

İDARE MERKEZİ
ANKARA, İstanbul Caddesi
Maarif Eminliği yanında

İSTANBUL BÜROSU
İstanbul, Ankara Caddesi
No — 87

HAYAT

Fiatı her yerde 15 kuruş
seneligi, posta ile 7,5 Türk Lirası
(Ecnebi Memlekettlere 7,5 Dollar)

Abona ve ilan için İstanbul
bürosuna müracaat edilir
Yazı işlerinin mercii Ankara
merkezidir

Hayata, dalma hayata.. Dünyaya daha çok hayat katalım!

— NIETZSCHE —

Cilt: V

Ankara, 7 Şubat, 1929

Sayı: 115

Demiryollarımız

Demiryollarımızın tarihini, inşaat ve işletme noktai nazarından iki büyük devreye ayırabiliriz:

1 — Şirketçilik.

2 — Devletçilik.

Birinci devrede memleket demiryollarının inşaat ve işletme işleri ecnebi sermayedar şirketler elinde idi. Bu devre 1856 senesinde İzmir - Aydın hattını inşaat ve işletme imtiyazının İngiliz sermayesine verilmesiyle başlar. Bu tarihten itibaren müracaat eden ecnebi şirketler imtiyazlar alarak bu gün memleketin muhtelif mıntıkalarında hali faaliyet-te bulunan demiryollarını muhtelif tarihlerde inşaat ve işlemeğe küşat ettiler. 1863 senesinde İzmir - Kasaba hattının imtiyazı yine bir İngiliz şirketine verilmiş, şirket te imtiyazını 1893 senesinde Fransız sermayesine satmıştı. 1869 da Şark demiryollarının imtiyazı, başta baron Hirsch olmak üzere beynelmilel birkonsorsiyom tarafından alındı. Elyevm bu hattın 337 kilometroluk kısmı hudutlarımız dahilindedir. Mersin - Tarsus - Adana hattının imtiyazı 1883 senesinde iki Türke verildi ve bunlar da imtiyazlarını 1886 da Fransız sermayedarlarına sattılar. Fransızlar ise, Anadolu demiryolları kumpanyasıyla anlaştılar ve imtiyazlarını 1893 de mezkûr

kumpanyaya terkettiler. Türkiye de demiryolu inşaat etmek ve işletmek için Alman sermayesi 1888 senesinde sahneye çıkarak muhtelif tarihlerde Anadolu ve Bağdat hatlarının imtiyazlarını aldı. 41 kilometroluk Mudanya - Bursa hattı ilk önce 1875 tarihinde hükûmet tarafından inşaat edildi ve bilâhare bir Belçika grubuna satıldı.

Şirketlerin bu inşaat faaliyetleri karşısında saltanat idaresi de demiryollar inşasına heveslenmiş ve muvaffakiyetsizlikle neticelenen bazı teşebbüsatta bulunmuştu. Meselâ devletin 1871 senesinde Haydarpaşa - İzmit hattının inşasını ve 1872 de İzmir - Kasaba hattının Alaşehir kadar temdidini üzerine alması, 1911 senesinde Samsundan Sivasa ve 1914 de Ankaradan Erzuruma kadar demiryolu inşasına başlaması gibi teşebbüsleri vardır. Fakat bu hatların inşaat edilenleri hükûmetin eline kalmamış, şirketlere intikal etmiş ve inşasına başlananları da müteaddit sebeplerden dolayı yüzüstü bırakılmıştı. 91 kilometroluk Haydarpaşa - İzmit hattı hükûmetin idaresizliği neticesi 20 sene müddetle, İzmir - Aydın hattının himayesi altında bulunan bir İngiliz sermayesine devredildi. Mezkûr şirket ise, 1893 senesinde bu hat üzerindeki imtiyazını Anadolu demir-

yolları kumpanyasına sattı. Kasaba - Alaşehir hattı da inşaatdan sonra, mukavele meselesinden çıkan bir ihtilâf üzerine İzmir - Kasaba hattı şirketine devrolundu. Elyevm bu hattın temdidatiyle beraber tulü 703 kilometrodur, Samsun - Sivas hattı tahsisatsızlıktan ve beceriksizlikden 1914 senesinde «Régie générale» isminde bir Fransız şirketine verildi. Fakat umumî harbin patlamasıyla şirketin inşaatı akim kaldı. Hükûmetin 1916 da İzmir - Kasaba ve Mudanya - Bursa hatlarının işti-rasına kalkması da harbin hitamiyle bir neticeye iktiran edemedi. Ankara - Erzurum hattının da inşasına 1918 senesine kadar devam edilebildi. Mütarekenin aktiyle bu inşaat ta durdu.

Saltanat idaresi, bütün diğer sahalarda olduğu gibi demiryolculuk sahasında da memlekete nafi olmadı. *Ecnebi sermayesi, Türkiyede demiryolları inşaat ederken kat'iyen memleketin iktisadî ihtiyaçlarını nazarı itibara almıyordu. Daima emperyalist maksatlar peşinde yaşıyordu. Saltanat idaresi de Avrupa sermayesinin bu yoldaki arzularına alet olmaktan başka birşey yapmadı.*

Devletin demiryolları inşaat etmek ve işletmek teşebbüsleri, Türkiye demiryolları tarihinin

bu birinci devresinde hakim bir rol oynamaz. *Saltanatın, memleket mıkıyasında sistematik bir surette takip ettiği millî bir demiryollar siyaseti yoktu.* Hükûmetin teşebbüsâtı, ecnebi sermayedar şirketlerin Türkiye demiryollarındaki hakim vaziyeti karşısında sistemsiz ferdi ve tesadüfî tezahürler mahiyetinde idi ve içinde yaşanılan tarihî devreye damgasını basmaktan çok uzaktı. Bu itibarla bu devre ecnebi sermayesinin mutlak saltanatı devresidir.

İkinci devre millî istiklâlle başlar. Millî hükûmet 1920 senesinde işgal altında bulunmayan hatlara vaz'iyet etmişti Bu hatlar şunlardı:

1 — Büyük Derbentten itibaren 926 kilometroluk Anadolu hattı.

2 — Konyadan Kelebeğe kadar 325 kilometroluk ağdat hattı.

3 — İzmir - Kasaba ve temdidi hattının Afyonkarahisardan itibaren Uşaka kadar 135, bliâhare Uşaktan 199 uncu kilometroya kadar ki cem'an 223 kilometroluk kısmı.

Lozan müzakeratı esnasında memleketin şömendöfer şirketleri, hatlarını almak üzere hükûmete müracaat ettiler. Hükûmet te Anadolu ve Bağdat demiryolları kumpanyasından maada diğer şirketlerin hatlarını iade etti. 1928 senesinde İngilizler Anadolu hattının Gebzedden Haydarpaşaya kadar olan kısmını terkettiklerinden bu kısım da hükûmet tarafından işletmeğe açıldı. Anadolu hattının sahipleri, hatlarını geri almak için çok uğraştılar. Hatta

Nafia Vekâletiyle bir itilâfname aktettiler. Fakat bu itilâfname memleketin iktisadî ve siyasi menafiine kat'iyen uymadığından reddedildi. Devlet hattın mubayyasına karar verdi. Mubayaa meselesi de uzun münakaşalara kapı açtı. Ennihayet, millî endişelerle hareket eden hükûmet, çok musip bir kararla hattı kendi malı addetti. Bu suretle hükûmetimiz, 1924 senesinde şirket hatlarının enmühimini tamamen nasiyonelize ederek devletçilikte ilk ve esash adımını atmış oldu [*].

Demiryollarımızın bu ikinci tarihî devresinde devlet memleketin hem iktisadî muntikalarını limanlara ve birbirlerine raptedererek millî-iktisadî bir organizm vücuda getirmek hem de vatanın müdafaa kabiliyetini artırmak maksadiyle bir sistem dahilinde geniş bir demiryollar siyaseti takibine başladı. İsmet Paşa Hazretlerinin «Memleketi demirle örülmüş görmek en büyük azmimizdir» düsturunu bu siyasetin gayet parlak ve belîğ bir ifadesidir. Bu devrede ecnebi sermayedar şirketler, eski hâkim mevkilerini kaybettiler ve devletin otoriter kontrolü altına girdiler. Tarifelerin tatbikında ve sair hususatta hükûmetle akti itilâf ettiler. Bu devre

[*] — Anadolu - Bağdat hattının Yeniceye kadar olan kısmı 1378 kilometrodur. 1908 senesinde Anadolu demiryollarına imtiyazı verilen Bağdat hattının inşaatına umumî harp esnasında devam edilmişti. Bağdat hattı Konyadan başlar. Millî istiklâlî müteakip Ankara itilâfnamesi mucibince bu hattın Yeniceden Nusaybine kadar olan 632 kilometroluk kısmının bir Fransız şirketi tarafından işletilmesi hakkı kabul edilmiştir.

millî zihniyetin hâkimiyeti devresidir.

Millî demiryollar siyasetinin tatbikatına geçilmesi 1924 senesinde başlar. Hükûmet, kendi vasaitiyle Ankara - Sivas ve Samsun - Sivas hatlarının inşasını üzerine aldı ve ilk hamlede bunların 1927 senesinde büyük bir muvaffakiyetle Ankaradan Kayseriye kadar olan 381 ve yine aynı sene zarfında Samsundan Amasyaya kadar olan 133 kilometroluk kısımlarını işletmeğe küşat etti.

Bu gün hükûmet tarafından idare olunan hatları üç kısıma ayırabiliriz:

- 1 — İşletmede
- 2 — Hali inşada
- 3 — İnşası mutasavver

* *

1 — İşletmede bulunan hatlar şunlardır:

- A — Anadalu - Bağdat
- B — Ankara - Kayseri
- C — Samsun - Zile
- D — Erzurum - Sarıkamış[*].
- E — Kütahya - Tavşanlı

Bu hatlardaki mükemmeliyet ve intizam, büyük bir teşkilâtçı olan Behiç Beyin sistematik mesaisinin mahulüdür.

2 — Hali inşada bulunan hatlar:

[*] Erzurum - Sarıkamış - Kars demiryolları Ruslar tarafından inşa olunmuştur. Ruslar bu hattın Gümrü - Kars kısmını 1899 senesinde ikmal etmişler ve Kars - Sarıkamış kısmını 1913 de, Sarıkamış - Erzurum kısmını da 1916 senesinde bitirmişlerdir. Bu hattın mecmuu tulü 358 kilometrodur.

- A — Kayseri - Sivas (180 km.)
 B — Zile - Sivas (181 k m.)
 C — Irmak - Filyos (580 km.)
 D — Fevzipaşa - Meraş - Diyarıbekir (510 km.)
 E — Ulukışla - Kayseri (180 km.)
 F — Tavşanlı - Balıkesir (201 km.).

Hükûmet 1927 senesinde demiryol inşaat programını tevsi etmiş ve inşaatı muhtelif inşaat gruplarına ihale etmişti. Yukarda C ve D fıkralarında gösterdiğimiz hatların devlet nam ve hesabına ve devletin kontrolü altında inşa edilmesi için 927 senesinde bir İsveç grubu ile mukavele aktedildi. Son E ve F fıkralarındaki hatların da aynı şerait altında inşası için yine 1927 senesinde bir Alman inşaat konsorsiyomile mukavele yapıldı. Elyevm bu iki şirket tarafından inşa edilmekte olan hatlar oldukça ilerlemiştir.

1927 senesi inşaat programına göre yeniden 1650 kilometre normal hatla Kayseri atelyeleri inşa olınacaktır.

Hükûmetin bu maksat için ayırdığı tahsisat 193 milyon Türk lirasıdır.

1924 senesi nihayetindenderi tatbik edilmekte olan demiryollar siyasetimizin neticesi, 1928 senesi nihayetinde inşaatı ikmal edilen 813 kilometredir. Saltanat idaresinden müdevver umum demiryollarının tulü 923 senesi nihayetinde 4058 kilometre idi. Bu mevcuda nazaran bütün Türkiye demiryollarında 1928 senesi nihayetinde yüzde yirmiden fazla bir tezayüt vardı. 1928 senesi nihayetinde ikmal olunan

813 kilometroluk hatlara, 927 senesinin vasi programındaki hatlardan 168 kilometre daha dahildir. Mütebaki 1482 kilometroluk hattın 1934 senesinde tamamen ikmal edilerek işlemeğe küşadı mukarrerdir. Bu takdirde 1934 senesi nihayetinde yeniden inşa edilmiş olan hatların mecmuu tulü 2295 kilometroya balığ olacaktır ki, evelki tulün devlet lehine yüzde 56 sını mütecavizdir.

Bu nisbetle, devletin yabancı sermayeye muhtaç olmadan bütçesine mevzu tahsisatla demiryollar inşasında nasıl muvaffak olduğunu gösteren çok canlı bir delildir.

3 — İnşası mutasavver hatların umumî istikametleri şunlardır: Sivas - Malatya, Elâziz - Bitlis - Van, Sivas - Erzincan - Erzurum, Erzurum - Trabzon, Eğridir - Antalya, Dinar - Afyon - Karahisar.

Bu hatların inşası, artık 927 senesi inşaat programının tamamen tatbikından sonra nazarı itibara alınacaktır.

1927 senesinden evvel devletin hatları ayrı ayrı müdiriyetler tarafından idare olunuyordu. Ankara - Kayseri ve Samsun - Sivas hatları Ankaradaki sabık inşaat ve işletme müdiriyeti umumiyesine ve Sarıkamış hattı Nafia Vekâleti Demiryollar müdiriyeti umumiyesine merbut birer müdiriyet ve Anadolu - Bağdat hattı da yine Nafia Vekâletine merbut bir müdiriyeti umumiyeye tarafından idare olunmakta idiler. Bunların hepsinin teşkilât, nizamât v. s. usulleri birbirinden ayrı idi. Devlet, demiryol inşaat programını tevsi edince bütün hututun bir merkezden idaresi ve teşkilât, nizamât ve sairede vahdet vücuda getirmek zarureti karşısında kaldı. 1927 senesi haziranında

merkezi Ankarada olmak üzere devlete ait bütün demiryollarile limanların işletme ve inşasını elinde toplayan vasi bir teşkilat, Devlet Demiryollar ve Limanları İdarei umumiyesi vücade getirildi. İktisadî hayat elâstiki olduğundan yani iktisadî ihtiyacat vakıt vakıt azalıp çoğaldığından, Devlet demiryollarının bu elastikiyete adım uydurabilmesi için şahsiyeti hükmiye halinde idaresi tecviz edildi. Sarfiyatı ve muamelatı hesabı yesi usulü muhasebatı umumiyeye kanununa tabi kılındı.

Devlete ait hututun böyle bir teşkilâta tevdi, *hükûmetin devletçilikte attığı ikinci mühim adımdır.* Devlet bu suretle millî demiryollar siyasetinin azamî derecede *müsmir neticeler vermesi için bütün kuvvetleri teksif ve temerküz ettirmiş oldu.* Bizce üçüncü adım, *ecnebi şirketlere ait hatların iştirası olacaktır.* Bu gün bu adımın da atıldığını büyük bir memnuniyetle görüyoruz. Meselâ Anadolu hattının iştirasının kat'i surette takarrür etmesi. Devlet, hattın tekrar müracaat eden sahipleriyle geçenlerde yaptığı müzakeratta hattı taksitle iştirâ etmek neticesini kazandı. Bu hattın iştirasını diğer hatların takip etmesini dörtgözle bekliyoruz. Bugün demiryollarında millî şiarımız: «*Türkiye şomendöferleri Türklerin malı olmalıdır.*»

Bu gün memleketimizdeki bütün demiryolların kaç mal oldukları maalesef mechuldür. Yalnız tahminî olarak bu günkü kıymetleri malûmdur. Nafia Vekâleti Demiryollar müdiriyeti umumiyesi hali hazırda faaliyette bulunan bütün hatların kıymetlerini tahminî olarak şöyle takdir etmektedir.

Hatların İsimleri	Kilo-metre	Kağıt Para Milyon
İzmir - Kasaba	703	32
İzmir - Aydın	610	42
Şark demiryolları	337	17
Mersin - Adana		2
Mudanya - Bursa	41	0,7
Ilıca - Palamutluk [1]	29	1
Samsun - Çarşamba [2]		1,2
Anadolu - Bağdat	1032	94
Samsun - Amasya	133	15
Ankara - Kayseri	381	26
Erzurum - Sarıkamış	358	1,2
Yenice - Nusaybin	632	34
Yekûn		266,1

Sirketlerin İsimleri	Türk Altını
İzmir - Aydın Hattı	4,587,747
İzmir - Kasaba hattı	6,002,000
Anadolu hattı	14,200,000
Konya - Bağdat hattı	11,840,000
Şark hattı	2,000,000
Mersin - Tarsus hattı	381,694
Mudanya - Bursa hattı	153,000
Yekûn	39,164,441

Görülüyor ki, bütün demiryollarının tahmini kıymeti 266.1 milyon Türk lirasıdır. Bu miktarın 129,9 milyonu şirket hatlarının, 136,2 milyonu da devlet hatlarıdır.

Ecnebi şirketlerin Türk altını üzerinden sermayeleri şukadardır:

Ilıca - Palamutluk hattı şirketinin sermayesi 200,000 Türk lirasıdır. Vaktile Almanlara ait

[1] Ilıca - Palamutluk hattının imtiyazı 1924 senesinde bir şirkete vermiştir.

[2] Samsun - Çarşamba hattını Türk sermayesiyle Nemlizedeler inşa etmekte ve işletmektedirler.

olan Anadolu - Bağdat hattının hisse senetlerinin resmî hamilleri İsviçreliler gözükmektedir. Fakat hakikat halde portföyün mühim bir kısmı İngilizlerin elindedir.

Daima işleyen bu sermayeler, (hali hazırda Anadolu - Bağdat hattı hariç) saltanat idaresinin sakim bir siyaseti neticesi olarak bugün kâr halinde milli servetimizin mühim bir kısmını harice sömürmektedirler. Bu halde ise milli sermaye terakümüne menfi bir tesir icra etmektedir. Devletin bu sermayelere ait hatları iştirak etmesi ileride azîm mebaîğin milli servete inzimam eylemesini intaç edecektir. Her Türk bu mes'ut günleri beklemektedir.

Hali hazırda Türkiyede hali faaliyette bulunan hatların en müsmir neticeler vereni Anadolu hattıdır. Bu hattın nakliyatı ve varidatı seneden seneye büyük adımlarla artmaktadır. Bu aynı zamanda hem iktisadî bir inkişafı hem de devletin gayet mükemmel surette demiryolu işletmekte olduğunu ifade eder.

Anadolu hattının hamule nakliyatı şudur:

925 senesinde - 708,472,094 ton kilometrik idi.

927 senesinde - 973,888,119 ton kilometriğe çıkmıştır.

İşletme masarifi yekûnu şu kadardır:

925 senesinde - 5,091,900 lira iken

927 senesinde - 6,441,958 liraya çıkmış ise de bu fazla masarif fazla varidat teminine sebep olmuştur.

925 senesinde - 7,875,789 liralık varidata mukabil

927 senesinde - 9,884,350 liralık varidat alınmıştır. Varidatta gayet vazih bir tezayüt görülmektedir.

İşlemekte olan diğer devlet hatları ise yeni faaliyete geçtiklerinden ve hali inşa da sayıldıklarından onların varidatı hakkında henüz bir şey söyleyemeyiz.

Şirket hatları da memleketin

en feyizli muntikalarında bulunmakla beraber muntikalarının ihtiyaçlarını etraflı bir surette düşünmüyorlar. Meselâ Aydın ve Kasaba hatları çok köhne malzeme ile işlemekte ve varidatından malzeme teminine yarıyacak sermaye ayırmamaktadırlar.

Bu gün işletmede ve hali inşa da bulunan devlete ait hatların yüksek iktisadî kıymetleri vardır. Anadolu - Bağdat hattı, memleketin en belli başlı istihsal ve mübadele merkezlerinden geçiyor. Bu hattın devamı olan Ankara - Kayseri - Sivas - Samsun yolu ikmal edilince bu uzun hat, Anadolu iktisadiyatının bel kemiği olacaktır. Bu hattın iki ucu da mühim birer limana merbuttur. Samsun limanının inşası, hükûmetin limanlar inşaatı programına dahildir. Samsun - Sivas hattı üzerinde çeltik madeni gibi 25 kilometroluk sahayı kaplayan bir kömür madeni vardır. Bu maden demiryolları idaresi tarafından işletiliyor.

İnşa edilmekte olan hatlardan Irmak - Filyos hattı, merkezî Anadoluyu Ereğlinin kömür ocaklarına bağlayacak ve dahilin kömür ihtiyacını tatmin edecektir ve aynı zamanda çok zengin olan Söğütözü kömür madeninin işletilmesine amil olacaktır. Fevzipaşa - Diyarbakir hattı o havalide külliyyetli miktarda yetişen buğday, arpa, pirinç gibi mahsulâtı dahilî pazarlara sevkedecek, Mersin limanı vasıtasıyla bu havaliyi harice bağlayacak ve Ergani bakır madeninin işletilmesini temin edecektir. Ulukışla - Kayseri hattı, merkezî Anadoluyu Akdenizin en mühim limanına ve aynı zamanda Akdenizi Karadenize bağlayacaktır. Kütahya - Tavşanlı hattı da garp vilâyetlerinin en münbit yerlerinden geçmektedir.

Gördüğümüz gibi bütün bu hatlar, memlekete yüksek bir iktisadî atı vadetmektedirler. Biz bu atiyi Cümhuriyet idaresinin başında duran Büyükrehbere medyunuz.

İSMAIL HÜSREV