

PROF. DR. İLHAN TEKELİ ile **BÖLGE PLANLAMA ÜZERİNE**

Bölüm 2: Genç Cumhuriyet ve Köktenci Modernitenin Mekansallığı

ON REGIONAL PLANNING WITH PROF. İLHAN TEKELİ

Part 2: The Nascent Republic and the Spatiality of Radical Modernity

Dr. Deniz AKKAHVE
Bölgesel Kalkınma Dergisi Editörü

Öz

Bölgesel Kalkınma Dergisi, Bilim Söyleşileri köşesinde alanında yazına önemli katkı sunmuş kıdemli bilim insanlarının, bölgesel kalkınma konusuna ışık tutacak değerlendirmelerini okuyucuyla buluşturmayı hedefliyor. Dergi, ikinci sayısında şehir ve bölge planlama başta olmak üzere Türk bilim dünyasına önemli katkılar sunan Prof. Dr. İlhan Tekeli'yi okuyucuyla buluşturmaya devam ediyor. Söyleşi dizisinin ikinci bölümünde Sayın Tekeli, Cumhuriyet'in devrim niteliğindeki iki kararının ardından sonuçları mekana yansıyan temel dönüşüm stratejilerini, Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanmasıyla birlikte bir ulus devlet yaratmak öyküsü içine oturarak yine yerelin dönüşümü üzerinden geliştirdiği kurguda ele alıyor. Bu defa ulus devlet olma iradesini ve bu kararlılığın arkasındaki temel felsefe ve stratejik yaklaşımı mercek altına alıyor ve mekansal yansımalarını tartışıyor. Bu kapsamda Ankara'nın başkent yapılması kararının değerlendirilmesi ve sonuçlarının irdelenmesiyle başlayan tartışma, demir yolu şemasının Ankara merkezli bir ağa dönüştürülme programı, devlet eliyle kurulan büyük sanayi kuruluşlarının demir yolu üzerindeki yerleşmelerde yer seçimi kararları ve modernleşmeyi ülke mekanında yaygınlaştıracak odaklar oluşturulması çalışmalarının değerlendirilmesiyle son buluyor. Cumhuriyet'in 1923-1950 dönemini kapsayan bu değerlendirmenin arka planında, sözü edilen uygulamaların bölgesel planlamaya yansımalarının izleri sürülmektedir.

Giriş

Bölgesel Kalkınma Dergisi, *Bilim Söyleşileri* köşesinde okuyucuyu Prof. Dr. İlhan Tekeli ile buluşturmaya devam ediyor. Söyleşinin, Derginin birinci sayısında yayımlanan ilk bölümünde, Sayın Tekeli'nin tarihsel coğrafya anlatımıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun mekansal tarihi incelenmişti. Osmanlı mekansal yapısı, 16. yüzyıldan itibaren kapitalizmin birikim süreciyle ve özellikle 17. yüzyıl Avrupa'sındaki toplumsal ve bilişsel dönüşümün arka planında ele alınmıştı. Tanzimat ile birlikte yönetim felsefesindeki değişim tartışılmış; Osmanlı'da yerellik anlayışı ve modernleşmenin planlama çalışmalarına yansması, Sayın Tekeli'nin kavramsallaştırmasıyla "Osmanlı'nın utangaç modernitesi" olarak değerlendirilmişti.

İkinci bölümde, 19. yüzyılın tanımlamasıyla "Avrupa'nın Hasta Adamı" Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınmış yıkıntılar üzerine bir ulus devlet yaratma öyküsü içinde, Cumhuriyet'in önemli bir dönüşüm gerçekleştirmeye yönelik stratejik kararları ele alınıyor. Erken Cumhuriyet dönemi modernleşme hareketinin çokkatmanlı yapısı, Sayın Tekeli'nin adlandırdığı haliyle "Cumhuriyet'in köktenci modernitesi" iki düzeyde tartışılıyor: Ön planda 1923-1950 döneminde, Cumhuriyet'in ilanıyla beraber uygulamaya koyulan stratejik kararların mekana yansması ve bölgesel kalkınmaya etkisi ele alınırken arka planda ise bölgelerarası gelişmişlik farklarına karşı Cumhuriyet'in politikaları ve bölgesel planlama yaklaşımı değerlendiriliyor.

Söyleşinin okuyucuya aktarılmasında ilk bölümde olduğu gibi Sayın Tekeli'nin olguları ve mekanları birbirine bağlayan, tarihi süreçler içinde öyküleştiren ve çarpıcı tespitler içeren akıcı anlatımının bozulmamasına özellikle özen gösterilmiştir. Anlatılanlar, Cumhuriyet'in; ulusal kalkınmacı yaklaşımla yeni bir ulus devlet kurma mücadelesinin; nitelikli kent yaşamı kurma ve sosyal, ekonomik, siyasal boyutlarıyla çağdaşlaşma serüveninin çetin ancak bir o kadar heyecan ve umut verici aşamaları ile inanılmaz başarısını ortaya koymaktadır.

Başkent Ankara kararının, iç pazarın bütünleşmesi ve aynı zamanda ülke içindeki gelişmenin dengeli dağılımı açısından Anadolu'nun kaderini değiştiren tarihi bir kırılma noktası olduğu görülmektedir. İzmir gibi uluslararası ticarete eklenen liman kentleri ile hinterlandında yer alan artı değer üretilen az sayıdaki merkezi bağlayan ve birbirinden kopuk "ağaç tipi demir yolu sistemi" yerine; üretim alanlarının omurgasını oluşturan ve Anadolu yerleşimlerini birbirine bağlayan, Ankara merkezli entegre bir ulaşım ağı kurma ve iç piyasanın bütünleşmesini sağlama çabası oldukça stratejik bir yaklaşımdır. Bunun sadece teknik bir ulaşım altyapısı kararı olmayıp aynı zamanda siyasal, ekonomik ve sosyal bir programın sonucu olduğu anlaşılmaktadır.

Söyleşide, ulusalcı ve antiemperyalist yaklaşım ve tam bağımsızlık hedefiyle ele alınan modernleşme hareketinin çok katmanlı yapısı çözümlenmektedir. Nitekim askeri, yönetsel ve planlamacı unsurlarıyla başkent kararı; ülke mekanında ağ şeklinde birbirine bağlanmış üretim odakları, kalifiye iş gücü, oluşturulan kentsel yaşam biçimiyle karakterize mülkiyet hakkına sahip yurttaş motifleriyle bütüncül bir stratejik karardır. Diğer taraftan, Cumhuriyet'in 1927'den başlamak üzere 1930'lu yıllardan itibaren siyasal kararlarını bir plan ve program çalışmasıyla temellendirme pratiği içine girmiş olduğu görülmekte; özgün şehircilik deneyimi ve sanayileşme sürecinin aşamaları izlenmektedir.

1. Prof. Dr. İlhan Tekeli ile Bölge Planlama Üzerine (Bölüm 2: Genç Cumhuriyet ve Köktenci Modernitenin Mekansallığı)

- Sayın Hocam, *Bölgesel Kalkınma Dergisi* adına bizi tekrar kabul ettiğiniz ve vakit ayırdığınız için çok teşekkür ederim. Dergimiz adına sizinle yeniden bir arada olmaktan duyduğum memnuniyeti belirterek başlamak istiyorum. Söyleşimizin ilk bölümünde ilginç ve farklı bir Osmanlı mekansal tarihi anlatmıştınız. Ankara'nın başkent yapılması ve Cumhuriyet'in ilanı ile o bölümü tamamlamıştık.

- İzninizle ikinci bölümde sizin aktarımınızla “Cumhuriyet’in köktenci modernitesini” mercek altına alalım istiyorum. Cumhuriyet’in dört önemli stratejik dönüştürücü karar verdiğini belirtmiştiniz. Bunlardan ilki Cumhuriyet öncesinde ilan edilmiş Ankara’nın başkent yapılması kararı ve yeni Cumhuriyet’in burjuvazisinin kentsel yaşam kültürünü yaratmak iddiasıydı. Lozan Antlaşması’nın sağladığı imkan ile Misak-ı Millî sınırları içinde güçlü ve çağdaş bir ulus devlet kuracak Cumhuriyet’in, dış dünyayla entegre olmuş, dışa bağımlı ve Levanten yaşam tarzının belirlediği bir İstanbul varken Anadolu’da bir kenti, onunla yarışan bir noktaya taşımak ve büyük bir siyasal risk olarak Ankara’yı başkent yapmak kararından bahsetmiştik.

- Cumhuriyet’in, sonuçları mekana da yansıyan diğer önemli kararlarını; demir yolu şemasının Ankara merkezli bir ağa dönüştürülme programı, devlet eliyle kurulan büyük sanayi kuruluşlarının demir yolu üzerindeki yerleşmelerde yer seçimi kararları ve modernleşmeyi ülke mekanında yaygınlaştıracak odaklar oluşturulması olarak sıralamıştınız. Genç Cumhuriyet’in önemli dönüşüm kararlarını ve mekana yansımalarını nasıl yorumlarsınız? Cumhuriyet’in mekansal stratejisinin bölgesel kalkınmaya ve planlamaya etkileri hakkında değerlendirmelerinizi bizimle paylaşır mısınız?

- **Prof. Dr. İlhan TEKELİ:** Deniz, teşekkür ederim. Şimdi bizim derdimiz Cumhuriyet ile birlikte mekanlar nasıl dönüşüyor, mekanda farklılaşmalar nasıl ortaya çıkıyor, bu konuyu ele alacağız. Bunun da bölgesel planlamaya yansımaları oldu mu olmadı mı bir bakacağız. Cumhuriyet’in ilanı ile beraber şöyle bir şey yok; Cumhuriyet açıkça benim mekansal stratejim budur demiyor ama 100 yıl yaşayıp oraya baktığımızda görüyoruz ki bir mekansal strateji var ve o bizim uzaktan gözlemlediğimiz bu stratejiyi daha kristalize edip kavranır hale getirmeye çalışacağız.

- Ankara’nın 100 yıllık kent değişiminin tarihi için bir yazı yazıyorum ve bu meseleleri yeniden düşünüyorum. Ben baktığımda şunu görüyorum, aslında çok ilginç bir şey var; Ankara’yı Cumhuriyet’in

ilanından önce 13 Ekim 1923’de başkent ilan ediyorlar, 16 gün önce. Cumhuriyet’i ilan edip ona başkent seçmiyorlar: Başkent var, orada yapılacak Cumhuriyet ilan ediliyor. Bu, Ankara bağlılığının kuvvetini gösteren ilginç bir noktadır. Şimdi şöyle bir soru ortaya çıkıyor: Neden Ankara?

❖ **Mustafa Kemal’in “Başkent Ankara” kararı: Nüfusun mekansal dağılımı açısından Anadolu’nun coğrafyasını değiştiren zor ve riskli bir karar**

- Falih Rıfkı Atay diyor ki: “Ankara, Mustafa Kemal’in bir tercihten çok, var olanın devam kararıydı”. Şimdi aslında bu yaklaşım, Ankara kararını normal gibi göstermeye çalışan bir bakış açısı. Bu bakış açısının üstünde düşünüldüğü zaman aslında böyle olmadığı, Mustafa Kemal için Ankara kararının çok zor bir karar olduğu görülüyor. Zor bir karar... Neden zor? Bir kere Türk aydınları İstanbul varken Ankara’da yaşamak istemiyor. Bütün sefaretler gelmemeye çalışıyor. İstanbul Boğazı’nda yalıları var, şehir merkezinde konakları var, güzel bir yaşam var. Ankara’nın soğuşuna gelmeyi istemiyor ve direniyorlar. Şöyle bir iddia ve beklenti var: “Bu bir hevestir, vazgeçerler ve onlar da İstanbul’a gelirler”. Mustafa Kemal bu beklentiyi kırmak durumundadır. Bunun için 8 yıl İstanbul’a ayak basmıyor. Tam 8 yıl! Sefaretler taşınmaya başladıktan sonra 1927 yılının Temmuz ayında gidiyor.

- Ankara kararının bir başka zorluğu mali kaynak sıkıntısıdır. Kaynak yokluğunda bu kararı verdiği zaman, bu bir risk alma meselesidir. Bütçe yetersizliği nedeniyle ve dışarıdan gelecek bir kaynak veya borç alma imkanı olmadığı için başarılı olmama riski yüksek, dolayısıyla siyasi olarak büyük bir risk alıyor. Bu tabii çok zor bir karar... Ankara kararı... Başarılması zor bu iddiayı ortaya koyuyor ve uyguluyor.

- Bu kararı uygularken neye dayanacak? İlk önce var olan kentin kendisine dayanacak. Çünkü Ankara başkent olduğu zaman İstanbul’dan bütün bürokrasiyi

nakledeceksin, ancak başkentte yeterli konut yok. Ankara'nın var olan müreffeh Rum ve Ermeni konutları da 1916 yangınında yanmış. Kente gelen nüfusu önemli kayıplara uğramış eski kent dokusu içine sıkıştırarak, yeni kentlilerin barınma ihtiyacını karşılayacaksın. Bunun için eldeki tek olanak, yalnız yazları kullanılan eski bağ evleri dokusunu yaz kış kullanmak. Bağ dokusu da mübadele dolayısıyla Emval-i Metruke'ye¹ intikal etmiş. Ama miktarı ihtiyacı karşılamaktan çok uzak... Nüfusun konut ihtiyacını karşılayabilmek için ilk olarak kentteki memurlara kira tazminatı veriyorlar. Ancak konut miktarı sabit olduğu için kira tazminatı konut sorununa çözüm teşkil etmiyor. Bu uygulama mevcut konut miktarını artırmıyor, konutun dağılımında memurların daha iyi konutlarda oturmasını sağlıyor. Üç kanaldan konut arzı sorununu çözmeye çalışıyorlar. Birincisi memur evleri: Her bir kuruluş için bina yapıldığı zaman onun yanına misafirhane, lojman veya memur evi yapılıyor. İkinci çözüm yolu olarak Vakıflar İdaresini devreye sokuyorlar. Mimar Kemaleddin İstanbul'dan buraya geliyor ve vakıf apartmanları yapılıyor. Ankara'da hala güzel örneklerini görebiliyoruz. Konut meselesini çözecek üçüncü aktör ise belediyedir. Şimdi bak bu hikayenin kendisi çok ilginç.

❖ *Diğer şehirlerden farklı bir yerel yönetim örgütlenmesi ve kent planlama*

- Ankara başkent ilan edilmiş ancak çimento yok, tuğla yok, kiremit yok... İnşaat malzemesi ve işçi bulunamıyor. İnşaat için gerekli yapı malzemeleri ile altyapı için gerekli hizmetlerin üretiminin sağlanması ve bu işler için, ben yapayım diye ortaya çıkan yabancı firmaların yönetilmesi gerekmektedir. Unutmamalı ki, Cumhuriyet'in kurucu kadrosunun birikimi Osmanlı döneminde elde edilen birikimdir. İşte Ankara'nın kurumsal ve mekansal olarak inşası için Osmanlı'dan gelen bu birikim kullanılıyor. İstanbul

1 Terkedilmiş mallar, zorunlu göçe (tehcir) tabi tutulanların, kaçan, kaybolan, buldukları yerlerden ayrılanların geride bıraktığı mallar, alacaklar ve borçlar.

için oluşturulmuş olan Şehremaneti uygulamasına benzer şekilde bir belediye örgütlenmesi kuruluyor. Şehre yeni gelenlerin henüz mülkü olmadığı için Şehremaneti içinde mülk sahibi olmayanların da söz sahibi olduğu yeni bir uygulama başlatılıyor. Başına da İstanbul Şehremini Ali Haydar Bey getiriliyor. O da kenti imar etmenin ön koşulu olarak inşaat malzemesi sağlamanın gereğinin farkında olarak Ankara toprağından aldığı numunelerle ve teknik bir heyetle Avrupa'ya inceleme için gidiyor, müzakereler yapıyor. Ankara'da bir çimento, bir tuğla, bir kiremit, bir kereste, bir kireç imalathanesi veya fabrikası kuruyor. Macaristan'dan işçi getiriliyor. Kentin planını Alman Mimar Carl Christoph Lörcher'e yaptırıyor. 1915'te 583 sayılı Yasa ile taşınmazları vergi değeri üstünden 15 misli artırarak istimlak yapıyorlar ve imara açıyorlar. Şimdi burada çok ilginç bir olay ortaya çıkıyor: Yeni şehir bölgesinde 7 büyük yapı adası ve 78 imar adası bulunmaktadır. 1928'e kadar bu imar adalarından 10 adedi imar edilir. Bu dönemde Cumhuriyet'in kurucu siyasileri artık Ankara başkent olduğu için konut sahibi olma ihtiyacı içindedir. İşte bu grup için o kuleli binalar da yaptırılır. Ancak bu uygulamalar arazi fiyatlarını aşırı yükseltir, belediyenin elinde arazi kalmaz ve şehir imar edilemez duruma gelir.

- Bu deneyimler yaşanırken Ankara'da mimar da yoktur. Birinci Ulusal Mimari Akımı'nın önemli temsilcileri İstanbul'dan Ankara'ya geliyor. Ziraat Bankası ve Osmanlı Bankası mimarı Levanten kökenli Türk vatandaşı Giulio Mongeri geliyor. Ankara Vakıf Otelini (Ankara Palas) ve İkinci Meclis Binasını tasarlayan Mimar Vedat geliyor; Evkaf Apartmanlarını yapan Mimar Kemaleddin geliyor; Etnografya Müzesinin, Hariciye Vekâletinin (Günümüzdeki T.C. Kültür Bakanlığı Binası) ve Adliye Binasının mimarı olan Arif Hikmet Koyunoğlu geliyor. Ankara'ya gelip tarihi imajları olan bu binaları yapıyorlar. Burada çok ilginç bir konu ortaya çıkıyor: Söz konusu mimarlar ulusal mimari akımın temsilcileri, bir anlamda ulusçular ve Türk Yurdu Dergisinde yazıyorlar. Ancak

ortaya çıkan mimari görüntüden Mustafa Kemal'in memnun olmadığı anlaşılıyor. 1927 sonrasında bu mimarlara iş verilmiyor. Avrupa'dan genç bir modern mimar olan Ernst Arnold Egli çağrılıyor. Mustafa Kemal'in 1923'te verdiği Ankara'nın başkent yapılması ve Cumhuriyet'in ilanı kararları tabii ki radikal kararlardı. Asıl radikal kararlar 1926'dan sonra geldi, her şey birden değişmeye başladı. Mustafa Kemal ideolojisini yeniledi.

❖ Cumhuriyet'in köktenci modernitesi ve Ankara'nın radikal modernite öyküsü

- Mustafa Kemal'in 1923 ve 1924 yıllarındaki konuşmalarında modernleşme problemine Ziya Gökalp'in sentezci yaklaşımı hakimken, 1926'da Türk Kanunu Medenisi'ni yürürlüğe sokarak devrimleri başlatıyor. Kapsamlı bir ulus devlet projesinin toplumu dönüştüren aşamalarını kararlılıkla uygulamaya koyuyor. İsviçre Medeni Kanunu'nu olduğu gibi alıyor, sentezci Mecelle'yi (Mecelle-i Ahkâm-ı Adliye) dışta bırakıyor. Modern mimariye geçiyor, İsviçreli Mimar Ernst Arnold Egli Ankara'ya davet ediliyor. Birinci Ulusal Mimari Akımı'nın temsilcileri İstanbul'a dönüyorlar ve sonra devrimler başlıyor... 1926'da Medeni Kanun, 1928'de Harf İnkılabı arka arkaya geliyor. 1927'den sonra dönemin tanınmış plancılarından Alman Mimar ve Şehir Plancısı Hermann Jansen açılan yarışmayı kazanarak geliyor ve Ankara'nın kent planını hazırlıyor. Mevcut plan, Lörcher Planı, kentin acil ihtiyacı olan konut sorununun giderilmesi ve kamu binalarının yer seçimi için hazırlanmış bir plandı. Jansen Planı ise yeni kurulacak kentin planı olarak ortaya çıkıyor ve tabii planın niteliği de değişiyor.

- 1923'ten itibaren aşamalı olarak Ankara'nın öyküsü de inşa ediliyor. Bu öyküye Mustafa Kemal, 1925 yılında kişisel bir katkı yapıyor; *Gazi Orman Çiftliği*, müthiş bir şey... Bir kentin içinde, bozkır içindeki bir kentte, adı Orman Çiftliği... Orada hiç ağaç yok! Bir özlemi bir proje olarak koyuyor ortaya, müthiş bir öykü oluyor.

- *Sayın Hocam, Atatürk'ün 1936 ve 1937 yıllarında yaptığı Meclis konuşmalarında²; Toprak Reformu hazırlığı içinde olduğunu; modern tarım rejiminin önemini ve bu yöntemlerle uygulanacak tarımı milli ekonominin temeli olarak vurguladığını görüyoruz. Bu aşamadan önce Atatürk Orman Çiftliği projesi ile bozkırın ortasında modern hayvancılık teknikleri, tohum ve fide yetiştirme, tarımsal araştırma ve tarımsal üretim için ürünlerin işlenip sunulmasında örnek oluşturacak bir model ortaya koyduğunu anlıyoruz. Bu model aynı zamanda donanımlı bir kentsel mekan kurgusudur ve yeni kamu yararı anlayışını sergilemektedir³. Atatürk Orman Çiftliği'nin 1934 tarihli planının Egli'ye ait olduğunu ve Çiftlik arazisindeki Marmara Köşkü, Bira Fabrikası, Memur ve İşçi Konutları, Hamam, Lokanta ile Ülkü Evinin Egli tarafından tasarlandığını biliyoruz⁴. Özellikle modern tesislerde tarım ürünlerini katma değeri yüksek endüstriyel ürüne dönüştüren ve Ankara'ya ucuza sunan üretken yüzüyle, tarımsal ve endüstriyel üretimde iyi uygulama örneği oluşturuyor. Üretimin yanında barınma işleviyle; aynı zamanda halka açık planlı yeşil alanları, Karadeniz Yüzme Havuzu, Hayvanat Bahçesi, Lunapark ve eğlence alanlarıyla, kentin sosyal yaşam alanı olma özelliğini de taşıyan Mustafa Kemal Atatürk'ün bu muhteşem projesi, örnek bir model oluşturuyor. Gazi Orman Çiftliği için Türkiye Cumhuriyet'i kalkınma modelinin ana fikrini sergileyen bir modernite projesi diyebilir miyiz?*

- Ve Mustafa Kemal, kişisel girişimci olarak yapıyor bunu! Kurtuluş Savaşı sırasında gelen paraları kullanıyor. Müthiş bir öykü! Ama Ankara'nın esas radikal modernite öyküsü 1927'den sonra başlıyor, 1927'ye kadar bir arayış var. 1927 yılı dönüm

2 TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi). "Atatürk'ün Meclis Konuşmaları", www.tbmm.gov.tr/kütüphane/meclis_acilis.html, Erişim tarihi: 05.05.2023.

3 Ülkenli, Z. K. (2017). İç İç İki Genç Cumhuriyet Ütopyası ve Dönüşümleri: Ankara ve Atatürk Orman Çiftliği. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 27-72.

4 Alpagut, L. (2010). Atatürk Orman Çiftliğinde Ernst Egli'nin İzleri: Planlama, Bira Fabrikası, Konutlar ve "Geleneksel" Bir Hamam, *METU JFA*, 2010/2, 239-264.

noktasıdır. İlginç bir husus var, onu da tesadüfen buldum. Time Dergisi, Mustafa Kemal'in fotoğrafını kapağına 2 kere basmıştır. Birisi, o kalpaklı fotoğraf 24 Mart 1923'de; savaş kazanmış, kalpaklı komutan. İkinci fotoğraf, 21 Şubat 1927'de artık kendisini kabul ettirmiş bir Cumhuriyet, dış dünyaya da kabul ettirmiş bir sivil Mustafa Kemal...

- Burada önemli bir konuyu belirtmek lazım; Jansen'e kentin planı yaptırılıyor ancak yapılamayan iş, rasyonel bir kentsel arsa politikası izlemek... Arsa politikası konusunda deneyimleri olmadığı için arazi fiyatlarının artışını engelleyemiyorlar. Bu artan değerler Cumhuriyet'in siyasi elitlerinin elindedir. 1932'de Jansen Planı tasdik edilip uygulanmaya başlandığında ilk olarak kurumlarda çalışanlara yönelik memur evlerinin, Bakanlıklar Sitesinin, yapılması gerekiyor. Ancak bu toprak o kadar değer kazanmıştır ki İnönü'nün bütçesinde bulunan 100 bin lira ile kamulaştırma gerçekleştirilemiyor. Bütçenin yetersiz kalması üzerine Mustafa Kemal'e şikayet ediyor. O da istimlak edilecek yerdeki bütün mülk sahiplerini ki çoğunluğu mebestur, topluyor ve diyor ki: "İsmet Paşa'nın bütçesinde 100 bin lira var, topraklarınızı istimlak edecek ve kimse mahkemeye gitmeyecek." Problem ancak Mustafa Kemal'in gücüyle çözümler hale geliyor. Plan uygulanamaz duruma gelmiş ve başarısız olmuş demek ki... Burada Cumhuriyet'in ilanı ve Ankara'nın başkent yapılması ne kadar büyük bir başarı öyküsü ise başarısız mesele de budur. Böyle bir deneyim birikimi olmadığı için başarılması da çok kolay değildi. Çünkü Osmanlı'dan intikal eden bina yapım süreçleri ve imar nizamları, Osmanlı utangaç modernitesinin yıllık yüzde 1 ile yüzde 1,5 büyüyen kentinin problemlerini çözmeye dönüktü. Yıllık yüzde 6 oranında büyüyen bir kent söz konusu olduğu zaman ki ilk 4-5 yılda müthiş rakamlarla yılda 2,5 misline kadar artmıştır, bunları karşılamaya olanak vermiyor. Burada şimdi daha iyi takdir ediyorum, Şehremini Ali Haydar Beyin atılımcılığı inanılmazdır. İnanılmaz bir şey.

- Sayın Hocam, Prof. Dr. Tansı Şenyapılı ve öğrenciniz Prof. Dr. Murat Güvenç ile birlikte 1991 yılında yazdığımız "Ankara'da Sanayi Üretiminin Tarihsel Gelişim Süreci" başlıklı kitapta⁵; Şehremini Ali Haydar Bey'in, hızla büyüyen Ankara'da yapı faaliyetleri konusundaki girişimciliği kadar sanayinin gelişmesindeki öncü rolüne de şahit olmuştuk. Bir kent yöneticisinin kentin sorunlarını iyi okuyarak proaktif ve bilimsel yaklaşımla çözmeye odaklanması, önlem olarak çözümü sürdürülebilir kılması ve üretime değer veren yaklaşımla kentin sanayisi için ve kentsel altyapısına yönelik iyi örnek oluşturması gerçekten takdire değer.

- Ankara'nın imarla ilgili konularından bahsettik diğer taraftan Ankara kararı nüfusun mekansal dağılımı bakımından Anadolu'nun coğrafyasını değiştirmiştir. Nüfus eş dağılım eğrileri çizildiği zaman İstanbul ve İzmir'in ortasında bir başka odağın ortaya çıktığı görülmektedir. Yani biraz sonra sözünü edeceğimiz demir yolları ve iç piyasanın bütünleşmesi probleminde, bu bütünleşmenin içindeki odakların nasıl belirleneceğini gösteriyor ve Orta Anadolu'da olmayan yeni bir odağın gelişmesini sağlıyor. Ankara kararının mekansal sonucu; içeride bir nüfus potansiyeli odağı yaratması ve iç pazarda ulaşılabilirliği en yüksek noktalardan biri haline gelmesi demek. Tabii ki, bu bölgesel politikalar bakımından çok önemli bir sonuç... İçeride bir odak oluşuyor, yani iç piyasanın içinde erişilebilirliği çok yüksek bir merkez ortaya çıkıyor. Bu Ankara'nın bir başarısı: Başkent Ankara kararının bir başarısı söz konusu olacaksa en tartışılmaz olanı budur. Bir kent yaşamı bakımından Cumhuriyet'in burjuvazisinin kurulup kurulmadığı başka bir meseledir. Beşeri coğrafya bakımından önemli sonucu budur.

- Diğer taraftan Cumhuriyet, ekonomik planlarını yaparken aynı zamanda savunma planları da yapıyordu. Askeriyenin ikmal planları vardı ve bu

5 Tekeli, İ., Şenyapılı, T., Güvenç M. (1991). *Ankara'da Sanayi Üretiminin Tarihsel Gelişim Süreci*. Ankara: Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları. s. 483.

planlar, devletin silah sanayisi kurma ve silahlanma programları gibi gerçekleşmesi bir bütçe yılına sığmayan harcamaların yapılmasını gerektiren mekanizmalardı. İkmal planlarının içinden Orta Anadolu'ya etki bakımından bir sonuç ortaya çıkıyor. Ankara, Kurtuluş Savaşı'nın karargâhı haline gelmiş ve İmalat-1 Harbiye kurulmuştu. 1921 yılında Eskişehir'deki silah tamirhanesinin tezgahları buraya taşınmıştı. Ankara'nın başkent oluşu bu kenti Türkiye'nin siyasal karar merkezi haline getirince, ikmal planlarıyla yapılacak askeri tesisler de İmalat-1 Harbiye'den Kırıkkale'ye uzanan alan içinde yerleşiyor. Kurtuluş Savaşı'ndan kısa bir süre sonra İmalat-1 Harbiye'nin Ankara'daki silah tamirhanesi yanınca tamir edilerek daha gelişmiş bir şekilde Ankara Silah Fabrikası olarak açılıyor. Bunu, 1924 yılında Ankara Fişek Fabrikasının açılışı takip ediyor. İstanbul'daki eski tezgahlar ile Keskin İmalathanesinin tesisleri buraya taşınıyor. 1925 yılında 644 sayılı Yasa ile Birinci İkmal Planı'nın kabulünden sonra Türkiye savunma sanayisini başkentten yanındaki Kırıkkale'de kurma kararı alıyor. Böylece Ankara kararı, nüfus potansiyeli eş eğrilerine ek olarak savunma sanayinin yerini de belirliyor. İşte Ankara kararı, şimdi üstünde ayrıntılı olarak konuşacağımız dört önemli karardan ilki üzerinde söyleyeceklerim bu kadar...

❖ *Teknik, ekonomik ve siyasal bir program: Anadolu'da yeni üretim odaklarını birbirine bağlayan, iç pazarın bütünlüğünü sağlayan ve kentsel dokunun omurgasını oluşturan bütünlüştürmüş demir yolu ağı*

- Cumhuriyet'in ikinci önemli mekansal stratejisi iç pazarın bütünlüğünü sağlamak, dışla bütünlüştürmüş pazarı içe döndürüp içle bütünlüştürmesini gerçekleştirmek; bunun aracı ise demir yolu politikasıdır. Osmanlı utangaç modernitesinin demir yolları, ağaç şeması şeklindedir. Ağaç şemasında bir liman ve bu limanın arkasında hinterlandı alıp limana bağlayan bir demir yolu bulunur. Bu şemanın verdiği mesaj, "buradaki üretimi dış dünyaya götür; dış dünyanın üretimini buraya dağıt" demektir. Bu

şemada liman, bir emperyalist merkeze bağlıdır ve İmparatorluğun mekansal alanını değişik ülkelerin etki alanlarına dönüştürmektedir. Etki alanları zaman içinde emperyalist devletlerin aralarında el değiştirmiştir. Mesela İzmir'de Aydın demir yolu İngilizlerindir. Yapıldığında İngilizlere ait olan Kasaba demir yolu sonra Fransızlara geçmiştir ve kuzey tarafında Fransız etki alanı oluşmuştur. Ancak bu şema içindeki demir yolu, bu etki alanının dışına uzanarak diğer bir etki alanında bulunan bir başka demir yoluna bağlanamıyor. Farklı güçlerin etki alanlarının, demir yollarının birbirleriyle ilişkilendirilmesine izin vermiyorlar. Mesela Bağdat demir yolu Afyon'dan geçiyor ancak İzmir'den giden Kasaba demir yolu Alaşehir üstünden oraya bağlanmıyor, bağlatmıyorlar. Bunun müzakeresi yapılıyor, bilinçli bir şey bu! Her biri kendi etki alanını koruyor, başkası girmesin istiyor.

- Cumhuriyet'in gerçekleştirdiği ilginç bir husus var. Ankara başkent ilan edilmeden önce 1923 yılında, Cumhuriyet ilk Umur-1 Nafia Planı'nı hazırlıyor. Umur-1 Nafia Planı'nda Ankara başkent olmasaydı yol sisteminin nasıl gelişeceği, diğer bir deyişle eski şemanın nasıl devam edeceği görülmektedir. Ankara başkent olduktan sonra Cumhuriyet'in önemli demir yolu uygulamaları 1927 ve 1933 olmak üzere iki ihaleyle gerçekleşiyor. Bu ilk ihaledeki hatlar o ağaç şemalarını iltisak hatlarıyla örümcek ağı şekline çevirip iç bağlantıları kuruyor ve o sistemi, Ankara merkezli bir ağ yapıya (network) dönüştürüyor. Böylece iç pazarın bütünlüğü sağlanmış oluyor. 1927 yılında yapılan ihale ile iç bağlantılar yapılmış ve İç Anadolu pazarı kurulmuştur. 1933 yılı ihaleleri ise güneyden ve kuzeyden gelen demir yollarını doğuya uzatmıştır.

- 1933 ihalesinin bir başka ilginç özelliği bulunmaktadır. Bu ihalede kullanılan yöntemle Cumhuriyet, yeni finansman yollarını geliştirmiştir. 1927 ihalesinde Cumhuriyet, bütçesi çok yetersiz olduğu için müteahhitlerden finansman getirmesini ister. Bu ihaleleri Danimarkalı ve İsveçli müteahhitler

kazanmakla birlikte inşaatları, Hicaz demir yolu deneyimi olduğu için Türk müteahhitler yapıyor ve Türk demir yolu müteahhitliği bu uygulamalarla geliyor. Diğer taraftan Cumhuriyet, 1929 yılında yaşanmaya başlanan dünya ekonomik bunalımının etkisiyle devlet eliyle daha içe dönük bir ekonomi politikası uygulamasına geçiyor ve devletçiliğe yöneliyor. 1933 ihalesinde yatırım finansmanı için devlet ilk defa demir yolu tahvili çıkartıp iç borçlanmaya gidiyor. O zaman açılan ihaleyi ucuz fiyatlarla önceki dönemde yetişmiş olan Türk müteahhitler kazanıyor. 1933 ihalesiyle iç pazarın bütünleşmesine Doğu Anadolu da katılıyor. 1933 ihalesi bu bakımdan önemli.

- *Türkiye'nin yarım yüzyılı aşkın süredir çözemediği bölgelerarası gelişmişlik farkları Osmanlı'dan devralınan mekansal sistemle de ilişkili görülebilir mi Sayın Hocam? Cumhuriyet'in ilk döneminde bölgesel eşitsizlikleri nasıl okumak lazım?*

- Bu yapı Osmanlılardan alınan sistemle de ilişkili olmakla birlikte Osmanlı döneminde bu farklar daha azdı. Osmanlı mekansal sisteminde üç ayrı ekonomik bölge vardı. Birisi İstanbul merkezli bölge, diğeri Kahire merkezli bölge, üçüncüsü de Halep merkezli bölgedir. Doğu Anadolu'nun pazarı Halep, İskenderun, Şam ve Suriye üstünden; kuzeyde de Batum'dan dışa açılmaktadır. Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'nun ekonomisi bir anlamda dışa açıktır. Ayrıca bu bölgede Rum ve Ermeni nüfus da bulunmaktadır. Nüfus yoğunluğu yüksektir ve bunlar kentli nüfustur. Üretim hüneleri olan bu nüfus ihracat da yapabiliyor. Böyle bir ortamda Vedat Eldem'in 1913 yılı için yaptığı bölgesel milli gelir çalışmasında elde ettiği rakama göre İstanbul ile Doğu Anadolu'nun gelir farkı 1/3 oranında. Bugünkü oranlarla 1/10'ların üstünde, karşılaştırınca düşük tabii nedeni bu. Şimdi burada Birinci Dünya Savaşı ve sonuçları bölgenin gelirini düşüren temel mesele olarak karşımıza çıkıyor. Birinci Dünya Savaşı'nda gerçekleşen nüfusun yer değiştirmeleri, savaş sonrasında gerçekleşen nüfus mübadeleleri ve tehcirler... Birinci Dünya Savaşı

sırasında bölge bir savaş alanı olması nedeniyle ilk olarak aktif ve hünerli Ermeni nüfusunu kaybediyor; yerel nüfusta da çok kayıp oluyor ve nüfus yoğunluğu yarıya iniyor. Kentli nüfus gitmiş durumda; yalnız dış pazar yok olmuyor, iç pazar da küçülüyor ve böyle bir durum var.

- İkinci olarak Savaş sonrasında iki devrim yaşanıyor: Sovyet Devrimi, kuzey sınırını kapatıyor, Cumhuriyet Devrimi de güney sınırını kapatıyor. Sovyet Devrimi ile kuzeyde Batum üstünden dışarı açılan pazar kaybediliyor; güneyde de Halep üstünden kayıp yaşanıyor. Nüfusu düşmüş, üretim hüneleri kaybedilmiş ve gelir kaybına uğramış çıkmaz bir sokak... Burada bir hususu anlatmak lazım ben bunun çok önemli olduğunu düşünüyorum. Sovyetlerin kapısı kapalı, güney de kapalı, orada kaçakçılık var ama bir büyük bölge ekonomisinin pazar sorununu çözemiyor. İşte Türkiye Cumhuriyeti'ndeki büyük eşitsizlik problemi bu dönemde oluşuyor.

- Bu sorunun hafifletilmesi için Cumhuriyet'in ilk yıllarında Sivas ve Malatya'ya ulaşmış demir yolunun kuzeyden ve güneyden doğuya uzatılması gerekiyor.

- Cumhuriyet yöneticileri bunun farkında, bu sebeple bir an önce bölgeyi batıya demir yoluyla bağlamak istiyorlar. Bunun için Sivas'a veya Malatya'ya demir yolu götürülmüş olması gerekiyor. Ancak geç kalınmış. İsmet İnönü ve Celal Bayar bunun farkındalar, yerinde çalışmalar yapıyorlar; bölgenin kalkındırılması için ikisi de Doğu Anadolu'nun pazara bağlanması problemi üstünde duruyor ve demir yolu meselesini ortaya koyuyor. İşte İsmet Paşa 1930'da Sivas demir yolunu açıyor. Sivas'tan Erzurum'a demir yolu bağlantısı ise 1933'te ihale ediliyor. İnönü'nün hazırladığı programa uygun olarak uygulama başladığında yollar ve köprüler yapılmaya, askeri birlikler yerleşmeye başlayınca 1937 Dersim İsyanı başlıyor. Ve Doğu sorunu varlığını sürdürüyor.

- 1930 yılında demir yolu Sivas'a vardığı zaman, orada İnönü bir konuşma yapıyor, bak bu çok ilginç

bir konu... Mustafa Kemal açmıyor, açılışa gitmiyor. Mustafa Kemal genellikle açılışlara gitmiyor, icracıları gönderiyordu. Daha devletçilik Cumhuriyet Halk Partisi programına girmemiş. O gün, İsmet Paşa ünlü ılımlı devletçilik konuşmasını yapıyor. Aslında 1934 ve 1935'lerde sanayi planları yapılmaya başladığında henüz demir yolu gelmediği için Doğu Anadolu'da çok bir şey yapılmadı. Ama önce 1937 isyanı ve sonra İkinci Dünya Savaşı sırasında yatırım fırsatları oluşmadı. Doğu sorunu varlığını sürdürdü.

❖ *Cumhuriyet'in efsane başarılarından bir diğeri: Kara yolu altyapısı*

- Türkiye'de çok inceleme yapılmadan yazılan yazılarda şöyle bir varsayım var: Demir yolu sol düşüncenin sloganıdır; kara yolunun Özal ile birlikte sağ düşüncenin sloganı olması gibi. Genellikle Cumhuriyet'in kara yolu yapmak istemediği zannedilir ancak doğru değildir. Bu aslında kara yolları meselesinin bunu söyleyenler tarafından bilinmemesiyle ilgili. Cumhuriyet, 1928 yılında Tophane'de bir serbest bölge kuruyor ve Ford Otomobil Montaj Fabrikası kuruluyor. Fabrika kurulduğu zaman, 1929 yılında Recep Peker'in Bayındırlık Bakanlığı döneminde dördüncü Umur-ı Nafia Planı hazırlanıyor. Bu plana biz ulaşamadık, ama içeriğini biliyoruz. 15 bin kilometrelik bir kara yolu ağı var ama 1929 krizi nedeniyle fabrika kapanıyor ve otomobil satılmadığı gibi kara yolu programı da uygulanamıyor... Yoksa yalnız demir yoluyla iç pazarı tam olarak açmak, bütünleştirmek mümkün değil, kara yolunun da olması gerekiyor ki kılcal damarlara kadar girilebilsin.

- Şimdi İkinci Dünya Savaşı çok ilginç bir durum getiriyor. İngilizlerle birlikte savaşa girdiğimizde, İngilizlerin bizi desteklemek için yaptıkları programda lojistik iki merkez İzmir ve İstanbul'dur. Ama Mussolini'nin Yunanistan'a saldırması ve yenilmesi sonrasında, Hitler Rusya'ya saldırmadan güneyi garanti altına almak için Ege'yi kapatınca, Türkiye'nin

bütün lojistiği Mersin ve İskenderun'dan sağlanmaya başlar. Bu durumda Çukurova'daki yolların yapımı önem kazanır. O günün yol yapım teknolojisinde makadam yollar yapılırken taş kullanılmaktadır. Ancak Çukurova'da taş olmadığı için yol sistemi gelişmemiştir. Çukurova'da stabilize yollar yapılması gerekmektedir. İkinci Dünya Savaşı'nın koşulları içinde Çukurova'da Türkiye'nin ilk stabilize yolları Vecdi Diker tarafından yapılır.

- Cumhuriyet'in demir yolu projeleri ne kadar efsane bir başarıysa, kara yolu projesi daha efsane bir başarıdır. Savaş sonrasında 1948'de yol programı ciddi olarak gündeme gelince Vecdi Diker bu işin başını çeker. Vecdi Diker, Amerika'da inşaat mühendisliği okumuş ve yol mühendisi olarak Türkiye'ye gelmiştir. İşte Türkiye'nin ilk stabilize yollarını kendisi yapmıştır. Amerika'dan tanıdığı ABD Federal Karayolu Örgütü'nün başkan yardımcısı olan Harold Hilts'i Türkiye'ye davet ediyor. Hilts, Türkiye için bir karayolu raporu hazırlıyor. Bu rapor 1948 ve 1957 yılları arasında uygulanan 9 yıllık Türkiye kara yolu programının temelini teşkil eden ve o dönem için gizli olan bir rapordur. Son zamanlara kadar yayımlanmadı sanıyorum, bizim elimize geçtiğinde programdaki yollar bitmişti. Bu 9 yıllık program, dünyada örnek bir programdır.

- Bu program konusunda yaşanan bir çatışmayı anlatacağım. Şimdi savaş bitmiş Rusya ile soğuk savaş başlamış ve Amerika Truman Doktrini sonrasında Türkiye'yi desteklemeye başlamıştır. Amerikalılar, savaş olursa kullanmak üzere Çukurova'dan başlayan Türkiye'nin Rus sınırına giden büyük otoyollar yapmak istiyorlar. Türkiye'ye Amerikan yardımı için yürürlükte olan Anlaşma çerçevesinde USAID (ABD Uluslararası Kalkınma Ajansı/The United States Agency for International Development) bunu öngörüyor ve Amerikan askerleri de zaten bunu yapmaya çalışıyor. Benzer yaklaşımı Yunanistan için de öneriyorlar. Türkiye'de olduğu gibi Yunanistan'da da bunu Amerikan firmalarıyla yapacaklar. Türkiye'de

Vecdi Diker buna razı değildir. Amerikan Federal Karayolu Örgütü'nün temsilcisi Hilts de, Roosevelt'in "New Deal" döneminden kaldığı için, bu duruma karşıdır. Hilts, Türkiye'nin kendi kara yolu teşkilatını kurarak, yollarını ihtiyaca göre en küçüğünden başlayarak talep arttıkça genişletecek ve kalitesini yükseltecek, ama başlangıçta yol ağının tümünde en geniş yola göre istimlak yapılmasını öngören bir strateji öneriyor. Bu strateji bütün Türkiye'yi saracak bir yol ağı kurulması anlamı taşımaktadır. Amerikan önerisine Türk Genelkurmayı da karşı olup "Bizim savaşta her yere ulaşmamız gerekli ve bunun için Türkiye'nin yol ağının tümünün yapılması lazımdır" görüşündedir. Vecdi Diker de bu görüştedir. Türkiye'de Hilts, Vecdi Diker ve Türk Genelkurmayı Amerikan askerlerine ve ABD Yardım Teşkilatına karşı bir cephe oluşturuyorlar. Müzakereler sonunda Hilts'in de önemli desteğiyle Türkiye, Amerikan önerisini kabul etmiyor. 1948'de Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluyor. Daha önce de bulunmakla birlikte ilk defa bu kadar büyük sayıda yol makinesi geliyor, yol yapımı başlıyor ve 9 yılda dünyaya örnek olacak müthiş bir yol sistemi kuruluyor. Bu başarı üzerinde 1957 yılında Dünya Yol Kongresi Türkiye'de toplanmıştır. Aynı sırada Yunanistan'da öteki program uygulanıyor ve sonucu felaket oluyor. Bu antiemperyalist yaklaşımla, 1957'de bizim yollar yapılmış oluyor. Türkiye'nin müteahhitlik tarihinde birinci kuşak müteahhitler demir yolu yatırımlarından doğarken, ikinci kuşak müteahhitler kara yolu ve aynı tarihlere yakın olarak yapılan DSİ yatırımları sırasında yetişmiştir. Türkiye'de yolların yanı sıra yol müteahhitliği, kara yolu müteahhitliği gelişmiştir ve bu büyük bir başarıdır.

- *Cumhuriyet her alanda olduğu gibi kendi üretim kapasitesini ve insan kaynağını geliştirme yolları buluyor, anladığımız kadarıyla müthiş bir teknik kapasite de yaratılmış oluyor. Cumhuriyet'in yetiştirdiği, teknik bilgi ve tecrübeyle donatılmış, kendine güvenen mühendisler... Bu özgürlükçü ve ulusal kalkınmacı bir yaklaşım... Böylece yabancı*

sermaye eliyle gerçekleştirilen yatırımlar yoluyla Batı'nın Osmanlı üzerinde kurduğu denetimden ülke toprakları kurtarılmış oluyor.

- Şimdi Cumhuriyet'in üçüncü mekansal stratejisine gelelim. Bu strateji sanayileşme planlarıyla ilgilidir. 1929 yılında yaşanmaya başlanan dünya ekonomik bunalımıyla birlikte Türkiye de krizi yaşamaya başlıyor; dış borçlarını ödeyemiyor ve yeni bir ekonomi politikası uygulamasına geçiliyor. 1931 yılında Cumhuriyet Halk Partisi'nin üçüncü kongresinde, altı ok halinde ortaya çıkan altı ilkeyi kabulü ve liberal ekonomi politikalarının terk edilmesiyle birlikte devletçilik ilkesi önem kazanıyor. Çok ilginçtir, 1924 yılında Ali Haydar Bey Ankara'da konutları, elektrik fabrikasını dış firmalara vermeden kendisi yapmıştır. Aslında sistemin içinde böyle bir eğilim var diye düşünüyorum. Çünkü hakikaten o yabancılarla uğraşmak, onlarla iş yapmak öyle kolay şeyler değil, onun için burada devletçilik dönemi başlıyor.

❖ *Cumhuriyet'in üçüncü mekansal stratejisi: Sanayi planları ve devlet eliyle yapılan büyük sanayi tesislerinin demir yolu üzerinde yer seçimi kararları*

- Türkiye, devlet eliyle içe dönük bir sanayileşme politikası uygulamaya başlıyor. 1934'te Birinci Sanayi Planı hazırlanıyor ve Rusya'dan sağlanan kredi ve teknik yardımla uygulamaya koyuluyor. Sovyetlerden sonra sanayileşme programı uygulayan ikinci ülke oluyoruz. Burada bir plandan çok plan bütünlüğü olmayan; o zaman ki tabirle "üç beyaz" olarak anılan un, şeker ve patiska üretmeye yönelik ithal ikamesi niteliğinde 20 fabrika için yer seçimini belirleyen bir programdan bahsediyoruz. Plan'da izlenen strateji çerçevesinde sanayi tesisleri demir yolu güzergahı üstündeki orta boy yerleşmelere, Karabük gibi köylere kuruluyor. Bu uygulamayı iki açıdan değerlendirmek mümkün; bir taraftan gelişmeyi Anadolu'ya yaymak ve diğer taraftan da kurulan demir yolu sisteminin iki taraflı mal akımıyla etkin olarak çalışmasını sağlamak, bir de o tarafı vardır diye düşünüyorum. Bu

5 yıllık plan çok hızlı uygulanıyor. Beş yıl sürmeden Karabük hariç hepsi gerçekleşiyor ve 1936'da İkinci Sanayi Planı yapılıyor. Önceki Plan'da 20 fabrika yer alırken bu Plan'da yer alan 100 kadar sanayi tesisi ile ölçeğinin beş misli büyüdüğü görülüyor. İkinci Sanayi Planı için, çok sektörlü yapısıyla Ankara'nın konut sorununu ve ulaşım konularını ele alışıyla plan içeriğine daha uygun bir çalışmadır denilebilir. Bunun daha da önemlisi giriş bölümünde bir kalkınma felsefesi yazılmıştır. Bu metnin Şevket Süreyya tarafından yazıldığını biliyoruz.

❖ *İkinci Sanayi Planı'nda yer bulan Cumhuriyet'in kalkınma felsefesi: Devlet öncülüğünde planlı sanayileşme*

- Türkiye'nin devletçilikle birlikte gelişen birinci nesil planlama düzeyinin meyvesi olan İkinci Sanayi Planı'nda, teker teker geliştirilen yatırım projeleri yerine sanayileşmeye bölge ölçeğinde yaklaşıldığını; Sovyetlerin Goelro Planı'ndan esinlenen ve enerji bazlarının kurulmasını; sanayinin bu enerji bazlarının etrafında kümelenmesini öngören bir yerleşme stratejisine yer verildiğini görüyoruz. Birisi taş kömürünün bulunduğu Zonguldak bölgesinde, ikincisi linyit kömürüne bağlı olarak Kütahya-Tavşanlı ve Soma'da olmak üzere 2 enerji bazının kurulması öngörülüyor. Aslında bu merkezlerden özellikle ikincisinin gerçekleşmesi İkinci Dünya Savaşı sırasında enerji kıtlığı yaşanırken hızla uygulamaya koyuluyor ve burada kömür gelişmeleri o zaman başlıyor. Tabii burada ilginç olan nokta demir ve çelik sanayinin kurulması meselesidir. Türkiye'nin ağır sanayiye bir tutkusu var ve kalkınma, tabii kalkınma tabiri kullanılmamıştır ama gelişmenin temel dinamiğini demir ve çelikte görmüştür. 1926 yılında 786 sayılı Demir Sanayinin Tesisine Dair Kanun'u çıkarıyorlar. Bu konuda araştırma için Avusturya Leopen Madencilik Okulu'ndan Dr. Granning çağırılıyor ve yer seçimi için çalışmalar yaptırıyorlar. O zaman henüz demir madeni bulunmadığı için dışarıdan demir gelecek diye yer

seçimi olarak Ereğli düşünülüyor. Ama sonra askeri kaygılarla içeride Karabük belirleniyor.

- Birinci Sanayi Planı içinde yer alan ve 20 fabrikanın toplam maliyetinin yüzde 50'sini oluşturan en önemli proje olan Karabük Demir Çelik Fabrikası için yeterli finansman bulunamamıştır. Türkiye arayış içindedir. Almanya Türkiye'yi etkisi altına alıp dış ticaretinin yüzde 65'ini kontrol etmeye başlayınca, o sırada Türkiye'nin Almanya'nın etki alanı dışına çıkarılması için kararlı bir mücadele içinde olan İngiltere, bu etkiyi azaltmak için demir ve çelik fabrikasını finanse etmeyi teklif ediyor. Aslında dünya ekonomik krizi yaşanırken 1933 yılında toplanan Londra Konferansı'nda İngilizler Türkleri, "Türkiye gibi ülkeler demir ve çelik fabrikası kurarsa dünyada tabii ekonomik kriz de olur." diye müthiş suçlamışlardı. Falih Rıfkı bunları yazmıştı. Buna rağmen tabii dış politika değişince Türkiye de Alman denetiminden kurtulmak istediği için İngiltere'nin teklifini kabul ediyor. Böylece İngiliz sermayesiyle gerçekleştirilen Karabük Demir ve Çelik Fabrikası 1939 yılında açılıyor. Ancak fabrikanın İngilizler tarafından dengesiz olarak planlandığı ortaya çıkıyor. Ana üretim ünitesi olan iki yüksek fırından sadece biri-Zeynep⁶ çalışmış; birinci yüksek fırın-Fatma⁷ 10 yıl atıl kalmıştır.

- Sanayi planı uygulamalarıyla bölgedeki kentlerde; tesislerle birlikte işçi lojmanları yapılıyor, kentin içinde ayrı bir modern yaşam kuruluyor, okullar yapılıyor bunlar bir modernleşme odağı olarak ortaya çıkıyor. Anadolu'nun içinde büyük bir üretim odağı ve modernleşmenin aktörleri de yaratılıyor aslında. Bu yaklaşım Anadolu'nun değişik noktalarına gelişmeyi yayıyor.

- Burada başka bir modernleşme etkisi sanayi kültürünün gerektirdiği emeğin işçileştirilmesi

6 Yüksek fırın şefinin kızı tarafından ateşlenerek işletmeye alınmış olduğu için bu isimle adlandırılmıştır.

7 Fatma adında bir köylü kızı tarafından ateşlenmek suretiyle işletmeye açıldığı için yüksek fırına bu isim verilmiştir.

yaklaşımında gözleniyor. Tarım dışı alanlarda tarımdaki mevsimsel değişikliklerden kaynaklı düzensizlikten farklı olarak kesintisiz, günlük ve düzenli bir çalışma temposu oluşturulmasıyla yeni bir iş gücü profili ortaya çıkıyor ki bu modernleşmenin gerektirdiği bir dönüşüm. Ancak bir taraftan da bu yaratılan odak, kentte yerleşmelerde ikilem oluşturuyor ve ayrılıkçılık probleminin neden oluyor. Daha sonra çok partili döneme geçildiğinde temel eleştiri noktalarından biri yabancılaşma, bunu bir yabancılaşma olarak görme eğilimi var.

- *Sayın Hocam, Cumhuriyet'in sanayi planlarında bölgesel kalkınma yaklaşımı gözetilmiş diyebilir miyiz? Bölge planları olmasa da bölgesel kalkınma ulusal planlama içinde ele alınıyor. Sizin 2013 yılında, Coğrafyacılar Derneği'nin Yıllık Kongresinde sunmuş olduğunuz "Türkiye'de Bölge Planlamanın Öyküsü ve Beşeri Coğrafya ile İlişkisi Üzerine" başlıklı yazınızda⁸, ilk bölge planı kavramının İkinci Dünya Savaşı sırasında Zonguldak'ta kömür madenlerinin füzyonu ve devletleştirilmesi sonrasında Mithat Yenen tarafından yapılan çalışmada kullanıldığından bahsediyorsunuz.*

- Bölgelere kendisi ayırmıyor ama liman kentlerinde olan sanayiye içe çekebilme için enerji avantajları yaratılıyor, çünkü sanayiye yer seçebilmesi için enerji gerekiyor. Mesela İstanbul'da niye Haliç bir sanayi bölgesiydi? Zira yalnızca orada elektrik fabrikası vardı. Silah tarafa Elektrik Santrali etrafında toplanıyor ve oradan kimse kaçamıyordu. Oradaki desantralizasyonun başlaması için enterkonekte sisteme geçmek gerekiyordu. Şimdi Sovyet Birliği'nde de kapitalizmin eşitsiz büyümesine karşı çıkabilmek için başlangıçta ilkeler doğrultusunda, yani bölgelere eşit olarak dağıtacak şekilde enerji odakları yarattılar. Benzer şekilde Cumhuriyet de elindeki kömür üstünden 2 tane odak yaratıyor burada, bu mantık odakların etrafına çekmekle ilgili bir mantıktır.

8 Tekeli, İ. (2013). Türkiye'de Bölge Planlamanın Öyküsü ve Beşeri Coğrafya ile İlişkisi Üzerine. *Beşeri Coğrafya Dergisi*, 1 (1), 39-50.

- Cumhuriyet, sanayileşiyordu ama sanayileşirken bir korkusu vardı, işçi sınıfından korkuyordu ve onun için CHP'nin *Ülkü Dergisi*'nde bir köycülük yüceltmesi vardır. Köycülüğü yüceltmenin de altında kentleşme ve işçileşmenin aynı zamanda sosyalist devrim potansiyeli taşıdığı korkusu bulunmaktadır. İşçilerin devrimci olabileceği konusundaki korkular Cumhuriyet'i yarı işçi, yarı köylü statüler geliştirmeye itmiştir. Bu özellikle önce Zonguldak kömür madenlerinde başlamıştır. Zonguldak kömür madenlerinde emek sorununa münavebeli işçilik uygulamasıyla çözüm bulunmuştu. Köylülerin bir ay köyde kalması ve bir ay da kömür madeninde çalışmasının kömürün neden olduğu sağlık riskini azaltacağı savunuluyordu. Ama ilginç olan, bu uygulamanın Karabük Fabrikasında da yapılmasıdır. Münavebeli işçilik sisteminde köylüler madende çalışırken işçi yatakhanelerinde kalıyor, dolayısıyla şehir hayatının bir parçası olamıyor, bir ay sonra da köyüne geliyordu. Bu durum, kent ve onun etrafında onunla bütünleşmiş bir köyler ağ yapısı (network) ortaya çıkartmaktadır. Bu yerleşim yapısında Zonguldak'ın planının yapılması aynı zamanda bu bütünlüğün planlanmasını gerektiriyor. İşte Zonguldak'ta kömür madenlerinin devletleştirilmesi sonrasında Etibank, Karabük için 1940'da bir plan yaptırmak istediği zaman bir bölgesellik problemi çıkıyor. Yani burada "*kent üstü bir planlama ölçeğine geçilmesi ihtiyacı*" doğuyor. İlk bölge planı kavramı, İçişleri Bakanlığı'na bağlı olan Belediyeler Fen Kurulu'nda görevli ve Almanya'da okumuş bir mimar olan Mithat Yener tarafından havzada konut ve amele yerleşmeleri konusunda çözüm üretmeye yönelik çalışmasında kullanılıyor.

❖ *Modern yaşamı Anadolu'da yaymak için kullanılan bir mekanizma: Halkevlerinin kuruluşu*

- Gelelim Cumhuriyet'in dördüncü stratejisine... Aslında modern yaşamı yaymak için 1930'lu yıllarda kullanılan bir mekanizma olarak halkevleri kuruluyor. Halkevlerinden 14'ü 1932'de açılıyor. Aynı yılın

sonunda sayıları 34'e ulaşırken 1933'te 55; 1935'te 103; 1939'da ise 373 halkevi açılıyor. İki ölçeği var; kentlerdeki halkevleri ve daha küçük yerleşmelerde hatta köylerde kurulan halkodaları. Yurtdışında ilk ve tek halkevi ise Londra'da açılmıştır. 1950 yılına gelene kadar halkevlerinin sayıları 478'e, halkodalarının sayısı ise 4.322'ye ulaşmıştır. Tabii burada çok ilginç bir konu var, bir toplumsal odak yaratılıyor; yeni bir yaşam biçimi ve kültür getiriliyor. Müzik var, tiyatro var, kütüphane de kuruluyor. Bir çeşit modern yaşam toplumun iç noktalarına kadar yayılıyor. Ayrıca, yerelin incelenmesi için araştırmalar yapıyor, yerel dergiler-halkevleri dergileri çıkartılıyor...

- Tabii sadece halkevleriyle kalmıyor o dönem, şehir kulüpleri de var. Bir çeşit doğrudan kent yaşamını etkilemeye dönük yeni yaşam odakları sunuluyor. 30 Kasım 1925'te tekke ve zaviyelerin kapatılması düşünüldüğünde oradaki boşluğun bir çeşit modern yaşam biçimiyle kapatılmaya çalışıldığı görülür. Ama bu uygulama tekke ve zaviyelerin etkisini ortadan kaldıracak cazibede olabilmış midir, o başka bir konudur ama böyle bir gayret var ve bunun arkasında da Mussolini'nin İtalyan modeli var.

- *Sayın Hocam, sizin Selim İlkin ile birlikte yazdığımız üç ciltlik çalışmanın, "Savaşın İçinden Geleceğine Yönelen İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si" başlıklı üçüncü cildinde⁹, İvedili Sanayi Planı Cumhuriyet'in köktenci modernitesinin bir uzantısı olarak görülüyor. Söz konusu Plan'ın Türkiye'nin iktisat tarihi bakımından üç açıdan ilginç ve önemli bir belge olduğu belirtiliyor. İlk olarak, Türkiye'nin 1930'larda başlayan ve devletçilikle birlikte gelişen ilk nesil planlama deneyiminin değerlendirilmesinde kaynak bir belge olarak önem taşıdığı anlaşılmaktadır. İkinci olarak, Cumhuriyet döneminin ideolojisinin incelenmesinde önem taşıyan Kadro hareketinin iki öncüsü olan Şevket Süreyya Aydemir (o dönemde T.C. Ekonomi Bakanlığı Sanayi Tetkik Dairesi Başkanı)*

9 Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2014). *Savaşın İçinden Geleceğine Yönelen İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*. İstanbul: İletişim Yayınları. Üçüncü Cilt. s. 195-196.

ile İsmail Hüsrev Tokin'in (Sümerbank'ın Konjonktür Müşaviri) Plan'ın yönetiminde ve politikalarının belirlenmesinde etkin rol üstlenmiş olması nedeniyle 1946 Planı, "kadrocu planlama anlayışının somutlaşması" olarak görülmektedir. Son olarak savaş sonrasında iktisadi politikalarda yaşanan değişimin ve yeni politikanın ürünü olarak 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı'ndaki dönüşümün anlaşılabilmesi için 1930'lu dönemin planlama anlayışının temsilcisi olarak 1946 İvedili Sanayi Planı'nın bilinmesi gerektiğinin altı çizilmektedir. Bize Plan'dan bahseder misiniz?

❖ *Cumhuriyet'in köktenci modernitesinin bir uzantısı: İvedili Sanayi Planı*

- Cumhuriyet'in sanayileşme politikasına Birinci ve İkinci Sanayi Planları üzerinden bakıldığı zaman ağır sanayiye doğru bir yöneliş ve Alman sanayileşme deneyiminin etkisi altında olan bir ele alış biçimi göze çarpar. İkinci Sanayi Planı'nı uygulamaya başladıkları zaman savaşa hazırlanırken bu Plan'ı tadil ediyorlar; 3'üncü ve 4'üncü Plan'ı da hazırlıyorlar. Ancak esas olarak savaş içinde, 1946 yılında İvedili Sanayi Planı hazırlanıyor. Planlama çevrelerinde "1946 Planı" olarak tanınan bu Plan, Cumhuriyet'in 1930'larda başlayan birinci nesil planlama deneyimini ortaya koyan en gelişmiş örneğidir. Kapital ve ara malları üreten ve kendine yeterliliği olan güçlü bir sanayi kurmayı amaçlayan İvedili Sanayi Planı, Cumhuriyet'in köktenci modernite projesinin bir uzantısıdır. Bu plan aslında Cumhuriyet'in eski sanayileşme çizgisinin planı olarak değerlendirilebilir. Ağır sanayi, kimya sanayisi var; Alman sanayileşme modelinin etkisi görülüyor. Plan'da kapsamlı bir sanayileşme gelişmesi, sanayileşme ile tarımsal gelişme arasında bir bağ kurulması hedeflenmektedir. Kurulacak sanayinin yurt içinde coğrafi dağılımını belirlemek gibi mekansal örgütlenme hedeflerine açıkça yer vererek önceki planlardan önemli biçimde ayrılmaktadır. Şevket Süreyya'nın "Türkiye'nin İktisadi Mintikalara Bölünmesi-Rayonlaştırma" önerisinin Plan'a yansdığı görülmektedir. Plan'da

sanayilerin 11 bölgede yerleşmesi öngörülmekte ve 10'u, enerji bazları etrafında kümelenmiş sanayi komplekslerinden oluşmaktadır. Diğer taraftan, bu dönemde Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak ve Motor Fabrikası ve Kayseri Uçak Fabrikası ile Türkiye, uçak motoru ve yerli tasarım uçaklar yapmaya çalışmaktadır. Uçakların aerodinamik testleri için Ankara Rüzgar Tüneli kurulmuştur. Önemli bir yol alınmışken dünya düzeni değişiyor. Dünya düzeninin değişmesinde bir başka şey oluyor.

❖ *1945-1950 döneminde hazırlanan Thornburg Raporu ve Marshall Planı: Amerika'nın stratejisi - İktisadi politikalarda yaşanan değişim ve Türkiye'nin yeni politikasının ürünü: 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*

- Uluslararası düzende Amerikan-İngiliz iş birliği içinde Türkiye İngiltere'ye bırakılmış, Birinci Dünya Savaşı'ndan beri İngiltere'nin gözetiminde olan bir yerd. İngilizler bu nedenle Karabük'ü desteklemişti. Ancak İngiltere savaş içinde çok tahrip olup güç kaybedince bu yükü taşıyamadı ve Amerikalılara devretmeye çalıştı. Bunun sonucu olarak Türkiye Amerika'nın etki alanına verildi. Amerika bu görevi almak üzere Türkiye için inceleme yaptırmaya başladı. Bu konudaki ilk rapor, Thornburg Raporu'dur. Aslında CIA mensubu olan petrol danışmanı Max Weston Thornburg, aynı zamanda ABD şirketi Standard Oil'de bir yöneticidir. Türkiye'ye gelip inceleme yapıyor ve hazırladığı raporda, Türklerin ağır sanayi ve uçak üretimi yerine tarımsal sanayiye yönelmelerini öneriyor. Bu yıllarda Marshall Planı ilan ediliyor. Avrupa savaşta yıkıldığı için Amerika, Avrupa ülkelerini canlandırmak üzere Marshall Planı'nı ortaya koyuyor. Bu bir çeşit filantropi gibi yani iyilik yaparak bunları canlandırma problemi gibi ortaya konulsa da, Amerikan ekonomisinin barış ekonomisine geçmek için kaçınılmaz olarak başvurması gereken bir yoldu. Çünkü Amerikan ekonomisi savaş içinde üretim verimliliğini 2,5 misli artırmış olmakla birlikte ekonomisini bir savaş ekonomisine çevirmişti.

Barış ekonomisine dönüşümü sağlayabilmek için öncelikle barış ekonomisi mallarına ilişkin talebin yaratılması gerekiyordu. Ve Marshall Planı bu talebin yaratılmasının planıdır. Yani Avrupa'ya iyilik gibi sunulsa da aslında bir Amerikan gerekliliğidir.

- Türkiye sıcak savaş dışında kalmış ve savaşan tarafların her ikisiyle de ticari ilişkilerini belli ölçüde sürdürmüştü. Bu nedenle Türkiye'nin elindeki altın stokunda önemli bir artış sağlanmıştı. Ancak savaş nedeniyle ithalat kesilince üretimini artıramamış ve darboğazlarla karşılaşmıştı. Savaştan çıkıldığında Türkiye'nin elinde birikmiş 127 ton altın stoku vardı ve üretimin karşılayamadığı tüketim taleplerini ithalatla karşılamayı öngörüyordu. Ama sistem böyle kurulunca elindeki paraya rağmen dışarıdan mal alamaz oldu. Çünkü bütün üretimler Avrupa öncelikliydi ve Marshall Planı'na dâhil olunmadığı sürece otobüs bile alınamıyordu. 1946 yılında Ankara'nın otobüsleri tümüyle yanmıştı ve kamyon karoseriyle otobüs yapmaya çalışılıyordu. İşte Türkiye için Marshall Planı'na girmek bu açıdan önemliydi. Elindeki para olsa da mal alabilmesi için buna dâhil olmak gerekiyordu. Türkiye Marshall Planı'na başvurduğunda savaş içinde hazırladığı kendi planlarıyla ve çizdiği kalkınma imajlarıyla kabul edilmedi. Avrupada bulunmakla birlikte savaşa girmemesi, dolayısıyla savaş mekanı olmayışı ve tahrip edilmemiş olması neden gösterildi. Türkiye ilk başvurusunda bir hezimete uğrayınca bir anlamda yeni bir gerekçe geliştirdi. Dedi ki, "Evet, biz zarara uğramadık ama Avrupa ülkelerinin tarım ürünü ihtiyacı var onu da biz üretiyoruz bize yardım edin biz tarım ürünleri üstünden onları destekleyelim." dediler. Bu gerekçeyle Türkiye yeni bir kalkınma planı hazırladı. Bu işte Kemal Süleyman Vaner'in 1947 yılında hazırladığı Türkiye İktisadi Kalkınma Planı'dır. 1948-1952 yıllarını kapsayan bu Plan döneminde, 1950 yılına gelindiğinde uçak fabrikalarının kapatılması yönünde alınan karar nedeniyle Kayseri Uçak Fabrikası Hava İkmal Merkezi'ne dönüştürülmüştür. 1952'de Gazi

Uçak Motoru Fabrikası ile Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası, Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na devredilmiş; 1954'de Türk Hava Kurumu Uçak ve Uçak Motoru Fabrikaları traktör fabrikasına dönüştürülmüştür. Vaner Planı olarak da adlandırılan çalışma, Marshall Planı'ndan kaynak alabilmek için o tercihler doğrultusunda İvedili Sanayi Planı'nın tercihleri görmezden gelinerek yazıldı ve Türkiye'de kabul edildi. Vaner Planı, özel kesime öncelik veren; kamunun rolünü altyapı faaliyetleriyle sınırlayan ve dış finansmana dayalı bir plandır. Bu Plan'ı bulup ortaya çıkaran Selim İlkin'dir. Süleyman Vaner'i tanıyordu, Plan'ı o buldu ve Belgelerle İktisat Tarihi serisinde yazdığımız ilk kitap oldu.

- *Sizin Selim İlkin ile beraber yazdığımız Türkiye Belgesel İktisat Tarihi çalışmalarınızın birinci cildi olan "Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye*

İktisadi Kalkınma Planı" kitabınız¹⁰... Plan dönemini detaylarıyla okuyucuya aktarıyor. İkinci Dünya Savaşı sonrası kurulan yeni dünya düzeninde Türkiye'nin konumunu ve yeni ekonomik politikalarını ele alıyorsunuz.

- *Sayın Hocam, genç Cumhuriyet'in radikal seçimlerini, korkusuzca alınan kararlarını ve başarılı uygulamalarıyla dönüşen mekansal yapıyı sizin gözlemlerinizle okumak düşündürücüydü. Cumhuriyet'in özgürlükçü ve ulusal kalkınmacı yaklaşımı, başarıları, karşılaştığı güçlükler heyecan vericiydi. İzninizle tek partili rejimden çok partili bir siyasal rejime geçişi, Türkiye'nin kalkınma planlarını, bölge planlama deneyimlerini üçüncü söyleşimize bırakalım.*

- *Kıymetli Hocam, bize ayırdığınız vakit için çok teşekkür ederiz.*

10 Tekeli, İ., İlkin, S. (1974). *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*. Türkiye Belgesel İktisat Tarihi Serisi No: 1. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, İdari İlimler Fakültesi Yayın No: 24.

Prof. Dr. İlhan Tekeli: İnşaat Mühendisi. Şehir ve Bölge Plancısı. Sosyal Bilimci. Kent Bilimci ve Düşünür. (ODTÜ-Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalında Yüksek Lisans, Pennsylvania Üniversitesi-Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalında Yüksek Lisans, İTÜ-Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalında Doktora). Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Kurucu Başkanı. Yerel Yönetim ve Demokrasi için Dünya Akademisi İcra Heyetinin Kurucu Üyesi. Bilim Akademisi'nin Kurucu Üyesi. İzmir Akdeniz Akademisi Kurucu Onursal Başkanı. 2004-2008 yılları arasında Yüksek Öğretim Kurumu Genel Kurul Üyesi.

ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Fakültesi Öğretim Üyesi (1970-). İmar ve İskân Bakanlığı ile Devlet Planlama Teşkilatı; Ankara, İstanbul, İzmir ve İzmit Belediyelerinde farklı statülerde roller üstlenmiştir. Bilimsel yazıları Tarih Vakfı tarafından 26 cilt halinde yayımlanmıştır. Şehir planlama, bölge planlama, sosyal sistemler, makro-coğrafya, yerel yönetimler, iktisadi politikalar, iktisat tarihi, şehir tarihi, belediye tarihi, eğitim planlaması, bilim felsefesi ve tarih yazıcılığı konularında 660'ı aşkın bilimsel yazı ve bildirisi bulunmaktadır.