

## CUMHURİYETİN İLK BARAJI: ÇUBUK BARAJI (1929-1936)\*

Yüksel ÖZGEN\*\*  
Recep BÜYÜKTOLU\*\*\*

### ÖZ

*En eski dönemlerden itibaren insanlar tarafından akarsular üzerine inşa edilen bentler ve baraj gölleri vasıtasıyla suların biriktirilerek içme, sulama ve benzer amaçlarla kullanılmasına yönelik birçok çalışma yapılmış ve yapılmaya devam etmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nde su kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanımı ile ilgili ilk çalışmalar Mustafa Kemal Atatürk döneminde başlamış ve ilk yapılan baraj Çubuk Barajı olmuştur. Baraj, Ankara'nın başkent ilan edilmesinden sonra, şehrin hızla artan nüfusunun su ihtiyacını karşılamak, şehri besleyen tarım alanlarında sulama amaçlı kullanmak, su taşkınlarını önlemek ve şehirde gelişmeye başlayan sanayi tesislerinin artan su gereksinimlerini gidermek amacıyla inşa edilmiştir. 1929 yılında yapılan etüt çalışmalarının ardından 1930 yılı Mayıs ayında başlayan baraj inşaatı 1936 yılı Nisan ayında tamamlanmıştır. Çubuk Barajı, 3 Kasım 1936 tarihinde Başbakan İsmet İnönü'nün katıldığı resmi bir törenle hizmete açılmıştır. Daha sonra baraj yamaçlarına Atatürk konaklaması için köşk yapıldığı ve zaman zaman Atatürk'ün baraj gölünde motorlu tekneyle gezintiler yaptığı bilinmektedir. Yapıldığı dönemde Ankara'ya 12 kilometre uzaklıkta olan ve Çubuk Çayı üzerine inşa edilen barajın temelden yüksekliği 58 metre, kapasitesi de 5.6 hektometreküptür. Bu çalışmada Cumhuriyetin ilk yıllarında kalkınma ve sanayileşme seferberliğinin bir parçası olan Çubuk Barajı ile ilgili; ihalesinin yapılmasından bağlantı yollarının inşasına, baraj yapımında kullanılan bazı parçaların yurt dışından getirilmesinden açılış törenine, sosyal tesislerin yapılması ve çevre düzenlenmesine kadar tüm konular Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde yer alan belgeler, resmi kurumların yayınları ve basında çıkan haberler esas alınarak değerlendirilecek ve barajla ilgili genel bir tasvir çizilmeye çalışılacaktır.*

**Anahtar Kelimeler:** Çubuk Barajı, Atatürk, İsmet İnönü, Ankara.

---

\* 9-10 Ekim 2015 tarihinde Çubuk'ta düzenlenen, "Bütün Yönleriyle Çubuk ve Çevresi Uluslararası Sempozyumu'nda" sunulan bildirinin genişletilmiş hâlidir.

\*\* Yrd. Doç. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, E-posta: yozgen19@hotmail.com.

\*\*\* Okutman, Çankırı Karatekin Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi, E-posta: rbuyuktolu@karatekin.edu.tr

## THE FIRST DAM OF TURKISH REPUBLIC: ÇUBUK DAM (1929-1936)

### ABSTRACT

*From the most ancient times people have been building weirs and dam lakes on rivers to accumulate water on the purpose of drinking water, irrigation and so on, and these kinds of works are still going on. The first attempts on the use of water resources more efficiently and effectively in the Republic of Turkey began in the period of Mustafa Kemal Atatürk and the first built dam was the Dam of Çubuk. The aim of the dam was to resolve the growing water need of the rapidly growing population of Ankara after it was declared as the capital city, to use it for irrigation on the agricultural lands that feed the city, to prevent city's flooding and to resolve the growing water need of the developing industrial plants in the city. Following the preliminary study carried out in 1929, the dam construction began in May 1930 and it was completed in April 1936. The Dam of Çubuk was opened with an official ceremony attended by the Prime Minister İsmet İnönü on November 3rd, 1936. Later, a mansion was built on the slopes of the dam for Atatürk's accommodation and it is known that Atatürk was having motor boating in the lake of the dam from time to time. When it was built on the river of Çubuk, it was 12 kilometers away from Ankara and height of the dam from the basis is 58 meters, and the capacity is 5.6 hecto cubic meters. In this paper, all kinds of subjects related with the Dam of Çubuk, which was a part of development and industrialization campaign in the first years of Republic, from making its tender to construction of link roads, from bringing some construction parts of it from abroad to opening ceremony, from building social facilities to designing the environment will be evaluated on the basis of the documents that are in the Prime Ministry Republic Archives and the news in the press and a general portray about the dam will be tried to be drawn.*

**Keywords:** Çubuk Dam, Atatürk, İsmet İnönü, Ankara.

### Ankara'nın Su İhtiyacı

Ankara'nın ilk yerleşim tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte bölgede yapılan arkeolojik araştırmalar, bölgenin Paleolitik Çağ'dan itibaren yerleşme alanı olduğunu göstermektedir. Eski Ankara'yı simgeleyen Hacıbayram tepesi ve civarında yapılan kazılarda şehrin MÖ VII. yüzyılda kurulduğuna dair izlere rastlanmıştır. Grek tarihçisi Pausanias şehri Midas Kralı Midas'ın kurduğunu ve orada bulunan bir gemi çapasını sembol alarak, şehre Grekçe'de gemi çapası demek olan *Ankrya* adını verdiğini rivayet etmiştir<sup>1</sup>. Tarihi Kral Yolu üzerinde olan şehrin aynı zamanda İpek Yolu'nun

<sup>1</sup> Sargon Erdem, "Ankara-İslam Öncesi", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (TDVİA)**, C. III, İstanbul, 1991, s. 201-202.

bir kolu üzerinde ve İç Anadolu'nun önemli kavşak yollarında olması, Ankara'yı önemli bir ticaret ve sanayi kenti hâline getirmiştir<sup>2</sup>. Friglerin ardından Kimmerler, Lidyalılar, Persler, Galatlar, Romalılar ve Bizans'ın hâkimiyetine giren şehir, 1073 yılında Türklerin eline geçmiştir. Şehir, Haçlı seferleri sırasında kısa süre Bizans'ın eline geçse de yeniden Türklerin hâkimiyetine girmiştir<sup>3</sup>. Bizans döneminde oldukça azalan şehrin nüfusu Türk hâkimiyetinde hızla artmaya başlamıştır<sup>4</sup>. Moğol istilasından kaçan çok sayıda sanatkâr ve küçük meslek erbabına ev sahipliği de yapan şehir nüfusu<sup>5</sup>, 1522'de 200'ü Yahudi, 1500'ü Hristiyan olmak üzere toplam 15.000'e ulaşmıştır. 1522'de 73 olan mahalle sayısı 1601'de 85'e, 1785-1840 yılları arasında ise 107'e yükselmiştir<sup>6</sup>. 1730'larda Ankara'ya gelen İngiliz seyyahı R. Pochoche'ye göre Ankara'nın nüfusu 100.000 dolaylarındadır. 1812'de 1000 tezgâhın çalıştığı ve tiftiği işleyen 10.000 kadar işçinin bulunduğu Ankara'da, 19. yy. sonlarına doğru üretim düşmesine bağlı olarak nüfus 1893'de 27.825'e düşmüştür. Ankara, 20. yy. başlarında orta büyüklükte bir kasabadır. 1916'da yaşanan ve üç gün süren yangın sonucu iyice tahrip olmuştur. Bu yangın öncesinde yirmi üç bin nüfusu olan canlı bir şehirken; yangınla beraber bu canlılık ve şehir adeta ölmüş, şehrin etnoğrafik ve kültürel varlığını da tamamen yok kaybetmiştir<sup>7</sup>. 1920 yılında kentin nüfusu 20.000'e kadar gerilemiştir<sup>8</sup>.

Milli Mücadele, Ankara'nın kaderinde bir dönüm noktası olmuş ve şehir, bu dönemde yeniden önem kazanmaya başlamıştır. İstiklal Savaşı'nın idare edildiği bir merkez olarak adı Milli Mücadele'nin sembolü haline gelen Ankara, 13 Ekim 1923'te yeni kurulan Türk devletinin başkenti ilan edilmiştir<sup>9</sup>. Başkent olduğu dönemde Ankara, oldukça kötü durumdadır. Toz fırtınalarının eksik olmadığı, sıtma hastalığının yaygın olduğu, sadece Ankara Kalesi'nin bulunduğu tepe ve etrafındaki bir kasaba görünümünde, oldukça sönük, ağaçsız ve susuz bir şehir durumdadır<sup>10</sup>. Başkent olmasından sonra taşradan büyük miktarda göç almaya başlayan şehrin nüfusunu

<sup>2</sup> Rıfat Özdemir. "Ankara-Osmanlılar Devri", **TDVİA**, C. III, İstanbul, 1991, s. 206.

<sup>3</sup> Erdem, **agm**, s. 201-203

<sup>4</sup> Özdemir, **agm.**, s. 206.

<sup>5</sup> Abdülkerim Özyayın, "Ankara-İslami Dönem", **TDVİA**, C. III, İstanbul, 1991, s. 204.

<sup>6</sup> Özdemir, **agm.**, s. 206.

<sup>7</sup> Ali Birinci "Meşrutiyet Ankara'sında Bir Yangın", **Türk Yurdu**, C. XXVIII, Sayı: 251 (Temmuz 2008), s. 63.

<sup>8</sup> Yıldız Namıkoğlu, "Ankara'nın Tarihsel Dokusu ve Koruma Çalışmaları", **Mimarlık Dergisi**, Sayı: 3, Ankara, 1977, s. 76-77.

<sup>9</sup> Bilal Şimşir, "Ankara'nın Başkent Oluşu", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C. VII, Sayı: 20, Ankara, 1991, s. 220.

<sup>10</sup> Özdemir, **agm.**, s. 208.

1927’de 74553 ulaşmış<sup>11</sup> ve yakın bir gelecekte yüzbinlerle ifade edileceği beklentisi oluşmuştur<sup>12</sup>. Nitekim bu tahminler doğru çıkmış ve 1935 yılı nüfus sayımına göre Ankara’nın nüfusu 122.720 kişiye ulaşmıştır. Ankara’nın nüfus artışı diğer şehirlerle karşılaştırıldığında çok çarpıcı bir durum ortaya çıkmaktadır. 1935 yılı nüfus sayımına göre, son sekiz yılda İstanbul’un nüfusu % 7,2, İzmir’in nüfusu % 10,3 dolayında artarken; Ankara’da ise bu oran % 65,9 olmuştur. Bu nüfus artışı beraberinde barınma, beslenme, güvenlik, ulaşım, işsizlik, susuzluk ve temizlik gibi sorunları da getirirken<sup>13</sup>; özellikle de yaz aylarında yaşanan su kesintileri ve gündün güne artan su fiyatları, ciddi sıkıntılara ve şikâyetlere neden olmuştur<sup>14</sup>. Ulusal meselelerin yanı sıra Ankara’nın hızla artan bu sorunlarına da çözüm bulmak; yeni kurulmuş olan Türkiye Cumhuriyeti’nin karşı karşıya kaldığı önemli güçlüklerden biri olmuştur.

Ankara’nın Batı ölçülerinde bir kentsel gelişmeye sahip olması için kapsamlı bir imar planı yaptırılmasına karar verilmiş ve şehir planı için 1928’de bir yarışma düzenlenmiştir<sup>15</sup>. Yarışmayı kazanan Alman mimar ve şehir plancısı Hermann Jansen’nin<sup>16</sup> hazırladığı geleceğin Ankara’sının planına göre, eski şehir özellikleriyle korunurken; meclis binası, bakanlıklar, bahçeli evlerden oluşan mahalleler, yükseköğretim kurumlarını bir araya toplayan kültür mahallesi ile sanayi banliyösünden oluşacaktı ve bunların etrafında gelişecekti<sup>17</sup>. Planda şehir nüfusu 157.000 kişi olarak düşünülmüştür. Hazırlanan bu plana göre kişi başı ortalama günde 153 litre su tüketileceği varsayılmıştı ve bu tüketimi karşılamak için şehre saniyede 278 litre su verilmesi gerekmekteydi. Şehrin mevcut nüfusu için ise saniyede 99 litre su gerekiyordu. Başta Kusunlar, Hanımpınarı ile Elmadağ membaaları olmak üzere, mevcut kaynaklardan şehre ulaştırılan su ise 68 litreydi. Aradaki fark 31 litredir. Rakamlar gösteriyor ki Ankara gelen su şehrin o günkü ihtiyacını bile karşılamaktan uzaktı. Bu durum Jansen’in planında öngördüğü gibi şehir nüfusunun 157.000’e ulaşması halinde su sıkıntısının ulaşacağı boyutları göstermektedir<sup>18</sup>.

<sup>11</sup> Bülent Duru, “Mustafa Kemal Döneminde Ankara’nın İmarı”, **Cumhuriyetin Ütopyası: Ankara**, (Haz. Funda Şenol Cantek), Ankara Üniversitesi Yayınevi, Ankara, 2012, s. 8.

<sup>12</sup> **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, 30 1 0 0.122.774.1.

<sup>13</sup> Duru, **agm.**, s. 8-10.

<sup>14</sup> **BCA**, 30 10 0 0.122.866.19.

<sup>15</sup> Duru, **agm.**, s. 5-7.

<sup>16</sup> Savaş Zafer Şahin, “Ankara Kentinin Unesco Dünya Miras Alanı Adaylığı İçin Bir Öneri ve Eylem Planı”, **Ankara Araştırmaları Dergisi**, Haziran, 2013, s. 43.

<sup>17</sup> Özdemir, **agm.**, s. 208.

<sup>18</sup> **BCA**, 30 1 0 0.122.774.1.

Cumhuriyetin ilk yıllarında suyla ilgili çalışmalara yeterince önem verilmemiştir. Bu durumun nedeni sıtma hastalığıyla mücadele kapsamında bataklık alanların kurutulmasına öncelik verilmesi ve ekonomik sıkıntılarının yatırımları olumsuz etkilemesidir. Ancak sonraki yıllarda su kaynaklarının öneminin anlaşılması ve toprağı daha verimli kullanma ihtiyacının artması, baraj yatırımlarının önünü açmıştır<sup>19</sup>. Mustafa Kemal Atatürk'ün; “*Su işlerinin teşkilatının etüdü henüz başlangıcındadır. İktisadiyatımızın ana tedbirlerinden olan su işleri umumi idaresinin fenni kabiliyet ve kudreti, çok sağlam kurulmak lazımdır*”<sup>20</sup> sözü de değişen bu bakış açısını ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda Cumhuriyet ilan edildikten sonra ilk yapılan baraj Çubuk Barajı olmuştur. Ankara'nın artan içme suyu ihtiyacını karşılamanın yanı sıra sanayi tesisleri için gerekli suyu temin etmek, Ankara Ovası'ndaki tarım arazilerinin sulanmasını sağlamak ve sel baskınlarını önlemek amaçlı olarak inşa edilmesi düşünülen barajın<sup>21</sup> etüt çalışması 1927 yılında yapılmıştır<sup>22</sup>. 20.10.1929 tarihinde 105 rakımlı ve 17 milyon metre mikap<sup>23</sup> su toplayabilecek büyüklükte bir baraj yapılabilmesi amacıyla ihale düzenlenmiş ve ihale 2.325.000 lira bedelle sonuçlanmıştır<sup>24</sup>. İhaleye aralarında 3 yabancı şirketinde bulunduğu 9 firma katılırken<sup>25</sup> ihaleyi bir Türk firması olan Fomsis Limited Şirketi kazanmıştır<sup>26</sup>. 1930 yılında başlamış olan barajın yapımı 1936 yılında tamamlanmış ve yaklaşık 6 yıl süren barajın ve içme suyu tesisi inşaatının maliyeti 4 milyon lirayı bulmuştur<sup>27</sup>. Cumhuriyet Türkiye'sinin ilk Barajı olan Çubuk Barajı halkın parası, Türk mühendisleri ve işçilerin alın terinin bir ürünüdür<sup>28</sup>.

Baraj Türk mühendis ve işçilerinin emeğı ile yapılmış olsa da yerli kaynakların yetersiz kaldığı durumlarda zaman zaman bazı araç ve gereçler yurt dışından getirilmek zorunda kalınmış ve bunlar Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün başkanlığında toplanan, İcra Vekilleri Heyeti'nin özel

<sup>19</sup> Yılmaz Karataban, “Su ve Toprak Kaynaklarının Önemi ve Uygulanan Strateji- Su Yapıları, Barajlar” **Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi**, Sayı 442-443/51-2006 2-3, Ankara, s. 92-93.

<sup>20</sup> www.dsi.gov.tr (Erişim 07.07.2015).

<sup>21</sup> Karataban, **agm.**, s. 92-93.

<sup>22</sup> **Cumhuriyet**, 4 Teşrinisani 1936, s.7.; Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, “Çubuk Barajı- Ankara”, **Arkitek, Aylık Yapı Sanatı, Şehircilik ve Dekoratif Sanatlar Dergisi**, Sayı: 1011, İstanbul, 1936, s. 282.

<sup>23</sup> Mikap kelimesi uzunluk ölçüsü birimleri sonuna getirilir ve küp olduğunu gösterir. Metre mikap, metreküp demektir.

<sup>24</sup> **BCA**, 30.10.0.0-158.109.9.

<sup>25</sup> **Akşam**, 22 Teşrinevvel 1929, s. 2.

<sup>26</sup> Karataban, **agm.**, s. 92-93.

<sup>27</sup> Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, **agm.**, s. 282. ; **Cumhuriyet**, 4 Kasım 1936, s. 7.

<sup>28</sup> **www.ataturk.net** (Erişim 11.06.2015).

izinleriyle Türkiye'ye getirilmişlerdir. Almanya'dan getirilen Tras marka tüf taşının kontenjan harici memlekete getirilmesi<sup>29</sup>, Baraj inşaatında kullanılmak üzere 35.25 R.M kıymetindeki malzemenin ülkeye girmesine izin verilmesi<sup>30</sup> Çubuk Barajının yapımında kullanılacak 78.056 mark değerinde inşaat demiri, vanalar ve teçhizatı ile boruların Almanya'daki fabrikalardan pazarlık usulü satın alınmasına dair hükümetten izin alınması<sup>31</sup>, Almanya'dan getirilen Dursitekt adındaki 10.319 kilo ağırlığındaki tıla ve tecrid maddesinin kontenjane bakılmadan yurda girmesine dair hükümetin izin vermesi<sup>32</sup>, Baraj inşaatında kullanılmak ve iş bitiminde geri gönderilmek üzere Almanya'dan üç adet yol silindirinin Türkiye'ye getirilmesine dair hükümet izni<sup>33</sup> bunlardan bazılarıdır. Yurt dışından getirilen araç ve gereçlere bakıldığında özellikle Almanya'dan yararlanıldığı dikkat çekmektedir. Bu durum Türkiye ile Almanya arasındaki ekonomik ilişkilerin de geliştiğinin gösterirken; günümüzde Baraj yamaçlarından birinin Alman tepesi diye anılmasında belki de bu iyi ilişkilerin ve işbirliğinin bir hatırasıdır.

Çubuk Barajı'nın betonu barajın kurulacağı iki tepe arasına kurulan bir teleferik sistemi yardımıyla dökülmüştür<sup>34</sup>. Baraj inşaatı için yapılan çalışmalar sırasında, barajın temelini yerleştirileceği kayanın daha derinde bulunduğu ortaya çıkması, maliyet açısından sıkıntıya neden olmuştur. İlgili jeologların hazırladığı rapora göre kayanın bulunduğu derinliğe kadar inilerek temelin kayanın üzerine yerleştirilmesine yönelik çalışmalar yapılması gerekmektedir. Ancak bu çalışmaların yapılması, ihale bedeli veya ilgili Muhasebe Umumiye Kanunu'nun izin verdiği ihale bedelinin % 20'si oranında artırılmasıyla da mümkün gözükmemektedir. Bu durumda ya gerekli paranın tedariki sağlanacak ya da barajın yüksekliği düşürülecekti. Ancak barajın yüksekliğinin düşürülmesi hâlinde tutulabilecek su miktarı 7 milyon metre mikap dolayında olacaktı ve bu durumda suyun metre mikabı yaklaşık 40 kuruşluk bir maliyeti bulmaktaydı. Gerekli paranın sağlanması halinde ise inşaat maliyeti 1/3 oranında artarken tutulan su miktarı 17 milyon metre mikap olacaktı ve suyun metre mikabı 21 kuruşluk bir maliyet tutmaktaydı. Nafia Vekili Hilmi Uran tarafından durum 02.12.1931 tarihli bir yazıyla İcra Vekilleri Heyetine bildirilmiş ve inşaatın ilerlemiş olmasının yanında, yapılan harcamalarında dikkate alınarak, baraj yüksekliğinin

<sup>29</sup> BCA, 30 18 1 2.38.60.10.

<sup>30</sup> BCA, 30 18 1 2.40.72.3.

<sup>31</sup> BCA, 30 18 1 2.40.72.3.

<sup>32</sup> BCA, 30 18 1 2.39.66.12.

<sup>33</sup> BCA, 30 18 1 2.66.57.14.

<sup>34</sup> Dönemin tanıklarından avukat Halil Hulusi Makaracının hatırası, [www.ergir.com.tr](http://www.ergir.com.tr) (Erişim 25.08.2015).

korunması ve fazla bedelin ise pazarlık usulü yöntemiyle aynı firmaya ihale edilmesi teklif edilmiştir. Nafia Vekili'nin bu teklifiyle ilgili dönemin Maliye Vekili Abdülhaluk Renda, İcra Vekilleri Heyetine gönderdiği 09.12.1931 tarihli yazıyla, olumsuz görüş bildirmiştir. Maliye Vekâleti'ne göre baraj inşaatında yapılacak ödenek artışı gelecek yıllara dönük olarak ülke ekonomisini olumsuz etkileyecektir. Ancak İcra Vekilleri Heyeti, Hilmi Uran'dan gelen teklifi yerinde bularak, 13.12.1931 tarihli bir yazıyla ödenek artışının kabul ve baraj yüksekliğinin korunması görüşün kabul edildiğini Nafia Vekilliği'ne bildirmiştir<sup>35</sup>. Böylece barajın daha önceden planlandığı gibi yapılması kararı, yönetim tarafından desteklenmiştir.

Artan maliyetler üzerine, Çubuk Barajı inşaat işlerine kaynak sağlamak için Hükümet tarafından 29.05.1933 tarihinde, 14475 sayılı kararname ile bono çıkarılması kararlaştırılmıştır<sup>36</sup>. Bu doğrultuda 14.06.1934 tarihinde TBMM'de kabul edilen 2511 nolu *Çubuk Baraj İnşaatının İkmali Ve Ankara Şehri İçme Suyunun Bu Barajdan Temin Edilmesine Dair Kanun*, 23.06.1934 tarihinde Resmi Gazete de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Kanunla Çubuk Barajı'nın bitirilebilmesi için hükümete 2.363.000 liraya kadar bono ihracı yapmasına izin verilirken; bu paranın 1.500.000 lirasının barajın tamamlanması için, geri kalan kısmının da Ankara'nın içme suyunun Çubuk barajından sağlamak amacıyla gerekli tesisatın yapılması için kullanılması öngörülmektedir<sup>37</sup>. Nafia Vekâleti'nin isteği üzerine, inşası devam eden Çubuk Barajı inşaatının takibi ve denetlenmesi için zorunlu görülen, Çubuk Barajı ile Ankara arasına bir telefon hattının yapılabilmesi için 4310 liralık ödenek de hükümet tarafından onaylanmıştır<sup>38</sup>. Cumhuriyet İnşaat Türk Anonim Şirketi'ne ihale edilmiş olan Çubuk Barajı birleştirme yolunun yapımı sırasında ise toprak düzeltme ve kaya yarma işlerinin tahmin edilenden daha fazla çıkacağı görülmüştür. Hükümet bu nedenle, inşaatın daha çabuk ve kaliteli yapılabilmesi için mukaveleye bağlı kalmak şartıyla, pazarlık yoluyla inşaatın aynı şirkete yaptırılması kararını almıştır<sup>39</sup>. Baraj inşaatı sırasında Çubuk Barajı'ndan Ankara'ya su getirilmesi için yapılacak boru hattı için 325.596 lira değerinde çelik boru ve 381.764 lira 18 kuruşluk döküm demir boru teklifleri gelmiştir. Bu teklifleri değerlendiren hükümet, dayanıklılığı aynı olmasını dikkate alarak, daha hesaplı olduğu için çelik boru teklifini kabul etmiştir<sup>40</sup>.

<sup>35</sup> BCA, 30.10.0.0-158.109.9.

<sup>36</sup> BCA, 30 18 1 2.36.40.16.

<sup>37</sup> [www.tbmm.gov.tr/tutanaklar](http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar) (Erişim 28.08.2015).

<sup>38</sup> BCA, 30 18 1 2.28.39.7.

<sup>39</sup> BCA, 30 18 1 2.35.21.18.

<sup>40</sup> BCA, 30 18 1 2.50.82.9.

Çubuk Baraj inşaatı devam ederken, Ankara'nın su ihtiyacının karşılanmasına dair tartışmaların devam ettiği görülmektedir. Ankara'nın içme suyunu karşılamak için neler yapılması gerektiği hususunda, Nafia Vekâleti'nin isteği ile daha önce Sular İdaresi Müdürlüğü yapmış olan Mösyö Tübergen'den tarafından 01.04.1931 tarihinde bir rapor hazırlanmıştır. Vekâlet tarafından da onaylanan rapor uygulanmak üzere 20.02.1931 tarihinde Ankara İçme Suyu Komisyonu'na gönderilmiştir. Raporla İsale hattı yapılmış olan Kosunlar Kaptajı'nın ikmali ve Hanımpınarı tulumba istasyonunun ıslahı, gibi mevcut su kaynaklarını daha verimli kullanmaya dönük tadilat çalışmalarının yanı sıra yeni su kaynaklarının ve kaptajlarının inşa edilmesi gibi öneriler yer almıştır<sup>41</sup>. 1933 yılında Ankara İçme Suyu Komisyonu tarafından hazırlanan bir raporda ise Kızılırmak ve Sakarya Nehirleri'nden su getirmek gibi projelerin masraflı ve yapımının da uzun süreceği belirtilerek, bunlara karşı çıkılmıştır. Ayrıca raporda Tübergen'in programına ilave olarak Çubuk Barajı'ndan Ankara'nın kıyısındaki Ziraat Enstitüleri'nin yakınına kadar 10 km boru döşenmesi, Enstitü karşısındaki Sarıkışla'ya filtre istasyonu, temiz su deposu, tulumba istasyonu ve suyun yükseltilebilmesi için Hisar ve Bedesten depoları arasında iki adet terfi boru hattı kurulması istenmiştir<sup>42</sup>. Bu raporda yer alan Çubuk Barajından Ankara'ya su sağlayacak filtreleme istasyonu yapımına ise 1935 yılında başlanmış ve istasyon 1936 yılında tamamlanmıştır. Filtreleme istasyonunun maliyeti de 600.000 lirayı bulmuştur<sup>43</sup>.

### Çubuk Barajı İnşaatı ve Teknik Özellikleri

Çubuk Barajı yapıldığı dönemde Ankara'nın 12 km kuzeyinde, Ankara-Çankırı yolu üzerinde bulunmaktaydı. Barajın kurulduğu vadinin genişliği 250 metredir<sup>44</sup>. Barajın kurulduğu yerin yağış toplama alanı 700 kilometrekaredir<sup>45</sup>. Barajın bulunduğu bölgeye yağmur ve kar olarak düşen yıllık yağış miktarı ortalama 250 milimetre dolayındadır<sup>46</sup>. Oysa Meteoroloji Genel Müdürlüğü verilerine göre Türkiye'nin yıllık ortalama yağış miktarı 550-600 milimetre dolayındadır<sup>47</sup>. Bu açıdan değerlendirildiğinde Baraj, Türkiye'nin en az yağış bölgelerinden birine kurulmasından dolayı yağış fakiridir.

<sup>41</sup> BCA, 30 1 0 0.122.774.1.

<sup>42</sup> BCA, 30 1 0 0.122.774.1.

<sup>43</sup> Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, *agm.*, s. 282; *Cumhuriyet*, 4 Teşrinisani 1936, s. 7.

<sup>44</sup> [www.mgm.gov.tr](http://www.mgm.gov.tr) (Erişim 27.08.2015).

<sup>45</sup> Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, *agm.*, s. 275.

<sup>46</sup> Karataban, *agm.*, s. 93.

<sup>47</sup> [www.mgm.gov.tr](http://www.mgm.gov.tr) (Erişim 27.08.2015).



Çubuk Barajı, mülkiyeti Nafia Vekilliği'ne ait olarak yapılmış bir barajdır. Baraj İnşaatını üstlenen firma ise Tahsin İbrahim ve kardeşlerine ait olan Fomsis Limited Şirketi'dir. Baraj inşaatının statik tasarım ve mimari tasarımını kimin veya kimlerin yaptığı bilgisine ulaşılammıştır. İnşaattan sorumlu müşavir ise Prof. Dr. Walther Kunze'dir.

Tipi	: Gövde dolgu tipi beton ağırlık
Baraj Gövdesini en üst kotu (kret kotu)	: 908,61 metre
Temelden yüksekliği	: 58 metre
Kret uzunluğu ( Duvar uzunluğu)	: 250 metre
Gövde hacmi	: 120.000 metreküp (m <sup>3</sup> )
Normal su kotu	: 906,61 metre
Kapasite	: 5,6 hektometreküp (hm <sup>3</sup> )
Savak (Fazla su tahliye kanalı)	: Kapaklı
Barajdan alınan ortalama yıllık içme suyu	: 3 hektometreküp (hm <sup>3</sup> )
Baraj gölü alanı	: 1,2 kilometreküp(km <sup>3</sup> ) <sup>48</sup>
Göl uzunluğu	: 6,5 kilometre <sup>49</sup>

Baraj için Çubuk Çayı'ndan yıllık ortalama 30 milyon metre mikap su alınırken bazı yıllarda bu miktarın 8 milyon metre mikaba kadar düşürüldüğü de olmuştur. Barajdan Ankara'nın şebeke suyuna yapılan katkı yıllık olarak ortalama 3 milyon metre mikaptır. Barajda geriye kalan su ise tarım arazilerinin sulanması için kullanılmıştır<sup>50</sup>.

Barajın denge hesaplamaları yapılırken dolu ya da boş olmasıyla ilgili bütün ihtimaller dikkate alınmıştır<sup>51</sup>. Çubuk Barajının temel kazı çalışmaları yapılırken vadi tabanında ilk olarak 17 metre derinliğinde kayaya ulaşılmıştır. Fakat bu kaya tabakasının yumuşak dokulu ve bazı yerlerinde çürümeler olduğu görülmüş, sağlam olan yerlerinde ise betondaki kireçle birleştiğinde betonu tahrip edebilecek olan Fe S priti maddesinin bulunduğu anlaşılmıştır. Bu durum mevcut tabakanın kalsiyum ve alüminyum maddelerinin bulunduğu temel için uygun olmadığını göstermektedir. Bu nedenle hafriyat çalışmalarına devam edilmek zorunda kalınmıştır. 20 metre derinlikte başka bir tabaka ile karşılaşmış olsa da bu tabakanın da temel inşaatı için uygun olmadığı görülmüştür. Tabakayı oluşturan yumuşak, beyaza yakın renkte, ince taneli ve tamamıyla erimiş olarak kaya parçacıkları arasında bulunan ve kaolin ismi verilen bu maddenin temizlenmesi için hafriyat çalışmaları 28 ile 33 metreye kadar sürdürülmek zorunda kalmıştır. Bu çalışma yapılırken kenarlardaki kayaların kaolin<sup>52</sup> çukuruna doğru

<sup>48</sup> Karataban, **agm.**, s. 92-93.

<sup>49</sup> **Cumhuriyet**, 4 Teşrinisani 1936, s. 7.

<sup>50</sup> Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, **agm.**, s. 275.

<sup>51</sup> **agm.**, s. 275.

<sup>52</sup> Türkiye'de arı kil olarak da bilinen, beyaz ve yumuşak bir toprak türüdür.

kaymaması için çukurun hem suya hem de dışarıya bakan iki tarafına da istinat duvarı yapılarak, kazma çalışması devam ettirilmiştir. Kaolin denilen bu maddenin temizlenmesi sırasında zeminde bazı yerlerde derin çatlaklar olduğu görülmüştür. Baraj güvenliğinin sağlanabilmesi için bu çatlakların doldurulması gerekmektedir. Bu nedenle burğu çekiçleri yardımıyla 60 santimetre ile 8 metre derinliğe kadar olan pek çok delik açılmıştır. Bu deliklerin içerisine hava gazı boruları yardımıyla çimento şerbeti enjekte edilmiştir. Ayrıca zeminin oturtulacağı tabaka yeterli görülürse de zeminin sağlamlaştırılması ve güvenliğinin artırılması için temel zemininin üzerinin, betonun yoğunluğunu ve dayanıklılığını artırmak için kullanılan akvazit maddesi katkılı bir beton tabakası ile kaplanması kararlaştırılmıştır. Kazı çalışmaları esnasında bazı su kaynaklarıyla karşılaşmıştır. Bu kaynaklar bir depo yardımıyla tetkiklerinin sürekli yapılabilmesi amacıyla yükseltilmiştir. Beton dökme işlemine geçmeden önce kaya yüzeyi tazyikli su ve hava ile yıkanıp, süpürüldükten ve gevşek kaya parçaları söküldükten sonra 375 dozajlı ve akvazit katkılı beton dökme işlemine başlanmıştır. Temel zeminini oluşturacak beton dökme işlemine temelin daha az derin olan su tarafındaki bölümden başlanmıştır. Zeminin betonlanmasından sonra barajın gövde inşaatına başlanmıştır. Gövde inşaatında kullanılan beton 218 dozajlıdır. Ancak betonun suyun sızmasını tam olarak önleyemeyecek olmasından dolayı duvarın su tarafına bakan yüzeyine 2,3 metre kalınlığında koruma beton bloğu yapılmıştır. Ancak bu tedbirde soruna çözüm olmayınca blok önüne her birinin genişliği 3,6 metre olan, 3 hücreli, keson denilen içi boş blok yerleştirilmiştir<sup>53</sup>. Keson yerleştirme işlemi sırasında aşağı indikçe yukarı kısmı betonla uzatılıyordu. Zemin kazıldıkça ağaç takozlarla istinat duvarı yapılıyor, bütün zemin kazıldıktan sonra ağaç takozlar dışarı alınıp, beton kesit anı olarak indiriliyordu. Betonun duvarının inşaatı sırasında suyun ve kirecin zararlı etkilerini azaltmak, betonun daha sert olmasını sağlamak için her metre mikabında 215 kilo çimento ve Almanya'dan getirilen 86 kilo Trass denilen sertleştirici madde kullanılmıştır. Barajın gövdesinin suya bakan kısmı yere dik olarak üçgen şeklinde inşa edilmiştir. Temelde taban genişliği, azami su yüksekliğinin %75'i olarak alınmıştır. Bu açıdan ortalama temel tabakasındaki genişlik, baraj kornişinden 44 metre derinlikte, 32 metre kadardır. Kaolin çukurunda baraj derinliği 55 metre kadardır<sup>54</sup>.

Temel gövdesi içerisinde, biri en alt kısımda muhafaza betonunun içinde, diğeri de bunun üzerinde 55 rakımda olmak üzere iki galeri inşa edilmiştir. Bu galeriler sayesinde temel kontrol edilecek, inceleme ve gerekirse sondajlama yapılacaktır. Baraj gövdesi aralıksız olmayıp, 12'şer metre

<sup>53</sup> Karataban, **agm.**, s. 93.

<sup>54</sup> Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, **agm.**, s. 276.

kalınlıkta ve derzler içeren parçalar şeklinde yapılmıştır. Bu derzler sayesinde hararetle yaşanacak değişimlerden dolayı yaşanabilecek olumsuzlukların önüne geçilmek istenmiştir. Zeminin 4 metre aşağısından baraj başlığına kadar olan kısımlarda kalıcı derzler inşa edilmiştir. Derzlerin yalıtımında, Almanya’da yeni yapılan barajlarda kullanılan inşaat yöntemi kullanılmıştır. Her derzin arkasına gerektiğinde kille tıkanması mümkün olan birer gözetleme bacası yapılmıştır. Baraj duvarının içine, su tarafına bakan kısımdan itibaren 1,75 metre mesafede ızgara şeklinde dik kanallar yapılarak, derzlerden sızacak suları tahliye etmek için 2’şer metre aralıklarla drenaj kanalları inşa edilmiştir. Bu kanallar yardımıyla taşınan suların dehliz tabanının bir kenarına yapılacak ve çimento ile sıvanmış 20 cm genişliğinde bir oluğun içinde toplanıp, fazla su tahliyesi için yapılmış bir kapak yardımıyla duvarın dışına atılması planlanmıştır. Kurulan bu drenaj sistemi sayesinde suların nereden sızdığını anlamak ve önlem almak daha kolay olacaktır. 2x1,2 ebatında yapılan kontrol dehlizi de baraj içerisindeki hararetin ölçülmesi, çatlak olup olmadığının araştırılması ve burgulama ya da çimento enjekte edilmesi gerektiğinde ise buna uygun bir yer olması gibi kolaylıklar sağlayacaktır<sup>55</sup>.

Baraj gövdesinin su tarafına bakan kısmı yere dik ve ön kısmı azami su seviyesi olmak üzere üçgen kesit olarak yapılmıştır. Baraj başlığının inşasında ise hizmet köprüsü yapılabilmesi için üst kısım bir eğimle yapılmış ve bu sayede Baraj duvarının başlık denilen üst kısmında 4 metre genişliğinde bir alan elde edilmiştir. Başlık her iki tarafa 20’şer cm taşmış olarak yapılırken, başlıkta da araçlar için 185 cm genişliğinde ve 3 cm kalınlığında sıcak asfalttan yapılmış bir yol bırakılmıştır. Yolun her iki yakasında 40 cm kalınlığında betondan yapılmış korkuluklar bulunurken; yolun su tarafında 85 cm ve hava tarafında ise 50 cm genişliğinde yaya yolları vardır<sup>56</sup>.

Barajın sağ tarafında içme suyu için döşenmiş iki adet çapı 70cm milimetre, kalınlığı 8 mm dökme demirden yapılmış borular bulunurken<sup>57</sup>; sol tarafında ise sulama ve tahliye amaçlı ve çapı 160 cm olan borular bulunmaktadır. Suyun gücünü azaltmak için savakların önüne, kayalık bir zemin üzerine iki adet dinlendirme havuzu yapılmıştır<sup>58</sup>.

### **Barajın İnşaatının Tamamlanması ve Açılışı**

1930 yılında başlayan Çubuk Barajı inşaatı 1936 yılında tamamlanmış ve 3 Kasım’da yapılan bir törenle hizmete açılmıştır<sup>59</sup>. Barajın açılış törenine

<sup>55</sup> agm., s. 275.

<sup>56</sup> agm., s. 275-278.

<sup>57</sup> Cumhuriyet, 4 Teşrinisani 1936, s. 7.

<sup>58</sup> Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, agm., s. 275.

<sup>59</sup> Cumhuriyet, 4 Teşrinisani 1936, s.1.

dair farklı kaynaklarda farklı bilgiler yer almaktadır. Birçok kaynakta Barajın açılış törenine Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ünde katıldığı ve Baraj açılışını yaptığına dair bilgi yer almaktadır. Ancak yaptığımız araştırmada bu bilginin yanlış olduğu görülmüştür. Çubuk Barajının açılış törenine katılan davetliler arasında Atatürk yoktur.

Cumhuriyet gazetesinin baraj açılışına dair 4 Kasım 1936 tarihli haberine göre, törene Başbakan İsmet İnönü, TBMM Başkanı, Nafia, İktisat, Dahiliye, Hariciye ve Milli Müdafaa Bakanları, Genel Kurmay Asbaşkanı, Profesör Afet İnan, Emniyet Genel Müdürü, Ankara Emniyet Müdürü, çok sayıda milletvekili, subay ve vatandaş katılmıştır<sup>60</sup>.

Barajın açılış töreninde konuşma yapan Nafia Bakanı Ali Çetinkaya, Çubuk Barajı'nın yapılmasıyla önemli bir hedefe ulaşıldığını ve su meselesinde yeni bir sayfanın açıldığını belirtmiştir. Baraj galerisi giriş kapısının her iki yanına dikilen levhalarla bu eserin hatırasının gelecek kuşaklara da ulaştırılacağını belirten Ali Çetinkaya, konuşmasında törene katılan Başbakan İsmet İnönü'ye hitaben, “*Barajın tarafınızdan açılması Nafia aile ve Türk Mühendisleri için büyük bir teşvik olacaktır*” sözleriyle konuşmasını tamamlamıştır. Başbakan İsmet İnönü'de, bu konudaki düşüncelerini;

*“Şimdi açacağımız bu mutlu eser gelecek nesiller tarafından memnuniyet ve sevinçle karşılanacaktır. Ümit ederim ki bu eseri vücuda getirmek için çalışanların hepsini Türk Milleti su gibi aziz tutacaktır. Bu eser Cumhuriyetin sevinilecek ve öğünülecek muvaffakiyetidir. Bunu Cumhuriyet Nafia'sına borçluyuz... Müsaade buyurursanız bu güzel eseri hep birlikte açalım ve göndereceğimiz bu sularla Ankara'yı şenlendirecek ve neşlendirecek olan bu hayırlı eserin işlemesine yol verelim”*

sözleriyle ifade etmiştir. İnönü'nün konuşmasının ardından galeri girişinin her iki yanındaki levhalar üzerindeki örtü olarak konulmuş bayraklar kaldırılmış ve üzerlerindeki yazılar alkışlarla okunmuştur. Kitabenin birinde “*Çubuk Bendi Türk Ulusunun ilk Cumhurreşisi Kamâl Atatürk devrinde devlet merkezi Ankara'nın su ihtiyacını karşılamak üzere kurulmuştur*” yazılmıştır. Diğer kitabede de

*“Bu esere büyük Başvekil İsmet İnönü hükümeti zamanında 1929-da başlanmış ve sırasıyla onun nafia vekillerinin devamlı çalışmaları ile 1936 da Ali Çetinkaya'nın vekilliğinde bitirilmiştir. Bu müddet zarfında müstesna olarak bulunmuş olan Arif Baytun'ın değerli emekleri geçmiştir. Eserin bütün masrafı devlet hazinesinden ödenmiştir. Projesi ve inşası Türk mühendisleri Türk müteahhit ve işçileri tarafından yapılmıştır. Cumhuriyet*

<sup>60</sup> Cumhuriyet, 4 Teşrinisani 1936, s. 1.

*devrinin bu eserinin kurulmasında fikirleriyle, emekleriyle, bedenleriyle hizmetleri geçenlerin cümlesine ebedi şükran ve hürmet. 1929-1936*

yazmaktadır. Kitabelerin okunmasının ardından manivela odasına girilmiş ve Başbakan İsmet İnönü'nün “*Bu eseri vücude getirenler su gibi aziz olsunlar*” diyerek kurdeleyi kesmesinin ardından, manivela çarkını bizzat çevirmesiyle, ilk içme suyu Çubuk Barajı'ndan Ankara'ya verilmiş oldu. Daha sonra davetliler baraj duvarının üstüne çıktıklarında Çubuk Barajı'nın kurulduğu vadinin sağındaki ve solundaki kayalıkların Türk bayraklarıyla donatıldığını ve gururla dalgalanan bayrakların yanında birer Türk askerinin nöbet tuttuğunu görmüşlerdir. Davetliler duvarın ortasına geldiğinde dolu savaklardan üç tanesinin açılmasıyla Çubuk Deresi'nin Ankara yönünde giden kısmına akan üç muazzam şelaleyle karşılaşmışlardır. Bu muhteşem manzara karşısında herkes gururlanırken; yıllardır su hasreti çeken bu insanlardan bazıları, gürül gürül akan bu suları görünce, “*Aman fazla harcanmasa*” diyerek bir endişeyi dile getirmişlerdi. Bu sözleri duyan ve Ankara'nın suyunun artık bol olduğunu ifade eden Nafia Bakanı Ali Çetinkaya, akan su için de “*Bu fazlasıdır*” diyerek; endişe duyanların yüreğine adeta su serpmiştir. Suyu hasret kalmış bu insanlardan bazıları şelaleleri izlemekten uzun süre kendilerini alamamışlardır. Daha sonra otomobillerle ve otobüslerle filtre istasyonuna giden davetliler kilitli olan giriş kapısının önüne toplanmışlardır. Nafia Müsteşarı, “*Hayırlı ellerinizle geçen sene temelini attığımız bu binanın anahtarını takdim ediyorum*” diyerek kapının anahtarını Başbakan İsmet İnönü'ye takdim etmiştir. Başbakan İnönü'nün, kurdeleyi kesmesi ve kapıyı açmasının ardından davetliler istasyona girmiştir. En son teknolojiyle yapılmış istasyonda her taraf mermerle kaplı ve tertemizdir. Dinlendirme, havalandırma, süzgeç ve klor gazı geçirme ünitelerini gezen misafirler, gördüklerinden oldukça etkilenmişler ve Cumhuriyet Nafia Bakanlığı'yla gurur duymuşlardır<sup>61</sup>.

Ankara'nın su sıkıntısını sona erdiren bu eserin gezilmesi sırasında bazı hatıraların dile getirilmesiyle önemli bir gerçekte tekrar hatırlanmıştır. O gerçekte şudur: Atatürk bizzat bu dağları ve taşları dolaşarak su aramış, baraj kurulabilecek yerleri incelemiştir. O günleri hatırlayanların minnetle dile getirdiği, şükranla söylediği gibi aslında “Çubuk Barajı'nın ilk mühendisi Gazi Mustafa Kemal Atatürk'tü”<sup>62</sup>.

Çubuk Barajı'nın hizmete açılmasından kısa bir süre sonra Baraj sırtları üzerine Atatürk'ün dinlenmesi için bir köşk yaptırılmıştır. Zaman zaman köşke dinlenmek için gelen Atatürk'ün barajda tekne turları da yaptığı

<sup>61</sup> Cumhuriyet, 4 Teşrinisani 1936, s. 7.

<sup>62</sup> Cumhuriyet, 4 Teşrinisani 1936, s. 7.

bilinmektedir<sup>63</sup>. Atatürk'ün Çubuk Barajına dair yaptığı ziyaretlerden en fazla bilineni, vefatından yaklaşık 6 ay kadar önce, 7 Mayıs 1938'de yaptığı ziyarettir. Otomobille sabah Ankara'dan Çubuk kazası istikametine doğru hareket eden Cumhurbaşkanı, Çubuk'a geldikten sonra önce şehirde bir gezinti yapmış, ardından da barajın bulunduğu bölgeye hareket etmiştir. Saat 10.30'da Çubuk Barajı'na gelen Atatürk önce Çubuk Gazinosu'nun terasında bir süre dinlenmiş, daha sonra da Baraj yamacına kendisi için yapılan köşke geçmiş ve bir süre köşkte kalmıştır. Bu sırada Deresi'nin su seviyesi yükselmiş olduğundan baraj açılmıştır ve havanın güzel olmasını fırsat bilerek gezmek, dinlenmek ya da piknik yapmak amacıyla Çubuk Barajı'na gelmiş çok sayıda insan vardır. Başyaveri Salih Bozok'la beraber, Barajı gezmek amacıyla dışarı çıkan Atatürk, baraj duvarının üzerine çıktığında, kalabalık arasında bir alkış, coşku seli oluşmuştur. Ulu Önder'i Baraj' da gören halk Cumhurbaşkanı'na karşı yoğun sevinç gösterilerinde bulunmuştur. Bu sırada günlerden cumartesi ve hafta sonu tatil günü olması sebebiyle Çubuk Barajı'nın her iki yanındaki yamaçlara Türk Bayrağı çekilmektedir. Bayrakların çekilme törenini ve bir süre çevreyi izleyen Atatürk<sup>64</sup>, adeta Çubuk'la vedalaşmıştı. Çünkü saat 13.00'te köşke dönen Atatürk'ün yaptığı bu gezi, Gazi'nin son Çubuk Barajı gezisi olmuştur. Bu geziden kısa bir süre sonra sağlığı iyice bozulan Atatürk, yaklaşık 6 ay sonra İstanbul'da vefat etmiştir.

Atatürk'ün vefatından sonra, Atatürk köşkü yapılan yeni eklemelerle genişletilmiş ve baraj müdürlüğü binası olarak kullanılmıştır<sup>65</sup>. Çubuk Barajı ve tesislerinin yasal durumuyla ilgili bazı değişmelerde olmuştur. 23.05.1938 tarihinde, Ankara su süzme tesisatı ile Çubuk Barajı'ndan bu tesisata kadar olan isale hattının, mülkiyeti hazineye ait olmak kaydıyla muhafaza, idare ve işletmesinin Ankara Belediyesi'ne devredilmesine dair Nafia Vekâleti'nin teklifi hükümet tarafından kabul edilmiştir<sup>66</sup>. 1941 yılında ise Dâhiliye Vekâleti'nin tezkeresi hükümet tarafından kabul edilerek, Ankara Belediyesi'nin sınırının Çubuk Barajı ve Gazinosu'nu da ihtiva edecek şekilde genişletilmiştir<sup>67</sup>. Böylece Çubuk Barajı'nın yönetimi ve işletmesi Ankara Belediyesi'ne devredilmiştir.

<sup>63</sup> [www.ataturk.net](http://www.ataturk.net) (Erişim 11.06.2015).

<sup>64</sup> *Cumhuriyet*, 7-8 Mayıs 1938.

<sup>65</sup> [www.ataturk.net](http://www.ataturk.net) (Erişim 11.06.2015).

<sup>66</sup> *BCA*, 30 18 1 2.83.44.8.

<sup>67</sup> *BCA*, 30 18 1 2.94.17.1.

## Sonuç

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin başkenti olan Ankara'nın içme ve kullanma su ihtiyacını gidermek, can ve mal kaybına neden olan sel baskınlarını önlemek amacıyla Cumhuriyet idaresinin inşa ettiği ilk baraj olması nedeniyle barajın inşası oldukça önemlidir.

Kurtuluş Savaşı'ndan yeni çıkmış, insan kaynakları bakımından oldukça sıkıntılı olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti, böyle büyük bir eserin Türk mühendisleri, Türk işçileri ve bir Türk firması tarafından yapılması ve dönemin şartları açısından kısa bir sürede bitirilmesi de ayrıca vurgulanması gereken bir noktadır.

Barajın yapıldığı dönemde, 1929 Dünya Ekonomik Buhranının etkileri ağır bir şekilde hissedilmektedir. Dünyanın böylesine ağır bir ekonomik bunalım yaşadığı dönemde, daha Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nın yol açtığı mali sorunların da giderilememiş olduğu bir süreçte, millî kaynaklara dayalı böyle büyük bir eserin hayata geçirilmesi önemlidir. Ancak şu hususu da vurgulamak gerekir ki Avrupa kıtasındaki devletlerin ekonomik ve teknolojik düzeyi açısından gelmiş olduğu noktaya bakıldığında bir barajın inşa edilmesi çok da zor olmayan bir durumdur. Ancak Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı sonrası Osmanlı Devleti'nden almış olduğu miras ekonomik anlamda bir iflastır. Bu durum göz önüne alındığında baraj inşaatının kısa sürede başarılması önem arz etmektedir. Çubuk barajı havzasının yağış açısından çok zengin olmamasına rağmen barajın inşasının ayrı bir önemi vardır. Başkent Ankara'yı yaşanabilir kılmak en önemli hedef olarak gözükmektedir. Ankara'da Atatürk Orman Çiftliğinin, Gençlik parkı inşaatlarının amacı da budur. Kurak ve bataklık başkenti ma'mur hale getirmektir. Ayrıca Çubuk Barajı'nın başlangıcından bitişine kadar Mustafa Kemal Paşa'nın bizzat ilgilenmesi de zikredilmeye değer önemli bir husustur.

## KAYNAKÇA

### Arşivler

#### *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Bakanlar Kurulu Kararları (1920-1928) Fonu*

- 30 1 0 0.122.774.1.
- 30.10.0.0-158.109.9
- 30 18 1 2.38.60.10.
- 30 18 1 2.40.72.3.
- 30 18 1 2.39.66.12.

- 30 18 1 2.66.57.14.
- 30 18 1 2.36.40.16.
- 30 18 1 2.28.39.7.
- 30 18 1 2.35.21.18.
- 30 18 1 2.50.82.9.
- 30 18 1 2.83.44.8.
- 30 18 1 2.94.17.1
- 30 10 0 0.122.866.19. nolu belgeler

### Makaleler

- Birinci, Ali. “Meşrutiyet Ankara’ında Bir Yangın”, **Türk Yurdu**, C. XXVIII, Sayı: 251, (Temmuz 2008), ss. 51-63.
- Duru, Bülent, “Mustafa Kemal Döneminde Ankara'nın İmarı”, **Cumhuriyetin Ütopyası: Ankara**, Haz. Funda Şenol Cantek, Ankara Üniversitesi Yayınevi, Ankara, 2012, ss. 173-192.
- Erdem, Sargon, “Ankara-İslam Öncesi”, **İslam Ansiklopedisi**, TDV Yayını, C. III, İstanbul, 1991, ss. 201-203.
- Kalkan, Yunus, “Baraj Emniyeti ve Deformasyon İzleme Çalışmaları Atatürk Barajı Örneği”, **IV. Ulusal Baraj Güvenliği Sempozyumu**, Elazığ, 2014, ss. 199-209.
- Karabatan, Yılmaz, “Su ve Toprak Kaynaklarının Önemi ve Uygulanan Strateji- Su Yapıları, Barajlar” **Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi**, Sayı: 442-443/51-200672-3, Ankara, ss. 90-115.
- Nafia Bakanlığı Sular U. M. Fen Heyeti, “Çubuk Barajı- Ankara”, **Arkitek, Aylık Yapı Sanatı, Şehircilik ve Dekoratif Sanatlar Dergisi**, Sayı: 1011, İstanbul, 1936, ss. 275-282.
- Namkoğlu, Yıldız, “Ankara’nın Tarihsel Dokusu ve Koruma Çalışmaları”, **Mimarlık Dergisi**, Sayı: 3, Ankara, 1977, ss. 75-79.
- Özaydın, Abdülkerim, “Ankara-İslami Dönem”, **İslam Ansiklopedisi**, TDV Yayını, C. III, İstanbul, 1991, ss. 203-204.
- Özdemir, Rıfat, “Ankara-Osmanlılar Devri”, **İslam Ansiklopedisi**, TDV Yayını, C. III, İstanbul, 1991, ss. 204-209.
- Şahin, Savaş Zafer, “Ankara Kentinin Unesco Dünya Miras Alanı Adaylığı İçin Bir Öneri ve Eylem Planı”, **Ankara Araştırmaları Dergisi**, (Haziran, 2013), ss. 36-50.
- Şimşir, Bilal Niyazi, “Ankara’nın Başkent Oluşu”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C. VII, Sayı: 20, Ankara, 1991 ss. 189-222.



**Sürelî Yayınlar**

Cumhuriyet, 4 Teşrinisani 1936; 7 Mayıs 1938; 8 Mayıs 1938 tarihli sayılar.

Akşam, 22 Teşrinevvel 1929 tarihli sayı.

**İnternet Kaynakları**

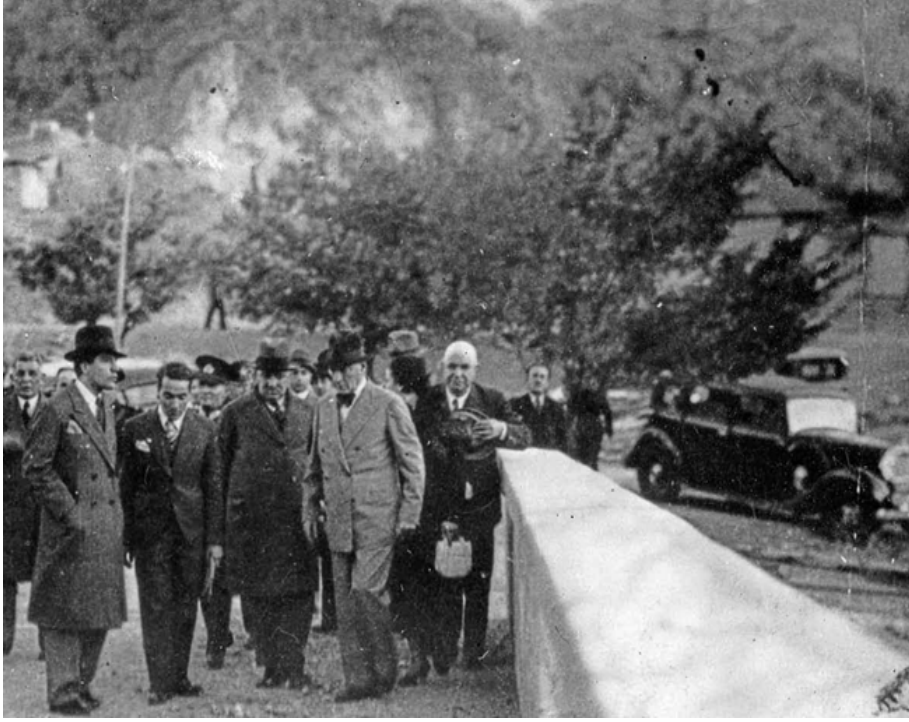
[www.ataturk.net](http://www.ataturk.net) (Erişim 11.06.2015).

[www.dsi.gov.tr](http://www.dsi.gov.tr) (Erişim 07.07.2015).

[www.ergir.com.tr](http://www.ergir.com.tr) (Erişim 25.08.2015).

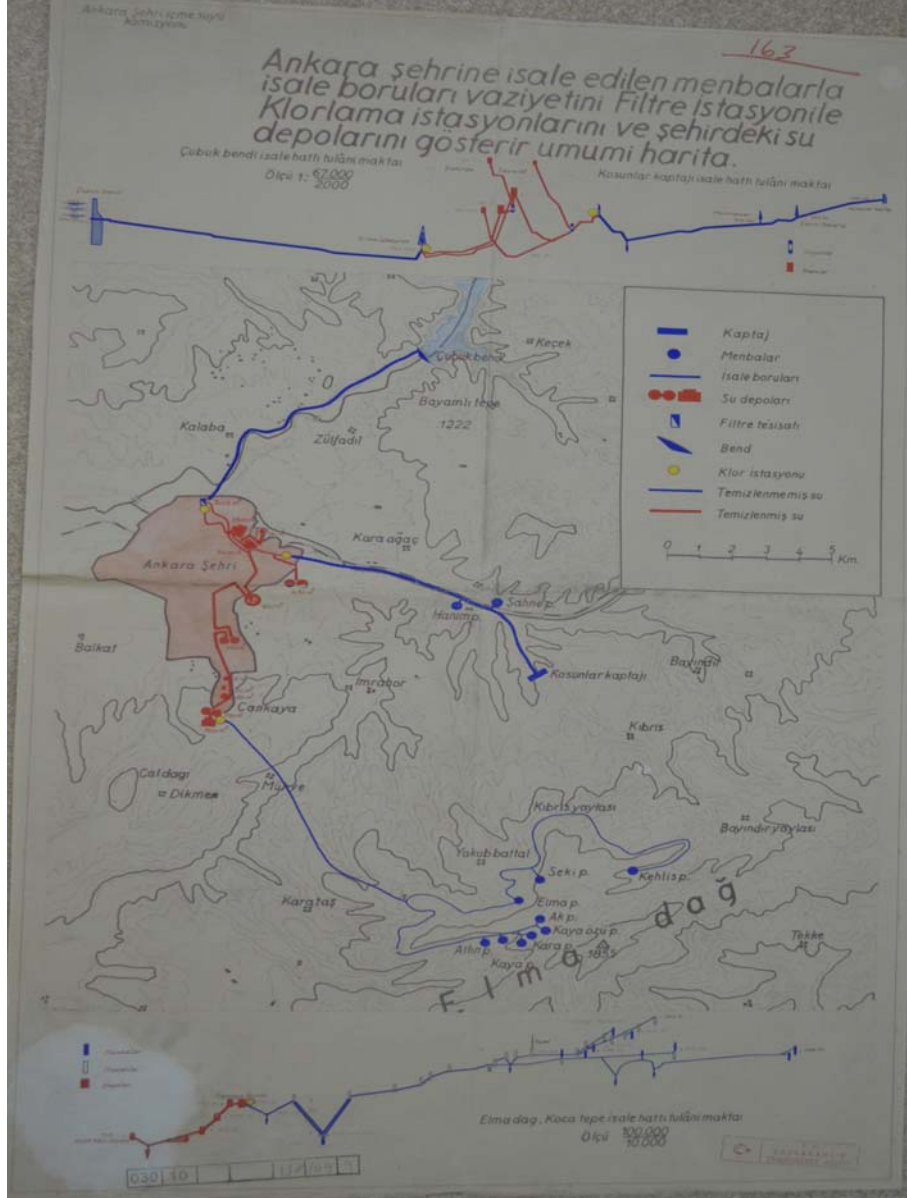
[www.tbmm.gov.tr/tutanaklar](http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar) (Erişim 28.08.2015).

[www.mgm.gov.tr](http://www.mgm.gov.tr) (Erişim 27.08.2015).

**EK-1**

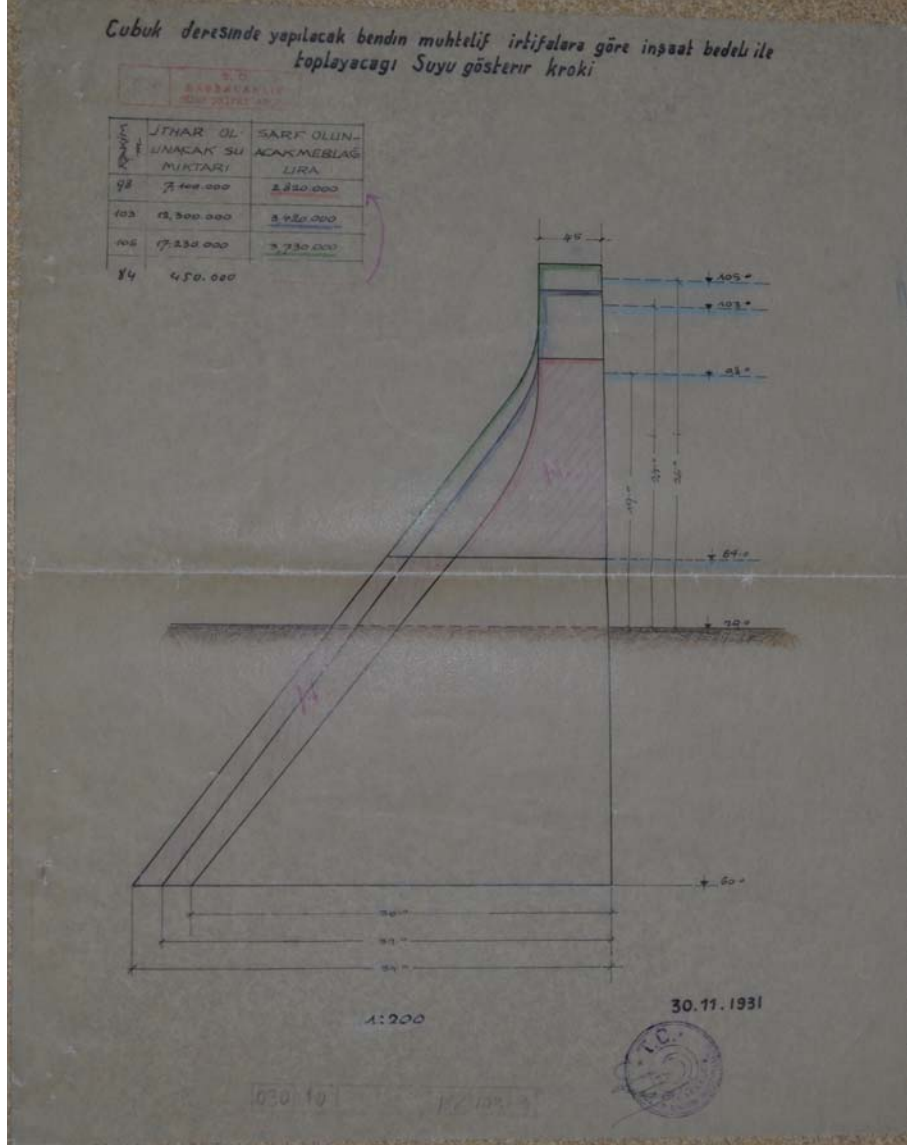
Resim 1: Mustafa Kemal Atatürk yeni hizmete açılmış olan Çubuk Barajı'nı gezerken.

## EK-2



Resim 2: Nafia Vekâleti tarafından Ankara'nın su kaynaklarına dair 1931 de hazırlanan harita

## EK-3



Resim 3: Çubuk Barajı inşaat krokisi.

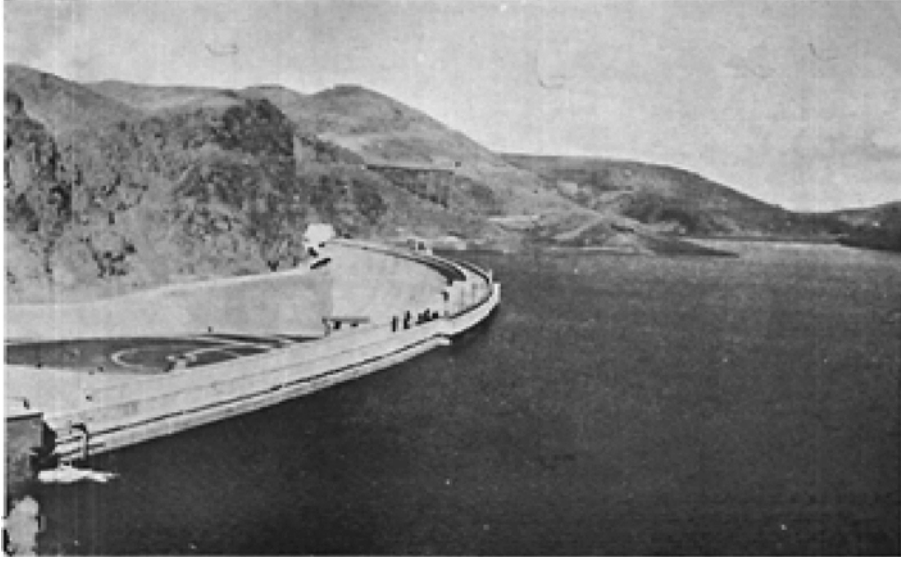
## EK-4



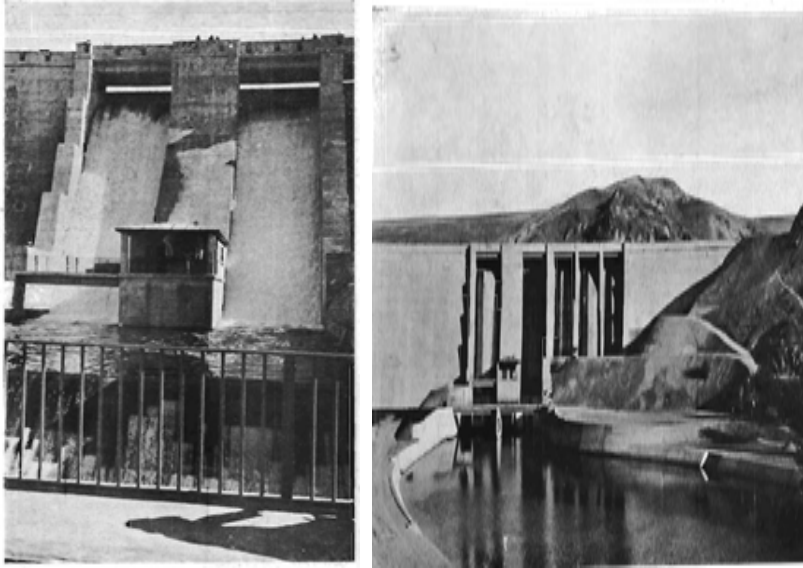
Resim 4: 1936 yılında Çubuk Barajı'nın önden görünüşü.



Resim 5: 1936 yılında Çubuk Barajı'nın yandan görünüşü.

**EK-5**

Resim 6: 1936 yılında Çubuk Barajı'nın üstten görünüşü



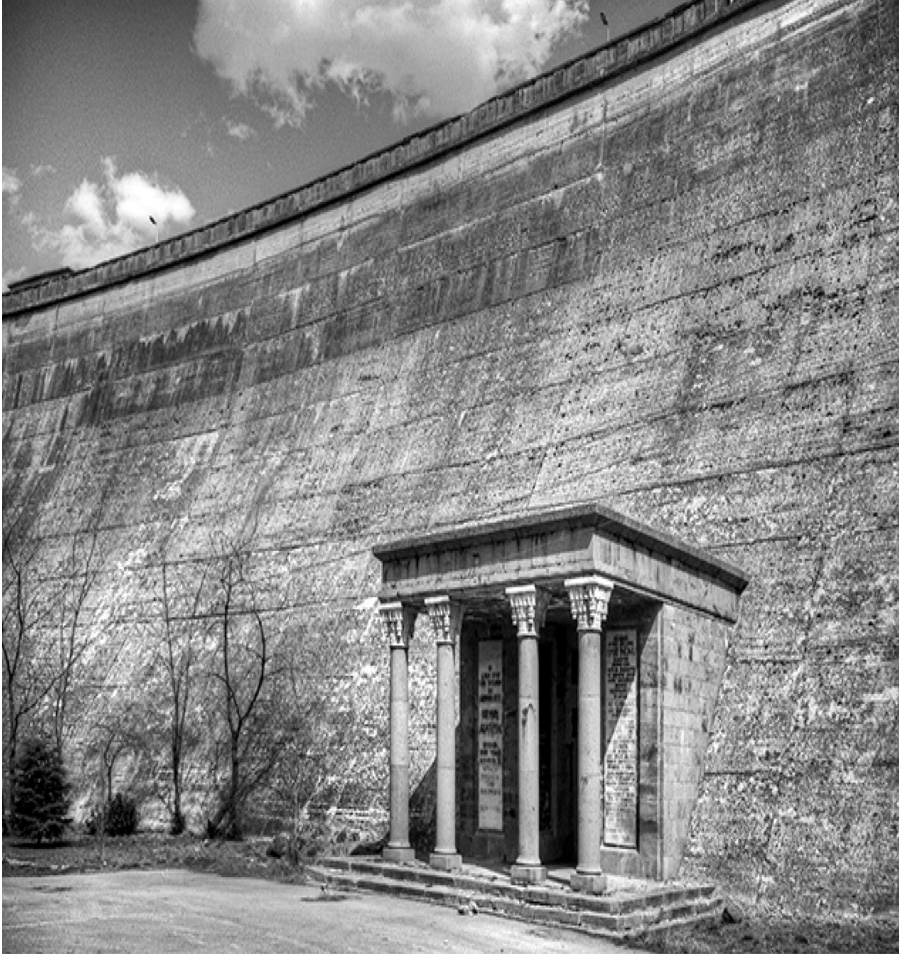
Resim 7: 1936 yılında Çubuk Barajı'nın savaklar ve havuzun görünüşü

## EK-6



Resim 8: Mustafa Kemal Atatürk'ün son Çubuk Barajı gezisini manşetten duyuran 9 Mayıs 1938 tarihli Cumhuriyet gazetesi.



**EK-7**

Resim 9: Çubuk Barajı'nın galeri girişi ve levhalar.