

EK – 18

SANAYİLEŞME VE ALTYAPI

Limanlarla ilgili

tablo

EK – 18

SANAYİLEŞME VE ALTYAPI “YOLLAR-BARAJLAR-LİMANLAR

Hürriyet köşeyazarı Tufan Türeñç’in altyapı tanımlaması (23 Temmuz 2001):

“Adnan Menderes de o dönemde Türkiye’ye akan Amerikan yardımlarını **akıllı yatırımlara** yönelteceğine **šovlara dayalı yatırımlara** yöneltti. Yollar, barajlar, limanlar yaptı.”

Aşağıda “šovlara dayalı yatırımların” ayrıntıları verilmiştir. Türkiye’yi bir bunlarsız bir de bunların ekonominin hizmetinde çalışır durumda olduğunu düşünerek kıyaslayın. Hürriyet’in köşeyazarı vatandaşı bilgilendiren *bu tür değerli yazılarına* devam ediyor.

KARAYOLLARI

Karayolları Genel Müdürlüğü Mart 1950 tarihinde kurulmuştu. O tarihte Türkiye’de asfalt kaplama yolların uzunluğu 500 km idi. ¹

Karayolları Genel Müdürlüğü’nden aldığım bir cd’de, TCK’nın geleneksel formatında olmayan bir karayolları haritası var. ² Bu haritaya göre 1950 yılındaki asfalt kaplamalı yolların uzunluğunu veriyorum:

İstanbul – Babaeski	185 km	
İstanbul – Kartal	20 km	
İzmit – Sapanca	20 km	
Mersin – Antakya	260 km	
Hatay ili içinde diğer	80 km	(Hatay’ın Fransız döneminden kalan yollar)

Toplam: 565 km asfalt kaplamalı dar karayolu. ³

Çukurova Bölgesi dışında Ankara’nın doğusunda bir kilometre asfalt kaplamalı şehirlerarası karayolu yok. Sözde *zengin* Ege’de asfalt kaplamalı yol yok!

Ankara – Polatlı arasında, Afyon – Sivrihisar arasında, Tatvan – Van arasında, Urfa – Mardin arasında, Silifke – Anamur arasında, Söke – Milas arasında, Uşak – Salihli arasında, Balıkesir – Tavşanlı arasında stabilize yol dahi yok.

1950 – 1961 ve 1966 yılı Karayolları haritalarını kıyaslama yapılabilmesi için veriyorum. ⁴

¹ Barker Raporu Sf. 125

² Ek – 18/1

³ Bu rakam Barker raporu ile uyumlu. TCK yayınlarında 1950 sonunda asfalt kaplamalı yollar bin küsur km olarak veriliyor.

⁴ Ek – 18/1, 2, 3

BARAJLAR

1950 YILINDA Türkiye’de 3 küçük baraj vardı. Hidroelektrik enerji üretimi yoktu. Üç barajda toplanabilen toplam su miktarı 28 milyon metreküp idi.

1960 yılında hizmete açılmış 9 yeni baraj ve 14 nehir santrali vardı.

Ayrıca 27 Mayıs’ta inşaatı devam eden 6 baraj ve 4 nehir santrali vardı.

Bu barajların kurulu Hidroelektrik Santral (HES) gücü 709 MW idi. 1950 yılında toplam kurulu güç 380 MW termik ve 2 MW hidrolik olmak üzere 382 MW idi.

1965 yılında tüm barajlarda 12.5 milyar metreküp su vardı.

Baraj gölünde toplanmış su potansiyel enerjidir. On beş yılda Türkiye’nin su olarak birikmiş potansiyel gücü 444 kat artmıştı.

LİMANLAR

Ekonomi Bakanı Bayar 1936 yılı sonu itibarı ile üç limanımızın durumunu aşağıdaki alıntıda ayrıntılı bir şekilde vermiştir: (Şak Raporu Aralık 1936)

TRABZON VE HOPA LİMANLARI

Şark mıntıkasının deniz cihetinden iki mühim kapusu olan Trabzon ve Hopa’nın vaz’iyetleri üzerinde ehemmiyetle durmak lazımdır.

Hopa İskelesi ve ehemmiyeti

Hopa’da evvelce belediye tarafından ahşap olarak ve ihtiyacı karşılamıyacak bir şekilde yapılmış olan iskele fırtınadan yıkılmıştır. Belediye bütçesi kafi olmadığından bu güne kadar bir şey yapılamamıştır. Bu suretle böyle mühim bir liman iskelesiz kalmış olduğundan girip çıkan eşya denize giren insanların sırtında taşınıyor.

Artvin, Kars, Iğdır gibi mühim bir hinterlandın iskelesi olan Hopa’dan çok miktarda hayvan ihracatı yapıldığı gibi işletmeğe başlayan Kuvarshan ve yakında işleyecek olan Murgul fabrikaları istihsalatı da tabiatile buradan sevk edilecektir. Bu kadar ehemmiyetli hareketlerin bu derece mühmel (ihmale uğramış) bir aktarmaya tahammülü olamaz. Bundan dolayı Hopa’da bu işleri emniyetle göreceğ, ihtiyaca uygun bir iskelenin inşasına şiddetle zaruret vardır.

Bu zaruret yukarıda arzolunan kamyon servisinin muvaffakiyeti için de belli başlı bir esastır.

Bu iskelenin belediye tarafından yapılması beklenemez; evvelce bütün memleket iskeleleri hakkında yapılan tetkikler bu hakikatı göstermiş olduğundan iskele işlerinin halli için 3004 numaralı kanunla hükümete selahiyet verilmiştir.

Birinci derecede ehemmiyeti olup büyük liman yapılması derpiş edilen yerlerdeki iskelelerin kanunda gösterilen şekilde idaresinin tecil olunacağı ayrıca tesbit olunmuştur. Bunlar, Ereğli, Samsun, Trabzon, Mersin limanlarıdır.

3004 numaralı kanunun tatbiki neticesi artan para

Kanun icaplarına göre ayrı bir teşekkül tarafından idaresi icap eden diğer bütün iskelelerin varidatı üzerinde yaptığımız tetkiklerde tarifelerinde % 50 gibi mühim bir tenzilat yapıldığı ve belediye ve mahalli idarelere ait hisseler ayrıldığı ve tamirat ve tahsil masrafı da çıktığı halde senede 100.000 liraya kadar bir para elde edilebileceği anlaşılmıştır. Bu paradan istifade ederek ilk iş olarak takriben 80.000 liraya çıkacak olan Hopa iskelesini yaptırmak istiyorum, ve kanunun tesbiti için de iskele işlerinin Deniz Yolları İşletmesi tarafından tedvirini muvafık görmekteyim. Tasvip buyurulduğu takdirde Hey'eti Vekilece karar altına alınmasını dilerim.

Bu suretle bir idarede birleştirilecek olan vapur ve iskele hizmetleri tek bilette yapılmak suretile halka kolaylık göstermiş olacaktır.

Trabzon Limanı

Trabzona gelince: bu limanda her ne kadar bir tahmil ve tahliye anonim şirketi mevcut ise de 50.000 lira sermayeli olan bu şirketin beşte dört hissesi eşhas elinde bulunması dolayısıyla iyi işlenmesi temin olunmamaktadır.

İskele, antrepo ve hammaliye işlerinin de muhtelif ellerde bulunması bu işlerin bozuk ve pahalı yapılmasına sebep oluyor.

İran transit yolunun başında geniş bir hinterlandın iskelesi olan Trabzon'da liman işlerinin daha esaslı bir surette tanzim ve ıslahına ihtiyaç vardır.

İşlerin bir elde toplanması

Bunun için evvel emirde bu işlerin bir elde toplanmasını lüzumlu görüyorum. Esasen İstanbul ve İzmir limanlarında da böyle yapılmıştır. Trabzon limanında da yapılacak şey budur.

İstanbul ve İzmir liman işletmeleri kanunu Trabzon limanında da işlerin bu suretle idaresine imkan vermekte olmasına göre Trabzon liman şirketinin İstanbul liman işletmesi varidatından ayrılacak para ile satın alınmasını ve limandaki yolcu eşyası nakliyatını da ilave suretile liman işlerini yapacak bir liman işletmesine bağlanmasını yüksek tasviplerine arz ediyorum.

Mersin Limanı

Mersin'deki tetkiklerim esnasında bu limanın ticaret eşyasının ve bilhassa ihracat mallarımızın muhafazası için kafi vüs'atte depoya malik olmaması yüzünden bir kısım eşyanın açıkta kaldığını gördüm.

Soğuk Hava Depolarına İhtiyaç ve bu ihtiyacın telafisi çaresi

İklim itibarile soğuk hava tertibatını havi depolara şiddetle ihtiyaç olan bu limanda bu ihtiyacı telafi etmek için şu çareyi düşünüyorum.

Ticaret odaları nizamnamesi mucibince bir ticaret odaları bankası tesisi maksadile odalar varidatından % 10 olarak ayrılmak suretile birikmiş üçyüz bin lira kadar bir para vardır.

Böyle bir bankanın tesisinden maksat Ticaret odalarının üzerine aldıkları işlerin finansmanıdır. Bu işlerin başında da ihtiyaç olan yerlerde umumi mağazalar (Taşımacılık ve depolama yapan bir kamu kuruluşu. Artık yok. M.A.D.) tesisi gelir.

Bayındırlık Bakanlığı'nın 1957 yılında yayımlanmış "Nafia Vekaleti Çalışmaları" başlıklı bir kitaptan limanlarımızdaki gelişmelerin kısa bir özetini alıyorum:

	1950	1957	Devam eden işler ⁵
Liman ve Barınak	6	13	21
Dalgakıran tulu <i>mt</i>	1 700	5 200	17 500
Rıhtım tulu <i>mt</i>	2 500	4 700	9 100
Ambar ve Antrepo Sathı <i>m2</i>	30 000	65 000	140 000
İskele Sayısı	19	40	62
İskele Sathı <i>m2</i>	45 000	85 000	115 000
Vinç Sayısı	YOK	23	23
Elektrojen Grupları	7	11	13
Konveyör	YOK	3	3

1950-1960 arasında inşa edilen ve tamamlanan on büyük liman ve kapasiteleri:

Trabzon (400 bin ton) – Samsun (1 milyon ton) – Ereğli (1.8 milyon ton)
Zonguldak (3.2 milyon ton) – Salıpazarı – Haydarpaşa (1.2 milyon ton)
Alsancak (1 milyon ton) – Mersin (1.2 milyon ton) – İskenderun ???

NOT: Ereğli ve Zonguldak kömür ağırlıklı

⁵ tamamlandığında

EK – 18/4

“İçtimai ⁶ ve İktisadi ⁷ Bakımdan
TÜRKİYE’NİN KARAYOLLARI”

Yazar: Doç Dr Cavit Orhan TÜTENGİL

Kitabın önsözünde bir tarih var: Mart 1960 ⁸

Bu kitap 27 Mayıs öncesi yazılmış, daha sonra (nasılsa?) metne dokunulmadan basılmış. 1961 yılı aralık ayında yayımlanan YÖN Bildirisi’ne imzası ile katılan Doçent Tütengil, Bildiri’de Türkiye’nin gelişmediğini, büyümediğini ileri sürenlere katılırken, 1960 yılı mart ayında bakınız neler yazmış:

1948 yılında yeni bir anlayış ve hamle ile ele alınan, *bugüne kadar da aynı tutuşla devam edegelen* karayolu çalışmalarının...

Demek ki DP karayolları yapımı konusunda CHP’nin başlattığı hamleyi sürdürmüş. Tanık: Doçent Tütengil.

Türkiye’nin en azından Tanzimattan bu yana çözüme uğraştığı içtimai ve iktisadi meseleler, yol davasının başarıya ulaşması ölçüsünde çetinliğini yitirecek görünüyor. Bunun içindir ki yurdumuzu bir baştan bir başa saran, şehirlerimizi ve köylerimizi birbirine bağlayan yollar ağını **iyi günlerin habercisi** sayıyoruz.

Bu iyimserliği başkalarının da paylaştığını görmekle mutluluk duyacağız.

Doçent Tütengil yol felsefesini kitabın 9’uncu sayfasında netleştirmiş:

ULAŞAMADIĞIN YER SENİN DEĞİLDİR

⁶ Toplumsal

⁷ Ekonomik

⁸ Baskı tarihinin 1961 olduğu anlaşılıyor

Bu üç sözcük 1871 yılında Sivas valisi Halil Rifat Paşa tarafından Sivas-Erzincan yolunun dar bir geçidinde bulunan bir kayaya yazılmış.⁹

Doçent Tütengil'in kitabından önemli alıntılar:¹⁰

TÜRKİYE'NİN KARAYOLLARI, DEMİRYOLLARI İLE BAĞLILIĞI¹¹

1- Karayollarımızın Bugünkü Durumu

İçtimai ve iktisadi hayatımızla olan münasebetlerine geçmeden önce Cumhuriyetten bu yana karayollarımızın gelişmesine toplu bir gözetiş yapmak yerinde olacaktır. 1923, 1938 ve 1948 yıllarını durak noktaları gibi ele alıp yol yapımı bakımından meseleye biraz yakından bakacağız.

Osmanlı İmparatorluğundan Türkiye Cumhuriyetine geçen yolların uzunluğu 18 335 km. olarak hesap edilmektedir. Bu yollardan 13 885 km.'si "harap ve baştan başa tamire muhtaç" 4 450 km.'si de "toprak yol"dur. 1923 yollarının ancak 6 943 km.'si "her mevsimde geçit veren yol" özelliğinde idi. 1938 yılı başında karayollarının uzunluğu, 9 179 km.'si iyi şose olmak üzere 38 864 km.'ye ulaşmıştır. "Karayolları İstatistik Bülteni"nde bu sayılar 1936 yılı için verilmekte, 1938 yılı için ise 10 038 km.'si her mevsimde geçit veren 40 235 km.'lik bir yol uzunluğu üzerinde durulmaktadır.

Türkiye'nin karayolları tarihinde çok önemli bir dönüm noktası teşkil eden 1948 yılında yol durumu şöyle idi: Yolların uzunluğu 44 186 km.'ye varmıştı. Bunun 12 146 km.'si (9 093 km.'si Devlet, 3 153 km.'si İl yolu) her mevsimde geçit veriyordu. Aynı bültende Devlet ve İl yollarına göre verilen son sayılar 1955 yılı için her mevsimde geçit veren yolların 29 409 km.'ye (18 858 km.'si Devlet yolu), yollar toplamının ise 55 008 km. ve yükseldiğini göstermektedir.

Başka bir kaynaktan yaz – kış geçit vene Devlet ve İl yollarının 1957 yılında 33 400 km. olduğunu öğreniyoruz.

Son durum, Karayollarımızın 10. yılı münasebetiyle basına verilen bültende belirtilmiştir. Buna göre 1957 yılında 20 732 km.'si her mevsimde taşıtlara açık 24 624 km.'lik bir Devlet yolu ağımız vardır. Halbuki, daha önce yapılan plânlara göre "1957 sonunda her mevsimde geçit veren 24 306 km.'lik bir Devlet yolu şebekesinin" gerçekleştirilmesi bekleniyordu.

Kemiyet bakımından meydana gelen bu artışın yanında keyfiyet bakımından da bir iyiye gidiş göze çarpmaktadır. Devlet yolları bakımından meseleye bakılırsa 1948 yılından bu yana asfalt kaplamanın ve stabilize yolların büyük ölçüde arttığı (1948 yılında sıra ile 509 ve 430 km.'den 1956 yılında 3 077 ve 14 832 km.'ye), buna karşılık iyi ve bozuk makadamın da azaldığı görülür. (1948'de 7

⁹ Sf. 24

¹⁰ Aralarda kısa yorumlarımla. Tütengil'in kitabı adeta Demokrat Parti'nin propaganda yayını gibi !

¹¹ Sf. 19 – 21

733 ve 5 868 km.'den 1956'da 1 843 ve 741 km.'ye) Devlet bakımı altındaki yollar ise 1957 yılında 28 062 km.'ye varmıştır. Bu miktar 1949 yılında 15 424 km. idi.

Önemli bir dönüm noktası saydığımız 1948 yılında *Hilts* Raporu diye anılan "Türkiye'nin Yol Durumu" adındaki rapor yayınlanmıştır. Amerikan Yol Heyeti tarafından hazırlanıp Bayındırlık Bakanlığına sunulan rapor karayolu meselemizin bütününe ışık tutmaktadır. Dikkate değer tavsiyelerin yer aldığı raporda "karşılıklı işbirliği ile", "yeter bir Türk Devlet yolları sisteminin işlemesi için lüzumlu idarenin" kurulması kararlaştırılmakta, "merhaleli inşa sistemi tatbik edilerek" ve ulaştırmada koordinasyona varılarak yeni bir anlayış ve teşkilâtla Türkiye'nin karayollarını ele alması üzerinde durulmaktadır. 11.2.1950 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından kabul edilen "Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun" bu görüşlerin hukuki bir belgesi olmuştur.

1948 yılının Bayındırlık Bakanı "Türkiye'nin ana kan damarları sayılacak şoseler ağının uzunluğu 23 054 km. olarak tesbit edilmiştir" diyordu. 9 yıl içinde tamamlanması tasarlanan bu program Bakanlar Kurulunun 8 Ağustos 1948 tarihli ve 3/7840 sayılı kararı ile tasdik edilmişti. Daha önce, 26 Nisan 1948'de, Bayındırlık Bakanlığı ile Amerika Birleşik Devletleri Yollar Dairesi arasında akdedilen anlaşma ile adı geçen dairenin işbirliği sağlanmış bulunuyordu. Gerekli masrafları karşılamak için de *Marshall* Plânından yardım temin edilmişti.

Bu aşamada Tütengil'in kitabındaki verilerle düzenlediğim bir tablo ile Cumhuriyet'in devraldığı yolların 1957 yılına kadar gelişmesini göstermek istiyorum:

Yıl	Kışın geçilen	Bozuk	Toprak	Toplam
1923	6 943	13 885	4 450	18 335
1936	9 179			38 864
1938	10 038			40 235
1948	12 146			44 186
1955	29 409			55 008
1957	33 400			

"Kışında geçit veren yol" kavramı

Her mevsim geçit veren Devlet ve İl yolları uzunluğu 1948 yılında 100 sayılarak daha sonraki yıllardaki gelişmeyi aşağıdaki tabloda görmek mümkündür: ¹²

Yıllar	Gelişme Oranı
1948	100
1950	147
1952	187

1954	199
1956	221
1957	228

Bu, mevcut imkânlarla ve çalışma gücüne göre küçümsenmeyecek bir artıştır. Sathi cinslerine göre Devlet ve İl yolları ele alınırsa 1946 yılında 294 km.'lik asfalt betonu yanında 532 km.'lik sathi asfalt kaplama yol vardı. Son yıllarda 218 km.'ye kadar düşen asfalt betonu bir yana bırakılırsa, sözü edilen yollarda sathi asfalt kaplama yolların artışı şöyle olmuştur:

Yıllar	Asfalt yol ¹³ (km)
1946	532
1950	1 089
1953	1 795
1955	2 485
1957	4 376

Yalnız Devlet yolları bakımından ise durum şöyle görünüyor:

Yıllar	Asfalt yol ¹⁴ (km)
1948	509
1950	892
1953	1 626
1956	3077
1957	3 959

1949 yılından önce % 95'i ithal suretiyle temin edilen bitümlü maddeler 1952'den itibaren yurt içinden sağlanmaktadır. 1956 yılında sarfedilen 47 000 ton bitümlü maddeye karşılık 1961 yol programının gerçekleşebilmesi için 100 000 ton bitümlü maddeye ihtiyaç duyulduğu hesaplanmıştır. Fakat, yeter miktarda bitüm temin edilememesi, artan kapasiteye rağmen programların gerçekleştirilmesini önlemektedir.

1948 yılında bir kilometrekareye düşen yol (metre olarak):

Ülkeler	1 km ² 'ye düşen yol ¹⁵
Türkiye ¹⁶	17
Yunanistan	170
Yugoslavya	270
Bulgaristan	340
Romanya	580

¹³ Sathi asfalt kaplama yol

¹⁴ Sathi asfalt kaplama yol

¹⁵ Sayfa 26

¹⁶ Kısır "Demiryolu mu - Karayolu mu?" tartışmacıları Türkiye'nin bu konumda (Afganistan - Habeşistan - İran) kalmasını mı istiyorlar? Bkz. EK - 19

Afganistan	12
Habeşistan	14
İran	16
Fransa	1 100
İngiltere	1 210
Almanya	1 240

Türkiye'den geçen milletler arası yollar ¹⁷

Yol No.	Km	Güzergah
E 5	1 414	İpsala – İstanbul – Ankara – Adana - İskenderun
E 23	1 309	Ankara – Kayseri – Sivas – rzurum – Ağrı
E 24	982	Kömürler – Gaziantep – Urfa – Mardin – Hakkari – Bajirge
E 97	118	Edirne – Büyükkarıştıran
E 98	138	Kemerhisar – Kayseri
E 99	634	Toprakkale – Maraş – Malatya – Elazığ – Tunceli - Selepür
E 100	240	Trabzon – Gümüşhane - Karabiyik

1950 – 1957 yıllarında çeşitli ulaştırma sistemlerinde eşya taşınması, 1 000 ton/km. olarak, aşağıdaki tabloda gösterilmiştir: ¹⁸

Yıllar	Demiryolları	Karayolları	Denizyolları
1950	3 078	957	348
1953	3 954	1 762	407
1956	4 812	2 662	429
1957	5 371	2 234	397 <i>tahmini</i>

Karayolu – demiryolu arasındaki uzunluk oranı ¹⁹

Gelişmiş ülkelerde 1 km. demiryoluna 10 – 20 km. karayolu isabet ettiğini yazan Marsinli, bunun ortalaması olan 15'i Türkiye için ele alarak dikkate değer neticeler çıkarmaktadır. Ona göre, "7 000 km. demiryolunun karayolları ile muvazeneli bir manzara arzemesi için memlekette 100 bin km.'lik bir yol ağının mevcut olması lâzımdır. Halbuki bugün (1956) memlekette her cinsten yolların mecmuu ancak 54 548 km. tutmaktadır.

Gerçekleştirilmesine çalışılan yollar ağı, 24 000 km.'si Devlet yolu, 31 000 km.'si İl yolu, 50 000 km.'si de Köy yolu olmak üzere 105 000 km.'dir. 7 000 x 15 = 105 000 olduğuna göre plânlanan yollar ağı demiryolu ile de ayarlı bulunmaktadır. Bugün 8 bin km.'ye varan demiryolları, 15 oranı kabul edilirse, tasarlanan yollar ağının 120 000 km. civarında olmasını gerektirmektedir.

¹⁷ Sayfa 37

¹⁸ Sayfa 39

¹⁹ Sayfa 40 - 41

Demiryolu ve karayolu yapılmasında elde edilecek her ilerleme, karşılıklı olarak yeni yeni yolların yapılmasını gerektirecektir. Bu durum karşısında, iki ulaştırma sistemi arasında birbirinin zararına işleyen bir rekabetin bulunduğunu sanmak, gerçeklere aykırı bir düşünce olur.

Milli Gelir ve Ulaştırma Sektörü ²⁰

Öte yandan, ulaştırma sektörünün Türkiye milli geliri içindeki yeri çeşitli bakımlardan yoklanınca şu durumlarla karşılaşmaktadır. ²¹

Ulaştırma sektörü, 1948 istihsal amilleri fiyatları ile ve (000.000 TL) olarak milli gelir içinde devamlı bir artış göstermektedir. 1948'de 406.3 olan ulaştırma 1950'de 488.3, 1953'te 696.5, 1955'te 923.6, 1957'de 1017.3'e yükselmiştir. Bu durumun 1948 = 100 olarak gösterdiği sabit fiyatlarla Türkiye milli geliri endeksi şudur:

Yıllar	Endeks sayıları
1950	120.2
1953	171.4
1955	227.3
1957	250.4

Ulaştırma sektörünün sabit fiyatlarla, milli gelir içindeki oranını aşağıdaki tabloda görmek mümkündür:

Yıllar	%'de oranı
1948	4.6
1950	5.4
1953	5.5
1955	7.5
1957	7.4

Taşıtlardaki Çoğalma: ²² Yola bağlı meselelerin en göze görüneni, yollarda birlikte taşıtlarda meydana gelen artıştır. 1934 ve 1937 yıllarında binek otomobili, yük kamyonu, otobüs ve motosiklet sayıları şöyle idi... 1938 yılından 1958 yılına kadar sivil taşıtlardaki artış aşağıdaki yürüyüşü göstermektedir...

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Otobüs	Motosiklet
1934	4 257	2 561	315	407
1937	3 815	2 909	812	574
1938	4 573	3 882	1 044	779
1942	3 905	3 432	1 110	1 375
1945	3 406	4 484	988	736
1948	5 803	10 596	2 198	1 634
1950	10 071	13 201	3 185	2 661

²⁰ Milli Gelir içinde sektörlerin parasal paylarının sağlıklı olmadığını hatırlatmak istiyorum

²¹ Sayfa 63

²² Sayfa 70

1952	16 427	18 356	4 569	4 528
1954	27 692	27 668	5 933	8 345
1956	29 970	34 429	6 848	10 135
1957	33 377	35 070	7 914	9 743
1958	33 968	37 429	8 247	8 303

Deveden Kamyona²³

Yıllar	Deve Sayısı	Kamyon
1948	108 852	10 596
1952	95 502	18 356
1955	72 034	30 250
1957	54 587	35 070

1948 yılının Türkiye’de karayolu çalışmalarının bir dönüm noktası olduğu hatırlanarak bu azalışa bir manâ vermek mümkündür. Deveye rakip olan kamyon aynı yıllarda gittikçe artan bir şekilde çoğalmaktadır.

Taşımada Ucuzluk ve Neticeleri²⁴

Karayollarındaki gelişmeyi içtimai hayata olduğu kadar iktisadi hayata da aksettiren yolcu ve eşya taşımasındaki ucuzlama olmuştur. Bu ucuzlama ve kolaylık, taşıma hacmini, daha geniş bir saha içinde içtimai ve iktisadi hareketleri, turizmi teşvik etmektedir.

Yolcu nakliyatında, Ankara’dan bazı şehirlere gitmek için ödenen otobüs ücretleri 1949/1951 yıllarında aşağıdaki tabloda²⁵ gösterilen değişmelere uğramıştır.

1954 yılında, 1948 yılı ile kıyaslanırsa yolcu taşıma ücretlerinde ortalama olarak % 15 bir azalma görülmektedir. Genel olarak 1953 yılına kadar taşıma ücretlerinde bir düşüş olmuş, 1953’ü takip eden yıllarda bir yandan enflasyonist tazyik, öte yandan yedek parça ve lastik bulma güçlüğü ve akaryakıtlara yapılan zamlar yeni fiyat yükselişlerine yol açmıştır.

Biraz önce verdiğimiz tabloyu, aynı şehirler arasında ton başına ödenen ücret için tertip edecek olursak, üç yıl içinde eşya taşımada meydana gelen değişmeyi tespit etmiş oluruz.

	1949		1951		Azalma TL		Azalma %	
	Yolcu	Ton	Yolcu	Ton	Yolcu	Ton	Yolcu	Ton
İstanbul	15	120	10	45	5	75	33	62
Kayseri	8.5	45	6	30	2.5	15	30	33
Zonguldak	15	100	9	60	6	40	40	40

²³ Sayfa 73

²⁴ Sayfa 75 - 79

²⁵ Yolcu ve yük taşıma ücretlerinin tablolarını birleştirip tek bir tablo yaptım

Samsun	16	150	11	50	5	100	31	66
Konya	10	100	5	30	5	70	50	70

1948'e göre 1954 yılında eşya taşımadaki ucuzlama ortalaması % 42'dir.

1955 yılında kamyonla taşımada ücret, aşağıdaki şehirler arasında ton başına TL olarak, az önce işaret ettiğimiz sebeplerle, yükselmiştir. Fakat bu yükseliş 1949 yılındaki fiyatların henüz altındadır. 1955 yılındaki ortalama ton/km. taşıma ücreti ise 20 kuruştur.

Güzergah	Taşıma Ücreti ²⁶
Ankara – Konya	90
Ankara – Mersin	101
Ankara – İzmir	130
Ankara – Samsun	140
Ankara – Erzurum	171
Ankara – Zonguldak	80
İstanbul – Ankara	70
İstanbul – Mersin	120
İstanbul – İzmir	100

1948 – 1958 yıllarında karayollarında eşya ve yolcu taşımada ödenen ücretler ise, kuruş olarak, aşağıdaki tabloda gösterildiği gibiydi:

Yıllar	1948	1950	1953	1955	1957	1958
Ton/km	25	18	14.5	25	33	47
Yolcu/km	2	1.9	1.7	2.9	3.4	5.2

İktisadi hayatta karşılaşılan çeşitli güçlükler, nominal olarak taşıma ücretlerinde 1954'den başlayarak devamlı yükselmelere yol açmış bulunmaktadır. Bu fiyat yükselişleri taşıma hacminde de daraltıcı etkiler yapmakta gecikmeyecektir.

Ton/km ücreti 1955 yılında yeniden 1948 fiyatına (25 kuruş) yükselmiştir. Buna karşılık, 1950/1956 yılları arasında bir ton ticaret eşyasının karayollarında taşındığı ortalama mesafe 43 km.'den 98 km.'ye, bir yolcunun karayolları üzerindeki ortalama seyahat mesafesi de 118 km.'den 474 km.'ye varmıştır.

1953 yılından bu yana ton/km. ücretindeki yükselme temayülüne rağmen eşya taşımadaki devamlı artışta 1956 yılına kadar bir duraklama yoktur. 1953 yılının 1.761.541.000 ton/km. olan karayollarındaki eşya nakliyatı, muntazam bir artışla 1956 yılında 2.661.647.000 ton/km.'ye varıyor. Bu artışla, kısa mesafeler ve küçük çapta taşıma için karayollarının demiryollarına üstünlüğü, yükleme ve boşaltma ile istasyona kadar yapılan taşımadan tasarruf, ambalaj

²⁶

Ton başına Türk Lirası olarak

kolaylığı gibi sebepler rol oynamaktadır. Denilebilir ki, "karayollarının inkişafı ve kamyon nakliyatının gelişmesi pazarlama işlerinde nakliye fonksiyonunun maliyetini düşürecek, zirai mahsullerin daha bol ve daha ucuza istihlâk merkezlerine ve sınai mamûllerin de kasaba ve köylere daha ucuza ve daha az masrafla ulaştırılmasını sağlayacaktır.

Yolların finansmanı ²⁷

Karayollarının finansmanında başlıca iki kaynak karşımıza çıkmaktadır. A) Genel bütçeden ayrılan ödenek, b) Yolu kullananlardan alınan vergi ve resimler. Bu iki kaynağın toplamı devlet yollarına yapılan harcamaları meydana getirmektedir. Buna, Karayollarına ayrılan Amerikan yardımlarını da eklemek icap eder.

Devlet yollarına yapılan harcamalar, aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi, bir artış göstermektedir.

Yıllar	Cari Fiyatlarla	1950 Fiyat endekslerine göre
1950	55 740 626	55 740 626
1952	133 654 059	124 329 357
1954	139 790 062	115 053 548
1956	240 808 136	184 244 939
1957	376 236 573	207 980 416

Devlet yollarına yapılan harcamaların Devlet bütçesindeki payı ise şöyledir:

Yıllar	Harcamaların Bütçedeki Yeri %
1950	2.90
1951	4.03
1952	4.93
1953	5.45
1954	4.54
1955	6.88
1956	8.38
1957	9.35
1958	9.31

Petrol İstihlâki ²⁸

Ziraatteki makineleşmenin yanı sıra karayollarındaki taşıtların kullandığı akaryakıtlar da Türkiye'deki petrol istihlâkine çoğaltmaktadır. Petrol Ofisi tarafından yayınlanan bir bültende belirtildiğine göre 1948/1956 yıllarında Türkiye'de petrol istihlâki ve artış oranları şöyledir:

Yıllar	İstihlak ²⁹ miktarı (bin ton)	Artış Oranı ³⁰ (%)
1948	348	
1949	430	24
1950	502	44
1951	653	88
1952	854	145
1953	950	173
1954	1 037	198
1955	1 191	242
1956	1 155	231

Türkiye'de kullanılan petrolün büyük kısmı dışardan gelmekte, küçük bir kısmı da Batman rafinerisi tarafından (bugünkü kapasitesi 360 bin ton) sağlanmaktadır. 1958 yılının onuncu ayına ait son rakamlara göre Türkiye'nin petrol istihsalı, ton olarak şöyledir:

Ham Petrol	29 195
Fuel Oil	9 004
Benzin	4 726
Motorin	1 001
Asfalt	1 677

1938 yılında Türkiye'de petrol sarfiyatı 184 000 ve 1947'de ise 284 000 tondur. İstihlâhteki artış motorlu taşıtlarda, ziraat makinelerinde, fabrikalarda, gemilerde, uçaklarda, aydınlatma için köylerde daha fazla petrol kullanılması ile açıklanıyordu. Özellikle taşıtlarda kullanılan akaryakıt sarfiyatı yıllara göre şu değişikliği göstermekte idi:

Yıllar	1938	1947	1948	1949	1950	1952
Benin	50	94	131	160	180	210
Motorin	43	65	83	104	120	140
Mazot	26	23	36	34	75	100

Not: 1 000 ton olarak verilen rakamların 1950 ve 1952 yıllarına ait olanları tahminlere dayanmaktadır.

²⁸ Sayfa 88 -89

²⁹ Tüketim

³⁰ 1948 yılına kıyasla. Tütengil oranları yanlış hesaplamış. Düzelterek verdim

Saat olarak seyahat süreleri cetveli ³¹

Şehirler	50 önce araba ve at ile	Bugün otomobil ile
İstanbul – Edirne	47	3.30
İstanbul – Ankara	79	7.30
İzmir – Balıkesir	37	3.45
İzmir – Afyon	66	9.15
İzmir – Denizli	44	4.00
Afyon – Denizli	37	4.00
Afyon – Antalya	54	5.15
Balıkesir – Bursa	26	2.15
Balıkesir – Bandırma	18	1.30
Ankara – İnebolu	66	7.00
Ankara – Bursa	67	6.15
Ankara – Afyon	51	6.15
Ankara – Kayseri	69	5.00
Ankara – Sivas	86	7.30
Ankara – Samsun	96	7.00
Adana – Konya	80	6.00
Adana – Kayseri	60	6.15
Adana – Malatya	89	6.45
Sivas – Samsun	60	6.30
Sivas – Kayseri	32	2.30
Sivas – Malatya	43	4.15
Sivas – Erzurum	80	9.15
Erzurum – Trabzon	57	7.45
Erzurum – Kars	35	4.15
Erzurum – Van	52	7.15
Diyarbakır – Malatya	45	4.30
Diyarbakır – Van	80	7.30
Diyarbakır – İskenderun	102	8.30

Karayolları Ağının Toplumsal ve Ekonomik açıdan Kalkınmayı Etkilemesi ³²

Türkiye'nin karayolu çalışmaları, istatistiklerde yer alan bir uzunluk artışı ya da standart gelişmesinin çok üstünde, hayatımızın her sahasında etkileri görülen "temel" çalışmalardan biridir. Yurdun her köşesine uzanan bir yollar ağının içtimai ve iktisadi bakımdan bir kalkınma unsuru olarak ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Yeter ki bu çalışmalar, milli eğitim hamleleri ile tamamlansın.

Görülüyor ki, Türkiye'deki karayolu çalışmalarının doğrudan doğruya etkileri yanında dolayısıyla etkileri de içtimai ve iktisadi hayatımızda kendini göstermektedir. Karayollarının, demir ve deniz yolu ulaştırması ile havayolu ulaştırmasını tamamlayıcı ve kuşatıcı fonksiyonları, bir ulaştırma sistemine vücut vermekle kalmayarak ahenkli bir işletmecilik lüzumunu da ortaya çıkarmıştır. Özelliği icabı hususi teşebbüsün yürüttüğü karayollarındaki taşıma, liberal iktisadın faydaları yanında mahsurlarını da ortaya koyarak, başka sahalar için uyarıcı misaller vermektedir.

İktisaden az gelişmiş bir ülke olmaktan çıkmak, iktisadi kalkınmasını tamamlamak azminde bulunan Türkiye, ulaştırma sistemine de gereken önemi vermek zorundadır. Her türlü içtimai ve iktisadi faaliyet içinde büyük yeri olan yollar, sadece bir bayındırlık hizmeti olarak değil, yeni bir Türkiye'nin yaratılması için gerekli bir temel çalışma olarak da düşünülmelidir. Tevekkül ruhunun, kıt kanaat yaşamanın, ayırıcı farkların, geriliklerin, bölgecilik fikrinin, sözün kısası, içtimai ve iktisadi tezatlarımızın ortadan kaldırılmasında yolun dikkate değer bir yeri vardır.

İleri sanayi ülkelerinin bugünkü yol durumlarına Türkiye'de yaşamakta olduğumuz meselelerden geçerek vardıklarını hatırdan çıkarmamalıdır. İkinci derecede yollar ağının son derece gelişmiş olduğu belirtilen Fransa, XIX. yüzyılın ilk yarısında, bazı bakımlardan bugünkü durumumuzu andıran ulaştırma meseleleri içindeydi. Bize, yakın bir geçmişin son kalıntıları gibi görünen yaya yolcular, eşekliler ve atlılar, taş kıranlar ve yol bekçileri, hancılar, önce yaya iken sonraları hayvanlı ve arabalı olan çerçiler Fransızların da yüzyıl önce yabancıydı. Halbuki bugün Avrupa'da, yollar ve taşıtlar bakımından en önde bulduğumuz ülke Fransızdır. (100 km²'ye 120 km. yol, 9 kişiye bir otomobil)

İçinde bulunduğumuz intikal devri, üç ayrı bölgede yaptığımız tatbikat çalışmalarının da gösterdiği gibi, yol mihverî etrafındaki içtimai ve iktisadi değişmelere yakından bağlıdır. Fakat, 1948 yılında girilen çalışmaların verimi üzerinde düşünürken iki noktanın gözönünde bulundurulması yerinde olur.

a. 1948'den bu yana gerçekleştirilenler ümit vericidir, fakat yeter değildir. 1948 – 1958 yılları arasında bir kesitten geçen ortalama taşıt sayısının 26'dan 120'ye

yükselmiş olması küçümsenemez. Öte yandan, önce de iliştığımız İspanya'da 100 km²'ye 24 km. yol düşerken Türkiye'de 4.9 km. yol düştüğünü, orada 102 kişiye bir otomobil, bizde ise 332 kişiye bir motorlu taşıt düşmekte olduğunu unutmamalıyız.

b. Kadro, teçhizat ve teknik bakımından ulaştığımız imkânları, devamlı bir çalışmanın emrinde bulundurmamız gerekmektedir. Bir yandan da, yolların sağladığı gelirlerin elden çıkmaması için, motorlu taşıtların montajından başlayarak imâline geçilmelidir. Bu arada, 1958'deki trafik kazalarından doğan kayıpların, 25 209 556 lirası döviz olmak üzere 611 539 512 liraya vardığına bakarak, trafik güvenliği konusunu ciddiyetle ele almak zorundayız.

İktisadi hayatın içinde "müstahsil" ve "müstehlik" olarak yer alan, içtimai münasebetlerde birleştirici, yaklaştırıcı ve düzenleyici rolü oynayan yol, Türkiye'nin kalkınma meselelerinin ve batılılaşma gayretlerinin kaçınılmaz bir unsurudur.

NOT: Merhum Tütengil'in oğlu Sn Kaya Tütengil'den öğrendiğime göre bu çalışma Cavit Orhan Tütengil'in doçentlik tezi imiş. Bence özellikle 1930-1965 parantezinde karayollarımızın durumunu ve gelişmesini gösteren en güzel çalışma. Bu çalışma yapan birisinin YÖN Bildirisini imzalamış olmasını yadırgadığımı eklemek zorunda hissediyorum kendimi.