

Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı)

Ülkelerin gelişmişlik düzeyi bayındırlık faaliyetlerinin gelişmişliği ile doğrudan alakalıdır. Temelleri XIX. yy. başlarında atılan ve Tanzimat Dönemi'nde en üst noktasına ulaşan reform hareketlerinin, Osmanlı Devleti'nin yeniden yapılanmasında oldukça önemli bir yeri vardır. Söz konusu dönemde maliyeden idari yapıya kadar pek çok alanda yeni düzenlemeler yapılmıştır.

Düzenli bir şekilde yol yapım çalışmasının yürütülmediği Osmanlı Devleti'nde, bu işin bir düzene kavuşturulması yönündeki çalışmalar ancak Tanzimat Dönemi ile başlayabilmıştır. 1838 yılında Umur-ı Nafia Meclisi, 1845 yılında Nafia Hazinesi ve 1848 yılında Nafia Nezaretinin kurulması bu anlamda atılan en önemli adımlardır. Nafia Nezaretinin birinci amaç ve görevi ülkede ulaşımı sağlayacak yolları inşa etmektir. Buna uygun olarak askerî, ticarî ve siyasî açıdan en kısa ve uygun güzergâhların, en iyi ve hızlı bir şekilde yapılmasını içeren projelerin hazırlanıp yürürlüğe konulduğu görülmektedir.

Böylece Osmanlı Devleti'nde 'Tarik-i Sultaniye' denilen ve önemli ticaret merkezlerine ulaşan yolların yapılması için çalışmalar başlatılmış, bunun için Avrupa'dan mühendisler getirilmiş, Avrupa'da yeni yeni gelişmeye başlayan demiryolları da Osmanlı coğrafyasında inşa olunmaya başlanmıştır.

Nafia Nezareti kurulduğunda faaliyet alanları tam olarak netleştirilmemiş olmakla beraber genel olarak ülkenin yararına olacak bütün işlerle iştigal etmek görevi idi. Nezaretin görev alanları ve teşkilat yapısı ile ilgili olarak zaman zaman yeni düzenlemeler yapılarak nizamnameler hazırlanmıştır. İlk kuruluşunda nezaretin sorumluluk alanları makine ve fabrikalar tesisi, Nafia Hazinesi'nin güçlendirilmesi, ziraat ve sanayinin geliştirilmesi, kumaş üretilmesinin geliştirilmesi, binaların yapımının denetlenmesi, İstanbul kaldırımlarının düzenlenmesi ve denetlenmesi, ormanların korunması, tersanenin ihtiyacı olan odunun temini, İstanbul'un su sıkıntısının giderilmesi olarak belirlenmiştir. 1870 tarihli nizamnameye göre Nafia Nezareti turuk ve meabir (yollar ve köprüler), demiryolu idareleri gibi bayındırlık işleri ile doğrudan alakalı birimlerin yanında maden, posta ve telgraf idarelerini de bünyesinde barındırmaktadır. Daha önce nezaretin görev alanları içerisinde yer alan ziraat ve çiftçiliğin geliştirilmesi, ormanların ıslahı, İstanbul'un kaldırımları, İstanbul'un su sorununa çözüm aranılması gibi yer alan maddeler zaman içerisinde başka nezaretlere ya da İstanbul Belediyesi'ne devredilmiştir. Bu dönemde nezaretin idaresinde Meclis-i Nafia ismiyle bir danışma meclisi olup başkanlığı müsteşar tarafından yürütülmüştür.

Nafia Nezaretinin kurulduğu yıl olan 1848 yılından kaldırıldığı 1922 yılına gelinceye kadar Osmanlı Devleti'ndeki değişim ve dönüşüm doğal olarak nezarete de yansımıştır. Belirtilen yıllar arasında Osmanlı Devleti'nin yaşamış olduğu I. Meşrutiyet, II. Meşrutiyet ve bürokratikleşme sürecinin etkilerini açık bir şekilde Nafia Nezaretinde de görebilmekteyiz. 1876 Kanun-ı Esasi'nin ardından II. Abdülhamid'in devletin organlarında yeniden bir teşkilatlanma yapmaya başlamasıyla, 1880 yılında Nafia Nezareti için de yeni bir nizamname hazırlanmıştır. 1880 tarihli nizamnameye göre Nafia Nezaretine bağlı olan idareler turuk ve meabir ile demiryolu müdürlükleridir. Bu arada nezaretin hukuk işlerini yürütmek üzere Hukuk Müşavirliği ve fennî işlerle ilgilenmek üzere Fen Müşavirliği ihdas olunmuştur. Nezaretin sorumluluk alanları ise şose yol, demiryolu, köprü inşası ile bunların korunması, göl ve bataklıkların temizlenmesi, nehir ve göllerin ulaşımına açılması, limanların inşa ve tamiri olarak belirlenmiştir. Turuk ve Meabir İdaresi, karayollarının yanında göl ve bataklıkların temizlenmesi, nehir ve göllerin ulaşımına açılması ve limanların inşa ve tamiri ile de ilgilenecektir. Nezaretin son teşkilat kanunu olan 1914 tarihli nizamnameye göre ise

Nafia Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti, Demiryol ve Limanlar Müdüriyet-i Umumîsi, Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîyesi, Umur-ı Nafia Müdüriyet-i Umumîyesi, Muhasebe Müdüriyeti, Hukuk Müşavirliği, Memurîn Müdüriyeti (Memurîn, Levazım), Evrak Müdüriyeti ve Tercüme Müdüriyetinden oluşmaktadır. Böylece kurulduğu 1848 yılından 1914 yılına gelene kadar nezaretin yapısı bir şekilde değiştirilmiş ve daha teknik bir yapıya kavuşturulmuştur. Bu kanun aynı zamanda ileride kurulan Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâletinin de teşkilat yapısını ve görevlerini belirlemiştir.

Nafia Nezareti kuruluşundan itibaren zaman zaman başka nezaretlerle uzun bir müddet de Ticaret Nezareti ile birlikte idare edilmiştir. Nafia Nezaretinin bu ilk kuruluşunun ardından bayındırlık alanında, özellikle yolların yapımı ile ilgili olarak çalışmalar hız kazanmıştır. Nafia Nezareti, yapmakla yükümlü olduğu işlerle ilgili olarak çeşitli düzenlemeler yapmış, nizamnameler hazırlamıştır. 1861 yılında yolların düzenlenmesi hakkında nizamname çıkartılmış, Haziran 1866 tarihinde çıkarılan kanunla 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkeknüfusa 5 senede 20 gün yollarda çalışma zorunluluğu getirilmiştir. Nafia Nezaretinin bu konudaki en büyük çalışması 1869 ve 1889 tarihlerinde çıkarmış olduğu Turuk ve Meabir Nizamnameleridir. 1869 yılında çıkarılan nizamname ile Osmanlı memleketinde yollar üç kısma ayrılmıştır. Bunlar:

1. Vilayet merkezleri ile İstanbul, limanlar ve demiryolları arasında ulaşımı temin eden ve Turuk-ı Sultanî tabir olunan yollar,
2. Vilayet ve sancak merkezlerini birbirine bağlayan vilayet yolları,
3. Kaza merkezlerini birbirine bağlayan veya kaza merkezlerinden büyük caddelere, limanlara ve demiryollarına bağlanan sancak yollarıdır.

Turuk-ı umumînin denetimi vali, mutasarrıf ve liva idare meclislerine verilmiştir. Yol mükellefiyetinden Osmanlı Devleti'nde yaşayan yabancılar ve öğrenciler muaf tutulmuşlardır. Amele-i mükellefenin, yolların dışında köprü inşasında da istihdamına dair 1875 yılında ek bir düzenleme yapılmıştır.

Bu nizamnamelerle Osmanlı Devleti'nde yol yapımı kanunlarla düzenlenmiş olup, gelişme göstermiştir. Nafia Nezaretinin yolların yapımı ile ilgili sorumluluğu, yolların keşfi, haritalarının çizimi ve buna göre fennî hususların icrasından ibarettir. Devlet yollarının dışında kalan vilayet, sancak ve kaza yollarının inşası vilayetlerin hususî bütçesinden karşılanırdı. Bunun dışında bazı önemli yolların inşası için Osmanlı Devleti, imtiyaz suretiyle karayolu da inşa ettirmiştir. Bunlardan en önemlisi İzmit-Ankara ve Beyrut-Şam yollarıdır. Devletin kendi imkânları ile inşa ettiği en büyük yol ise Erzurum-Trabzon yolu olarak bilinmektedir.

Osmanlı Devleti'nin bu yıllarda içinde bulunduğu durum da yol inşasının geliştirilmesine elverişli değildir. Devlet, aldığı borçları ödeyemez duruma gelmiş, 1875 yılında iflasını ilan etmiştir. Osmanlı Devleti içeride ve dışarıda türlü karışıklıklarla uğraşmaktadır ve bu dönemde hem siyasî hem de malî açıdan güç durumdadır. Yolların inşası, bütçelerin düzenlenmesi gibi hususlarda birçok düzenlemeler yapılsa da neticede 1869 ve 1877 nizamnamelerinin yayınlanmasından 1880 yılına kadar olan zaman dilimi içerisinde Osmanlı Devleti'nde Edirne'den Mustafa Paşa ve Havsa'ya, Selanik'ten Manastır'a, Trabzon'dan Erzurum'a, Bursa'dan Gemlik ve Mudanya'ya giden yollarla, Selanik, Manastır, Kastamonu, Sivas, Konya ve Diyarbakır vilayetlerinde inşa edilmiş olan parça parça yollardan başka bir şey yapılamamıştır.

II. Abdülhamid döneminde vilayetlere köprü ve şose yolların inşası hususuna dikkat edilmesi ve fenne uygun olarak yapılması hakkında bazı tamimler gönderilmiştir. Valilik yaptığı yerlerde öncelikle yol inşasına önem veren Halil Rıfat Paşa'nın ve 1879 yılında Nafia Nazırı olan Hasan Fehmi Paşa'nın da çalışmaları yol inşasında Osmanlı Devleti'nin ileri gitmesine katkıda bulunmuştur.

Nezaretin diğer sorumluluk alanları olan demiryolları liman, rıhtım inşası, arazi sulanması ve bataklıkların kurutulması ile ilgili olarak da birçok çalışma yapılmıştır. Demiryolları, Hicaz demiryollarının haricinde yabancı müteşebbislere imtiyazlar verilerek yaptırılmıştır. Osmanlı Devleti'nde liman inşası, arazi sulanması ve bataklık kurutulması işleri de demiryollarında olduğu gibi daha çok yabancılara imtiyazlar verilmek suretiyle gerçekleştirilmiştir. Nafia Nezareti, demiryolları ve liman inşası ile arazi sulanması ve bataklıkların kurutulması ile ilgili olarak imtiyazların ne suretle kimlere verileceği konusunda düzenlemeler yapmış, verilen imtiyazların takibini memurları vasıtasıyla yürütmüştür.

Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde yol fenninden anlayan yeterli derecede mühendisler olmadığından yurtdışından mühendisler getirilmiştir. Bu mühendislerin en büyük faydası, Osmanlı Devleti'nde bayındırlık işlerinin Avrupa'da olduğu gibi sistematik bir biçimde yürütülmeye başlanmasına katkıda bulunmaları olmuştur. Osmanlı Devleti'nde yol inşasında birçok düzenleme yapılmış, yol inşasının bir standardizasyona kavuşturulması amaçlanmıştır. Ancak bu düzenlemelerin uygulanması ve yolların düzene kavuşturulmasında zamana ihtiyaç vardı.

1914 yılında Osmanlı Devleti'nde mevcut yolların miktarı 20.000 km civarındaydı. Sadece bu yolların tamiri için bile birkaç yüz bin lira gerekmekteydi. Ancak bütçede bu kadar bir tahsisat ayrılamıyordu. Maddi sıkıntılar, savaşların kaybı gibi ciddi sıkıntılara rağmen devletin gelişmesinde nakliye vasıtalarının geliştirilmesinin önemi kavranmış ve bunun için gerekli mekanizmalar oluşturulmuştur. Osmanlı Devleti bu dönemde yaşanan savaşlar ve ekonomik sıkıntılar nedeniyle bu konuda yetersiz kalmış, bu düzenlemelerin uygulanmasında gereken zamanı bulamadan Birinci Dünya Savaşı'na girmiştir. 1925 yılında Osmanlı Devleti'nin Türkiye Cumhuriyeti sınırlarında kalan Anadolu ve Avrupa'da bulunan devlet yollarının toplam uzunluğu 8.087 km 576m, vilayet yollarının uzunluğu 21.576 km 454 m idi. 1856 ile 1914 yılları arasında inşa edilen demiryollarının uzunluğu ise 8.334 km'dir.

Osmanlı Devleti'nin 1848 yılından 1920 yılına kadarki yol inşasında yaptığı düzenlemeler, elde ettiği yetmiş iki yıllık tecrübe, yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin de yol haritasını çizmesine yardımcı olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında yollar ile ilgili çıkarılan kanunlar ve teknik yapı Osmanlı Devleti'nin devamı niteliğindedir. Ankara'da 23 Nisan 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetinin kurulması ile beraber burada da Heyet-i Vükela oluşturulmuş ve 2 Mayıs 1920 tarihli İcra Vekillerinin İntihabı Hakkındaki Kanun'un 3 numaralı maddesince Nafia Vekâleti kurulmuştur. İstanbul'dan bağımsız hareket eden bu vekâletin varlığı ile Osmanlı ülkesinde iki Nafia Nezareti gündeme gelmiştir. Olağanüstü şartlarda açılan TBMM'nin ilk Nafia Vekili de Yozgat Milletvekili İsmail Fazıl Paşa olmuştur. Bakanların seçilmesine ait kanuna göre hükümeti oluşturacak bakanların meclis üyeleri arasından ve meclisin mutlak çoğunluğuna göre seçilmesi esastır. İsmail Fazıl Paşa 25 Aralık 1920 tarihine kadar bu görevde kalmış, 27 Aralık 1920'de yapılan seçimle Ömer Lütfi Bey göreve gelmiştir.

İki başlı idare 1 Kasım 1922 tarihine kadar devam etmiştir. **1 Kasım 1922 tarihinde saltanatın TBMM tarafından kaldırılması** sırasında, bazı nazırlar toplantıyı terk ederek son Sadrazam Ahmed Tevfik Paşa'ya istifalarını sunmuşlardır. Bunun üzerine 4 Kasım 1922'de Tevfik Paşa kabinesi istifasını vermiştir. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin İstanbul'daki temsilcisi **Refet Paşa** da İstanbul'daki idareyi TBMM Hükümeti adına üstlenmiştir. Bu şekilde Osmanlı Nafia Nezaretinin yerini, Ankara hükümetinin Nafia Vekâleti almıştır.

Kurtuluş Savaşı yıllarında öncelik ülkenin işgalden kurtarılması olduğundan bayındırlık faaliyetlerine yeterli düzeyde kaynak ayrıldığını söylemek güçtür. Bu süre zarfında elde mevcut olan yol ve köprüler açık tutulmaya çalışılmıştır. Hâlihazırda demir yollarına da işgal kuvvetlerince el konulduğunu, savaşlar süresince de karayolları inşasının durduğunu, ordunun ihtiyaç duyduğu bazı askeri yolların yapıldığını burada vurgulamak gerekmektedir. Bu süreçte Nafia Vekâletinin görevi cepheye asker ve malzeme sevk etmek, yolları onararak açık tutarak tarımsal ve ticari hayatı devam ettirmektir.

Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması ile ülkenin kalkınmasına yönelik atılımlar başlatılmış, bu yönde de Nafia Vekâletinin görev ve sorumlulukları atmıştır. Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kalkınmasında öncelik halkın ulaşımını kolaylaştıracak kara yolları ve demir yollarının inşa edilerek refaha kavuşturulmasıdır. Cumhuriyetin ilanı esnasında yol inşası hususunda belirlenen kanun ve yönetmelikler Osmanlı Devleti'nin devamı niteliğindedir. Yollar turuk-ı umumiye ve turuk-ı hususiye-i vilayet olarak ikiye ayrılmıştır. Turuk-ı umumiye yolları devlet hazinesinden verilen tahsisatla Nafia Vekâleti vasıtasıyla doğrudan hükümet tarafından inşa ve bakımı yapılan yollardır. Turuk-ı Hususiye ise bakım, onarım ve inşası vilayetler tarafından tahsil olunan yol vergisinin vilayetlere bırakılmasıyla vilayet hususi idarelerince yapılan yollardır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancıların elinde bulunan demir yollarının millileştirilmesi ve yeni demir yolları hatlarının inşasına ağırlık verilmiş olmakla beraber kara yollarının da bozuk kısımlarının tamiri ve yeni şoseler inşasına teşebbüs edilmiştir. 1923-1926 yılları arasında turuk-ı umumiye yollarının tamiri ve köprülerin inşaatına 7.770.955 lira harcanmış, Osmanlı Devleti'nden devralınan 18.335 km uzunluğundaki şose, 22.053 km'ye çıkarılmıştır. 1927 yılında turuk-ı umumiye ve hususiye ayırımına son verilerek birleştirilmiştir. Mali durum Hükümet bütçesinden yeterli miktarda tahsisat ayrılma imkânına kavuşuncaya kadar bütün yolların yol vergisinden toplanan paralarla yapılması kararlaştırılmıştır. Yol vergisi kişi başı 8 lira olarak belirlenmiştir. Maddi durumu olmayanların bedenen mükellefiyetlerine de imkân tanınmıştır. Bu kanun ile demir yolları inşaatının genel bütçedeki ağırlığı artırılmıştır. Ancak iki yıllık bir uygulamadan sonra yol yapımının tamamen vilayetlere bu-bırakılmasından bir fayda elde edilemediğinden Haziran 1929'da bu kanun kaldırılarak Şose ve Köprüler Kanunu çıkarılmıştır.

Bu yıllarda **Gazi Mustafa Kemal**'in bayındırlık işleri ile alakalı düşüncelerini ifade ettiği konuşmasında yeni ekonomik politikaların hayata geçirilmesi için atılacak adımlarda en büyük yerin bayındırlık işlerinin aldığını ifade etmiştir. Konuşmasını "*çünkü ekonomik hayatın işlemesindeki canlılık, ancak taşıt araçlarının, karayollarının, demiryollarının ve limanların içinde buldukları duruma bağlıdır*" diyerek sürdürmüştür. Ayrıca başka bir konuşmasında arzu edilen miktarda demiryolu, karayolu ve liman inşasının yapılabilmesi için esas olanın yerli ve milli sermaye olmakla beraber yetmediği noktada yabancı sermayeden de faydalanılabileceğini; "Efendiler; sırası gelmişken umur-u nafiâ hakkındaki fikirlerimi de arz edeyim: İnşaat ve tesisatı ve işletilmesi mahallî veya umumî menâbî-i memleket tatmin edilecektir. Ancak inşaat ve tesisatın ve işletilmesi bugünkü maliyetimizle gayri mütenasib cesim sermayelere mütevakıf olan umur-u nafiada, ecnebi sermayesinden ve icabına göre ecnebi mütehasıslarından âzami derecede istifade etmek memleketimizin menfaat ve mâmuriyetini ve milletimizin saadet ve refahını az zamanda temin nokta-i nazarından zaruridir" sözleri ile belirtmiştir.

Ülkede bayındırlık alanında 1928 yılında Çanakkale'yi Balıkesir'e bağlayacak 160 km uzunluğundaki Çanakkale-Balya, Artvin ve Kars'ı Karadeniz'e ulaştıracak Hopa-Borçka yolunun inşasına ise 1930 yılında Nafia Vekâletince başlamıştır. 450 km uzunluğundaki Ankara-İstanbul yolu da modern şose olacak şekilde inşa edilmeye başlanmıştır. Son zamanlarda otomobil ulaşımı artmaya başladığından şehir içi ulaşımında yolların asfalt olarak kaplanmasının da

yapıldığını belirtmek gerekir. Özellikle Ankara, İstanbul, İzmir, Mersin, Kayseri gibi şehirlerde soğuk, sıcak asfalt denemeleri başlamıştır. Vakt-i zamanında Osmanlı döneminde büyük masraf ve emeklerle inşa edilmiş olan Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunda da bazı bölgelerde bakım-onarım faaliyetleri yapılmıştır. 1929 yılı bütçesinde Nafia Vekâletine demir yolları inşaatı için 28.200.000, karayolları için 786.360, su işleri için 1.911.620, Amasra ve İnebolu Limanları için 80.000 lira bütçeden pay ayrılmıştır. Ayrıca Ankara'nın bugünkü Bakanlıklar semtinde Nafia Vekâleti için bir bina yaptırılması için 230.000 lira ödenek ayrılmış, bina 1934 yılında tamamlanmıştır.

1932 yılında tüm dünyada yaşanan ekonomik buhranın etkisi Türkiye'de de görüldüğünden ülkenin yol inşasına ayrılan bütçesinde daralma meydana gelmiştir. İlerleyen yıllarda nezaretin yapısı günün koşullarına ve şartlarına uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. 1933 yılında **PTT Genel Müdürlüğü** Nafia Vekâletine bağlanmıştır. 26 Mayıs 1934 tarihinde Nafia Vekâletinin Teşkilat ve Görev Kanunu yayınlanmıştır. 1934'e kadar geçen 14 yıllık süreçte ülkede bayındırlık işleri Osmanlı Devleti'nin 2 Ekim 1914 tarihli Nafia Nezareti Nizamnamesine göre yürütülmüştür. Fakat artık yeni ve günün şartlarına uygun bir teşkilat kanununa gerek vardır. Bu kanun 1939 yılında Ulaştırma Bakanlığının kurulmasına kadar yürürlükte kalmıştır. Kanuna göre vekâlet, memleketin imarına, ticari ve ekonomik gelişmesine ve sosyal kaynaşmasına hizmet eden demir yollarını, limanlarını, şose ve köprülerini yapmak, su işlerini düzenlemek, karada ve havada ulaştırma ve haberleşmeye ait bayındırlık işlerini yapmak, işletmek, idare etmek, çağdaş ilerlemeleri takip ederek bunları uygulamak, devlet daire ve kuruluşlarına ait her türlü bina ve inşaatın ve Türk mimarisinin tarzını belirleyip yürütmek, tekniğe ait vasıta ve unsurları yetiştirmek, genel ve özel kanunların yüklediği işleri yapmakla yükümlüdür.

Kanuna göre vekâlet bünyesinde müsteşarlık, yüksek fen kurulu, teftiş kurulu, bayındırlık hizmetleri için üç başkanlık (Demiryolları ve Limanlar İnşaat Reisliği, Münakalat (Ulaştırma) Reisliği, Şose, Köprüler ve Bina İşleri Reisliği), ikisi genel bütçeye tabi (Sular Genel Müdürlüğü, Nafia Şirket ve Müesseseleri Genel Müdürlüğü) ve diğer ikisi karma bütçeli (Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, Posta, Telgraf, Telefon (PTT) İdaresi Genel Müdürlüğü) olmak üzere dört genel müdürlük, yardımcı hizmetler için üç müşavirlik (hukuk, tarife, muhabere ve mürasele müşavirliği), idari hizmetler için altı müdürlük ile(Zat işleri (personel), malzeme, tercüme, neşriyat ve istatistik, Yüksek Mühendis Mektebi Rektörlüğü ile Nafia Fen Mektebi Müdürlüğü bulunmaktadır. Ayrıca vekâlete ait işler için bir Nafia Meclisi teşkil edilmiştir. Meclisin üyeleri Müsteşar, daire reisleri ile genel müdürler, hukuk müşaviri, personel, malzeme ve muhasebe müdürleridir. Vekâletin bu şekli ufak değişikliklerle 1980 yılına kadar aynı kalmıştır. 1939 yılında Ulaştırma Bakanlığı kurularak Nafia Vekâletinden ayrılmıştır. Zamanla Nafia Şirket ve Müesseseleri Genel Müdürlüğü de kaldırılmıştır.

Şenay ATAM

KAYNAKÇA

10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933, Cilt 1-2-3, İstanbul 1933.

"2443 Numaralı Nafia Vekâletinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun", **Resmî Gazete**, 29 Mayıs 1934, S. 2713.

AKYILDIZ, Ali, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform**, Eren Yayınları, İstanbul 1993.

ALKAN, Faik, **Yeni Türkiye Devleti'nin Bayındırlık Politikası (1920-1933)**, Anadolu Üniversitesi Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 1999.

ATAM, Şenay, **Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020.

Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri, İ: 26, 28 Kanun-ı Sani 1331/10 Şubat 1916, C.1.

Memalik-i Osmaniyyede İnşa Olunacak Turuk ve Meabirin Ameliyat-ı Turabiyesine ve Şose ve Kargir İnşaatına Dair Şartname-i Umumî Layihası, İstanbul 1327.

MUTLU, N. Yücel, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi 1920-1980**, bayındırlık ve İskan Bakanlığı Matbaası, Ankara 1989.

Takvim-i Vekayi, Nr. 170, 13 Cemaziyelahir 1254/4 Ağustos 1838.

Tarihe Düşülen Notlar-3 Meclis Başkanları ve Genel Kurul Konuşmaları (1920-2013), Ed. Tuncer Yılmaz, TBMM Basımevi, Ankara 2013.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, sene 1925-1926.

TÜTENGİL, Orhan, **İçtimaî ve İktisadî Bakımdan Türkiyenin Karayolları**, İstanbul 1961.

23/11/2024 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/nafia-vekaleti-bayindirlik-bakanligi/?pdf=3442> adresinden erişilmiştir