hükümet Konağı	1	-
Ergani	Atatürk Anıtı	1	-
Ergani	Ev	100	-
Kulp	Hükümet Konağı,	1	-
Kulp	Cadde	1	-
Kulp	Çeşme ve muhtelif binalar	2	-
Çınar	Okuma odası	1	-

Çınar	Karakol	1	-
Çermik	Hükümet konağı	1	-
Çermik	Okul	1	-
Çermik	Belediye binası	1	-
Çermik	Karakol	2	-
Eğil/Diren/Mermer/Başnik/Pirinçlik Nahiyesi	Hükümet Konağı	5	-
Eğil/Diren/Mermer/Başnik/Pirinçlik Nahiyesi	Okul	5	-
Toplam	-	341	-

1932 yılına kadar devam eden imar faaliyetlerinde bazı sorunların yaşanmıştır. Bu durumu I.Umum Müfettişi İbrahim Tali Bey'in 19 Ocak 1932'de Başvekil İsmet Paşa'ya gönderdiği ve bayındırlık alanında Diyarbakır'da yapılan bazı yapıların durumunu eleştiren raporunda görmek mümkündür. İbrahim Tali söz konusu raporunda bazı müteahhitler tarafından yapılan binalarda teftişe tabi olmamaları nedeniyle "bariz inşaat hataları olduğunu", çok fazla sorunlar çıktığını, yapılan bazı binaların kullanılmasının mümkün olmadığı gibi durumların tespit edildiğinden bahisle, imar işlerinin düzene sokulması için hükümetten bazı taleplerde bulunmuştur. Buna göre "memlekette yapılacak umum tesisat, inşaat ve bu gibi işleri idare etmek üzere bir idare teşkil edilmeli, yapılacak umum tesisat ve inşaatlar müfettişler vasıtasıyla kontrol ettirilmeli ve her hangi bir devlet müessesesine alınacak mühendis ve fen memurlarının Nafia Vekaletince tayin edilmeliydi." Bu tedbirler alındığında Diyarbakır'da imar işlerinin daha sağlıklı yürüyeceği ifade edilmiştir (BCA.30.10.0/65.455.16-1,2,3.)

Ankara'nın dile getirilen taleplere dair işlem yapıp yapmadığı bilinmez. İnşa edilen yapıların kalitesi hakkında da bilgimiz olmamakla birlikte 1923-1938 yılları arasında Diyarbakır'ın şehir merkezi kaza/nahiye ve köylerinde inşa edilen toplam yapı sayısı yaklaşık olarak 550'yi bulmuştur. Bu rakam içinde kamu binaları önemli bir paya sahiptir. Kayıtlara geçen rakamlara göre devlet sadece Yenişehir'de yapılan Müfettişlik binası konağı ve komutan konağı için 276.061 lira, Numune hastanesi için 150.000 lira, inhisarlar müskirat fabrikası için ise 160.000 lira harcamıştır. Bu dönemde yapılan yatırımların milli gelir içerisindeki payını bu payın sektörlere ve bölgelere göre dağılımını gösteren verilere sahip olamadığımızdan bu dönemde yapılan yatırımın toplam miktarını tespit edemiyoruz (Türkmen,2013,s.62.) Bununla birlikte bütün binaların toplam maliyeti düşünüldüğünde dönemin şartlarında önemli rakamların harcandığı söylenebilir.

2. ULAŞIM ALANINDA YAPILAN YATIRIMLAR

Atatürk Dönemi Diyarbakır'ında devletin bu ile en önemli yatırımı ulaşım alanında olmuştur. Osmanlı Devleti'nde XX. yüzyılın başlarından itibaren ardı arkası kesilmeyen savaşlar nedeniyle yurdun hiçbir kesiminde yol çalışmaları gerektiği kadar yapılmamış, yapılamamıştı. Yol eksikliği en çok hissedilen temel ihtiyaçlardan birisi olmasına rağmen maddi ve teknik imkânsızlıklar nedeniyle Osmanlı taşrasında yol çalışmaları oldukça sınırlı kalmıştı. Diyarbakır ili de yol çalışmalarının sınırlı yapıldığı yerlerden biriydi. Ancak 1923'ten sonra Diyarbakır'da yol çalışmalarına gereken ilgi gösterilmiş, bu dönemde Diyarbakır demir yolu ile buluşmuştur. Karayolu çalışmalarına da ağırlık verilerek Diyarbakır'ın taşrası ve diğer iller ile bağlantısı sağlayan birçok yeni yol açılmış, mevcut ve bakımsız olanlar ise ıslah edilmek suretiyle hizmete sokulmuştur. Bu cümleden olarak Atatürk Döneminde Diyarbakır'a yapılan yol yatırımlarını iki başlıkta incelemek mümkündür. Bunlarda ilki ve en önemlisi demiryolu yatırımı diğeri ise karayolu yatırımıdır.

2.1. Demiryolu Yatırımı

2.1.1. Fevzi Paşa-Diyarbakır Demiryolu

İstiklal Harbi'nin önder kadrosu Türk İstiklal Harbi sırasında ulaşım imkânlarının yetersizliği nedeniyle büyük sıkıntılar çekmiş olduğundan cumhuriyetin ilanından hemen sonra yol yapım çalışmalarına öncelik vermiş, "bir karış daha fazla demiryolu" söylemi (İnönü,2014,s.524) ile ete kemiğe bürünen demiryolu siyaseti devletin öncelik verdiği atılımlardan biri olmuştur. Bu süreçte yurdu demir ağlarla örme siyasetinin proje şehirlerinden birisi olarak Diyarbakır seçilmiş, yeni cumhuriyetin ilk demir yolu yatırımı Diyarbakır'a yapılmıştır (Tavukçu,2017,s.391-416). 1924 yılında ilk aşamada "Arade-Ergani-Diyarbakır" güzergâhı üzerinde (TBMM Kavanin Mecmuası, C.2,s.286.) "*Ergani madenini işletmek ve Diyarbakır havalisinin imarı ve Güneydoğu vilayetlerinin nimet-i medeniyeden istifadesini temin*" etmek maksadıyla (TBMM Zabıt Ceridesi, C.22,s.317.), 2.738.000 liralık bir bütçe ile (TBMM Zabıt Ceridesi, C.6,s.370.) yapımına başlanan Arade-Ergani Diyarbakır yolu projesinin yapımından çeşitli sebepler nedeniyle 26 Mart 1926 tarihinde vazgeçilmiş (BCA.30.18.0/16.73.14) ve yerine Malatya-Ergani-Diyarbakır güzergahı üzerinde Fevzi Paşa-Diyarbakır Demir yolu projesinin hayata geçirilmesi kararlaştırılmıştır (BCA. 30.18.0/17.80.5) 1927 yılında İsveç-Danimarka ortaklığındaki bir şirkete yapımı ihale edilen (Tekeli-İlkin,2000,s.141) demir yolunun inşa süreci 1929 Dünya ekonomik buhranının iktisadi hayat üzerindeki yıkıcı etkisinin tesiriyle ile 1930'larda bir miktar yavaşladıysa da Ankara, 1933 yılında iç borçlanmaya gitmek suretiyle söz konusu proje için kaynak yaratmaya başarmıştır (TBMM Zabıt Ceridesi, C.23,s.62; Resmi Gazete,18.01.1933, No:2307) Elde edilen gelir ile birlikte Fevzi Paşa-Diyarbakır Demiryolu Projesi 8 yılda tamamlanmış, 1935 yılında demir yolu Diyarbakır'a kadar gelmiştir. Fevzi Paşa-Diyarbakır Demiryolunun Diyarbakır istasyonu 22 Kasım 1935 yılında dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından büyük bir kalabalık eşliğinde kullanıma açılmış ve Diyarbakır halkının hizmetine sunulmuştur (Ulus, 23 Kasım 1935, No.5147,s.1).

Fevzi Paşa'dan başlayarak Diyarbakır'a kadar uzanan ve uzunluğu 505 km olan demir yolu hattının inşası için devlet 65 Milyon lira harcayarak bu yatırımı Diyarbakır halkının hizmetine sunmuştur. Bu yatırımdan Diyarbakır ile birlikte demir yolu hattının yakınından

TİDSAD

geçtiği vilayetlerde yaşayan yaklaşık iki buçuk milyon insan istifade etmiştir. Bu yatırım Atatürk Döneminde Diyarbakır'a yapılan en büyük ve en önemli ulaşım yatırımı olmuştur.

2.1.2. Diyarbakır-İran-Irak Demiryolu

Temeli Atatürk Döneminde atılan demir yolu yatırımlarından biride *Diyarbakır-İran-Irak Demiryolu* hattıdır. Fevzi Paşa-Diyarbakır demiryolu projesinin tamamlanması ile Diyarbakır'ın iç bölgeler ile bağlantısı sağlanmıştı. Ankara, bu defa Diyarbakır'a kadar gelen demir yollarını Diyarbakır istasyonundan itibaren İran ve Irak hududuna kadar uzatmak amacıyla 14 Haziran 1937'de toplam 50 milyon liralık tahsisat ayırarak söz konusu demiryolunun inşası için kanun çıkarmıştır (Kavanin Mecmuası, C.17,s.1057; Resmi Gazete:24.06.1937 No:3639). Kanuna göre demiryolu Diyarbakır'dan Irak sınırına uzatılacak ve bu hattın uygun bir yerinden ayrılan bir hat Tatvan'a ulaşacaktı. Tatvan'da feribot iskelesi yapılacak, Tatvan-Van arası feribotla geçilecekti. Van'da tekrar başlayan demiryolu İran sınırına kadar ulaşacaktı. Diyarbakır-Irak sınırı yaklaşık 324 km, Diyarbakır-İran sınırı ise 520 km olacaktı. Fakat Tatvan-Van arası feribotla geçileceği için 143 km.lik yol yapılmayacaktı. Güzergâhı daha önceden tespit edilen hattın etüt işleri 18 Haziran 1927'de başlamış, hattın inşasına ise Mustafa Kemal Atatürk'ün de katıldığı bir törenle 16 Kasım 1937'de başlanmıştır (Yıldırım,2001,s.104). Diyarbakır-Irak bağlantı hattının Diyarbakır'dan Bismil'e kadar olan 47 km.lik bölümü 1 Eylül 1941'de, Batman'a kadar olan 90 kmlik bölümü ise 28 Haziran 1943'te, Kurtalan'a kadar 159 km.lik bölümü 28 Ekim 1944'te işletmeye açılmıştır (Yıldırım,2001,s.105).

Ankara, 1940 yılı başlarında Diyarbakır-Irak-İran demir yolu hattının, İran sınırına ulaştırılacak güzergâhında değişikliğe gitmiş; Kurtalan-Bitlis-Tatvan güzergâhı yerine Elazığ-Genç hattını inşa etme kararı almıştır (Kalgay,1941,s.715-716). Demir yolu hattının İran bağlantısı yeni belirlenen Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergâhı üzerinden kurulmasına karar verilmiştir. Söz konusu değişiklik Diyarbakır-Irak-İran hattının yapımına dair 3262 numaralı kanunun 1. maddesinde tadilat yapılmak suretiyle kanunlaştırılmıştır (TBMM Zabıt Ceridesi, C.11,s.8.). 1940 yılında temeli atılan bu hattın yapımı II. Dünya savaşı sırasında yaşanan ekonomik sıkıntılar nedeniyle uzamış, hattın Tatvan'a kadar ulaşması 1964 yılında gerçekleşebilmiştir. Sadece bu hat için devlet 160 milyon lira harcamıştır (Yıldırım,2001,s.110). Atatürk Döneminde Diyarbakır'da yapılan demir yolu yatırımları Diyarbakır'ı demiryolunda önemli bir merkez haline getirmiş, gündelik hayatı kolaylaştırdığı gibi şehirde ekonomik ve ticari hayatının canlanmasına vesile olmuştur.

2.2. Karayolu Yatırımı

1923'ten önce yurdun hemen her bölgesinde olduğu gibi Diyarbakır'da da karayolu ulaşımı çok fazla gelişme imkânı bulamamıştı. Ekonomik imkânsızlıklar, fenni yetersizlikler, coğrafi şartların zorluğu gibi sebepler ulaşım çalışmalarını sekteye uğratan en önemli etkenlerdi.

Cumhuriyetin ilanından önce Diyarbakır-Elazığ ve Diyarbakır- Mardin arasında şose yollar açılmış ve hizmete sokulmuştu. Ancak zamanın şartları icabı yolların taş ve toprak kırıntılarından yapılmış olması, iklim şartları ve bakımsızlık nedeniyle yollar son derece kötü bir haldeydi. Atatürk Döneminde Diyarbakır'da karayolu yapım çalışmaları iki şekilde gerçekleşmiştir. Öncelikli olarak Diyarbakır ilinin çevre vilayetlerle bağlantısını sağlamak üzere

şehirlerarası yeni yollar yapılmış, mevcut eski yollar ise ıslah edilmiştir. İkinci aşamada ise Diyarbakır'ın merkezi ile kazaları arasında yeni yollar açılmış, mevcut yollar ise ıslah edilmeye çalışılmıştır. Karayolu çalışmaları için ayrılan mevcut ödeneğin dışında ihtiyaç halinde başka ek ödenekler gönderilmek suretiyle (BCA.30.18.1-2/3.26.9.) karayolları yapımında devamlılık sağlanmıştır. Bu dönemde Diyarbakır'ın çevre vilayetler ve kazaları ile arasında bağlantı kurmak üzere yeni açılan ya da ıslah edilen kara yolları şunlardır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.30-39) :

Atatürk Döneminde Diyarbakır'ın Çevre iller ve Kazaları ile Arasında Bağlantı Kurmak Üzere Yeni Açılan Ya da Islah Edilen Yollar				
Yeri	İşlem yapılan toplam yol/km A+B	Yeni açılan/km (A)	Islah edilen/km (B)	Yapılan ıslah
Diyarbakır-Silvan	85	-	85	Güzergâh üzerinden 11 menfez ve 1 betonarme köprü inşa edilmiştir.
Diyarbakır-Mardin	26,5	12	14,5	Güzergâh üzerinde 5 tane betonarme menfez ve köprü, 6 Km şose tamiri, 5 Km Kamalı Blokaj,3,5 km taş döşeme yapılmıştır.
Diyarbakır-Elazığ	45,2	29,8	16	10 km tesviye ıslahı,4 km şose tamiri, 2 km kamalı blokaj, 2.8 km parke, 2 adet betonarme köprü yapılmıştır.

Diyarbakır-Urfa	9,5	5	4,5	3 betonarme menfez ve köprü,3 km şose tamiri.1,5 km tesviye ve kamalı blokaj yapılmıştır.
Diyarbakır-Bismil	-	-	-	7 tonluk 1 ahşap köprü, ve bataklık derelerde ahşap köprüler inşa edilmiştir.
Diyarbakır-Lice-Silvan Bağlantı Yolu	54	49	5	Serdi suyu üzerinde 1 ahşap köprü,1,5 km istinat duvarı
Diyarbakır-Kulp	62	50	12	12 km tesviye ıslahı, 50 km yeni tesviye,1,9 m istinat duvarı, şakran suyu üzerinde 1 köprü
Ergani-Çermik	42	35	7	4 km şose tamiri, 3 km kamalı blokaj,15 betonarme menfez.
Ergani-İstasyon		4	-	-
Ergani-Eğil	45	-	45	-
Diyarbakır-Eğil	-	-	-	Baştanbaşa ıslah edilerek otomobil geçecek hale getirilmiştir.

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da Yapılan Yatırımlar (1923-1938)

Hani-Drahini	-	-	-	Yeniden açılarak tesviye tamamlanmıştır.
Kulp-Muş	8	-	8	8 km tesviye yapılmıştır.
Toplam	382.8	185.8	197	

Bu dönemde Diyarbakır'ı çevre illere ve kazalarına bağlayan yollardan başka şehir merkezinde de yol yapım çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Bu dönemde şehir merkezinde yapılan yol çalışmaları şöyledir (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.35-36):

Atatürk Döneminde Diyarbakır Şehir Merkezinde Yapılan Yol Yatırımları			
Yeri	Yeni Yapılan	Islah edilen	Yapılan ıslah
Merkez istasyon-Urfa kapı	1027 m	-	Parke bulvar
Dağkapı- Valilik Binası Arası	2 taraflı Beton kaldırım	-	-
İzzet Paşa Caddesi-Urfa kapı arası	Turistik bir yol	-	-

Kaynaklara göre 1923-38 yılları arasında Diyarbakır'ı çevre illere ve kazalara bağlayan yaklaşık 186 km yol yeniden açılmış, 197 km yol ise ıslah edilmiştir. Söz konusu dönemde yaklaşık 400 km yol işlem görmüş ve kullanılabilir hale getirilmiştir. Bu yatırımlar Diyarbakır'da sosyal hayatın gelişimine katkı sağlamış, beşeri hayatın nimetleri bu yollar vasıtasıyla Diyarbakır halkının istifadesine sunulmuştur.

3. EĞİTİM VE KÜLTÜR ALANINDA YAPILAN YATIRIMLAR

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da yatırım yapılan alanlardan biri de eğitim ve kültür alanıdır. Bu dönemde Diyarbakır'da eğitim ve kültür alanında hizmet veren birçok bina inşa edilmiştir. Şehir merkezi ve kazalarda birçok ilkokul açılmış, Diyarbakır halkevi kurularak tiyatro, bale gibi kültürel aktiviteler bu kurum vasıtasıyla halka buluşturulmuştur. Ayrıca bu dönemde hükümet tarafından 5.000 kitaplık bir kütüphane ile Diyarbakır Türk Ocağı tarafından bir kütüphane faaliyete geçirilmiş ve bu kütüphaneye kitap yardımı yapılması istenmiştir

TİDSAD

(BCA.30.10.0-2/117.86.13). Daha önce ilkokul bulunmayan Diyarbakır'ın birçok kazasına ilkokul inşa edilmiş ve buralarda ilkokul düzeyinde eğitim vermeye başlanmıştır. Bu dönemde ilk defa ilkokul açılan Diyarbakır'ın bazı kaza/naahiye/köyleri şunlardır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.62) :

Atatürk Döneminde Diyarbakır'ın Kaza/Naahiye/Köylerinde Açılan Eğitim Kurumları		
Okulun açıldığı Kaza/Naahiye/Köy	Tür	Adet
Hazro	İlkokul	1
Çüngüş	İlkokul	1
Türkmenacı	İlkokul	1
Kadıköy	İlkokul	1
Balahor	İlkokul	1
Şeyhler	İlkokul	1

Kazalarda ilkokul binaları inşa edilirken şehir merkezinde de eğitim öğretim faaliyetlerinin yürütüldüğü yeni binalar inşa edilmiştir. Bu dönemde şehir merkezinde açılan eğitim öğretim kurumları şunlardır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.63)

Atatürk Döneminde Diyarbakır Şehir Merkezinde Açılan Eğitim Kurumları			
Okulun açıldığı Kaza/Naahiye/Köy	Tür	Müfredat	Öğrenci sayısı
Merkez/ Urfâ Kapı	Akşam Kız Sanat Okulu	Dikiş, Moda, Şapka, Yemek Dersleri	200
Merkez	Erkek Sanat Okulu	El sanatları, Marangozluk Vs.	-

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da doğrudan eğitim veren ilkokul, kız ve erkek sanat okulu gibi eğitim kurumlarının yanı sıra kültürel alanda hizmet vermek üzere kültür kurumları da açılmıştır. Diyarbakır Halk evi bu kültür kurumlarından en önemlisidir. Cumhuriyetin, cumhuriyet ideolojisinin ve özellikle 1930'lu yıllardaki ekonomik ve toplumsal koşulların bir ürünü olan halk evleri (Arıkan,1999,s.262), Cumhuriyet döneminin önemli kültür kurumlarından biridir. Türk Ocakları'nın 10 Nisan 1931 tarihinde toplanan olağan üstü kurultay

ile kendini fesh ederek bütün haklarını Cumhuriyet Halk Fırkası'na devretmesinin ardından (Sarıay,1994,s.323; Cumhuriyet, No: 2489, 11Nisan 1931, s.1),19 Şubat 1932 tarihinde Türkiye'de Afyon, Ankara, Aydın, Bolu, Bursa, Çanakkale, Denizli, Eskişehir, İstanbul, İzmir, Konya, Malatya, Samsun ve Diyarbakır'ında içinde bulunduğu 14 vilayette Halk evleri kurulmuştur (BCA.490.01/963.728.1). Diyarbakır Halkevi de aynı gün,19 Şubat 1932'de, eski Diyarbakır Türk Ocağı binasında I. Umum Müfettişi İbrahim Tali, Diyarbakır Valisi Faiz Bey, tüm memurlar, öğrenciler ve halkın yoğun katılımı ile açılmıştır (Özer, 2010, s.68). Diyarbakır Halk evi bünyesinde Dil-edebiyat şubesi, güzel sanatlar şubesi, temsil şubesi, halk dershaneleri ve kurslar şubesi, kütüphane ve yayın şubesi, köycülük şubesi, Sosyal yardım şubesi, spor şubesi olmak üzere toplam 9 şube, eğitim-öğretim, kültür sanat ve spor alanlarında Diyarbakır'a hizmet vermiştir (Özer, 2010, s.424-654).

4.SAĞLIK ALANINDA YAPILAN YATIRIMLAR

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da yatırım yapılan alanlardan biride sağlıktır. 1920'lerin başlarında Diyarbakır'da sınırlı imkânlarla sağlık hizmeti veren bir Gureba Hastanesi mevcuttu. Bu hastane hem doktor ve sıhhi kadrosu hem de ilaç ve teçhizatı bakımında oldukça yetersizdi. Bu noksanlıkları nedeniyle dönemin hastalıkları olan sıtma, frengi ve trahom gibi hastalıklarla geniş kapsamlı ve etkin bir mücadele yapılamıyor, bu nedenle birçok insan ya hayatını kaybediyor ya da basit bir göz hastalığı olan trahom hastalığı nedeniyle görme yetisini kaybedebiliyordu (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.67-68).

1920'lerin ortalarında Diyarbakır'da sağlık alanında mevcut sıkıntıları gidermek ve Diyarbakır'a bu alanda daha iyi hizmet verebilmek adına bir *Numune Hastanesi* açılmıştır. Bu hastane için Diyarbakır'a Sağlık Bakanlığı eliyle 1925'te 37.960, 1926'da 15.033, 1927'de 18.478, 1928'de ise 28.984 lira harcama yapılmıştır (Kopar,2017,s.469). Diyarbakır'da önceleri yaptırılmış olan bir binada hizmete başlayan Diyarbakır Numune hastanesinin badana ve sıva gibi fiziki şartlarının iyileştirilmesi için son derece ihtimam gösterilmiş (BCA.30.18.1-1/17.93.7), aynı hassasiyet hastanenin sağlık gereçlerinin temini konusunda da ortaya konulmuştur. Bir dönem hastane için gerekli tıbbi alet ve edevatın yurt içinde *İstanbul Sinaat ve Ticaret Yurdu* tarafından imal edilmesi planlanmıştır (BCA.30.18.1-1/16.68.15). Ancak yurt içinden temin edilemeyen bazı aletler yurt dışından temin yoluna gidilmiştir (BCA.30.18.1-1/10.31.17). Söz gelimi hastanede hizmet veren kulak burun boğaz servisi için gerekli aletler Fransa'dan pazarlık yoluyla alınmıştır (BCA.30.18.1-1/12.70.15). Hastanenin fiziki ve teknik donanımına gereken ihtimam gösterilmiş olmasına rağmen 1936 yılı sonlarında meydana gelen talihsiz bir yangın sırasında hastane yanmış ve kullanılmaz hale gelmiştir (Çağlayan,2013,s.351-365). Şehirde sağlık hizmetlerinin aksatılmaması için Sağlık Bakanlığı tarafından Diyarbakır'da yeni bir hastane inşa edilmek üzere 150.000'liralık tahsisat ayrılmış ve 102 yataklı yeni bir hastane inşa edilmiştir. Doktor eksiği de giderilen hastanede 1928-1937 yılları arasında yaklaşık 350.000 civarında hasta tedavi edilmiştir (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.67-6).

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da yapılan sağlık yatırımları sadece Numune hastanesi ile sınırlı kalmamıştır. 1937 yılı Ekim ayında, dönemin en yaygın göz hastalıklarından biri olan trahom hastalığı ile mücadele etmek üzere Diyarbakır'da *Trahom Mücadele Hastanesi* kurulmuş, 22 Aralık 1937'de faaliyetlerine başlamıştır. Hastane 2 göz doktoru 1 hemşire ve 4 sağlık memurundan müteşekkil kadrosuyla 1938 yılı sonuna kadar 3553 hataya bakmış, 2946 trahom

TİDSAD

hatasının 607'si yapılan tedaviler neticesinde Trahom hastalığından kurtulmuştur (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır,1938, s.72).

Zührevi Hatalıklar Dispanseri, Diyarbakır'da yapılan diğer sağlık yatırımlarından biridir. 1927 yılında 20 yataklı olarak kurulan Dispanserde, 1927-1937 yılları arasında 21.053 hasta muayene ve tedavi edilmiştir. *Sıtma ile Mücadele Teşkilatı* da bu dönemin önemli sağlık yatırımları arasındadır. Öncelikle 1930'ların başında Sıtma ile Mücadele adına Diyarbakır'da "*Diyarbakır Tali Sıtma Mücadele Teşkilatı*" kurulmuş (BCA.30.18.1-2/19.29.4), 1936 yılında ise sıtma ile mücadele daha geniş perspektifte ele alınarak *Sıtma Mücadele Teşkilatı* adı altında daha kurumsal hale getirilmiştir. Teşkilat iki yıl içinde verimli çalışmalar yaparak 44.647 sıtmalı hastayı tedavi etmiştir. Teşkilat, sıtma ile mücadelede gerekli ilaç ve sıhhi malzemenin temini dışında, temizlik ve alt yapı konusunda da lazım gelen tedbirleri almıştır. *Süt Çocuğu Muayene ve Müşavere Evi* de bu dönemde kurulan sağlık müesseslerinden biridir. 1935 yılında Diyarbakır Belediyesi tarafından kurulan bu birim,1937 sonuna kadar 4.531 çocuğa sağlık hizmeti sunmuştur (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.72).

Söz konusu dönemde sağlık yatırımları sadece Diyarbakır vilayet merkezi ile sınırlı kalmamış, kazalarda da sağlık yatırımlarına ve faaliyetlerine önem verilmiştir. Bu dönemde Silvan Dispanserinde 1928'den 1937 yılına kadar 9.308, Ergani Osmaniye Dispanserinde 1933'den 1937 yılına kadar 3.829, Lice Dispanserinde 1934'den 1937 yılına kadar 175 hastaya bakılmıştır. Çermik'te bir Dispanser yeniden kurulmuş ve 534 hasta tedavi edilmiştir. Ayrıca sağlık memurları kazalar dahilindeki bütün köylere senede 2 defa gitmek suretiyle sıtma ile mücadele adına kinin dağıtmış ve köylülere çiçek aşısı yapılmıştır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.72) Çiçek hastalığı ile etkin mücadele edebilmek için bu dönemde gezici sağlık memurlarının sayısı artırılmıştır (BCA.30.18.1-2/7.63.5).

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da sağlık ihtiyaçlarına cevap vermek amacıyla birçok sağlık kurumu vücuda getirilmiştir. Sağlık alanında fiziki şartların iyileştirilmesinin yanı sıra söz konusu sağlık kurumlarının personel kadroları da imkânlar dâhilinde ek ödeneklerle sürekli artırılarak sağlık hizmetlerinin aksamamasına önem verilmiştir.

5.İLETİŞİM ALANINDA YAPILAN YATIRIMLAR

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da yatırım yapılan alanlardan biri de iletişim alanıdır. 1920'lerin başında Diyarbakır'da iletişimi sağlayan tek kurum *Diyarbakır Posta ve Telgraf İdaresi*ydü. Ancak telgraf ve telefon hatlarının yetersizliği ile posta nakil vasıtalarının noksanlığı nedeniyle telgraf ve telefon haberleşmesi düzensizdi (BCA.30.10.0-2/7.43.11). Bu dönemde iletişimde meydana gelen sorunları çözmek amacıyla Diyarbakır Posta ve Telgraf İdaresi ıslah edilmiş, yeni telgraf hatları çekilerek posta merkezleri açılmış ve buralara telefon bağlanmıştır. Bu dönemde iletişim alanında yapılan yatırımlar şöyledir (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938, s.73):

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da İletişim Alanında Yeni Yapılan Yatırımlar		
Yeri (Kaza/Nahiye/Köy)	Hizmet adı/Uzunluğu	Hizmet Türü
Eğil	Telgraf hattı/45 km	Telgraf ve posta merkezi açılmıştır. Telefon bağlanmıştır.
Bismil	Telgraf hattı/44 km	Telgraf ve posta merkezi açılmıştır. Telefon bağlanmıştır.
Çınar	Telgraf hattı/51,8 km	Telgraf ve posta merkezi açılmıştır. Telefon bağlanmıştır.
Eğil/Bismil/Çınar	-	Köy posta kutusu kurulmuştur.

Söz konusu dönemde İletişim alanında yeni yapılan iletişim binalarının yanı sıra birde ıslah edilen ve telefon hattı çekilen binaların varlığı da söz konusuydu. Bunlar şöyleydi (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.74):

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da İletişim Alanında İslah Edilen ve Telefon Bağlanan Telgraf Binaları		
Yeri (Kaza/Nahiye/Köy)	Hizmet adı	Hizmet Türü
Lice	Telgraf binası İslah edilmiştir.	Telefon bağlanmıştır.
Silvan	Telgraf binası İslah edilmiştir	Telefon bağlanmıştır.
Çermik	Telgraf binası İslah edilmiştir	Telefon bağlanmıştır.

Atatürk Döneminde, İletişim alanında yapılan yatırımlar kapsamında merkezlere telefon hatları çekilerek Diyarbakır'ın posta merkezlerine telefon bağlanmıştır. Diyarbakır'ın ilçelerinin telefon ile tanışması bu dönemde iletişim alanında yapılan yatırımlarla mümkün olmuştur. Bu yatırımlar ile Diyarbakır vilayeti birçok taşra kentinden önce dönemin en önemli iletişim araçlarına sahip olabilmıştır.

6.SANAYİ VE TİCARET ALANINDA YAPILAN YATIRIMLAR

Atatürk Dönemi Diyarbakır'ında dönemin şartlarına göre sanayi alanında da –yeterli olmasa bile- kayda değer yatırımlar yapılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nde sanayinin inkişafı 1927 yılında kabul edilen *Teşvik-i Sanayi Kanununun* kabulü ile başlamıştır (Kavanin Mecmuası, C.5,s,272-278; Resmi Gazete; 15 Haziran 1927, No:608). Bu yasa ile devlet sanayileşme faaliyetlerine etkin bir şekilde destek vermeye başlamış, sanayi kuruluşlarını teşvik etmiş ve desteklemiştir. Bu kapsamda sanayi yatırımları yapılan şehirlerden biri de Diyarbakır'dır. Atatürk Dönemi Diyarbakır'ında sanayi alanında şehrin iktisadi kalkınmasına imkân verecek önemli yatırımlara öncülük edilmiş, özel sektör ise desteklenmiştir. Bu dönemde devlet eliyle kurulan bazı sanayi kuruluşlarının yanı sıra özel sektör tarafından da yatırımlar yapılmıştır. Söz konusu dönemde devlet ve özel sektör tarafından Diyarbakır'da vücuda getirilen İspirto ve İspirtolu İçkiler Fabrikası (BCA.30.18.1-2/14.68.3) ile sanayi kuruluşları şunlardır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır, 1938,s.78-82):

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da Sanayi Alanında Devlet/Özel Teşebbüs Tarafından Yapılan Yatırımlar		
Yatırımın adı	Yatırımcısı	Adedi
Elektrik Santrali	Devlet	1
İspirto ve İspirtolu İçkiler Fabrikası	Devlet	1
Buz Fabrikası	Özel teşebbüs	2
Tuğla ve Kiremit Fabrikası	Devlet	1
Pirinçioğulları Un Fabrikası	Özel teşebbüs	1
Yeni un ve Çeltik Fabrikası	Devlet	1
Tahir Direkçi ve Hüseyin Uluğ İpek Dokuma Tezgâhları	Özel teşebbüs	2
Doğrama ve Hızır Fabrikası	Devlet, Özel teşebbüs	2
İpek Böcekçiliği İstasyonu	Devlet	1

Tabloya bakıldığında Atatürk Dönemi Diyarbakır'da sanayi alanında hizmet üretecek olan irili ufaklı 12 kurumun inşa edildiği, bu kurumların dördünün özel sektör geri kalan sekizinin ise bizzat devlet eliyle yapıldığı görülmektedir. 1929 Dünya ekonomik buhranının etkisiyle özel sektörün elinde yatırım yapabilecek maddi gücünün yetersiz olması, devletin bizzat sanayi yatırımları yapmasını zorunlu kılmıştır.

1929 Dünya ekonomik krizinin Türkiye'deki etkisinin sonucu olarak küçük imalat işletmelerinde iflâslar hızlı bir artış göstermiş, özel sektör sanayileşme yönünde beklentilerin altında bir performans gösterebilmişti (Açıkgöz, Özkan,2009,s.3; Bulut,2003,s.77-101). Bu nedenle Türkiye'de 1930'lu yılların başından itibaren iktisadi alanda "Devletçilik" uygulamasına geçilmiştir. İktisadi olarak Devletçilik ilkesinin benimsenmesinin ardındaki en güçlü gerekçelerden biri sanayi kesiminde sağlanmak istenen gelişmedir (Tekeli-İlkin,2009,s.134). Bu uygulama ile Türkiye ekonomisi dışa kapanarak devlet eliyle bir milli sanayileşme denemesi içine girmiştir (Boratav,2003,s.59). Devletçi iktisat politikası iki biçimde yürütülmüştür. Birincisi devlet işletmeciliği, ikincisi ise iktisadi hayatın çeşitli araç ve mekanizmalarla düzenlenmeye çalışılmasıdır (Boratav,2006,s.139-140). Devletçilik ilkesinin uygulandığı bu dönemde devlet bir yandan sanayinin gelişmesi için korumacılığa başvurarak, öte yandan kendi eliyle sanayiler kurmuştur. Aynı zamanda özel kesimin yatırımlarını da teşvik etmiştir (Tekeli-İlkin,2009,s.134). Ancak 1930'lu yıllarda özel sektörün yeteri kadar güçlü

olmaması nedeniyle iktisadi hayatı canlandırarak hayati yatırımlar devlet eliyle yapılabilmıştır. Bununla birlikte söz konusu dönemde Diyarbakır'da özel sektör de iktisadi kalkınma hamlesine destek vermiş, yatırımlar yapmıştır. Özellikle Diyarbakır'ın köklü aileleri bu süreçte yeni fabrikalar ve sanayi atölyeleri kurmak suretiyle Diyarbakır'ın iktisadi kalkınmasına destek vermiştir.

Bu dönemde devlet tarafından kurulan İpekböcekçiliği istasyonu, şehrin tekstil alanında önemli bir merkez haline gelmesine katkı sunmuştur. Tekstil sektöründe hizmet vermek üzere birçok dokuma tezgâhı kurulmuştur. İpekböcekçiliğine yapılan yatırımlar neticesinde Diyarbakır sanayisi için kumaş önemli bir sanayi ürünü, ipekli ve sırmalı kumaşlar ise Diyarbakır'ın marka ürünleri haline gelmiştir.

Atatürk Döneminde Diyarbakır'da sanayi ve ticareti geliştirmek amacıyla kurumsallaşmaya gidilmiş, tarım, Ticaret ve bankacılık sektöründe de atılımlar olmuştur. 1931'de şehrin en önemli geçim kaynağı olan tarımsal üretim neticesinde ortaya çıkan ürünlerin alımını satımını takip etmek ve düzenlemek üzere *Diyarbakır Ticaret ve Zahire Borsası* kurulmuş, kurumun işleyişini düzenlemek için bir yönetmelik hazırlanmıştır (BCA.30.18.1-2/14.67.17).

Bu dönemde *Ziraat Bankasının* dışında Diyarbakır'da yeni bankalar da açılmıştır. 1931 Haziranı'nda Diyarbakır'da *İş Bankasının* bir şubesi açılmıştır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır,1938,s.93-94.) Söz konusu dönemde özel teşebbüs tarafından da bir banka açılmıştır. Diyarbakır Türk Ocağı Müfettişi Hasan Reşit Bey, I. Umum Müfettişi İbrahim Tali Bey'in aracılığı ile (BCA.30.10.0/69.455.12-1). Diyarbakır'da 75 Bin Türk lirası sermaye ile *Diyarbakır Bankası Türk Anonim Şirketi*'nin kurulması için iktisat vekâletinden izin istemiş, Bakanlar Kurulu, Hasan Reşit Bey'in talebini kabul ederek, 11 Kasım 1930'da *Diyarbakır Bankası Türk Anonim Şirketi* açılmıştır (BCA.30.18.1-2/15.72.6). Özel teşebbüs tarafından kurulan bu banka birçok sanayi yatırıma destek vermiş, finansman sağlamıştır. Söz gelimi bir buz fabrikası (BCA.30.10.0/69.455.12-1) ile bir kereste fabrikası banka tarafında açılmıştır (Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır,1938, s.94). Ayrıca Diyarbakır belediyesi tarafından inşa edilen elektrik santralinin $\frac{3}{4}$ 'ünü satın alarak işletmiştir (BCA.30.10.0/69.455.12-1). Bu şirket, Diyarbakır'da elektrik işlerine ait inşaat işlerini yapmak üzere kurulan 300 Bin lira sermayeli Anonim şirketin kuruluşuna da sermayedar olarak katkıda bulunmuştur (BCA.30.10.0/65.455.8).

SONUÇ

Cumhuriyetin ilk yılları, uzun yıllar savaşlarla harap olmuş Anadolu'nun her açıdan yeniden ayağı kaldırılmaya çalışıldığı, değişim dönüşüm yılları olmuştur. Ülke, bayındırlık alanında, yeniden inşa ve tadilat dönemini yaşamıştır. Merkezden başlayan kalkınma hamlesi, taşrada umumi müfettişlik eliyle sürdürülmeye çalışılmış, yeni imar planları ile şehircilik tasavvuru taşraya inşa edilmeye başlanmıştır. Atatürk Döneminde Diyarbakır'a yapılan bayındırlık çalışmaları neticesinde şehirde yüzlerce bina inşa edilmiş, yeni yerleşim birimleri oluşturulmuştur. Bu dönemde icra edilen bayındırlık faaliyetleri neticesinde şehir yavaş yavaş bugünkü görüntüsünü almaya başlamıştır.

TİDSAD

Atatürk Döneminde şehrin ihtiyaçları göz önünde tutulmak suretiyle yatırımlara yön verilmiştir. Sağlık alanında Diyarbakır halkının taleplerine cevap veremeyen sağlık kuruluşları yerine daha geniş kapasiteli, doktor ve sıhhi teçhizat açısından daha zengin ve çeşitli sağlık kurumları kurulmuştur.

Eğitim alanında öncelikle ilkokul bulunmayan kazalara ilkokullar açılması sağlanmış, şehir merkezinde de el becerilerine yönelik erkek ve kız sanat okulları açılmıştır. Posta ve telgraf hizmetleri alanında yapılan yatırımlar ile şehrin iletişim ağı güçlendirilirken, İpekböcekçiliğinin geliştirilmesine dönük olarak atılan adımlarla da, Diyarbakır sanayisi için tekstil önemli bir lokomotif haline gelmiştir. Atatürk Döneminde sağlıktan eğitime, bayındırlıktan sanayiye kadar geniş bir alanda icra edilen yatırımlar neticesinde, şehir 15 yılda önemli kazanımlara sahip olmuştur. Diyarbakır, Atatürk Döneminde önemli derecede destek alan illerden biri olmuş, bu ile yapılan kamu harcamaları illerin genel ortalamasının üstünde gerçekleştirmiştir.

KAYNAKLAR

Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi

BCA.30.10.0/65.455.16-1,2,3.

BCA.30.181-2/4.33.4.

BCA.30.18.0/16.73.14.

BCA. 30.18.0/17.80.5

BCA.30.18.1-2/3.26.9.

BCA.30.10.0-2/117.86.13.

BCA.30.18.1-1/17.93.7.

BCA.30.18.1-1/16.68.15.

BCA.30.18.1-1/10.31.17.

BCA.30.18.1-1/12.70.15.

BCA.30.18.1-2/14.68.3.

BCA.30.18.1-2/19.29.4.

BCA.30.18.1-2/7.63.5.

BCA.30.10.0-2/7.43.11.

BCA.30.18.1-2/14.67.17.

BCA.30.10.0/69.455.12-1.

BCA.30.18.1-2/15.72.6.

BCA.30.10.0/69.455.12-1.

BCA.30.10.0/69.455.12-1.

BCA.30.10.0/65.455.8.

TBMM Kavanin Mecmuası

TBMM Zabıt Ceridesi

Ulus

Resmi Gazete

Boratav, K.(2003). Türkiye İktisat Tarihi (1908-2002), Ankara: İmge.

..... (2006) Türkiye'de Devletçilik, Ankara: İmge.

Açıkgöz, Ö ve Özkan, B. (2009,Nisan). 1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye Ekonomisine Etkileri, *Mevzuat*, 136, 1-6.

Arıkan, Z. (1999). Halk Evlerinin Kuruluşu ve Tarihsel İşlevi, *Atatürk Yolu*, VI/23, 261-281.

Bulut, M.,(2003,Bahar). 1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Devletçiliğe Geçiş, *Bilig*, 26, 77-101.

Cumhuriyet'in 15.yılında Diyarbakır,(1938). Ankara.

Çağlayan, E.(2012). Tek Parti Döneminde Diyarbakır (1923-1950), *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Doktora Tezi, Erzurum.

Çağlayan, E. (2013). Diyarbakır'da Sağlık alanındaki Gelişmeler (1923-1946), *The Journal Of Academic Social Science Studies*, Vol.6, 351-365.

Çavdar, T.(1971).Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye, İstanbul: Milliyet.

Dalkılıç, N. ve Halifeoğlu, M. (2011,Mart-Nisan). Erken Cumhuriyet Döneminde Diyarbakır'da Kamu Binaları: 1923-1950 Dönemi, *Mimarlık*,.348,74-58.

İnan, A.(1983), İzmir İktisat Kongresi(17 Şubat-4 Mart 1923), Ankara: Türk Tarih Kurumu.

İnönü, İ.,(2014) Hatıralar, İstanbul: Bilgi.

Kalgay, H.(1941, Temmuz-Ekim), Elazığ-Van-İran Hudut Hattında Hummalı İnşaat Faaliyetlerinden, *Demiryolları Dergisi*, 197-200, 715-716.

Kopar, M.(2017).Diyarbakır'da Yapılan Yatırım ve Harcamalar (1927-1950), *Uluslararası Diyarbakır Sempozyumu*, C.I,469-475.

Özer, İ.(2010). Türk Modernleşmesinde Halk Evleri ve Diyarbakır Halkevi Örneği, *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Doktora Tezi, Ankara.

Sarımay, Y.(1994). Türk Milliyetçiliğinin Tarihsel Gelişimi ve Türk Ocakları (1912-1931),İstanbul: Ötüken.

Tavukçu, İ.(2017). Yeni Cumhuriyetin İlk Demiryolu Yatırımı: Fevzi Paşa-Diyarbakır Demiryolu Projesi Üzerine Bir İnceleme. *Uluslararası Diyarbakır Sempozyumu*, C.I.,391-416.

- Tekeli, İ ve İlkin, S.(2009). Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu. Ankara: Bilge.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S.(2000). Cumhuriyet Demir yolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması, *Kebikeç*, 11,125-164.
- Türkmen, İ.(2013). Doğu Kalkınması (1923-1946), Konya: Kömen.
- Yıldırım, İ.(2001). Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Ankara. Atatürk Araştırma Merkezi.