

Sosyal Bilimler Dergisi • Cilt 8–Sayı 16 • Aralık 2018

BAYINDIRLIK VE EĞİTİM HİZMETLERİNDE TÜRKİYE MADENCİLİĞİNİN  
ETKİLERİ/Effects of Turkish Mining on Public Works and Education Services

**Özkan DEMİR**

*Dr. Öğr. Üyesi Selçuk Üniversitesi Silifke-Taşucu MYO,*  
e-posta: [ozkandemir@selcuk.edu.tr](mailto:ozkandemir@selcuk.edu.tr), Orcid: 0000-0001-5593-4693

**Makale Bilgisi/Article Information**

Makale Türü/Article Types  
Araştırma Makalesi/Research Article

Geliş Tarihi/Received Date  
08 Ekim 2018/08 October 2018

Kabul Tarihi/Accepted Date  
12 Aralık 2018/12 December 2018

Yayın Tarihi/Published Date  
24 Aralık 20/24 December 2018

Yayın Sezonu/Published Season  
Aralık 2018/December 2018

Atıf/Cite as

Demir, Ö, (2018); “Bayındırlık ve Eğitim Hizmetlerinde Türkiye Madenciliğinin Etkileri / Effects of Turkish Mining on Public Works and Education Services”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(16), 188-200.

Bu makale en az iki hakem tarafından incelenmiştir.

Rights Reserved.  
For Permissions  
[sbedergi@kilis.edu.tr](mailto:sbedergi@kilis.edu.tr)

## BAYINDIRLIK VE EĞİTİM HİZMETLERİNDE TÜRKİYE MADENCİLİĞİNİN ETKİLERİ\*

### Effects of Turkish Mining on Public Works and Education Services

#### ÖZ

*Yapılan bu çalışmanın amacı, Türkiye'deki madencilik çalışmalarının şehirlerdeki çeşitli hizmet alanlarına etkilerini ortaya çıkarmaktır. İmar, ulaşım ve eğitim hizmetleri yönüyle madenciliğin etkilerine örnekler verilecektir.*

*Sosyo-ekonomik koşullar şehirlerin ortaya çıkmasında ve şehir hayatının canlanmasında etkili olan unsurlardandır. Türkiye madenciliğinde öncü kuruluş olan Etibank, fabrikaların bulunduğu bölgelerin bayındır hale gelmesine ve eğitim hizmetlerine çeşitli katkılar sağlamıştır. Madencilik çalışmalarının yoğun olduğu bölgelerin yaşam koşullarına göre lojman ve misafirhaneler yapılmış, köprü, demiryolu ve karayolları inşa edilmiş, çeşitli okullar açılmıştır. Bu sayede, fabrikaların bulunduğu yerleşim yerlerinde bölge halkının modern hayatın imkanlarından faydalanabilmesi mümkün olmuştur.*

*İmar ve ulaşım çalışmalarına ek olarak, madencilik bölgelerinde yeni okullar açılmıştır. Bu okullardan bölge halkının faydalanması yanında mesleki anlamda eğitim verilmesi amacıyla kurslar açılmıştır. Çalışanların çocukları başta olmak üzere bölge halkının çocuklarının eğitimleri için okullar açılmıştır. Bunun sonucu olarak okuma-yazma oranının artmasında ve mesleki deneyim anlamında bu okulların katkıları olmuştur. Daha sonra bu okullar Milli Eğitim Bakanlığı'na devredilerek çalışmaları devam etmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** Madencilik, Bayındırlık, Ulaşım, Eğitim, Etibank.

#### ABSTRACT

*The aim of this study is to reveal the effects of mining studies in Turkey on various service areas in the cities. Examples of the effects of mining in terms of public works, transportation and education services will be given.*

*The emergence of cities and city life in there vival of the socio-economic conditions are effective. Etibank, an important mining organization in Turkey, has contributed to the development of the regions in which it operates and training services. According to the living conditions of the regions where mining activities are concentrated, housing and guest houses were built, bridges, railways and*

---

\*4-6 Mayıs 2017 tarihlerinde düzenlenen VIII. Uluslararası Türk Sanatı, Tarihi ve Folkloru Kongresi/Sanat Etkinlikleri kapsamında sunulan bildirinin genişletilmiş ve gözden geçirilmiş halidir.

*highways were built, various schools were opened. In this way, it was possible for the people of the region to benefit from the modern life in the places where the factories were located.*

*In addition to public works and transportation, new schools were opened in mining regions. In addition to benefiting from these schools, courses have been opened in order to provide vocational training. Schools have been opened for the education of children of the people of the region, especially the children of the workers. As a result of this, the institution contributed to the improvement of literacy rate and occupational experience. Then the schools were transferred to the Ministry of Education.*

**Keywords;** Mining, Public works, Transportation, Education, Etibank.

## GİRİŞ

Madencilik adını verdiğimiz faaliyetler ülkelerin ekonomik hayatı ile doğrudan ilgilidir. Birçok alana katkısı olması dolayısıyla devletlerin bu alana ilgisi tarih boyunca var olmuştur. Genel olarak ülkelerin kalkınmasında, ilerlemesinde ve ekonomik hayatında önemli görülen bu alan, Türkiye için de aynı önemi taşımıştır. Madenler, günlük hayatın temelini oluşturan sanayi, endüstri ve ticari alanda ayrıca genel olarak da ekonomi dünyasında önemli bir yer tutmaktadır. Bunun yanında toplumların refah ve gelişmişlik düzeyleriyle madencilik faaliyetleri arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Devletler maden ocaklarını sadece işletmekle kalmamış, maden işletmelerinin bulunduğu bölgelerin bayındır hale gelmesine de katkılar sağlamıştır.

Türkiye’de 1935’te kurulan Etibank, maden çıkarımıyla görevlendirildiği halde sosyal, kültürel ve bayındırlık alanlarında hizmetlerde bulunarak Türkiye’nin önemli kuruluşlarından biri olarak faaliyet göstermiştir. Etibank, sosyal politika anlayışının devletçe benimsendiği bir safhada ortaya çıkmıştır. Kendisine düşen görev ise ülke sanayisini geliştirmek kadar, sanayi işçisi ve bölge halkının yaşam koşullarının, sosyal imkanlarının iyileştirilmesi olmuştur (Topçuoğlu, 1956: 288).

Sadece maden çıkarma politikasıyla değil, sosyal hayata katkıları vasıtasıyla da Etibank’ın birçok şehre faydaları olmuştur. Şehirlerde kurulan yeni sanayi kolları, bölgelere iş, refah ve hayatîyet getirmiştir. Etibank tarafından ülkemizin çeşitli yerlerinde işletilmeye başlanan madenlerle beraber, hayat standartlarının yükseldiği, sağlıklı ve konforlu imar çalışmalarının başladığı görülmektedir (CHP 15. Yıl Kitabı, 1938: 561).

Kamu hizmeti amacıyla, kamu yararına gerçekleştirilen karayolu ve demiryolu yapımı, liman inşaatı ve köprü inşaatı gibi taşınmaz mallara

ilişkin çalışmalar devletlerin bayındırlık hizmetleri arasında sayılır (Kıratlı, 1972: 53). I. Dünya Savaşı'na kadar olan süreçte yabancılara verilen imtiyazlar sonucunda maden üretimi yabancılardan kontrolünde yapılmış, Türklerin payı % 40 seviyesinde kalmıştır (Kepenek ve Yentürk, 1994: 13). Ancak yabancılar, Anadolu'yu kendi sanayilerine hammadde kaynağı olarak görmüşlerdir. Bu sebeple ülkenin sanayileşme anlamında ilerlemesi konusunda yapılan çalışmalar olumlu netice vermemiştir. I. Dünya Savaşı ve ardından başlayan Milli Mücadele'yle beraber sanayi ve maden üretimi durma noktasına gelmiş, dolayısıyla ülkede yaşayan halkın refah anlamında sorunları baş göstermiştir. Milli Mücadele başarıya ulaştıktan sonra, ülkenin geri kalmışlığını yenmek ve savaş sırasında tahrip olan ülkeyi yeniden imar hale getirmek için İzmir İktisat Kongresi'nde çeşitli kararlar alınmıştır (Yıldırım, 1996: 387). Mustafa Kemal Paşa, kongrenin açılış konuşmasında imar çalışmaları hakkında fikirlerini dile getirerek şunları ifade etmiştir: *"...Ülkemizi bundan başka demiryollarıyla ve üzerinde otomobiller çalışır şoselerle şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü batının ve dünyanın vasıtaları bunlar olduğu müddetçe, bunlara karşı eşek ve kağnılarla doğal yollar üzerinde mücadeleye girmeye imkan yoktur."* (İnan, 1982: 67). Bu fikirler doğrultusunda Cumhuriyet döneminin başında ulaşım politikasının esasını demiryollarının kamulaştırılması ve yenilerinin yapılması oluşturmuştur. Çıkarılan yasalarla demiryollarının satın alınması ve yenilerinin yapılması konusunda hükümete yetki verilmiştir (Kepenek ve Yentürk, 1994: 39).

## 1. ETİBANK'IN KURULUŞU VE ÇALIŞMALARI

MTA Enstitüsü ve Etibank'ın kuruluş kanunları birbirini takip eden numaralarla çıkmıştır. Etibank, madenlerin işletilmesi yanında elektrik santralleri kurup işletmek, dağıtımını yapmak, petrol arayıp işletmek ve bankacılık yapmakla görevlendirilmiştir. 14 Haziran 1935'te 2805 sayılı kanunun üçüncü maddesinde belirtildiği üzere hükümet tarafından sağlanan 20 milyon Türk lirası sermayeyle Etibank kurulmuştur. Kanunla Etibank'ın görevleri ayrıntılı olarak ifade edilmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, 1935: 208). Etibank, MTA'nın sondaj çalışmalarıyla tespit ettiği madenleri çıkarıp devlet adına işletmekle, sorumlu tutulmuştur.

Etibank, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün tespit ettiği madenleri çıkarmak ve onları işlemek ayrıca ihtiyaç duyulan sermayeyi ülke yararına en uygun şekilde sağlama imkânlarını araştırmak ile sorumlu tutulmuştur. Devlet tarafından yabancılardan alınacak olan maden imtiyazları da Etibank'a aktarılarak, devletin kontrolünde madencilik çalışmalarının yapılmasına imkan verilmiştir. Sümerbank ve Etibank, Birinci Beş Yıllık Plan gereği devlet tarafından sorumlu tutulan mali kurumlar olmuştur. Bu

bankalara hem sermaye sağlama hem de işletmeci olma görevi verilmiştir. Uygulamada bu iktisadi devlet teşekküllerinin özerk bir biçimde verimli çalışmaları beklenmiştir. Devlet kesiminin sanayileşme yönündeki milli ekonomiye katkıları bu bankaların sağlanması düşünülmüştür (Zürcher, 2000: 288).

Etibank'ın ilk dönemlerde üzerinde durduğu başlıca madenler, bakır, kömür, krom, demir, kükürt ve linyit olmuştur. Kuruluşundan sonra Etibank, bakır üretimine başlamış ve krom ihraç ederek Karabük demir-çelik tesislerinin finansmanına katkı sağlamıştır. Bu dönemde banka tarafından Kuvarshan, Ergani Bakır, Şark Kromları, Divriği Demir İşletmeleri'nin üretime geçirilmesi, Keçiborlu Kükürt İşletmesi'nin yenilenmesi, Ereğli kömür havzasının millileştirilmesi sağlanmıştır (Ulutan, 1987: 113). Atatürk tarafından, Türkiye'de maden sanayinin gelişmesi için 1937 yılında önerilen üç senelik maden programının tatbiki için görevlendirilen Etibank; Ergani Bakır, Divriği Demir, Şark Kromları ve Garp Linyitleri işletmelerini yeniden kurmuş ve işletmeye açmıştır. Hükümet tarafından satın alınan maden işletmeleri Etibank'a devredilerek bu işletmelerin üretimi arttırılmıştır. Senelik kömür üretimi Etibank'ın çalışmaları sonucunda 2,3 milyon tondan 3,7 milyon tona, bakır üretimi 400 tondan 11 bin tona, linyit üretimi 110 bin tondan 800 bin tona ulaşmıştır (Vaner, 1946: 157).

Etibank'ın maden sanayine girmesiyle maden üretimindeki rakamlara bakıldığında, bankanın bu konuda büyük bir paya sahip olduğu anlaşılır. Etibank, maden kömürü üretiminde 1938 yılında % 20 olan payını 1941 yılında % 100'e, linyit kömürü üretiminde 1939 yılında % 69 olan payını 1945 yılında % 81'e, krom üretiminde 1938 yılındaki % 24'lük payını 1945'te % 57'ye, kükürt üretimindeki payını % 42'den 1945'te % 100'e ve demir üretimindeki payını da 1939'da % 100'e çıkarmıştır (Demir, 2017: s. 374).

Maden çıkarma ve işlemenin yanında Etibank'ın sosyal çalışmaları da olmuştur. Etibank, üretimde önemli bir unsur olan insana, layık olduğu değeri vermek amacıyla iyi ücret alan, iyi bakılan, iyi şartlar altında ikamet eden, sağlıklı ve memnun işçilerin verimlerini yüksek tutmak için politikalar belirlemiştir. Ülke sanayisinin gelişimi kadar, işçinin bulunduğu olumsuz koşulları gidermek, bankanın temel amaçlarından olmuştur (Topçuoğlu, 1956: 288).

Yedirme, giydirme, barındırma, eğitim, sosyal sigorta yoluyla tedavi, ölüm yardımı gibi hizmetler işçilere sunulan bazı hizmetler olmuştur. Ayrıca çevre köylerden çalışmaya gelen işçilere, gelip gitmeleri için ücretsiz araçlar tahsis edilmiştir. İşçilere işletme fırınlarından her gün ekme verilmiş ve nakit yardımında bulunulmuştur. Kışlık ve yazlık elbise kumaş bedeli, iş elbisesi, terzi dikiş ücreti, ayakkabı, çizme ve iş çizmesi, bekçiler için

gömlek, kravat, şapka, palto gibi giyim yardımı da işçilere sosyal yardım olarak sunulmuştur (Etibank Dergisi, 1967: 15).

Etibank'ın maden işletmeleri bünyesinde spor faaliyetlerine de önem verilmiştir. Ereğli Kömür İşletmesi'nde, Garp Linyitleri İşletmesi'nde ve Ergani Bakır İşletmesi'nde spor kulüpleri kurulmuştur. İşçi ve personelin tatil günlerini faydalı şekilde geçirebilmeleri ve dinlenmeleri için dinlenme kampları, güreş, futbol ve tenis bölümlerinin yer aldığı tesisler inşa edilmiştir.

## **2. MADEN İŞLETMELERİ'NİN BAYINDIRLIK VE ULAŞIM HİZMETLERİNE ETKİLERİ**

Maden işletmelerinin bölgelere bayındırlık alanında da etkileri olmuştur. Karayolu ve demiryolu ağları, köprüler, yeni yerleşim yerleri, mahalleler, okullar vs. gibi çalışmalar sonucunda işletmelerin bulunduğu bölgeler canlılık kazanmıştır.

Etibank'a bağlı maden işletmeleri sayesinde fabrikaların bulunduğu yerleşim yerlerinde yeni binalar, hastaneler, okullar inşa edilmiştir. Ergani Bakır İşletmesi Müessesesi'nin belediye sınırları içerisinde 211 adet lojman yapılmıştır. Bu lojmanlardan 134'ü kaloriferli, 77'si ise sobalı şekilde kullanılmıştır (Maden İlçe Yıllığı, 1986: 98). Ergani Bakır İşletmesi'nin inşaat çalışmaları devam ederken fabrikanın ilçeye olan katkıları dönemin gazetelerine haber olmuştur. "*Ergani yepyeni bir şehir oldu*" başlıklı habere göre, ilçede üç sene önce yatacak bir yer yokken, kasabada on beş odalı bir otel ve altında on dükkan yaptırılmıştır. Maden işletmesinin bulunduğu yere çıkan caddeler tamir edilmek suretiyle gösterişli ve geniş bir cadde haline getirilmiştir. Haberde ilçe çarşısından diğer yerlere tekerlekli vasıta ile gidilemezken ilçenin en yüksek yerinde olan çarşıya yaklaşık iki kilometre uzaktaki Hükümet Konağı'na bile artık otomobilin çıkabildiği ifade edilmiştir. Ayrıca mahalle ortasından geçen ve içine lağım sularının aktığı derenin üstünün örtüldüğü bu sayede sıtma hastalığının artık yaşanmadığı haberde yer almıştır (Ergani yepyeni bir şehir oldu, Akşam, 19 Teşrin-i Sani 1934: 4).

Maden şehrinin çehresinin değiştiğini başka bir haberde daha görmekteyiz. "Maden fabrikası Ergani'ye can verdi" başlığıyla çıkan haberde şöyle denilmiştir (Maden fabrikası Ergani'ye adeta can verdi, Akşam, 2 Eylül 1936: 6)

*"Krom ve bakır madenlerinin işletilmesine başlanması Ergani'yi başkalaştırmış, adeta şehre can vermiştir. Yeni caddeler açılmış, sokaklar temizlenmiş, belediye tarafından yeni yeni dükkan ve oteller yaptırılmıştır. Bakır madeninin genel elektrik santrali bittikten sonra şehre de (Maden'e)*

*elektrik verilecek ve sokaklar tamamıyla elektrikle tenvir edilecektir (aydınlanacaktır).”*

Etibank'ın Şark Kromları İşletmesi'nde diğer kurumlara kıyasla sosyal koşullara daha fazla önem verdiği görülmektedir. Memurların ihtiyacını karşılayacak oranda ev sağlanırken, işçiler için barınacak yerler ayarlanmıştır. İşletmede yemekhane, yatakhane, hamam ve kantin gibi kurumların yanı sıra, kasabada bir hastane ve ilkokul inşa edilmiş, halkın elektrik ve su sıkıntısı giderilmiştir. Hastanede civar köylerden gelenlere de hizmet verildiği için işletmenin sadece çalışanlarına değil yöre halkına da fayda sağladığı görülmektedir (Tuna, 2002: 334). Etibank çalıştırdığı teknik ve idari personel ve işçinin konut ihtiyacını karşılamak için Guleman'da, 165 adet lojman, 42 yataklı misafirhane, 300 kişilik sinema salonu, üç ayrı yerde toplamda 500 kişilik işçi pansiyonu, memur ve işçi lokalleri gibi tesisler yapmıştır. (Maden İlçe Yıllığı, 1986: 110).

Zonguldak Ereğli kömür havzasında işçilere yatakhaneler, hamam, yemekhaneler, mühendis ve memur lojmanları, sürekli işçiler için apartman daireleri, dinlenme tesisleri, ilkokullar, kantinler, ocaklarda çalışan hükümlülere ceza evleri yapılmış ve hizmete sokulmuştur. Yalnızca Zonguldak'taki sosyal tesisler için harcanan para 7 milyon lira civarında olmuştur (Ulutan, 1987: 129).

Karabük Demir-Çelik Fabrikası açıldığı dönemde Safranbolu'da bir köyün mahallesi olan Karabük, 1941'de bucak haline getirilmiş, 1953'te ilçe ve 6 Haziran 1995 tarihinde 550 sayılı KHK ile il olmuştur. Karabük'teki çalışmaların neticesi olarak fabrikanın bir köye yapılması ve bu köyün hızlı nüfus artışı ile şehirleşmesi diğer şehirlere de örnek teşkil etmiş ve okulu, sineması, lokalleri, parkları, caddeleri, dinlenme yerleri ile tam bir şehirleşme süreci geçirmiştir (Kaştan, 2003: 499).

Cumhuriyet Hükümetleri'nin demiryolu politikasıyla doğal kaynaklara ulaşmak, orman ve madenlerden yararlanmak hedeflenmiştir. Bakıra ulaşmak için Ergani'ye kadar yapılan demiryolu bakır hattı, kömüre ulaşmak için Ereğli kömür havzasına giden demiryolu kömür hattı, demire ulaşmak için Sivas Çetinkaya'ya giden demiryolu hattı demir hattı olarak adlandırılmıştır. Böylece kömüre ulaşılarak sanayi için gerekli enerji kaynağı yaratılması, bakır ve demir ulaşılarak ise sanayi için hammadde temini öngörülmüştür (Özdemir, 2006: 31).

Fevzipaşa-Malatya Demiryolu hattının Diyarbakır'a kadar uzatılması gündeme gelince Ergani Bakır İşletmesi'nin bulunduğu Elazığ'ın Maden ilçesinde heyecan yaratmıştır. Çalışmaların ardından 5 Ağustos 1935 tarihinde 421 kilometrelik Fevzipaşa-Ergani Hattı'nın açılışı yapılmıştır (Haykır, 2016: 261). 7 Ağustos 1935 tarihli Ulus Gazetesi, ilk sayfasında “İlk Trenimiz Bakıra Kavuştu” başlıklı haberle demiryolunun Maden'e

ulaştığının bilgisini vermiştir. Haberde, trenin Bakır Madeni'ne ulaşmasından duyulan sevinç ve heyecan dile getirilmiştir (İlk Trenimiz Bakıra Kavuştu, Ulus, 7 Ağustos 1935: 1). Ergani'ye demiryolunun ulaşmasıyla maden üretiminin başlayacağı ve üretimin her yıl yükseleceği vurgulanmıştır. Yapılan hesaplamalara göre Ergani'de 600'den fazla insanın iş sahibi olacağı, maden civarında hastane ve okulların açılacağı düşünülmüştür. Bu gibi gelişmeler bölge ekonomisinin ve bu bağlamda Türkiye ekonomisinin kalkınmasına imkan tanımıştır (Haykır, 2016: 264).

Ulus Gazetesi'nin bir başka haberinde Karabük'ten geçen demiryolu hattının önemiyle ilgili yazı yayımlanmıştır. Karabük'te kurulacak olan demir-çelik fabrikasından dolayı, kömür hattı olarak bilinen Irmak-Filyos demiryolu hattının bundan böyle kömür ve demir hattı olduğu ifade edilmiştir (Kömür ve Demir Hattı, Ulus Gazetesi, 14 Son Teşrin 1935: 1).

Kütahya Tunçbilek bölgesini Tavşanlı tren istasyonuna bağlamak için 15 km'lik bir demiryolu yapılarak, bağlantı yolları için şose yollar inşa edilmiştir. Bu çalışmalar için Etibank'ın 1945'e kadar yaptığı yatırımların toplam tutarı 12 milyon Türk Lirası'nı bulmuştur (Ulutan, 1987: 130). Yine Tunçbilek bölgesinde 300 adet personel evi, 30 yataklı hastane, kütüphane, sinema, 24 odalı misafirhane, spor sahaları ve bir ilkokul Etibank Garp Linyitleri İşletmesi tarafından inşa edilmiştir (Ulutan, 1987: 148).

Elazığ'ın Maden ilçesinde Ergani Bakır İşletmesi'nin inşaat çalışmaları devam ederken aynı bölge civarında Guleman Krom İşletmesi'nin (Alacakaya) inşaat çalışmaları da sürdürülmüştür. Zaman zaman mevsimin olumsuz şartları, kamyonlarla yapılan bu nakil işlemini olumsuz etkilemiştir. Bunu göz önünde bulunduran krom şirketi ve bağlı bulunduğu Etibank, bir hava hattının inşasına başlamıştır. Dokuz ay içinde inşası hızla tamamlanan hat, 3 Temmuz 1937 günü çalışır duruma getirilmiştir. Ayrıca Guleman-Maden arasında 28 km olmak üzere şose yol inşa edilerek ulaşımın daha kolay yapılması için imkân sağlanmıştır. 1935 yılında demiryolu ağının da ilçeye geldiği göz önünde bulundurulursa Maden ilçesi, bu sayede ulaşım anlamında hem bakır hem de krom madeninin nakil merkezi olmuştur (Çevik ve Demir, 2014: 35).

### **3. MADEN İŞLETMELERİ'NİN EĞİTİM HİZMETLERİ KATKILARI**

Etibank, kendi personelinin çocuklarını eğitmek amacıyla, işletmeler civarında okullar açmıştır. Bu okullar sadece işçilerin çocuklarına değil bölge halkının da hizmetine sunulmuştur. Zonguldak maden kömürü havzasında açılan yedi okulun öğretmen ve bina masrafları dahil olmak üzere tüm harcamaları Ereğli Kömür İşletmesi Müessesesi tarafından ödenmiştir. Diğer işletmelerin bölgelerinde açılan okullar ise bina mülkiyeti



işletmeye ait olmak üzere Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı olarak eğitim vermişlerdir (Topçuoğlu, 1956: 317). Divriği'de yaptırılan yatılı ilkokula civar köylerden gelen öğrencilerin ihtiyaçları müessese tarafından ücretsiz karşılanmıştır.

Ergani Bakır İşletmesi bölgesinde bir ilkokul hizmete sokularak halkın faydalanması sağlanmıştır. Soma'da 1940 yılında bir okul açılmış ve her linyit ocağında bir dersane açılarak okuma-yazma kursları düzenlenmiştir. Ayrıca işçilerin teknik olarak yetiştirilmesi ve kalifiye eleman olabilmeleri için müesseselere zorunlu kurs açma ve uygulama yükümlülüğü getirilmiştir. Divriği'de yaptırılan yatılı ilkokula civar köylerden gelen öğrencilerin ihtiyaçları Divriği Demir İşletmesi tarafından ücretsiz karşılanmıştır. Okul binasının büyük dershanesi aynı zamanda sinema salonu olarak kullanılmıştır. 1951 yılında Murgul Bakır İşletmeleri'ne ait binada Merkez İlkokulu adıyla bir ilkokul eğitime başlamıştır (Demir, 2017: 148-149). Guleman Krom İşletmesi bölgesinde ise dokuz derslikli bir ilkokul, yedi derslikli bir ortaokul yöre halkının çocuklarının eğitim görmesi inşa edilmiştir (Maden İlçe Yıllığı, 1986: 110).

İşletmeler bünyesinde genç işçilerin mesleki bilgilerini artırmak, bunlardan ileride daha iyi ve yüksek verim elde edebilmek için teknik kurslar açılmıştır. 18 yaşına kadar bütün genç işçiler bu kurslara devam için yükümlü tutulmuş, daha büyük yaştaki her sınıf işçinin de kurslardan istifade etmesi sağlanmıştır. Kursların birinci kısmında hiç okuma yazma bilmeyenlere okuma yazma öğretilmiş, ikinci kısmında ise kendilerine genel ve teknik bilgiler verilmiştir. Bu kurslarda başarılı olan genç elemanlar işletmenin çırak atölyesine verilerek burada kalifiye işçi haline getirilmişlerdir (Ergani Bakır İşletmesi, İktisat ve Ticaret Ansiklopedisi, 1949: 196).

Etibank'ın önemseydiği konuların başında her seviyedeki personel ve işçilerin geniş kapsamlı eğitim imkanlarından yararlanmaları, okuma yazma bilmeyenlere de ayrı bir eğitim yapılması gelmektedir. Çünkü işçilerin teknik bilgilerinin artması, üretimi artmasına ve maliyeti düşmesine fayda sağlayacaktır. Maden işletmelerinde işçiler için okuma yazma kursları ve personeller için yabancı dil kursları düzenlenmiştir. Etibank tarafından her yıl düzenli olarak Ankara, İzmir ve Seydişehir eğitim merkezlerinde iş sağlığı ve güvenliği, kaynak, döküm, mekanik, motor, ağır vasıta bakım ve onarımı gibi birçok kurslar açılmıştır. Bu kurslara teknik ve idari personel ile beraber teknisyen ve ustalar da katılmıştır (Ulutan, 1987: 331).

Türkiye'de 1997 yılında sekiz yıllık zorunlu temel eğitime geçişle beraber eğitim seferberliğine katkı sağlamak için Etibank'a da görev verilmiştir. Bu doğrultuda 1997 yılında inşasına başlanan Elazığ'ın Kovancılar ilçesindeki 12 derslikli Eti Holding AŞ İlköğretim Okulu için

Etibank tarafından Elazığ İl Özel İdare Müdürlüğü'ne 75 milyar TL kaynak aktarılmıştır. Bunun yanında Balıkesir ili Bigadiç ilçesinde 18 derslikli, Balıkesir ili Bandırma ilçesinde 15 derslikli ve Ankara ili Evren ilçesinde 8 derslikli ilköğretim okulları için toplamda 235 milyar TL katkı sağlanmıştır (Etibank 1997-1998 Faaliyet Raporu, 1998; 58).

### SONUÇ

1935'te kurulan Etibank, Türkiye'nin yer altı ve yer üstü servetlerini ortaya çıkarmak için faaliyet göstermiştir. Devlet adına maden ocaklarını açma ve işletme görevini yürüten banka başta kömür, bakır ve krom olmak üzere maddi açıdan kâr getiren alanlara öncelik vermiştir. Ancak Etibank'ın bünyesindeki işletmeler, faaliyet gösterdiği bölgelerde sadece maden üretimi yapmakla kalmamıştır. Bölgenin sosyal, bayındırlık ve eğitim anlamında gelişmesine de katkı sağlamıştır. İşçi sayılarının işletmeler bünyesinde zamanla artması bölge nüfusunun yükselmesine, nüfus artışı ise bu bölgelerin sosyal-kültürel anlamda canlanmasına temel oluşturmuştur. Etibank sayesinde kentleşme, eğitim, kültür, spor, sağlık, ulaşım, ticaret alanlarında kısaca modern hayatın her alanında büyük değişim ve gelişmeler yaşanmıştır.

Maden işletmeleri bölgesindeki ulaşım imkânları iyileştirilerek yeni yollar halkın hizmetine sunulmuştur. İşletmeler bünyesinde inşa edilen spor tesisleri ve sinemalar sayesinde, bölgedeki insanların bu hizmetlerden faydalanması sağlanarak sosyal etkinlik imkanlarına katkı sağlanmıştır. Etibank tarafından ilçelere ve köylere yeni okullar açılarak Türkiye'nin okuma-yazma oranının artmasında büyük çabalar sarf edilmiştir.

### KAYNAKÇA

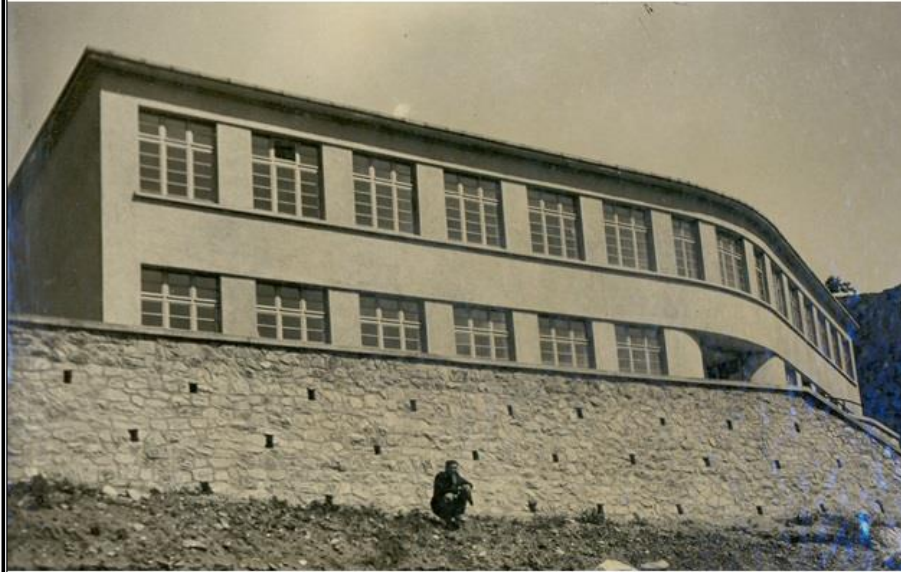
- İktisat ve Ticaret Ansiklopedisi**, (1949), *Ergani Bakır İşletmesi*, IV, ss. 196, İstanbul.
- Etibank Dergisi**, (1967), *Keçiborlu Kükürtlü İşletmesi Müessesesi*, ss.3-18, Ankara.
- Akşam**, (19 Teşrin-i Sani 1934), *Ergani yepyeni bir şehir oldu*, ss. 4.
- Akşam**, (2 Eylül 1936), *Maden fabrikası Ergani'ye adeta can verdi*, ss. 6.
- CHP 15. Yıl Kitabı**, (1938), Ankara.
- Çevik**, M., Demir, Ö. (2014), "Etibank Ergani Bakır İşletmesi'nin Kuruluşu Ve Elazığ'ın Maden İlçesine Getirdikleri", *Turkish Studies*, 9 (7), 27-39.
- Demir**, Ö. (2017), *Cumhuriyet Dönemi Madencilik Politikaları ve Etibank'ın Rolü*, Fırat Üniversitesi, Elazığ, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ.

- Etibank 1997-1998 Faaliyet Raporu**, (1998), Ankara.
- Haykır, Y.** (2016), “Demiryolu’nun Elazığ’a Gelişi”, *Tarih Okulu Dergisi*, 9 (27), 241-307.
- İnan, A.** (1982), *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Kaştan, Y.** (2003), “Atatürk Döneminde Sanayileşme ve Karabük Demir-Çelik İşletmeleri”, *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 11 (2), 487-502.
- Kepepek, Y. Yentürk, N.** (1994), *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kıratlı, M.** (1972), “İdarenin Bayındırlık Hizmetleri”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 27 (4), 53-81.
- Maden 1986 İlçe Yıllığı**, (1986), İstanbul.
- Özdemir, N.** (2006), *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- TBMM Zabıt Ceridesi Etibank Kanunu**, (1935), Devre V, İçtima Senesi F, C. 4, Birleşim 38.
- Topçuoğlu, H.** (1956), “Etibank ve Sosyal Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 13 (1-2), 287-328.
- Tuna, S.** (2002), *Türkiye’de Devlet İşletmeleri (1930-1940)*, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Ulus**, (7 Ağustos 1935), “İlk Trenimiz Bakıra Kavuştu”, ss. 1.
- Ulus**, (14 Son Teşrin 1935), “Kömür ve Demir Hattı”, ss. 1.
- Ulutun, B.** (1987), *Etibank 1935-1985*, Ankara: Etibank Yayınları.
- Vaner, K.S.** (1947), “Etibank (Etibank’ın on senelik finansman ve işletme faaliyetine toplu bir bakış)” *Türk Ekonomisi*, 45 (47). 157-165.
- Yıldırım, İ.** (1996), “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 12 (35), 387-396.
- Zürcher, E. J.** (2000), *Modernleşen Türkiye’nin Tarihi*, Çev. Y. Saner Gönen, İstanbul: İletişim Yayınları.

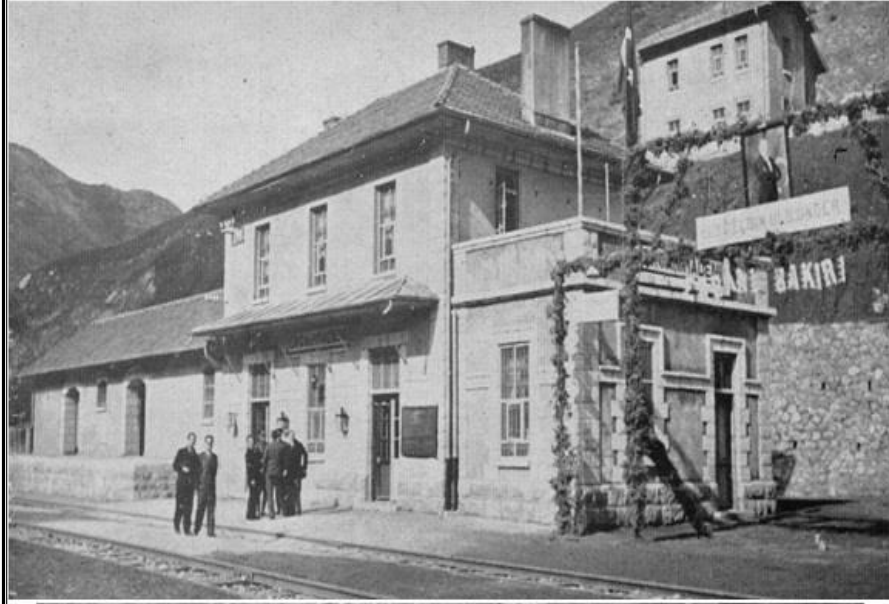
## EKLER



**Artvin'in Murgul İlçesi'nde yaptırılan Merkez İlkokulu**



**Elazığ'ın Maden İlçesi'nde yaptırılan Atatürk İlkokulu**



**Fevzipaşa-Diyarbakır Demiryolu hattı (Bakır Hattı) üzerinde inşa edilen Ergani Madeni İstasyonu ve yapılan köprü ile tünel**