

ğe başlamıştır. Tabii bu genişletmeye rağmen yine demiryollarımız heryere ve bazıları sahillerimize ulaşamamıştır. Bundan başka bazı demiryollarımız sahillerimize indiği halde orada liman yapacak kadar vakit bulunamamıştır. Nakliyatta, ulaştırma işlerinde en mühim yer tutan büyük hacim nakliyatı vardır. Arkadaşlar, bunu daima bu kürsüde huzurunuzda tebarüz ettirmiştim. Senede 1.200.000 ton denizden ve karadan da 800.000 ton kömür naklettik. Bunlar çok mühim şeylerdir. Sonra, burada Başbakanımız ve Ekonomi Bakanımız 90 bin tona yakın şekerin imal edildiğini iftiharla söylediler. Bunlar da nakledilmiştir. Bunlar da ulaştırma işleridir.

Başımızı ağrıtmıyayım, ufak bir misal arz edeyim : Bugün harb olmamış olsaydı şüphesiz Hükümetimiz Samsun limanını yapardı. Samsun limanını yapmak demek o hattan istifade etmek demektir. Şarktaki birçok nakliyatımızı bu hat üzerinden yapacak, Eskişehir hattına yüklenmiyecektik. Bugün Garba doğru yapılan nakliyatın ne kadar güç olduğunu takdir buyurursunuz. Halbuki bu liman yapılmış olsaydı ve İstanbul'da bir mekanik kömür deposu yapılmış olsaydı gemiden, dörtte üç gemi kazanmış olurduk. Yani dört geminin yaptığı nakliyatı bir gemi ile yapabilecektik. Görülüyor ki arkadaşlar, ulaştırma işi yalnız demiryolu yapmak, yalnız liman yapmak, yalnız kara yolu yapmak değildir. Aynı zamanda bunların üzerinde işleyen vasıtaları birbirine iyi bağlamak ve kâfi derecede vasıta bulundurmak ondan sonra demiryollarımızın gidemediği yerlere şoseler yaptırmak ve bunlar üzerinde - demin bir arkadaşımızın çok iyi tebarüz ettirdikleri gibi - yalnız yolcu değil, yük nakliyatını da temin etmektir. Zaten gayemiz de budur. Devlet otobüslerini işleteceğimiz zaman gözönünde bulunduracağımız şey ikisini birden yani hem yolcu, hem yük nakliyatını temin etmektir. Zaten transit yollarda bu suretle nakliyatımızı tanzim etmekteyiz. Binaenaleyh arkadaşlar, bu işler, daha çok zamana bağlı işlerdir. Tam mânasiyle bunu tahakkuk ettirebilmek için, bu vasıtalar tekâmül ettikçe, mutlaka bunların sanayii memlekette kurulmak lâzımıdır. Arzedeyim : Bugün biliyorsunuz ki, elimizdeki Devlet demiryolları malzemesinin belki % 80 i vaktiyle Avrupa'dan, Almanya'dan

alınmış olan malzeme, lokomotif, vagon vesairidir. Bundan sonra bunların yedek malzemesini nereden tedarik edebileceğiz? İşte arkadaşlar, Ulaştırma Bakanlığımız bunları düşünerek, İngiltere'den ve Amerika'dan yaptığı mübayaalar sayesinde yeni kurulacak atelyeler ve dökümhanelerde bu yedek parçaları yapacağız. harice muhtaç olmayacağız. (Bravo sesleri).

Görülüyor ki, mesele çok büyük ve mevzii mahiyetten çok hariçtedir. Mesele, bir trenin saat üçte hareket edeceğine, mahalli arzuları tatmin etmek için saat ikide, yahut dört saat evvel hareket etmesi noktai nazarından ulaştırma işlerini bu kürsüden münakaşa etmek doğru ve yerinde değildir. Çünkü küllolarak âzami randımanı temin etmek ve rasyonel bir şekilde işlemesini sağlamak lâzımdır. Ufak bir vagonun, bir lokomotoften nerelerde ve ne suretle istifade edileceğini iyice düşünmek icabeder. Bu bir fendir, bir tekniktir. Binaenaleyh bu suretle bunların hepsini düşünerek, hesaplı hareket ederek nakliyatımızı, ulaştırma işlerimizi halletmek lâzım gelir.

Şimdi gelelim asıl konumuza. Yani ulaştırma konumuzda Devlet Demiryolları konusu, ulaştırmamızda bel kemiğini teşkil etmektedir. Onun için butunu üzerinde ne kadar ehemmiyetle durulursa hakikaten o kadar yerindedir. Biz elimizden geldiği kadar bu anakemiği teşkil eden ulaştırma işlerimizin tekâmülünü daima düşünmekte ve onu tekâmül ettirmekteyiz. Günbegün bu tekâmül görülmektedir.

Arkadaşlar; şimdi Balıkesir Milletvekili aziz arkadaşım Bay Hayretin'in bir suali vardır; buyuruyorlar ki, vaktiyle Ilıca, Edremit ve Balya dekovil hatı vardı. Bu hat şimdi Ilıca - Edremit ve Palâmutluk kısmı kalmıştır. Halbuki Palâmutluk kısmının faydalı bir işletme olmadığı anlaşılmıştır. Çünkü ne yolcusu ve ne marşandizi vardır. Asıl yolcu ve yük nakliyatının bulunduğu yer Havran - Edremit - Ilıca arasındadır. Binaenaleyh Havran, Palâmutluk raylarının kaldırılması çok yerinde olacaktır. buyurdular. İktisadi merkezimiz olan Burhaniye kazasına bu hattı döşeyip ve işletilmesi lâzımuna işaret ettiler. Bu hakikaten bizim salâhiyetimiz dâhilinde bir meseledir. Ondan sonra Soma civarındaki kömürün bu mmtakaya şimendifer veya dekovil vasıtasıyla naklini