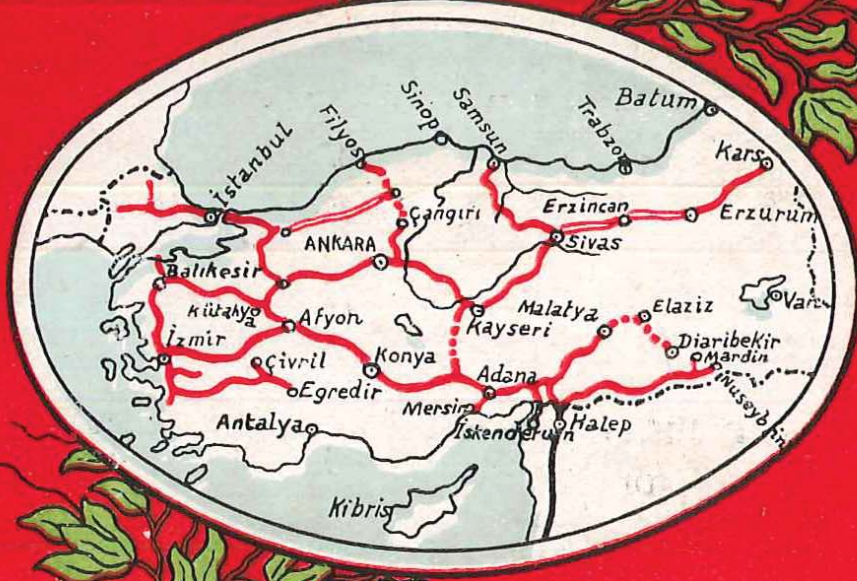


TDV İSAM
Kütüphanesi Arşivi
No 2E.1086

TÜRKİYE DEMİR YOLLARI CEP ATLASI



Fiati 10 kuruştur

Kitapçılıkta Bir İnkılâp
BÜTÜN DÜNYA
MALÛMATI 100 KİTAPTA



Yakında çıkacak olan ilk kitap:

**Bu günkü mesail
LÛGATİ**

Siyasî, iktisadî, fennî, ictimai bu günün en
mühim mes'elelerini Lûgat tertibi ile ihtiva eder.

50 Resim 10 kuruş

**MATBAAİ EBÜZZİYA
TARAFINDAN NEŞREDİLECEKTİR**

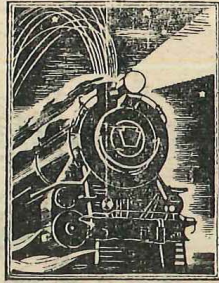
Türkiye
Demiryolları
Cep
Atlası



Büyük ve küçük renkli iki demiryolu
haritası ve yeni hatları gösterir müteaddit
diğer haritalar ile dünya demiryollarının
mukayesesine dair resimleri havidir.

İstanbul
1931

TOVİSAM
Kütüphanesi Arşivi
No 2E.1086



Türkiye Demiryolları

Cumhuriyet Hükûmetinin son beş altı sene zarfında memleketin imarı hususunda vücuda getirdiği asarın en büyüğü ve kıymetlisi şömendöferlerdir.

Filhakika Lozan muahedesinin akdile memleketimiz istiklâl tamını ihraz ettiği günden bir müddet sonra başlayan şömendöfer inşaatı, yükselmek ve kuvvetlenmek için mühtaç olduğumuz esbabın en ehemmiyetlisini teşkil etmektedir.

Türkiye mevkii coğrafisî itibarile dünyanın en mühim memleketlerinden biridir. Memleketimiz, Asya kıt'asına Avrupa kıt'asının yekdiğerile birleştiği noktadır. Akdeniz ile Karadeniz gibi beşeriyetin mebadisinden beri, medeniyetin deniz yollarını teşkil eden iki deniz de keza, Türkiye'den geçmek suretile birbirleriyle irtibat kespeder. Türkiye şark âlemini, garp âlemine rapteden vasıttadır. Şarkın medeniyeti vaktile ya kara tarikile Anadolu'dan

geçerek veya deniz tarikile yine Anadolu sahillerinden açılarak garba doğru ilerlemiştir. Bugün de garp medeniyeti, şark âlemine yani Asya'ya başlıca Türkiye tarikile geçebilecektir.

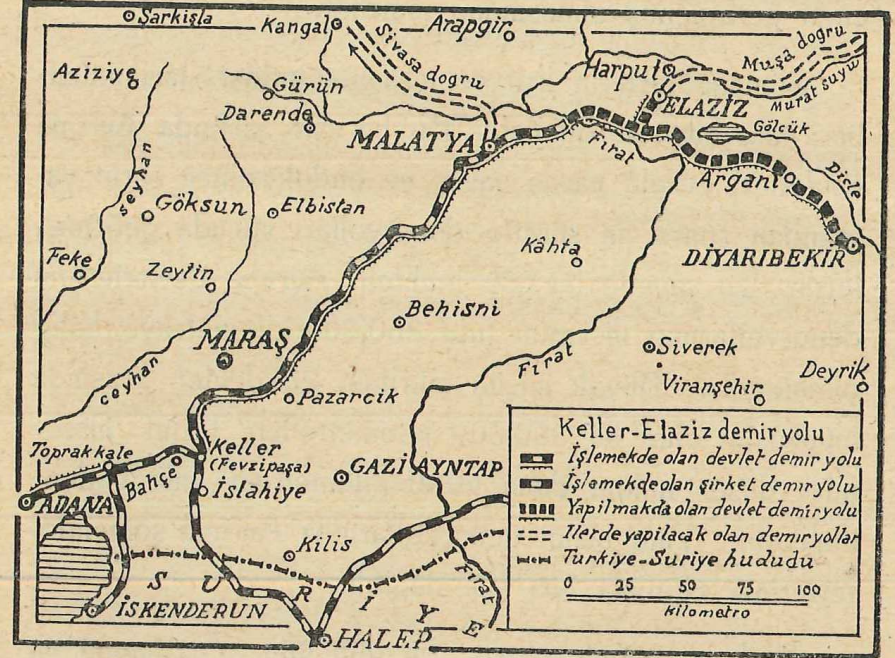
Türkiye üç kıt'ayı birbirine bağlıyor

Anadolu aynı zamanda şarkın ticaretini garba, garbın ticaretini şarka isal edecek yegâne kısa ve emin yoldur. Keza Suriye'de, Türk idaresinden kalma demiryollarının yekdiğerile birleşmesi temin ettiği gün, karadan Mısır yolu da Türkiyeden geçecektir. Keza Nusseybin - Musul demiryolu da birleştirildikten sonra Hindistan'ın da en kısa ve sağlam yolu bizim memleketten geçecektir. Şu suretle Türkiye dünyanın üç büyük kıt'asını yekdiğerine bağlayan, üç kıt'anın arasında münakelâti ticariyeti ve binnetice muarefei medeniyeyi temin eden memlekettir.

İşte Türkiye dünyada başka hiç bir memlekete nasip olmayan bu müstesna mevkiinin kendisine bahşettiği bütün bu faide ve menfaatlara, ancak demiryollarını inşa ve ikmal ettikten sonra hakkile sahip olacaktır denilirse kat'iyen mübalağa olmaz.

Hattâ şurasını da tekzip edilmekten korkmaksızın iddia edebiliriz ki, memleketimizin son asırda terakki ve

Yeni Demiryollarımız



Fevzipaşa (Kiler) – Malatya hattı (254) Kilometro

Kiler — Malatya hattı, Diyarıbekir'e kadar gidecektir. Umumülü 520 kilometredir. Malatya'ya kadar olan 254 kilometrosu geçen sene açılmış ve bu gün muntazaman işlemekte bulunmuştur. Bu hattı İsveç gurubu yapmaktadır. Argani'ye vardığı vakit bakır madenlerinden çok istifade edeceğiz. Umum hat nihayet 1934 de bitecektir. İstanbul'dan Malatya'ya elyevm iki gün üç gecede gidilmektedir. Malatya'nın mahsulâtı arzivesinin ihracında şimdiden çok faydeli olmaktadır.

temeddün hususunda garp âleminden o kadar geri kalmış olmasının baisi müstakili, turuku muvasılasını vücuda getirmemiş olmasından ibarettir.

Şömendöferlerin icat ve inşasına iptidar tarihinden beri tam bir asır olmuştur. Bu bir asır zarfında Avrupa devletleri evvelâ yavaş yavaş ve ondokuzuncu asrın yarısından sonra da süratle demiryolları vücuda getirmişlerdir. Bu sayede bu gün muhtelif Avrupa devletlerinin demiryollarının mecmuu tulu 360,000 kilometroye balığ olmaktadır. Büyük küçük takriben 25 devlet arasında münkasim olan bu 380,000 kilometreden bizim hissemize düşen miktar daha 6000 kilometreyi bile bulmaktadır. Yani bizim demiryollarımız Avrupa şömendöferlerinin altmışta biri bile değildir.

Halbuki memleketimiz bu gün bile, Avrupanın en zengin ve müterakki memleketlerinden büyüktür. Meselâ Türkiye, Fransadan bir buçuk misli, Almanyadan bir buçuktan fazla, İngiltereden üç misli, İtalyadan iki buçuk misli büyüktür. Buna mukabil demiryollarımız İngiltereden yedi kerre, Almanyadan on kerre, Fransadan sekiz kerre, İtalyadan takriben dört kerre daha azdır.

Bütün mütemeddin ve müterakki memleketler şömendöfer inşasına azamî ehemmiyet vererek memleketlerini

örümcek ağı gibi demiryolları ile kapladıkları halde bizim bilhassa son yarım asır zarfında pek az şömendöfer yapmış olmamız, memleketimizin bilahara uğradığı haricî ve dahilî felâketlerde büyük tesir göstermiştir.

Şömendöfersizlik yüzünden ziraatimiz terakkiden mahrum kalmış ve bilhassa bir ziraat ve buğday memleketi olduğumuz halde bu güne kadar unumuzu, ekmeğimizi kısmen hariçten satın almak mecburiyetinde bulunmuşuzdur.

Keza demiryolsuzluk yüzünden sanayi namına da memleketde bir şey teessüs edememiş, hiç olmazsa pek zengin olan bazı madenlerimizi dünya piyasasına sevk ile memlekete para celbi mümkün olamamıştır. Buna başlıca misal olarak Ergani bakır madenleri gösterilebilir. Ergani madenleri bakır itibarile en zengin madenlerden adolunabilir. Diyarıbekir şömendöferi senelerden beri yapılmış olsa idi yalnız Ergani bakırları yüzünden kim bilir memleketimize ne kadar servet girmiş olurdu.

Şömendöfer yapılmalı mı yapılmamalı mı?

Bundan evvelki muhtelif idarelerin bir şömendöfer siyaseti ittihaz ile yavaş ta olsa devamlı surette bu siyaseti tatbik etmemek yüzünden memleketin uğradığı

bunca maddî ve manevî felâketler, zararlar meydana iken son zamanlarda İsmet paşanın şömendöfer siyasetine itiraz edenler bulunuyor.

Bu itirazı muhik göstermek için de varidatımızın şömendöferler için yaptığımız masrafla mütenasip olmadığı, siamızdan çok fazla para sarfettiğimiz ileri sürülüyor ve daha gayibi olarak ta (memleket zengin olsun da sonra şömendöfer yaparız) deniliyor.

Yeni Demiryollarımız



Samsun - Sivas hattı (400) Kilometre

Samsun - Sivas hattının inşasına meşrutiyetin bidayetinde başlanmıştır. Fakat itmamı bu devre nasip olmuştur. Tülü 400 kilometredir. Yakında bütün hat işlemeğe açılacaktır. Amasya ve Merzifon gibi mühim merkezlerin üzerinden ve ya yanından geçmektedir. İnşaat münhasıran Türk mühendisleri tarafından yapılmıştır. Ulukışla - Kayseri hattı bittiği zaman, bu hat sayesinde Karadeniz, Akdeniz'le birleşmiş olacaktır.

Yumurta mı tavuktan tavuk mu yumurtadan çıkacak?

Bu iddia ve itiraz meşhur (Yumurta mı tavuktan, tavuk mu yumurtadan çıkar?) tekerlemesini hatıra getirmektedir. Aceba şömendöfer yaparak memleketin dört köşesini demir ağlarla ördükten sonra mı zengin olacağız, yoksa zengin olduktan sonra mı demiryolu yapacağız?

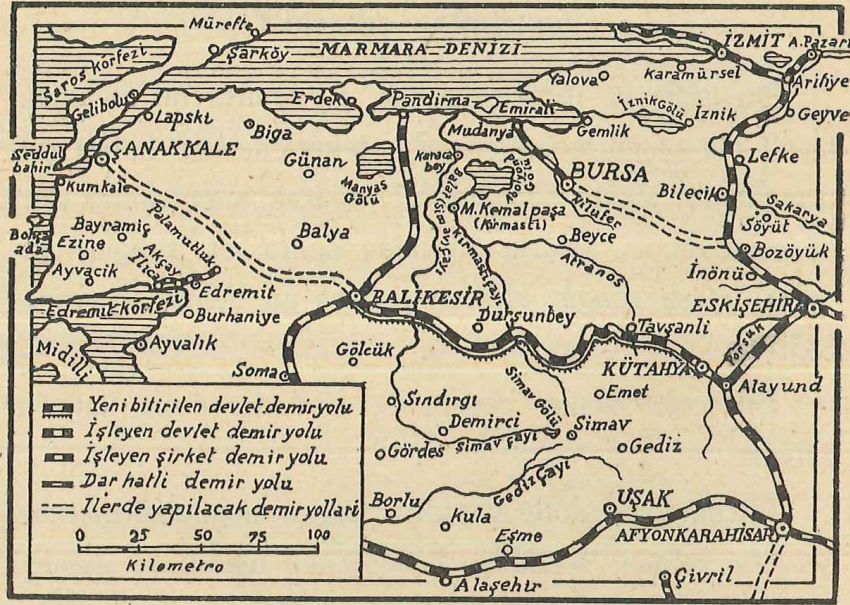
Bu basit sualin cevabı da o kadar basit, kat'i ve katı'dır.

Ancak şömendöfer yaptıktan sonra memleket umrana, servete, refaha, terakkiye kavuşacak, maddî ve manevî kuvvet, demiryolu sayesinde tekemmül ve teali edecektir.

Elde hazır, kıymetli bir tavuk varken artık (Tavuk mu yumurtadan çıkacak?) sualini sormağa hacet kalmaz. Memleketimiz elimizde zengin, fakat işlenmemiş bir hazinedir. Bu hazine sinesinde sakladığı serveti, ancak demiryolları vasıtasile evvelâ evlâdının kucağına, sonra da harice dökülecektir.

Eğer zengin olduktan sonra şömendöfer yapalım dersek memleketi imar etmek gayesinden ebediyen vaz geçmiş oluruz.

Yeni Demiryollarımız



Kütahya - Balıkesir hattı

(250) Kilometro

Bu hat tamamen bitmiştir. Sene başında açılacak iken bazı yerlerinde toprak kaydığından küsadı sene sonuna kalmıştır. Tülü 250 kilometrodür. Memleketin iktisadiyatı noktai nazarından çok mühimdir. Balıkesir ve havalisinin zengin mahsulatı memleketin dahiline bu hatla sevkedilecektir. Hattın inşasını Türk mühendisleri ikmal etmiştir.

Eğer böyle kollarımızı kavuşturarak beklemekten memleketin zengin olmasına imkân varsa son yarım asırdanberi hep kollarımızı kavuşturmuş bir vaziyette

durduğumuz halde neden bu kadar fakir ve geri kaldığımızı sorar ve buna cevap isteriz.

Eğer şömendöfer yapılmadan Sivastan buğday, Kayseriden üzüm, Erganiden bakır, Zonguldaktan kömür gelebilmek imkânı varsa o halde bekliyelim, yeniden demiryolu yapmak değil oralara yapılan demir yollarıda işletmiyelim.

Eğer Erzurumu İstanbula bağlamadan memleketin siyasi vahdeti temine ve askerî kuvvetini tezyide imkân varsa beyhude masraf etmiyelim.

Eğer Tırabzon, Erzurum, Kars tarikile İranın transit yolunu memleketimizden geçirmeden oralarnın servetini bu taraflara akıtmak için başka çare varsa hemen şömendöfer siyasetini terk ile o çareye baş vuralım.

Eğer Akdeniz sahillerimizin, Çanakkalesinin ledeyicap mudafaaları için hiç bir yola, hiç bir seri vasıtaya muhtaç değilssek yeni yapılmış olan (Kütahya - Balıkesir) yolunu bozalım ve ona kullandığımız rayları söküp satarak bedellerini sefayı hatırla yiyeelim.

Eğer memleketin müdafaai milliyesi için Anadolunun ta göbeğinde tesisine mecbur olduğumuz silâh ve sanayi fabrikalarını hava veya dua ile işletmeğe imkân varsa (Ereğli - Zonguldak - Irmak) hattını hemen durdu-

rahım, oraların hakikî cevher kıymetinde olan komürlerini ihraç ve fabrikalarımızda ihraktan vaz geçelim.

Görülüyor ki İsmet paşanın şömendöfer siyasetindeki isabeti isbate kısa bir iki mutalaa, bir iki misal bile kâfi geliyor.

Demiryollarını inşa için yaptığımız masarif

Şömendöferleri inşa için yaptığımız masarife gelince, senelerdenberi ihmal edilmiş olan bu vasitai umran ve terakkiyi, azim masarifi göze almadan yapmağa maatte-essüf imkân yoktur. Bu hususta ister istemez fedakârlığa katlanacağız. Eğer bu fedakârlığı meşrutiyetin bida-yetindenberi yaparak meselâ (Kayseri-Sivas) hattını olsun vücuda getirebilmiş olsa idik, Yunanlılara karşı olan Anadolu harbi belki yarı yarıya daha az zamanda biter, memleket insanca ve servetçe katlandığı azim fedakarlıkların yarısını şüphesiz tasarruf etmiş olurdu.

Binaenaleyh hükûmetin beş senedenberi büyük bir fikri takip ile tatbik ettiği şömendöfer siyaseti-nin umranı memleket, müdafaai milliye, tezyidi servet noktai nazarından Türk vatanına temin edeceği mena-fiin pek büyük olduğuna hiç şüphe yoktur. Bu iddiala-rımızı zaman behemhal isbat edecek ve bir gün tarih

bu günkü şömendöferlerin banisini mutlak hayır ve şük-
ran ile yadedecektir.

Eğer inşaatta fuzuli masraf yapılıyorsa...

Mamafih demiryollarımızın inşasında fuzuli masraf oluyor ve meselâ bazı iltimaslı kimseler hiçte ehil ol-madıkları halde demiryolu inşası mütaahhitliğine kalkı-şarak bu yüzden âzim servetler kazanıyorlarsa bu, şüp-hesiz sui istimaldir ve bunu behemhal menetmeli, de-miryolu gibi memleket için hayatî bir işde beş on aç gözlünün temini servet etmesine kat'iyen müsaade olun-mamalıdır. Şimdiye kadar sağdan soldan yapılan itiraz-lar, demiryolu inşasının esasına değil de sırf rivayet edilen bu sui istimallere aît ise, biz de o muarızlarla tamamen hem fikiriz ve hükûmetin demiryolu işini azamî tasarruf ve temizlikle başarabilmek için gayet dikkatli ve şiddetli tedbirler itihaz etmesi kanaatındayız.

İZMİR, LOZAN, SIVAS
VE DAHA İLERİ!

Memleketimizi mümkün mertebe sür'atle demir ağ-larla örmek lüzumu kat'isi bu suretle anlaşıldıktan sonra demiryolu siyaseti bütün memleketin millî bir siyaseti olmak lâzım gelir.

Bu itibarla Sivas hattının resmi küşadında Sivas'ta bir levhanın üzerine yazılmış olan (İzmir, Lozan, Sivas ve daha ileri!) ibaresi çok doğru; çok kıymetli ve adetâ şömendöfer siyasetimizde hepimizde rehber olması iktiza eden bir vecizedir. Adetâ mücahedei milliye senelerimizde (Misakı millî) miz ne ise şömendöfer mücahede-mizde de bu ibare bir (Misak), bir hedef, bir gaye olmaya lâyıktır. Bu cümleyi Sivas'ta kim bulup yazdise, milletin şömendöfer siyasetindeki hakiki ihtiyacını bir ibare içinde telhis ve tesbit etmek şeref ve imtiyazını kazanmıştır. Tarih bu ibareyi bulup yazan kimseyi de hayırla yadetmelidir.

Bir şömendöfer mücahedesini lâzım!

Evet, dün Yunan istilâsı esnasında nasıl bir millî mücahede yaptık, nasıl büyük hedeflerin etrafında bütün millet bir kütle gibi toplanarak vatani kurtardık ve tarihi âlemin en büyük zaferini kazandık ise, nasıl bu zafer ile mukarreratı cihanın ceryanı tabiisini bile değiştirmek harikasını gösterdik ise, şu sulh devrinde de bir şömendöfer mücahedesini yapmak ve o mücahede ön ayak olanların etrafında toplanmak lâzımdır.

Dünkü harpte silâh ve fedakârlık ne kadar lâzım idise, bu günkü sulhumuzda da şömendöfer için fedakârlık o kadar lâzım, belki daha zaruri, daha mecburidir.

Çünkü şömendöferimiz ne kadar çok olur, esbabı müdafaamız ne kadar fazla olur, memleketin dört köşesi yekdiğerine ne kadar sıkı bağlarla bağlanırsa sulh da o kadar kuvvetlenmiş, bir yeni harp ihtimalleri o kadar uzaklaşmış bulunur.

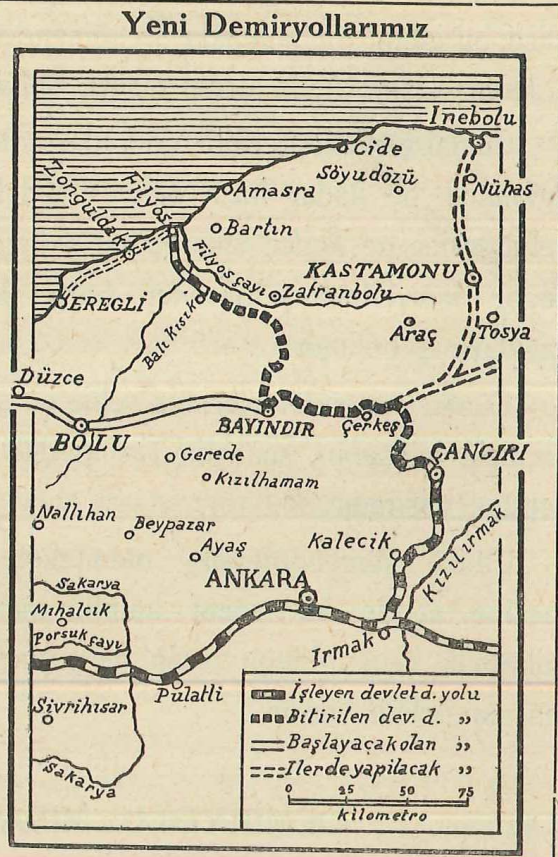
Çünkü şömendöferlerimiz sekiz on sene zarfında ziraatimizin inkişafını, sanayimizin teessüsünü temin edecek yegâne vasıtaadır.

Çünkü şömendöfersiz, memlekete ne ümran girmesine, ne de bu güzel kalpli, mert, fedakâr Türk milletinin lâyük olduğu refah ve servete nihayet kavuşmasına imkân vardır.

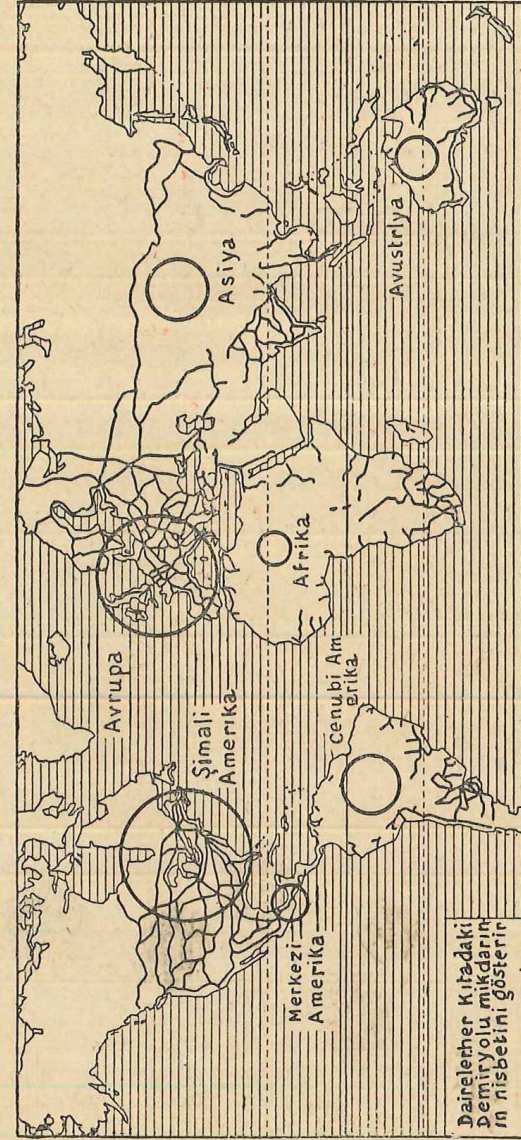
DEMİRYOLU MISAKI

Mücahedei milliye senelerinde bir (Misakı milli) miz vardı. Altı maddeden ibaret olan bu (Misak) Türk milleti için bir (düsturu hayat) hükmünü aldı. Bir zamanlar oldu ki, bütün dünyaya karşı (Misakı millî) mizin bir maddesinin bile tadiline razı olmadığımızı ve o maddelerin bütün ahkâmı tahakkuk etmedikçe terki silâh et-

miye ce ği mizi ilân ettik. Harbi umumide galip gelmiş olan İngiltere, Fransa, Amerika, İtalya gibi garbın ve aksayı garbın en büyük devletleri, evvelâ bu iddiamızı istihfaf ile karşıladılar, lâtife ettiğimize hükmettiler. Harpten maglûp çıkmış, memleketinin dört tarafı istilâ



Ereğli kömür havzasını Ankara'ya ve o tarikle bütün dahili hatlarımıza raptedecek olan bu hat, çok mühimdir. İnşasına iki baştan devam edilmektedir. Şimalde Karadeniz sahilinde Filyos Irmağından başlayan kısmı Balıksık mevkiine kadar 72 kilometre ilerlemiştir. Cenuptan Ankara civarında Kızılırmak üzerinde Irmak mevkiinden başlayan kısmı Çankırı'ya kadar 140 kilometre ilerlemiştir. Bütün tulü 580 kilometredir. Daha 368 kilometre vardır. İşveç grubu yapmaktadır. Çankırı ile Balıksık arasında 380 metroluk büyük bir tünel vardır. Filyos'dan Ereğli'ye kadar da sahil boyunca bir hat yapılacaktır. Nihayet 1934 de bitecektir.



Muhtelif kıtalardaki demiryollarının mikdarını ve yekdiğeri ile mukayesesini gösterir

	Kilometro
Avrupa	382,000
Asya	130,000
Şimali Amerika	500,000
Cenubi Amerika	82,000
Afrika	58,000
Avusturalya	48,000
Yekûn	1,200,000

Daireleher Kıradaki Demiryolu mikdarının nisbetini gösterir

Türkiye Demiryolları

1930 senesine kadar mevcut yollar
İmtiyazlı Şirketlere ait yollar :

	Kilometro
Yenice - Nuseybin	632
İzmir - Kasaba ve temdidi	702
Şark	337
Aydın	612
İlca - Palamutluk	29
	<u>2312</u>

Devlet Demiryolları :

Anadolu - Bağdat ve şubaları	1378
Ankara - Sivas	602
Fevzipaşa - Malatya	254
İrmak - Çankırı (İrmak-Filyos'un cennuptan bitirilen kısmı)	140
Filyos - Balıksık (İrmak-Filyos'un şimalden bitirilen kısmı)	72
Samsun - Sivas	400
Bursa - Mudanya (dar - yeni satın alınmıştır)	42
Samsun Sahil (dar)	36
Sarıkamış - Madenyeniköy (dar)	230
Sarıkamış - Arpaçay (Rus hududu üzerinde)	124
	<u>3278</u>

1931 Nihayetinde umum demiryollarımız :

İmtiyazlı Şirket demiryolları	2312
Devlet demiryolları	<u>3278</u>
1931 Nihayetinde umum demiryollarımızın tulü	<u>5590</u>

Elyevm yapılmakta olanlar bittikten sonra (1934) :

İrmak - Filyos (Baki kalan kısım)	368
Fevzipaşa - Diyarıbekir (» »)	266
Ulukışla - Kayseri	185
	<u>819</u>

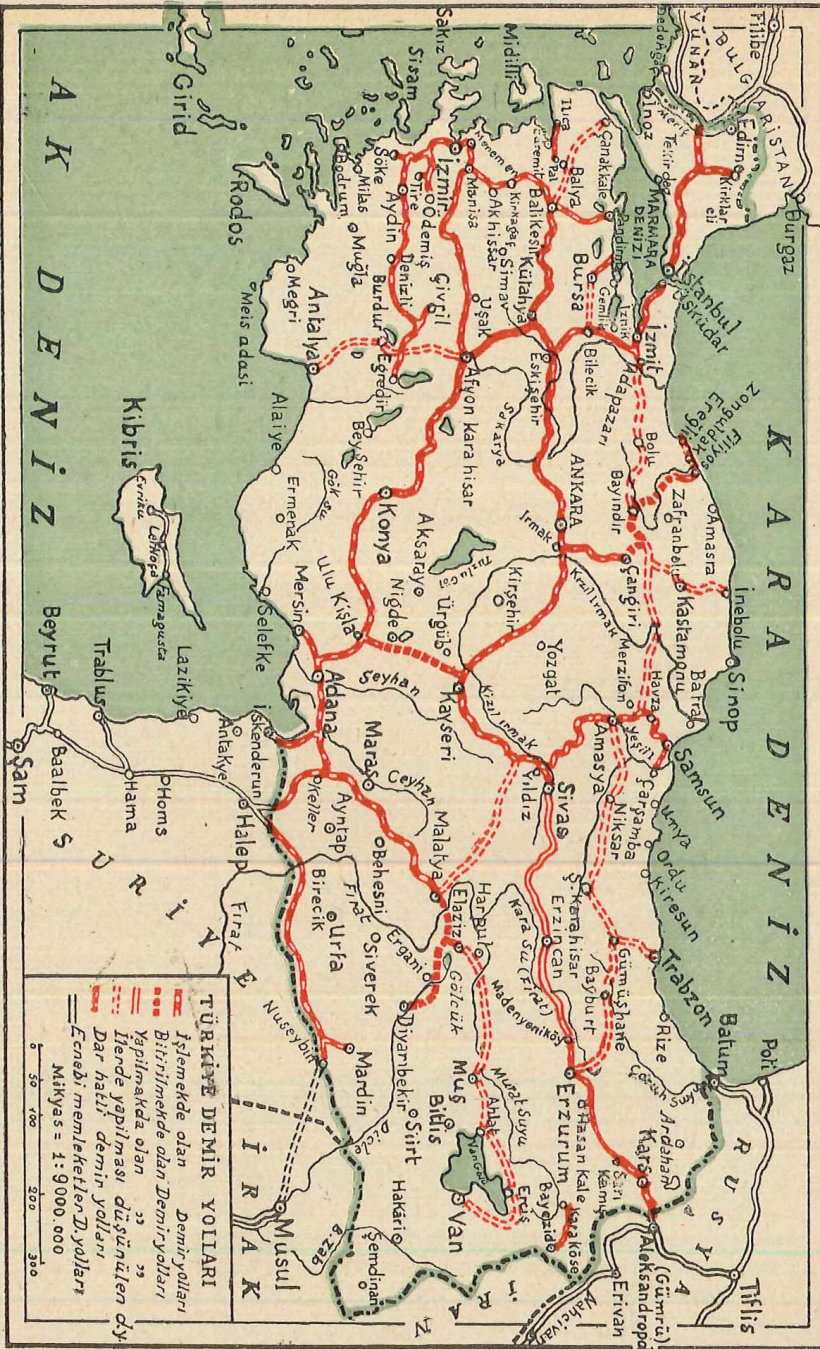
1931 Nihayetinde mevcut	<u>5590</u>
1934 Nihayetinde demiryollarımızın tulü	<u>6409</u>

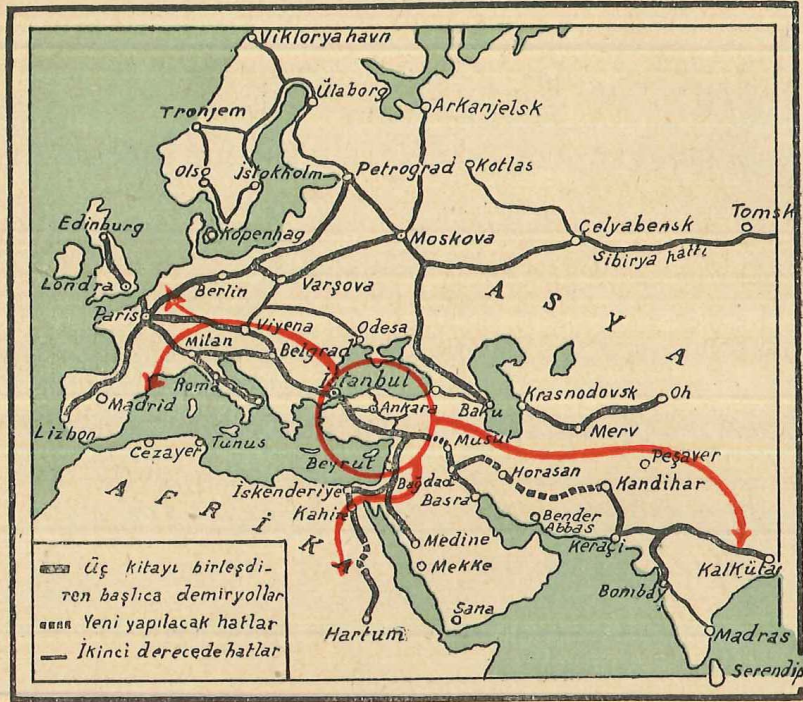
Bu sene ihale edilecek hatlardan sonra :

Adapazarı - Bayındır	250
Sivas - Erzurum	950
	<u>1200</u>
1934 Nihayetindeki demiryollarımız	<u>6409</u>
Beş sene sonra Türkiye demiryollarının umum tulü	<u>7609</u>

Demiryollarımız : 1931 de 5590 kilom. - 1934 de 6409 kilom.
1936 da 7609 kilometro

Türkiye'nin işlenmekte, yapılmakta ve yapılacak olan umum
Demiryollarını gösteren harita





Türkiye üç kıt'ayı nasıl birleştiriyor

Bu harita üzerinde, Avrupa, Asya ve Afrika'nın başlıca şehirlerini, merkezlerini yekdiğerine rapteden ana demiryollarının ne suretle Türkiye'den geçmek mecburiyetinde olduğu gösterilmektedir. Meselâ bu gün Londra'dan katara binen bir adam tâ Kahire'ye kadar demiryolu ile gidebilir. Bu suretle Avrupa'nın Paris, Berlin, Madrit, Roma, Viyana, Petresburg ve Moskova gibi en büyük payitahtları Afrika kıt'asına demiryolu ile bağlanmıştır. Asyada'da ise Nuseybin Musul'a ılsak edildiği, İranda da demiryolu yapıldığı taktirde Avrupa'dan Hindistan'a gidecek olanlar hep Türkiye'den geçecek ve Türkiye üç büyük kıt'anın, şark ve garp medeniyetinin ve hemen bütün dünya milletlerinin yekdiğerile muvasala güzergâhını teşkil edecektir.



Dünya demiryolları ve arzdan Kamere mesafe

Elyevm kürrei arz üzerindeki demiryolları uc uca bağlansa arzdan kamere olan mesafeyi üç defadan fazla kat'etmeğe kifayet eder

edilmiş, topu üç buçuk, dört milyon kalmış, natüvan Türk'ün, bütün bir cihanın galip milletlerine karşı durabileceğine bir an ihtimal vermek istemediler. Fakat zaman geçdikçe gördüler ki (Misakı millî) bizim için bir hayat ve memmat meselesi imiş ve asırlardan beri dünyayı pay istilâ ve zaferi altında titreten Türk milletinin ahfadından ibaret olan mütareke senelerinin dört milyon Türk'ü, yine dünyaya karşı durabilirmiş ve bütün dünyayı serfru ettirecek kuvveti haiz imiş. Nihayet o dört milyon Türk, İngiltere'nin silâhları ve kuvvetleriyle mücehhez olan

iki yüz bin kişilik Yunan ordusunu (Anadolu'nun harimi ismetinde) boğdu ve Lozan'da yirmiye mütecaviz devletle karşılaşarak çok kat'î bir sulh akdetti.

Mücadele ve harp hayatımıza ait olan (Misak) ımız sulh devrinde de memleketimizi kurtarmak ve yükseltmek için yine rehber ve gaye olmalıdır. Memleketimizi yükseltecek vesaitten biri ve yukarıdan beri söylediğimiz veçhile en birincisi ise esbabı müdafaamızı inkişaf ettirmek, demiryollarımızı, memleketimizin ihtiyacına göre ikmal eylemektir. İşte bunun için de bir (demiryolu misakı) lâzımdır. Bu (Misak) ın ibare sini ise yukarıda da söylediğimiz veçhile geçen sene Sivas demiryolunun resmi küşadında Sivas halkı bulmuştur. Filhakika resmi küşat merasimini tes'iden yapılan (Tak) ın üzerine Sivas'lılar şu cümleyi yazmışlardı:

(İZMİR, LOZAN, SIVAS VE DAHA İLERİ!)

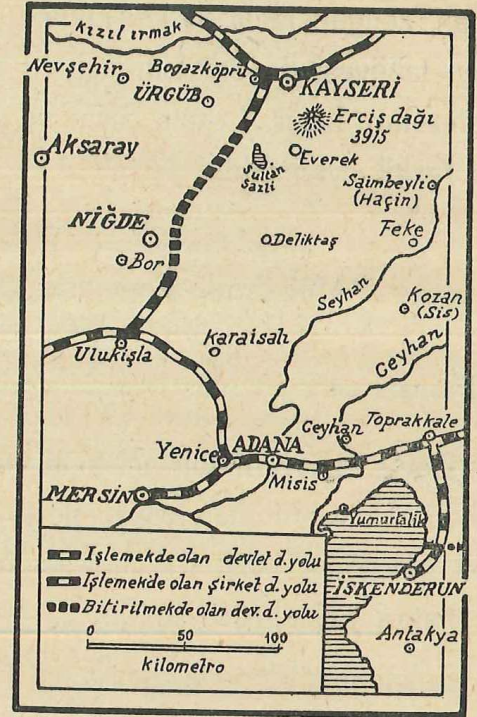
Sivas'ın mert ve vatanperver halkından hangisinin kalbine sanih olduğunu bilmediğimiz bu cümle, demiryolu siyasetimizde bütün milletin üssülesası imanı olmağa lâayık veciz, manası kuvvetli, şerefli bir ibaredi.

Filhakika İzmir, Lozan memleketimizin istihlâsında nasıl birer düğüm noktaları, nasıl birer ebediyülfihar

merhale ise, vatanın atiyen itilâ ve inkişafında Sivas öyle büyük bir merhalelerdir. İşte (daha ileri!) hitabı teşvikkâranesi ile de Sivas merhalesi gibi daha bir kaç büyük ve mühim merhaleye mühtaç olduğumuz gösterilmektedir.

Bizim fikir ve kanaatimizce, vakfile bir donanma cemiyetimiz, şimdi bir tayyare cemiyeti olduğu gibi

Yeni Demiryollarımız



Ulukışla - Kayseri hattı
(185) Kilometre

Ulukışla - Kayseri hattı merkezî demiryollarımızı (Ankara - Kayseri - Sivas), cenup hatlarımıza bağlamak için inşa edilmektedir. Tülü 185 kilometredir. Kısmı a'zamı bitmiştir. Yalnız hattı yapan Julyüs Alman şirketinin taahhüdâtını ifa etmediğinden ve bâzı köprüleri sağlam yapmadığından dolayı bunların tesellüm edilmediği söylenmektedir. Hat bittiği vakit Karadeniz, Akdeniz'e doğrudan doğruya bağlanacağı gibi Torüs ekspresi de ihtimalki ba'dema Ankaradan geçecektir. Bu hat bu senesonunda olmazsa 1932 de işleyecektir.

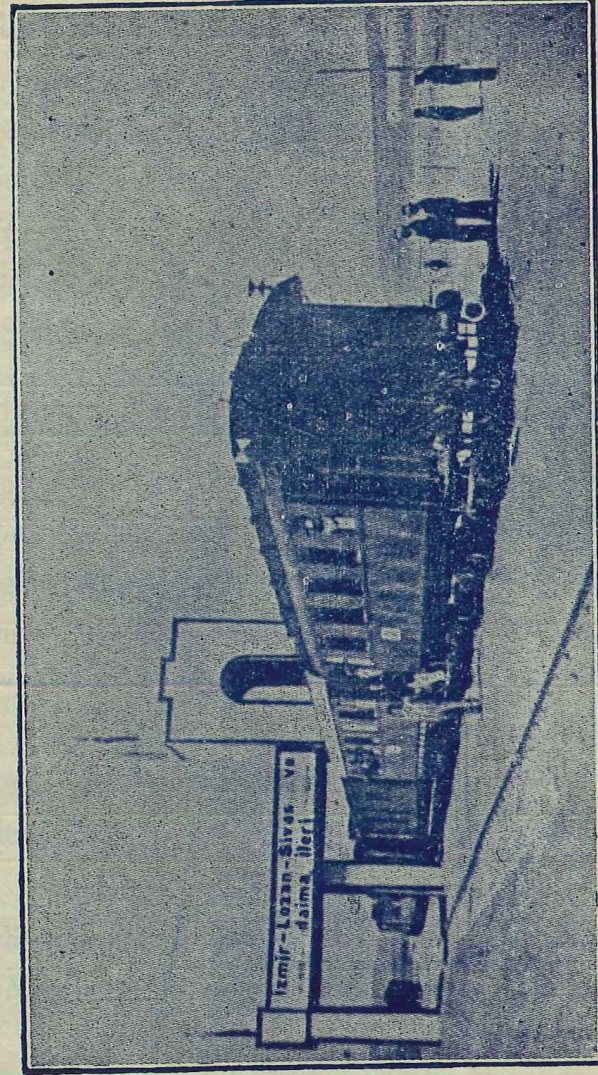
bir de (Demiryolu inşası cemiyetimiz) olmalı, büyük, küçük, zengin, fakir bütün milletin efradı bu cemiyetin azayı tabiiyesinden addedilmeli ve cemiyetin de misakını, düsturunu (İzmir, Lozan, Sivas ve daha ileri!) hitabı ulvisi teşkil eylemelidir.

Mücadele senesine ait mühim bir hatıra

Fransız sefaretî müsteşarına verilen kat'î bir cevap

Böyle kuvvetli bir misakın tekrar edile edile bir milletin kuvvetli hamlelerle ileri gitmesinde ne büyük âmil olacağını ispat için mücadele senelerine ait ufak bir hatıra nakletmek isteriz.

Sakarya harbinden sonra ve (Afyon - İzmir) zafere evvel Yunan'lıların artık Anadolu'da tutunmalarına imkân kalmadığı anlaşılıyordu. Avrupa devletleri Yunan'lıların bu aczini anladıkları için tavassuta karar verdiler. Başta, o vakit baş vekil olan Mösyü Puankare olmak üzere, hükümeti millîye ile Yunan'lılara bir sulh teklif ettiler. Bilhassa Mösyü Puankare'nin teklif ettiği bu sulh mucibince, Yunan'lılar İzmir'i terkedecekler, yalnız İzmir'e otonomi yani serbestii idare verilecek, Trakya'da Çatalca hududu (Midya - İnoz) a kadar geri çe-



İzmir - Lozan - Sivas ve daha ileri!...

Sivas demiryolunun küşat resmi

ve münevver Sivas halkının, şömendöfer siyasetimizde rehber ve hedef olmaya şayan olarak vaz'ettikleri

Mehşur (daha ileri!...) Düsturunu havi takızafer

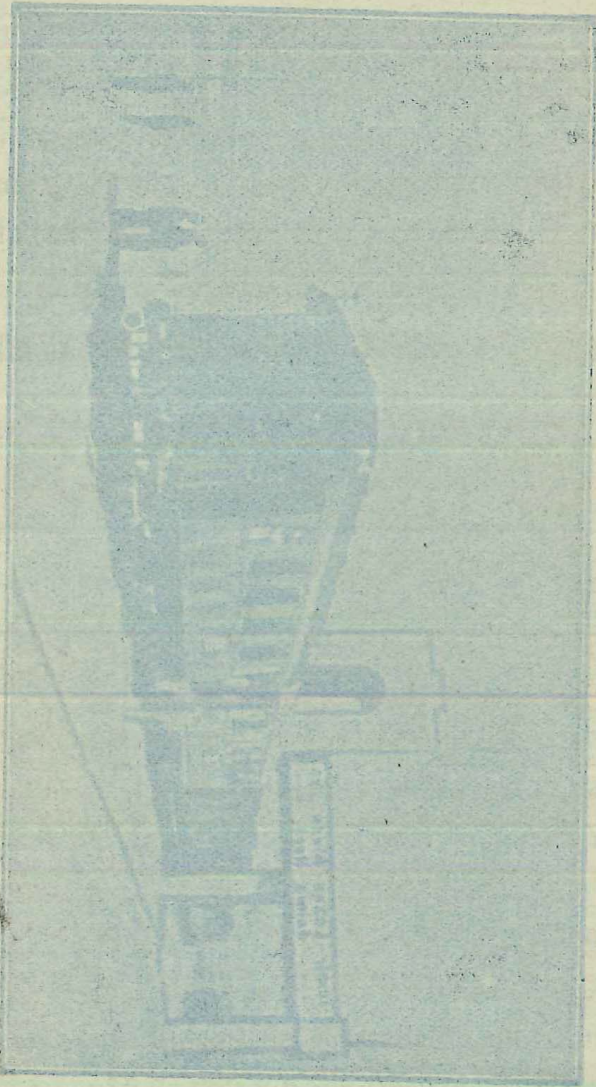
Meslek (qanun ilmi) Dövlətinin məsuliyyətində

şəxsiyyət vəzifəsinə

ve müvafiq olaraq qanunvericilik və icraatda təpərlə və məsuliyyət

Bizə demirylolunur kişərlə təməli

İstədi - Gözəl - Zəhmət və qədr ilmi



MAZİ VOİ

MAZİ VOİ

MAZİ VOİ

kilecekti. Mösyü (Puankare) bu teklifin pek mühim olduğunu ve her iki tarafça da kabul edileceğini zannediyordu. Fakat İstanbul'un bilhassa milliyetperver bir gazetesi (Misakı milli) miz ahkâmına muhalif olan bu teklifi şiddetle reddetti. Bunun üzerine o zaman İstanbul'da Fransız mümessili ceneral (Pelle) ye müşavirlik gibi bir vazifeyi haiz olan şimdiki Fransız səfiri kont dö (Şambrön) milliyetperver Türk gazetecilerini səfəre davət edərək bu şiddətli muhalefətdən vaz keçərək mütedil lisan kullanmalarını ve (Puankare) nın teklifini kabul etmələrini təvsiyə edərək bu teklifin fevaidini ispatla çalışmıştı. Mösyü dö (Şambrön)ın səfərethəneye davət etdiyi muhərrirlər meyənində bu satırların nəçiz muhərriride bulunmaqta idi. Mösyü dö (Şambrön) ın bu vəsəyəsina karşı biz kısaca:

— Müsyö Puankare'nin teklifini kabul edemeyiz, çünkü bir çok noktalarda (Misakı millî) mize muhaliftir. dedik.

Müsyö dö (Şambrön) bunun üzerine (Misakı millî) miz ahkâmının ne olduğunu sordu. Biz derhal ezberden (Misakı millî) maddələrini saydık ve dedik, ki:

— Biz bütün Türk milleti bu maddeleri harfiyyen tahakkuk ettirməğe yemin etdik. Onlar tahakkuk eylemedikçe terki silâh eyleyemeyiz.

Müsyö dö (Şambrön) — İyi amma (Misakı millî) nizi tahakkuk ettirmek için bizde sizinle beraber yemin etmedik!

Biz cevap verdik:

— Sizin yemin etmenize hacet yok. (Misakı millî) miz sizlere karşı ve sizlere rağmen yapılmıştır ve yine sizlere rağmen tahakkuk ettirilecektir.

Müsyö dö (Şambrön) bir Türk gencinin (o vakit genç idik) bu şedit, kat'i ve mukabele kabul etmez sözü üzerine mübahasada devamın faidesi olmadığını, milliyetperver bir Türk gazetecisine söz anlatılamıyacağını gördü ve müsahabeyi kesti.

Bilmiyoruz, şimdiki Fransız sefiri, bilahara (Afyon-İzmir) zaferi harika nümasından ve onu takip eden (Lozan) musalahasından sonra mütareke içinde Fransız sefarethanesinde bir Türk ile yaptığı bu müsahabeyi, bu müsahabede aldığı şiddetli cevabı ve nihayet bir gün bu cevabın hükmünün tamamen tahakkuk ettiğini hatırlamış mıdır? Eğer hatırladı ise iman kuvvetinin icabında ne harikalar yarattığını hayretle telakki etmiş olması lâzımdır. Mamafî müsyö dö (Şambrön) bir Fransız olmak itibarile bu hadiseye çokluk hayret etmiyebilirde. Çünkü tarihin en büyük milletlerinden biri olduğuna şüphe caiz

olmayan Fransız milletininin tarihinde de buna yakın harikalar vardır. Meselâ Fransız İhtilâli kebirinin tarihi askerisi — bizim mücadelei milliye zaferlerimiz kadâr olmamakla beraber ona yakın — zaferler kaydeder.

NETİCE

Bu hatıra gösteriyor ki mücadele senelerinde vatanın istiklâlini te'min için bir düstur lâyetegayyer olarak tanzim ettiğimiz (Misakı millî) nasıl bütün bir millete rehberi iman olduysa şimdi de Türk vatanını müstahak olduğu iktisadî ve medenî zafere iriştirmek için ittihaz ettiğimiz (Demiryolu misakı) na aynı kuvvet ve imanla sarılırsak neticede aynı zafere vasıl olmamamıza imkân yoktur. Bu hususta bütün milletin kalp ve elbirliği ile çalışması hakikaten bir vazifei vataniyedir. Buna çok büyük bir kanaatımız olmasaydı ne bu satırları yazar, ne de bu risaleyi neşrederdik.



Otomobil, demiryolunun ehemmiyetini tenkis edemez

Filhakika bu son mahzur ehemmiyetle derpiş edilmeğe lâyıktır. Bununla beraber otomobillerin günden güne terakki etmekte olması şömendöferlerin ehemmiyet ve kıymetini hiç bir vakit tenkis edememiştir. Otomobil yüzünden bir dereceye kadar ehemmiyetini kaybeden demiryolları, ancak esas merkezlerden ayrılarak bir takım tali kasaba ve köylere uğrayan hatlardır. Çünkü bu hatlara müvazi olarak yapılan yollar üzerinde otomobiller yolcu ve otobüsler eşya nakliyatını daha süratle, deha ucuz ve kolaylıkla yapabilmektedirler.

Fakat her memleket demiryollarının ana hatları eski ehemmiyetlerini kaybetmek şöyle dursun, bilakis o memleketlerin tüccarî, sanai ve yolcu gidip gelme faaliyeti ne kadar artmış ise, demiryolu faaliyeti de o miktarda artmıştır. Meselâ yalnız Fransada geçen 1930 senesinde yapılan bir istatistik, umum Fransız şömendöferlerinin nakliyat miktarı, harbi umumiden evvelki nakliyat miktarının tamam on misline balığ olduğunu göstermiştir. Bir memleketin meselâ maden ihracatı, mahsulâtı arzıyesi hiç bir vakit şömendöferlerle olduğu kadar intizam, sürat ve vüsatle otomobiller vasıtasıyla nakledilemez. Her memleket için demiryolları, ana hatları, otomobiller ise o ana hatlarının faaliyetini tezyit eden tali vasıtalarından ibarettir. Ana hatları, bir vücuda nisbetle büyük damarların vazifesini, otomobil nakliyatı da, büyük damarlara merbut küçük damarların vazifesini ifa etmektedir. Şu halde şömendöferle otomobil yekdigerinin ehemmiyetini iskât eden değil, bilakis birbirlerinin ehemmiyet ve kıymetini tezyit ve itmam eden iki vasıttadan ibarettir.

Demiryolu mu, Otomobil mi?

Demiryolu inşaatına karşı vehleten oldukça mühim gibi görünen bir itiraz dermeyan edilmektedir. Bazı kimseler vaktile şömendöferlerin zuhuru nasıl araba ile nakliyatı öldürdise şimdi de otomobillerin zuhuru ve bu günkü malum dereceyi terakkiye vusulü, demiryollarını da o suretle hükümden iskat edecek, bir müddet daha geçerse otomobil nakliyatı her veçhile şömendöfer nakliyatına tercih edilecek demekteler. Bu mü-talea, bir bakışa göre doğru gibi görünmektedir. Bir kere otomobilin şömendöfere en büyük sebebi rüçhanı demiryol inşasına ihtiyaç göstermemesindedir. Halbuki demiryolu te'sisatının en müşkül ve en ziyade masrafı badi olan ciheti katar güzergâhlarının tayin ve tesviyesi, o güzergâhın üzerine ray ferşedilmesi, köprüler, tüneller gibi bazan cidden malayutak külfetlere badi olan inşaatı sanayiye vücade getirilmesidir. Sonra işletme masarifi daimesi de pek fazladır ve bu fazlalığın asıl ağır gelen ciheti de masrafın sabit olması, yani meselâ nakliyatın azlığı ve yahut çokluğuna göre kabili tenkis ve ya tezyit olmamasıdır.

Diğer taraftan harp noktai nazarından şömendöferlerin ipkasında diğer esaslı bir mahzur daha gösterilmektedir ki o da tayyarelerin bu günkü terakkiyatına göre tayyare teşkilâtı kuvvetli olan her hangi bir devletin, düşmanı olan memleketin köprü ve tünellerini bir iki bombalı tayyare hücumu ile kolayca tahrip edebilmesi imkânıdır.

Büyük devletler demiryolu inşasında devam ediyor

Netekim bu hakikat bu gün dahi bütün mütemeddin memleketlerde o kadar bedihiyattan telakki edilmektedir, ki oraları anbean şömendöfer inşaatını tezyit ile meşgul olmaktadır. Bilhassa büyük devletler müstemlikelerinde demiryolu inşaatına büyük ehemmiyet vermekte ve bu yolda bizlerin tasavvur edemiyeceğimiz derecede azim fedakârlıklar ihtiyar etmektedirler. Meselâ Fransızların bu gün başlıca emellerinden biri Sahrayıkebirde bir demiryolu inşasile Cezayiri, cenuptaki (Nijer) nehrine bağlamaktır. Bunun içinde 6 milyar frank tahsisine razı olmaktadır. İtalyanlar bile müstemlike hayatına yeni girdikleri ve ellerindeki başlıca müstemlike bizden gasbettikleri betbaht Traplusu Garpten ibaret olduğu halde Bingaziden (Çat) kölüne kadar bir şömendöfer inşasını düşünmektedirler. Halbuki İtalyanların böyle muazzam bir işi başaracak kuvvei iktisadiyeleri olmadığını herkes bilir.

İngilizlerde bir taraftan Mısırı Aferikayı Cenubideki (Kap) müstemlikesine demiryolile bir an evvel raptetmek için fedakârlıklarda bulunmaktadırlar. Keza Türkiye, Suriye, Irak tarikile Hindistan yolunu da temin etmek başlıca emelleridir. Bunu şimdiye kadar tehir etmeleri bu hattın Türkiyeden geçmesine tahammül edememelerinden ibaretettir. Fakat İngilizler ergeç Musula kadar olan şömendöferi bizim arazideki (Nuseybin)e raptederek Hindistan yolunu açmağa mecbur olacaktırlar. Eğer otomobil ve otobüs şömendöferin yerine kaim olabilecek olsaydı, ne Fransızlar Sahrayıkebirde, nede

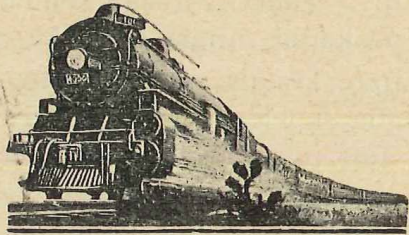
İngilizler Irak çöllerinde şömendöfer inşasına kalkışmazlar, buralardaki demiryolu fasılalarını otomobil yolları ile birbirine raptetmeği tercih eyerlerdi. Halbuki Sahrayıkebir ve Irak çölleri gibi yerlerde hiç bir vakit muntazam şose inşasına ve bu şoseleri kabili istifade bir halde idameye imkân da yoktur.

Petrolümüz yok fakat kömürümüz çok

Diğer taraftan bizim memleket gibi bir katre petrol menbaina malik olmıyan ve bilakis kömür madenleri pek zengin bulunan yerler için münakalâtı şömendöfer yerine otomobile hasretmek evvelâ sulh zamanın da vasi mikyasta paramızın harice gitmesine sebep olmaktan mada harp zamanında da hariçten benzin tedariğinin ademi imkânına nazaran bütün münakalatımızın durmasını göze almak demektir.

Halbuki kömür madenlerimiz bitmez tükenmez derecede zengindir. (Irmak - Filyos) şömendöferi, bir, nihayet iki seneye kadar hitam bulduğu taktirde bütün dahilî hatlarımızın kömür malzemesi temin edilmiş olacaktır. Bu suretle senelerle devam edecek bir harp zuhuru ihtimali bile derpiş edilse katarlarımızın bir an mahrukatsız kalmasına imkân yoktur. Harbî umumide (Zonguldak) kömür madenlerini dahile rapteden bir şömendöferimiz bulunmaması yüzünden memleketin ne büyük müşkilâta ve zararlara kiriftar olduğunu bilhassa ciheti askeriye pek iyi bilir. Bu itibar ile yalnız (Filyos - Irmak) hattının inşa edilmiş olması bile iktisadî olduğu kadar harp ve müdafaai memleket noktai nazardan kıymeti takdir edilemiyecek bir hizmettir.

Harp zamanında, düşman tayyarelerinin demiryolu köprü ve tünellerini suhuletle tahrip edebileceğine gelince, eğer düşman tayyarelerine karşı bizde tayyare ile müdafaa ve taarruz tertibat ve teşkilâtına kâfi derecede malik değilsek bu mahzur otomobil şoseleri içinde varittir. Çünkü bu şoseler üzerinde de bir çok köprüler vardır. Düşman tayyarelerini, kendi tayyarelerimizle def edecek vaziyette değilsek zaten düşman tayyarelerinin, müdafaasız bir memlekete karşı şehirleri, imalâtı harbiye fabrikalarını tahrip suretile yapabilecekleri zararlar o kadar mühim ve müthiştir, ki bu meyanda şö-mendöferleri düşünmeğe vakit bile kalmaz.



Türkiye demiryollarına umumî bir nazar

(18 inci sahifadaki renkli haritaya müracaat)

Türkiye demiryolları başlıca iki kısma ayrılır. Birinci kısmı Devlet demiryolları, ikinci kısmı şirketler tarafından idare olunan demiryolları teşkil eder.

Şirket demiryolları

Muhtelif şirketler tarafından idare olunan demiryollarının umumî_tulü 2312 kilometredir.

Bunun 632 kilometrosu Adana civarındaki Yenice'den başlayıp Musul'a doğru hudut üzerinde Nuseybin civarında nihayet bulan hattır, ki bunu bir Fransız şirketi idare etmektedir. Bu hat sabık Bağdat hattının bir kısmıdır. Mü-tarekeden sonra Fransız'lar vaziyet etmiş ve Ankara muahedesi mucibince idaresi bir Fransız şirketine terkedilmiştir. Bu şirket gayet adi bir şirket olup (Yenice - Nuseybin) hattını gayet fena idare etmektedir ve yolcu vagonlarını adetâ bir ahır haline getirmiştir.

Sonra İzmir - Kasaba ve temdidi hattı gelir. Tulü 702 kilometredir. Bu hatta Bandırma - Manisa demiryolu da hildir.

Badehu Aydın hattı gelir, ki 612 kilometredir. Bu da cenupta Eğirdir gölü civarındaki (Eğirdir) ve (Çivril) e kadar gider.

Sonra şark demiryolları vardır. İstanbul'dan Edirne'ye gider. Bu hattın bir kısmı - malûm olduğu üzere - Yunan arazisinden geçer. Tulu 337 kilometredir.

Birde Edremit civarında 29 kilometrolük dar bir hat vardır. Balya - Karaaydın maden şirketine ait olan bu hat Palamutluk ile Ilıca arasında işler. Ekseri büyük haritalarda bile bu hat gösterilmez.

TDVISAM

Kütüphanesi Arşivi

No 2E.1086

Devlet demiryolları

Devlet demiryollarının umum tulü bu sene (1931) nihayetinde 3278 kilometroyu bulacaktır.

Bunun 1378 kilometrosu evvelce Alman'lara ait olan Haydarpaşa'dan Adana civarındaki Yenice'ye kadar imtidat eden Bağdat hattı ve şubatıdır.

602 kilometrosu son dört sene zarfında hükümetce yaptırılan Ankara - Sivas hattıdır.

254 kilometrosu (Fevzipaşa - Keller) den Malatya'ya giden hattır. Bu hat, Argani madeninden geçerek Diyarıbekir'e gidecektir. Umum tulü 520 kilometrodur.

212 kilometrosu Irmak - Filyos hattıdır. Ereğli havzasını Ankara'ya rapteden bu hattın cenupta Irmak'tan Çankırı'ya kadar 140, şimalde (Filyos) tan (Balıkısık) a kadar 72 kilometrosu yapılmıştır. Umum tulü 580 kilometrodur.

400 kilometrosu Samsun - Sivas hattıdır.

42 kilometrosu Bursa - Mudanya hattıdır. Evvelce bir şirkete ait olan bu dar hattı hükümet bu sene 50 bin lira vererek satın almıştır.

36 kilometrosu Samsun sahil hattıdır. Nemli zade biraderler tarafından yaptırılmış olan bu hattın ekseri hisse senedatını hükümet satın aldığından hat hükümete ait demektir.

230 kilometrosu Sarıkamış'tan başlayarak Erzurum'dan geçip Erzurum şarkında 58 kilometroda (Maden Yeniköy) e kadar giden dar hattır. Ruslar tarafından harbi umumide yapılmıştır.

142 kilometrosu Sarıkamış'tan başlayarak (Kars) dan geçerek Rus hududu üzerinde Arpaçay'a kadar gider. Bu da Rus idaresinden kalmadır. Mevcut hatlarımızın en geniş olup 150 santimden fazla arzı vardır.

Bu suretle elyevm işlemekte olan Devlet ve Şirket demiryollarının umum tulü 5590 kilometrodur.

Bunun haricinde 1932 senesinden 1934 senesine kadar bitirilecek üç kısım hat vardır. Biri Irmak - Filyos'tur.

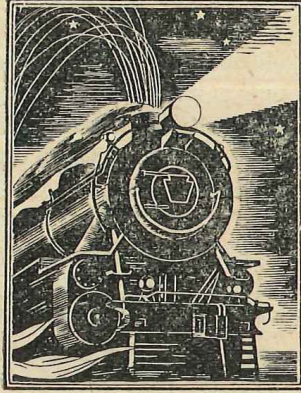
Daha 368 kilometro inşa edilecektir. İkincisi Fevzipaşa - Diyarıbekir hattıdır. Daha 266 kilometro inşa edilecektir. Üçüncüsü 1932 de bitmesi me'mul olan (Ulukışla - Kayseri) hattıdır. Tulü 185 kilometrodur. Bunlar bittiği vakit Devlet demiryollarının tulü 4097 kilometro ve umum demiryollarımız 6409 kilometro olacaktır.

Bir de Sivas - Erzurum hattı (950 kilometro) ile Adapazarı - Bayındır (250 kilometro) hatları vardır. Bunları hükümet bedeli ancak 1935 senesinden sonra ödenmek üzere şimdiden ecebî şirketlere ihale etmek istiyor. Bu hatlardan bilhassa Sivas - Erzurum demiryolunun yapılması fevkalâde mühim ve elzemdir. Çünkü bu suretle memleketimiz ilk defa olarak şark hudutlarımızdan tâ garp sahillerimize yani İzmir'e kadar demiryol ile birbirine bağlanmış olacaktır. Binaenaleyh hükümetin bu hattı ankarip inşaaya muvaffak olmasını memleketin kuvveti, ünranı namına bihakkin temenni ederiz.

Bu iki hatta yapılırsa nihayet 1936 senesinde umum hatlarımız 7609 kilometroyu bulacaktır. Bizce hükümet tasarruf programı mucibince her yerden tasarruf etmeli, fakat bu hattı behemhal yapmanın esbabına teşebbüs etmelidir. Ulukışla - Kayseri hattı bittikten sonra Karadeniz Akdeniz'e bağlanacağı gibi Erzurum hattı bittikten sonra da Rus hududu İzmir'e bağlanacak ve bu suretle memleketimizin şimal ve cenubuna, şark ve garbına tamamilen hâkim olacağız.

Metruk dar bir hat

Elyevm işlemekte veya yakında işleyecek olan bütün bu hatlarımızdan mada yine Rusların harbi umumide şark hududumuzda Beyazıt şehrinde Karaköseye (haritalarda bu isim yanlış olarak Karakilise diye yazılır) yapmış oldukları dar bir hat daha vardır, ki bu hattın tulü 100 kilometroyu mütecevizdir. Buhat, elyevm metruk olup harap bir hale gelmiştir. Bizce bu hattı hüsnü muhafaza ile bilâhara Erzurum'dan İrana doğ-ru yapılacak transit demiryolu için istifade etmek kabildir.



Matbaai Ebüzziya



**Dünya Malûmatı
100 kitapta**

**Ucuz, nefis ve kıymetli
bir Ansiklopedi**

YÜZ KİTABI İHTİVA

edecek olan bu kolleksiyonun her kitabı başlı başına tarihî, ilmî, fennî, iktisadî ve tercümeihale ait bir bahsi havi olacak, her kitap asgarî 60-80 sahifayı ve 50 resmi muhtevi bulunacaktır.

HER ŞEYİ BİLİYORUM unvanı altında çıkacak olan bu kolleksiyon, şimdiye kadar Türkiyede görülmemiş ucuzlukta ve nefasette mükemmel bir ansiklopedidir.

Kolleksiyonun her kitabı çok dikkatli yazılacak, resimleri, tabı gayet nefis olacaktır.

**MATBAAI EBÜZZIYA
TARAFINDAN NEŞREDİLECEKTİR**

TDV İSAM
Kütüphanesi Arşivi
No ZE.1086

Kitapçılıkta Bir İnkılâp

Tarih, İctimaiyat, Fünun, İktisadiyat gibi bütün dünya malûmatını havi bir kolleksiyon neşredilecektir.

Bütün dünya malûmatı 100 kitapta



Her şeyi biliyorum

Her kitap bir bahsi havi olacak, en az 50 resimi muhtevi bulunacaktır. Kolleksiyon büyük, küçük herkes için gayet faidelidir.

Her kitabın fiatı 10 veya 15 kuruştur.