

EK - 19

DEMİRYOLLARI MI KARAYOLLARI MI?

1957 TCDD 10 YILLIK KALKINMA PLANI

EK - 19

DEMİRYOLLARI MI, KARAYOLLARI MI?

Bu konuyu Türkiye’de bilen de bilmeyen de abesle iştigal ölçęinde ve *dezenformasyon* parantezinde tartışmıştır:

Örnek: “Türkiye Ekonomisinin Tarihi” Tefvik Çavdar

Ulaşım ve İletişim (Sf. 419 – 420)

Dönem ¹ sonunda devlet ve il yollarının uzunluğu 50 bin kilometreyi geçti. Kara taşıt araçlarının sayısal gelişimi de şöyledir:

Kara Taşıt Vasıtaları

Yıllar	Otomobil	Otobüs	Kamyon
1950	13 405	3 755	15 404
1951	16 427	4 569	18 356
1952	23 938	5 510	24 722
1953	27 692	5 933	27 549
1954	28 599	6 671	30 250
1955	29 970	6 848	34 429
1956	33 377	7 914	35 070
1957	36 755	8 291	36 919
1958	34 244	8 065	39 721
1959	37 616	8 881	48 094
1960	45 767	10 981	57 060

Kaynak: DİE, İstatistik Göstergeler

Karayollarına ağırlık verilirken demiryolu ağı ihmal edilmiştir. Dönem başında 7 671 km olan demiryolu uzunluğu 1960’ta 7 895’e erişebilmiştir. Taşımada ölçü olan Tren – kilometrede ise ancak % 20 dolayında bir artış gelişmiştir.

Bu tartışma günümüzde internette tüm hızı ile devam etmektedir. Önce gerçekleri ortaya koyalım.

1940 yılı, demiryolu uzunluğu 7 381 km

1945 yılı, demiryolu uzunluğu 7 525 km Artış 144 km

1950 yılı, demiryolu uzunluğu 7 671 km Artış 146 km - On yıllık artış 290 km

1960 yılı, demiryolu uzunluğu 7 895 km On yıllık artış 224 km

1965 yılı, demiryolu uzunluğu 8 008 km Artış 113 km

(On yıllık ortalama 226 km)

¹ Dönem: 1950 - 1960

Görüldüğü 1940 – 1965 arasında yıllık ortalama demiryolu uzunluğu artışında önemli bir fark yok.

1950 yılı TCDD'nin taşıdığı yük: 8.7 milyon ton

1960 yılı TCDD'nin taşıdığı yük: 14.2 milyon ton

1950 yılında Türkiye'de toplam yük: 20 milyon ton + 7 milyon ton kum-çakıl idi. 1950 yılında Türkiye'deki 15 400 kamyon, TCDD'den arta kalan yaklaşık 11 milyon ton yük ile tüketilen beş yüz bin ton çimento ile yapılan 2.5 milyon m3 beton için gerekli 7 milyon ton kum-çakılı taşımıştır.

1945 yılında 5417 adet olan kamyon sayısı 1950 yılında % 184 artışla 15 400 olmuşsa ve de VATAN Gazetesi'nin 8 Ağustos 1948 günü manşet haberi: "Devlet Yolları Programı kabineden geçti – 22 500 kmlik yolun kısa zamanda inşası, milli bir gaye vazife halini almıştır" ise, öküün altında ideolojik buzağılar aramak son derece anlamsızdır.

Türkiye'nin 1948 yılında asfalt yolu 500 km'den azdı. Ülkenin bir çok il merkezine yılın altı ayı hiç gidilemiyordu. Üretilen ürün taşınamıyordu.

Gelelim 1960 yılına; on yılda,

Tarımsal ürün: 12.2 milyon tondan 26.6 milyon tona;

Madencilik ürünleri 6.2 milyon tondan 12 milyon tona;

Sanayi ürünleri 1 milyon tondan az iken, 5 milyon tonun üstüne;

Ham petrol sıfır ve petrol ürünleri taşımacılığı önemsiz bir düzeyde iken toplam olarak 1.7 milyon tona;

Tomruk-kereste ve odun taşımacılığı da 1 milyon tona eşdeğer bir düzeye;

çıkmiş (yaklaşık 50 milyon ton)

ve 1960 yılında, tüketilen 2 milyon ton çimento ile 10 milyon m3 beton dökülürken gerekli olan 25 milyon tondan fazla kum-çakıl taşınmış ise, ilköğretim üçüncü sınıf öğrencisi bile bu taşımacılığın mevcut TCDD ağı ve vagonları ile yapılamayacağını hesaplayabilir.

Bu durumda eğer CHP hükümetlerinin 1948-1950 döneminde, evet ABD'li uzmanların önerileri doğrultusunda, başlattıkları karayolu hamlesini DP hükümetleri artan bir tempoda sürdürmüş ve kamyon sayısındaki artış devam etmiş olmasa idi, yukarıda sıraladığım ürünler tarlada, maden ocağında ve sanayi ürünleri de fabrikalarda kalırdı.

1945 – 1950 arasında kamyon sayısı beş yılda % 184 artmıştı. 1950 – 1960 döneminde, on yıllık artış (15 400'den 57 000'e) % 270'tir. (2x184'den daha az)

1960 yılında TCDD 14 milyon ton yük taşıırken 42 bin traktör ve 57 bin kamyon 36 milyon tonun üzerinde yük ve 25 milyon ton kum-çakıl taşımıştır.

Bu konuda son sözü Atatürk'e bırakıyorum:
(1 Kasım 1937 TBMM Açış NUTKU)

İstanbul'dan itibaren başlayan Avrupa turist yolunun asfalt olarak inşasına devam olunmaktadır.

Bu tarz inşaatın, bir plan dahilinde, memleketin diğer sahalarına da teşmili, beklediğimiz milli başarılarıdır.

Şose ve köprüler inşaatı inkişaf etmektedir. Demiryolları inşa siyasetimizin tatbiki yılları içinde, (78) köprü, geçişe açılmış bulunuyor. (23) köprü de, inşa halindedir. Bu köprüler, her biri başlı başına birer fen ve sanat eseri olarak, yeni nesillere, Cumhuriyetin armağan abideleri olacaktır. Demiryolu hatlarımızı iç sahalara bağlayacak ve bu hatların bir an evvel milli ekonomik kalkınmaya azami hizmetini temin edecek olan kara yolu inşaatı, önümüzdeki devrelerde teksif ve bir plan dahilinde tevsi edilmek lazımdır.

Tren-kilometre ölçütündeki artış % 20 değil, % 47.76'dır. (Bkz DİE Yayını No 2252 sh 349) Ancak asıl önemli parametreler taşınan yolcu sayısı ile yük miktarıdır. Tevfik Çavdar'ın bu matematiksel maddi hatasını kasıtsız yapılmış bir hata kabul ederek (?) Türkiye'deki "demiryolu çalışmaları"ni irdeleyelim:

DİE Yayını No 772 sayfa 82'de 1923 – 1968 dönemi "Demiryolları Çalışmaları" başlığı altında verilen şu önemli göstergelere bakmadan yapılan yorumlar okuyucuyu yanlış bilgilendirmektedir. Tevfik Çavdar ve onun gibi düşünen-yazan bir çok yazara göre 1950-60 döneminde demiryolları *ihmal* edilmiştir.

Önce gerçekleri ortaya koyalım:

Yıllar	Uzunluk <i>km</i>	Yolcu (<i>bin yolcu</i>)	Taşınan Yük <i>bin ton</i>
1939	7 324	30 600	5 400
1950	7 671	53 100	8 700
1960 ²	7 895 % 3 artış	96 800 % 82 artış	14 300 % 64 artış
1961 ³	7 886	86 400	12 300
1962	7 882	83 500	11 300
1963	7 911	79 500	12 00
1964	7 929	81 200	14 100
1966 ⁴	8 008	86 000	15 800
1967	8 008	92 400	14 800

YORUM:

Görüldüğü gibi Tefvik Çavdar demiryolu işletmeciliğinde gerçekleri çarpıtmıştır. Nedir gerçekler?

- 1 – 1950-60 döneminde hat uzunluğu % 3 artarken taşınan yolcu sayısı ve yük miktarı önemli ölçüde artmıştır. Bilinçli bir *ihmalden* bahsetmek insafsızlıktır.
- 2 – 27 3 Mayıs sonrası ne demiryolu yapımında ne de işletmeciliğinde belirgin bir değişiklik görülmektedir. Hatta küçük ölçekli bir *gerileme* söz konusudur. 1965 sonrası da küçük ölçekli bir *iyileşme*'den söz edilebilir.
- 3 – 1960 yılında varılan aşama o günün fiziksel koşulları altında *optimumdur*.
- 4 – Fiziksel koşulların değişmesi ve gelişmesinin önemini gören TCDD daha 1957 yılında önemli bir yatırım planı hazırlamıştır:

“1958 – 1967 – 10 YILLIK KALKINMA PROGRAMI”

Toplam 2.010 milyar TL'lik (718 milyon Dolar) yatırım öngören bu çalışma tam 200 sayfa olup son derece ayrıntılıdır. Hatlar yenilenecek, yeni lokomotif ve vagonlar alınacak, elektrifikasyona öncelik verilecektir. İki milyarın yaklaşık yarısı TCDD'nin özkaynaklarından karşılanacaktır. Dönem sonunda (1967) ulaşılabilecek hedeflerin özetini veriyorum: (Özet bilgiler için bkz ÖZET)

Yolcu Sayısı: 116 milyon/yıl

Toplam Yük: 28 milyon ton/ yıl

² İhmal edilen dönem sonunda ulaşılan büyüklükler
³ MBK ve CHP koalisyon dönemleri başlıyor
⁴ DP uzantısı AP tek başına iktidar

Görüldüğü gibi *ihmal* değil, önemli bir *atılım* söz konusudur. Ne yazık ki, bu proje de 1960 sonrası bir çok benzeri projeler (örneğin, İstanbul köprüsü) gibi *ertelenmiştir*.

Tevfik Çavdar gibi tarihi “masal” gibi yazarlar, matematiksel hatalar yaparak (tren-kilometre artışlarında olduğu gibi) ve gerçekleri de gizleyerek (% 82lere varan artışları görmezlikten gelerek) kırk yıldır disinformasyon üretmişlerdir.

TCDD'nin 1957 planının bir sureti bende mevcuttur. Devlet Hava Yollarını özelleştiren Ulaştırma Bakanı babamın çok önem verdiği ve son ayrıntısına kadar ilgilendiği bir yatırım projesi idi. Başbakanın onay ve desteğini almıştı.

NOT:

Kamyon tonajları:

1936: 3 ton Bkz Şark Raporu; 1945-50 dönemi: 3-5 ton;

1950 – 60 dönemi: 5 – 8 ton; 1965 sonrası: 10 – 12 ton

TCDD On Yıllık Plan

Renkli kapak

ÖZET

TCDD 1958-1967
10 YILLIK KALKINMA PROGRAMI

Toplam Yatırım ve finansmanı

Toplam Yatırım	2 010 <i>milyon TL</i> ⁵
Oto finansman	1 061 <i>milyon TL</i>
Dış Kaynak (Kredi)	948 <i>milyon TL</i>

Sabit Yatırımlar

Hat Yenileme ⁶	521 <i>milyon TL</i>
Diğer sabit tesisler	624 <i>milyon TL</i>
Tüm liman yatırımları	50 <i>milyon TL</i>
Sabit Yatırımlar Toplam	1 195 <i>milyon TL</i>

Araç Yatırımları

Elektrikli Lokomotif	125 adet - 132 <i>milyon TL</i>	377 bin Dolar/adet
Dizel Lokomotif	380 adet - 300 <i>milyon TL</i>	282 bin Dolar/adet
Yolcu Vagonları	850 adet - 130 <i>milyon TL</i>	55 bin Dolar/adet
Yük Vagonları	9800 adet-230 <i>milyon TL</i>	8 400 Dolar/adet
Diğer Araçlar	23 <i>milyon TL</i>	
Araçlar Toplamı	815 <i>milyon TL</i>	

9 800 adet vagon alındığı takdirde bir yılda taşınacak yük 28 milyon ton olabilecektir. 1956 yılında 16 000 yük, 1250 yolcu vagonumuz vardı. ⁷

Kıyaslama yapmak amacı ile veriyorum:

1952-1956 arasında gerçekleştirilen 11 şeker fabrikası 414 milyon liraya (148 milyon Dolar – bir fabrika ortalama 13.5 milyon Dolar) mal olmuştu.

11 ŞEKER FABRİKASI 414 MİLYON – 9800 VAGON 230 MİLYON

Planın 2 555 km yol ıslahı ile ilgili bölümünün ilk paragrafını veriyorum:

İşin Mahiyeti:

"Teknik ömrünü doldurmuş ve seyrüsefer emniyeti kalmamış olan yol malzemesile trafik ve diğer şartların yıpratıcı tesirleri neticesinde çabuk aşınmaya maruz kalan malzemenin yeni ray, travers ve rabit malzemesile tebdili ve bu bölgelerdeki balastın normal gabariye göre ikmali."

⁵ 1 Dolar = 2.80 TL hesabı ile

⁶ 2 555 km hattın yenilenmesi gerektiğinden zorunlu yenileme yatırımı planlanmıştır

⁷ Bkz. Demiryol Dergisi Sayı 59-60, Mayıs-Eylül 1956, Sf. 6

