

# İbret alınacak bir hikâye **Şark demiryolları nasıl satın alındı?**

**Şark Demiryolları İdaresine memleketi senelerce  
şaşılacak bir küstahlıkla istismar ettikten sonra  
ne şekilde pasaport verildi?**

*Nafia Vekilimiz dün bunu anlattı*

Ankara 19 (Telefonla) — Büyük Millet Meclisinin bugünkü içtimasında Şark Demiryolları imtiyazile şirkete aid malların satın alınmasına dair olan mukavelenin tasdiki hakkındaki kanun lâ-yihasının müzakeresi münasebetile Nafia Vekili Ali Çtin Kaya şu beyanatta bulunmuştur:

«— Geçen sene bir arkadaşımız, bir şirketin satın alınması müzakeresini yaptığımız sırada Şark Demiryollarının satın alınıp alınmayacağını sormuştur. Kendilerine hali müzakerede bulunduğumuzu söylemiştim. Hakikaten o tarihten itibaren müzakere devam etti. Şark Demiryollarının İmparatorluk tarihinde ve zamanımızda mühimce bir macerası vardır. Onu hulâsaten arzedersem heyeti celileyeye karşı vazifemi yapmış olurum. Aynı zamanda nesli hazırım da bir takım nokta-

[Arkası Sa. 7 sütun 4 te]



Nafia Vekili Ali Çetinkaya



## İbret alınacak bir hikâye Şark demiryolları nasıl satın alındı?

[Baştaftı 1 inci sahifese]

lar üzerinde fikir edinmesine vesile olur zannediyorum.

### Şark Demiryollarının tarihi

Şark Demiryolları Avrupanın yahud garbın şarka doğru on dokuzuncu asır sırasında gerek İmparatorluk tarafından şimendifer yapılması lüzumu ve gerek garbın şarka doğru olan muvasalatının zaruretile hâdis olmuş bir takım siyasi, mali meselelerin neticesidir. On dokuzuncu asırda malûmunuzdur ki Avrupanın teknik inkişafı sınaî inkişafı dolayısıyla şarkta bir takım pazarlar tedarik etmesi ve mallarını mübadele eylemesi zaruretinin tabii olarak icab ettiriyordu. Onun için büyük devletlerin, bilhassa siyasi rekabetleri dolayısıyla bir taraftan Akdenizden Hindistana doğru yol açmak arzusu İngilizler tarafından takib edildiği gibi diğer taraftan gene Avusturyalılar tarafından Ege denizine ve Selâniğe doğru inmek zaruretile bir takım siyasetler takib edildi. Bunun neticesi olarak Şark Demiryolları imtiyazı verildi.

Malûmdur ki Rumelide büyük bir sahai arazi memleketimizin aksamından bulunuyordu. Hakikaten Avrupanın böyle mühim bir kısmının muvasalasız kalması bizim için bir mesele olduğu gibi, devletler için de söylediğim noktai nazardan bir mesele idi. Fakat İmparatorluğun tabii inkişafının esas branşları kâfi surette temin edilmediği için şimendifer yapmış olmakla istenilen neticeyi elde etmek mümkün değildi. Tabii olarak emperyalizmin tesiri altında bir şimendifer yapılması zarurî vaziyette idi. İşte bu gibi siyasi sebepler ve mali zaruretiler altında 1872 de Şark demiryollarının imtiyazı verildi. Evvelâ 1869 da Baron Hırş'e verilen imtiyaz bunun tarafından başka birisine verilmek istendi. Fakat hükümet kabul etmedi ve inşaat sermayesi devlet tarafından verilmek üzere 1872 de gene Baron Hırş'in inşaat ve işletme şirketine imtiyaz verildi.

### Şirketle aramızdaki mukavelelerin geçirdiği safhalar

O vakit yapılacak hatların tahminen yekûnu 2000 kilometre olacaktı ve hattın imtiyaz müddeti de hatların bitmesiyle beraber başlayacak, raş hakkında hiçbir kayıt, şart yoktur. İmtiyaz müddetinin tesisinde mevcut eşya mütehasşislar tarafından, ehlihibre tarafından tetkik ve kıymeti tesbit edildikten sonra devlete intikal edecekti. Böyle bir takım esaslar vardı. 1872 de yapılacak hattın kilometre başına varidat yirmi bin frangı geçerse faydası yarıyarıya paylaşılacaktı. Mukavele esasiye bu şartla akdedilmişti. Zamanın ve devletin mali vaziyetinin fena gitmesi dolayısıyla de 23 milyon altın franklık bir istikraz daha yapılıyor ve bu yapılan istikraz da gene inşayı ve işletmeyi deruhde eden şirketin ve hükümetin haklarını değiştirmeye vesile oluyor.

Bu sefer kilometre başına yedi bin frank şirkete veriliyor, geri kalan hasılatın yüzde 55 i şirketin yüzde 45 i de hükümetin oluyor. Yani evvelki esas biraz değişmiş oluyor.

Sonra 1894 te 40,000,000 altın franklık bir istikraz daha yapılıyor. Bu istikrazın 21,000,000 nu eski istikrazın bakiyesine tahsis ediyor. Bakiyesi hükümette ödeniyor. İstikrazın ödenme müddeti 64 sene olarak tesbit ediliyor. Maamafih imtiyaz müddeti henüz tesbit edilmiş vaziyette olmuyor. Yalnız bu istikrazın 64 senede ödenmesi esası kabul edilince, demek ki 1894 tarihinden itibaren 64 sene imtiyaz müddetini hükümet zımnen kabul etmiş oluyor. Ve hakikaten 1908 sene den itibaren elli sene olması kabul ediliyor. Yani imtiyaz müddeti 36 senesi imtiyaz başlamadan geçen müddet olmak üzere 86 sene oluyor. 1908 de elli sene imtiyaz müddeti kabul edilince 1958 e kadar Şark demiryollarının işletilmesi imtiyazının devamı kabul edilmiş oluyor. Bunu müteakib, yani meşrutiyetin ilânı üzerine Şark demiryollarının bir kısmının Bulgarlar tarafından işgal edilmesinden sonra 1909 da meşrutiyet hükümetile akdettikleri bir mukavele ile 1894 te akdedilen mukavelelerin ahkâmı değişiyor ve şirket kilometre başına 10,333 frank alıyor. Aynı zamanda artanın yüzde yetmiş şirketin ve yüzde otuzu hükümetin oluyor.

### Lozandan sonra

Lozan muahedesi akdedildiği vakit Cumhuriyet hükümeti şirketle adaptasyon mukavelesi yapmak üzere, diğer şirketlerle olduğu gibi ufak bir anlaşma yapıyor. Diğer imtiyazlı şirketlerin murahhası olarak Türkiyeye gelen Mr. Veyil isminde birisi bu şirketin de murahhası olarak Cumhuriyet hükümetile temas ediyor ve şirket namına 1923 te bir mukavele imza ediliyor.

Bu mukaveleye göre paranın düşmüş

olmasından dolayı tarifelere beş misli zammedilmesi ve alacak verecek hesaplarının tetkiki için bir komisyon teşkili kararlaştırıyor. Bu komisyon aynı zamanda 1929 itilâflarının ifasını da hazırlıyor.

Daha sonra 1927 senesinde Bay Be-hiç zamanlarında o tarihe kadar Nafia Vekâletinin müsteşarı Bürhaneddin isminde birisi tarafından hazırlanmış olan bu lâyiha 1927 senesinde Büyük Meclise sevk ediliyor. O lâyihaya göre, şirketin borcu beş buçuk milyon altın frank olarak kabul ediliyor. Aynı zamanda kilometre başına 13 bin altın frank ve hasılattan da yüzde yetmiş beşi şirkete, yüzde yirmi beş te hükümete aid olmak esası teklif ediliyor. Fakat bu kilometre başına 13 bin frank ve yüzde 75 hasılatı gayrisafiyenin şirketin yüzde yirmi beşin hükümetin olması hususundan ayrı bir de şirketin hisselerinin işletme masrafları çıktıktan sonra 1,227,153 altın franklık bir meblâğı temin etmesi şart koşuluyor.

Görüliyor ki, 1872 de başlayan işletme imtiyazı gittikçe şirketin lehine, hükümetin aleyhine dönüyor.

Bu lâyiha bütçe ve maliye encümenlerinde 2 sene kadar kalmıştır. 1929 senesinde Recep Pekerin Nafia Vekillliği zamanında yeniden tahrir edilerek şu esaslar dahilinde bu mukavele yapılmıştır. Şimdi ona takaddüm etmek üzere hattın kaç kilometre olduğunu arz edeyim: Hattı aslî yani şirket tarafından arzettiğim düyunu umumiyye kalbedilmiş borçlarla yapılan hatların yekûnu 289 kilometredir. Ondan sonra Alpullu - Kırklareli 46 kilometre ve 3 kilometre da Karaağaç - Edirne hattı var. Bir de Sirkeci - Yeşilköy hattı 18 kilometre ki hepsinin yekûnu 356 kilometredir.

Şimdi hattın esasında prensip olarak beşte biri şirketin parasını ihtiva ediyor. Beşte dördü de devletindir. Yani inşaat parası 4 taksim 5 tir. 4/5

### Kumpanyaya karşı ağır taahhüdlerimiz

29 senesinde müzakeresi yapılmış ve zamanımızda imza edilmiş olan bu mukaveleminin teyid ettiği hat bizimdir. Yani, asgarî 20 ilâ 25 milyon paramızı, sermayemizi ihtiva eden bir hattır. Buna mukabil şirketin bilâhare yaptığı nizamnamede tesbit edildiğine göre, 1931 de 6,400,000 mevaddî müteharrike ve eşyasının kıymeti, 1,600,000 de nakid olmak suretile ceman sekiz milyon sermayesi vardır. Bu esasta olan hattın, akte-dilen itilâfnamesi mucibince kilometre başına 12 bin altın frank verilecek ondan sonra hasılatı gayri safiyenin yüzde yetmiş beşi şirketin ve yüzde yirmi beşi de devletin olacak. Fakat bunun yekûnu da binnetice şirketin masarifi umumiyesini, ihtiyat akçesini, Kırklareli taksitini ve hissedarlara verilecek temettüü karşılama üzere 1,227,157 franga balığ olacaktır. Esas budur, bunu tahti emniyete alabilmek için bir madde kabul edilmiş. Buna göre, bir - intizar hesabı - na açık diye bir kayid geçilecek.

Devlete verilecek yüzde yirmi beş te ayrıca bir hesap altına alınacak bunlara açık olursa intizar hesabına yüzde beş faiz konacak, bu esası bir madde ile şöyle teyid ediyorlar.

Açık devlet tarafından ödenecek. Yani senede bir milyon 227,152 frank elde edilmezse - intizar hesabına - alınacak açığı devlet ödeyecektir. Bu açığı karşılamak için tarifeyi istediği gibi şirket artırmak hakkını da almıştır.

Halbuki zaman itibarile bu tedabir açığı kapamak değil bilâkis açığı açmak manasında demektir. Devlete aid olan yüzde yirmi beş te ayrı devlete verilmeyecek o da mahfuz kalacak ve intizar hesabına karşılık tutulacaktır. Yani şu halde yirmi yirmi beş milyon lira kıymetindeki hat devletin eline on para geçmeden işlemekte devam edecektir. İmtiyaz müddeti de hattın inşasına 1872 de başladığı halde 1908 den başlamak suretile 1953 e kadar devam edecektir. Şu halde aradan 36 sene bir kere çıkıyor. 1958 senesi imtiyaz müddetinin sonu olarak tesbit edilmiş oluyor. Raşa içinde mukaveleminin hiçbir maddesinde tesbit edilmiş birşey yoktur. Devlet hangi tarihte onu satın alabilir. Buna dair hiç bir kayid yoktur. Şimdi buraya kadar bu tafsilâtı arz ettikten sonra satın almayı doğru hareketimizi ve netayicini arz edeyim:

### Hattın satın alınma teşebbüsü ve muvaffakiyeti.

Biz o vakit, arkadaşımıza cevap verdikimiz zaman şirketten bu intizar hesabı-

## Tütün eksperlerine çok ihtiyaç var

Tütüncülüğümüzün terakki ve inkişafı, mütehasşis tütün eksperlerine olan ihtiyaç gün geçtikçe artmaktadır. Çünkü, gerek inhisarlar idaresinde, gerekse tüccarlar nezdinde çalışan eksperlerin çoğu muasır tütüncülük tekniğine vâkıf değildir. İnhisar idaresi, bu ihtiyacı görerek ve evvelce açmış bulunduğu kurslarda yetişen genc eksperlerin müsmir mesaisini gözönünde tutarak yeniden mütehasşis eksperler yetiştirmeye karar vermiş ve yeni bir kurs açmıştır. Maltepe tütün enstitüsünde bulunan bu kursta ziraat mektebi ve lise mezunu 14 genc bulunmaktadır.

Namzed talebeler bu kursta nazari ve laboratuvarla tarlada ameli dersler görmektedirler. Bir sene sürecek bu ders müddetinde talebeler, tütün ekme ve yetiştirilmesini, tütüne ârz olan haşreler ve hastalıklarla mücadele usullerini ve tütün tahlilleriyle tütün ziraatini alâkadar eden kimya meselelerini öğreneceklerdir.

Namzedler bu bir seneden sonra daha dört devre stajı geçireceklerdir. Bunlardan ikinci devrede tütün fabrikasında harmancılık ve fabrikasyon işleri ve mühim istihsal merkezlerinde tütün muayene, hesap, mübayaa, sevk usulleri. İşleme depolarında geçecek olan üçüncü devrede tütün işleme usulleri ve hesapları; bakım evlerinde geçecek olan dördüncü devrede de işlenmiş tütünlerin bakımı, fermantasyon devresinde bakım tarzları, ambalaj işleri ve bakım hesapları öğretilenektir.

Her devre sonunda talebe gördüğü derslerden nazari ve ameli imtihan verecek ve bu devreleri muvaffakiyetle bitirenler eksper muavini olacaklardır. İnhisar idaresi bu kurslara devam ederek memlekette nazari ve ameli bilgi itibarile mütehasşis tütün eksperleri yetiştirecektir.

nın ne olduğunu sorduk. Bizim anlamımıza göre birisi işletme sermayesi, birisi de hattı aslı sermayesi var. Hükümet hattın esasının kazancına ve zararına taallük etmesi lâzım geliyor. Şirketin mukavelesinde, 1929 da yazılan mukavelede o suretle hükümet borcu olarak bir fıkranın oraya geçmiş olmasını biz hoş görmedik. Dikkatimizi celbetti. Bunun üzerine, şirkete bir hareket yapmaya mecbur olduk. Şirket, mukavelede olduğu gibidir, vaziyeti başkaca izaha lüzum görmüyoruz, cevabını verdi. O halde, biz bu vaziyeti arkadaşlarımıza tetkik ettirdik. Başvekâlete bunun binnetice devletin büyük bir zararına münthehi olacağını izah ve tetkikte bulduk.

Çünkü bu intizar hesabını doğuran bir milyon 227 bin 152 altın frank ilk senesinde yahud ikinci senesinde temin ediliyor. Şirket, diğer senelerinde açık veremeye başlıyor ve bu açık bizim işi görülmeye başladığımız sıralarda mühim bir yekûne balığ olmuş bulunuyor.

1929 dan 1958 senesine kadar intizar hesabı namı altında ve hükümetin ödemeye mecbur olduğu bir borç olarak belki on on beş milyona balığ olacak bir para olacaktı. Yani şirket istediği kadar işletecek, istediği kadar kazancak, yahud memleketin menfaati aleyhinde bulunacak, neticede de böyle bir para almak vaziyetinde ve devlette bunu ödemek mecburiyetinde kalacaktı.»

Nafia Vekili bundan sonra hattın satın alınmasına nasıl karar verildiğini, bu kararın nasıl tatbik mevkiine konduğunu Şark Demiryollarına kıymet biçilmesi ve sair noktalar hakkında iki taraf arasında cereyan eden çetin münakaşaları hulâsa etmiş, şiddetli alkışlar ve «bravo!» sesleriyle karşılanan bu izahatından sonra sözlerini şu şekilde bitirmiştir:

«— Onlar on bir milyon lira istemişlerdi. Altı milyon liraya onlar da tamamen tatmin edilmiş oldular.

Yani bunların sermaye olarak ortaya koyduklarını, iddia ettikleri sekiz milyon liraya mukabil altı milyon lira ile işi bitirmiş oluyoruz. O vakit sekiz milyon lira eşyalar takdir kıymeti olarak konuşulmuştu. Halbuki, eşyaların böyle tadad edilerek, kıymet takdir edilerek yapıldığını da biliyoruz. Onun için altı milyon lira ile hak ve adalet noktasından Türkiye Cumhuriyeti tamamen vazifesini yapmış bir vaziyette işi bitirmiş oldu. Bu suretle mukaveleyi imza etti. Bu altı milyon liranın sureti tediyesini yüzde 5 faizle arkadaşlarımız bilhassa Bay Sırrı olduğu halde, usulüne tevfikân 20 senede ödemek üzere yaptılar, hazırladılar. Bu suretle mukavelemin bütün esasları tamamen bitmiş oldu. Binaenaleyh memleketin üzerinde bir bar gibi olan en son Şark Demiryolları işletme imtiyazını kaldırmış olmakla Nafia Vekâleti vazifesini yapmıştır, zannediyorum.»

# KANSIZLIK

benizsizlik için yegâne deva kanlı ihya eden  
En muntahip etibba tarafından tertip edilmiştir.

SIROP DESCHIENS, PARIS

Nörasteni,  
zaflıyet ve  
Chlorose