

כמעט כל מסילות הברזל הללו היו קניינן של חברות-חוק, ועל המדינה היה לפדותן בכסף, במחיר רב למדי. במחיר שלוש מסילות הברזל הגדולות ביותר, שביחס אליהן הושג הסכם ב-1928, שלמה הממשלה ב-55 מיליון לירות תורכיות. תהליך הרחבתו של הפיקוח הממשלתי על רשת הרכבות ופדיונן מבעלים זרים נמשך כל הזמן, וכיום רק מסילת-הברזל שעל הגבול הסורי עורנה בידים זרות. בצפיחם להלאמה, הונחתו הבעלים הפרטיים בשנות בעלותם האחרונות את מסה"ב ונמנעו אף מתקונים דחופים ומקניות הכרחיות; ולפיכך היה צורך ליחד תשומת-לב ניכרת לשיפור מסילות הברזל שנפדו, בעת ובעונה אחת עם הפדיון מרשות בעלים זרים, היתה המדינה מוציאה כל שנה סכומים ניכרים – שהגיעו בצירופם לסך של 300 מיליון לירות תורכיות בקירוב – לבנין ולהרחבת מסילות הברזל. ואורכם של הקיים החדשים כיום עולה, איפוא, משהו על אורכם של הקיים שנפדו מחברות זרות*. מתפקידן של מסילות הברזל היה, – מנקודת-ראותה של הממשלה, – לספק צרכים, ולא רווחים; ולפיכך נקבעו בכל רכבות הנוסעים קרונות ממחלקה שלישית, דמי-הנסיעה הוקטנו ודמי-ההובלה לכל המוצרים התורכיים הופחתו עד החצי. התוצאה מכאן – נידול ניכר בשימוש בשירותי הרכבות*.

הקו מאנקרה לקייסרי, סיןס וסמסון היה המפעל הגדול הראשון בבנין מסילות הברזל ע"י המדינה, והוא נעשה בעיקר ע"י קבלנים תורכיים, שלא העסיקו אלא מנין קטן של מהנדסים זרים. מאז נבנו קיים מקייסרי לצומת אולדקישלה, בדרך הישנה מקושטא לעדנה, ונסולה מערכת דרכים לשם פיתוח מזרח הארץ. התכנית האחרונה אינה אלא צד אחד בלבד במדיניות הכללית לפיתוחו, הכלכלי והצבאי, של האיזור הזה – וקצתה כבר הושלמה. סיןס מצד אחד, ועדנה – מצד שני, כבר חוברו עם המרכז התעשיתי החדש שבמלטה; משם ממשיכה המסילה והולכת, דרך מרכז המברות ארני, לדיארבקיר, בלב ארץ הכורדים. התכנית היא, להמשיכה מכאן והלאה לאורך החידקל וההרים אל אגם ואן. המשכה נוספת מעבר לנבולות, לטהרן ומוצול, מובאת בחשבון לאחר זמן. והלאה צפונה הושג שלב היסטורי בקידומה של תורכיה המזרחית על ידי השלמת קו סיוס-ארזרום בספטמבר 1939; וכך נתחברו רשתות-הרכבות של תורכיה ורוסיה. חברה צרפתית המשיכה, את הקו שלאורך הגבול הסורי עד למוצול, (במרץ 1940), וב-1941 הושלם גם עד ביגני, והתחבר עם הקו מבגדד.

וכן ישנה מעין תכנית נוספת למסילת-ברזל, שתיסלל דרך צפון הארץ ותשמש חיבור-מישרין בין איזור קרבוק-זונגולדק וקושטא, ואף תקצר את המסע ברכבת מקושטא לאנקרה, לפי שאומרים, קיצור של כמה שעות. כן צריכה מסלה זו לחבר את המחוזות הללו עם נמל סמסון. ותמשך מאמסיה (על הקו הנוכחי סיןס-סמסון) לארזרום, עם קו מסתעף לעבר טרבזון. התפתחות זו של הרכבת תשיבוחה ברורה ביותר לקידום התעשיתי של מזרח תורכיה וצפונה והידוק קשריו עם החלקים המתקדמים יותר של הארץ. כיום אין הנוסע במחוזות המזרחיים יכול לעבור ממקום למקום אלא ברכיבה על סוס או על חמור, או במכוניות-המסע הנדירות, העושות

* סה"כ של מסה"ב הגיע לראשית 1941 ל-4,609 מיל; מהם 4339 מיל בבעלות המדינה. – המער'.

** בשנת 40-1939 העבירו הרכבות 25,5 מיליון נוסעים – תמורת תשלום של 18 מיליון לירה תורכית, ומשאות תמורת תשלומים של למעלה מ-25 מיליון ל"ת. – המער'.

