

EK - 21

27 MAYIS'TAN SONRA RESMİ GÖRÜŞE  
GÖRE KARAYOLLARI

BİRİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI  
VE TAŞIMACILIK ALTSEKTÖRÜ

EK – 21

## 27 MAYIS SONRASI RESMİ GÖRÜŞE GÖRE KARAYOLLARI

### BİRİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI'nda (BBYKP) ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ - TAŞIMA ALTSEKTÖRÜ

BBYKP'da <sup>1</sup> Taşıma Altsektörüne ayrılmıştır. Önemli tespit ve göstergeleri alıntılıyorum:

---

Ana İlkeler: "... taşıma politikasını tek bir elden yönetmek"

Metot: "Plan dönemi içinde taşımaların göstereceği gelişme son on yıllık eğilime ve ekonomide beklenen değişmelere bakılarak tahmin edilmiştir. Buna göre ... yük taşıma ... % 8.8 bir oranla artacaktır."

Hedefler: "... bir yandan Devlet yolları şebekesini tamamlamaya çalışırken, il ve köy yollarına önem vererek, kısa bir sürede köy ve kasabaları yola kavuşturmak"

"Demiryollarımızın iktisadi olarak çalışabileceği ortamı hazırlamak, bu taşıtları ekonomiye yük olmamaları için yalnız iktisadi olan hatlarda işletmek"

Bugünkü Durum: "... Öyle ki, 1950 yılında toplam taşımalarda karayollarının payı, yolcu ve yük taşıma sırasıyla % 46 ve % 17 iken, bu oranlar 1960'da % 67 ve % 37'ye yükselmiştir."

Tedbirler: "Bir başka yere yolla bağlanmamış kasabalar verimli trafik yoğunluğu bulunsun bulunmasın yola kavuşturulacaktır."

"... Gerek bugünkü hükümleri daha etkin bir şekilde uygulamak, gerekse planın gerektirdiği karayolu politikasını izlemek üzere bir Karayolu Taşıma İdaresi kurulacaktır."

---

Bu alıntılar hakkında yorumlar:

- 1 - DPT, taşımacılığın tek elden yönetilmesini istiyor.
- 2 - 1950 – 1960 arasında toplam yük 20 milyon tondan 50+ milyon tona çıkmış. Ortalama yıllık artış % 15, DPT; 1963-1967 için % 8.8 büyüme hesaplıyor.
- 3 - Yolu olmayan köy ve ilçe kalmayacak.
- 4 - DPT, demiryollarının bazı hatlarının iktisadi olmadığını teslim ediyor.
- 5 - 1950 yılında toplam yük 20 milyon ton. TCDD 8.7 milyon ton taşımış.

---

<sup>1</sup> Sayfa 387-393

Karayollarına 11.3 milyon ton kalmış: % 56.50. DPT % 17 diyor?

DPT ülkede üretilen toplam ürünü, yükü, doğrudürüst hesaplayamıyor.

6 - 1960 yılında toplam yük 50+ milyon ton. TCDD 14.3 milyon ton taşımış. Karayollarına 36 milyon ton kalmış: % 71.4 DPT % 37 diyor?

ÖNEMLİ NOT: DİE-DPT ikilisi, toplam ürünün on 20 milyon tondan 50+ milyon tona çıktığını görse, *herhalde* GSMH'nin sadece % 72 - % 80'den çok daha yüksek oranda büyüdüğünü *görebilirdi*.

Başka anlatımla DİE-DPT, BBYKP yazıldığı tarihte, 1961-62, toplam yük artışının on yılda % 150 olduğunu görememiş, en çok % 88 olarak tahmin etmiş.

7 - DPT bir Karayolu Taşıma İdaresi'nin kurulmasını istiyor. Kurulmuyor.

## İKİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI'nda ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE TAŞIMA ALTSEKTÖRÜ

İkinci Plan'da Taşıma altsektörü bölümünde ilgi çekici bir tespit vardır:

“Karayolu taşımacılığı, özellikle yük taşımada, bir düzensizlik içindedir. Aşırı rekabet taşıma ücretlerinin normalin çok altına düşmesine dolayısı ile aşırı yükleme yapılmasına yol açmaktadır.”

Bu satırlar 1967 yılında kaleme alınmıştır. O tarihte Mersin'de Leyland kamyon fabrikası müdürü idim. Kapasitesi resmen 8 ton olan kamyonlarımıza 12 ton net yükleme yaparlardı. Bu duruma göre kamyonlara takviyeler yapmıştık. 120 bin lira satış fiyatı ( 13 300 Dolar) olan kamyonları 2 bin lira taksitle (sıfır peşinat) ile satmaya çalışırdık. Kamyon sahibi ise taşıma ücretlerinin düşüklüğü nedeniyle 2 bin lira taksitleri öderken zorlanırlardı.

1970 sonrası ağırlık sınırlamaları getirildi. Bu durumda kamyon sayısı azalmış olduğu için talep arttı. Herkesin yüzü güldü ve 70li yıllarda taşımacılıkta yeni dönem başladı.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nı İnönü Hükümetleri hazırlamış ve uygulanmasını başlatmıştır. Bu hükümetlerin programlarında karayolu ve demiryolu yapımına ilişkin bölümlerle İsmet Paşa'nın demiryolunun Sivas'a

ulaşması münasebetiyle yaptığı önemli konuşmadan ilginç bölümleri aşağıda vererek bu eki noktalıyorum:

**BAŞVEKİL İSMET PAŞA'NIN  
SİVAS DEMİRYOLLARININ AÇILIŞINDA YAPTIĞI KONUŞMA  
30.8.1930**

*İsmet Paşa'nın demiryolunun Sivas'a gelişinde yaptığı konuşma Cumhuriyet tarihinin en önemli belgelerinden birisidir. Konuşma oldukça kapsamlıdır. İsmet Paşa burada Cumhuriyet rejiminin kurulma koşullarının ve politikalarının milli mücadeleden başladığını ve bir bütünlük içinde devletçiliğe bağlandığını belirtmektedir. Demiryolu politikasını Cumhuriyet rejiminin tüm politikalarını bütünlüğe kavuşturan ana eksen olarak sunmakta, Cumhuriyetten önce yabancı sermayenin yerleştiği bu eksenin şimdi ancak 1924'den beri izlenen politika ile doldurulabildiğini, Cumhuriyet rejimi için bunun dışında bir çizginin söz konusu olamayacağını konuya çeşitli açılardan yaklaşarak anlatmaktadır.*

---

.....Yedi senedenberi ilerliyoruz ancak Sivas'a geldik; **hudutlarımıza varmak için daha bir o kadar yürümeğe mecburuz.** <sup>2</sup>

Yol mahrumiyeti bu milletin asırlardanberi en köklü derdidir ve Büyük Millet Meclisi'nin ilk gündenberi meşgul olduğu bir ihtiyaçtı. Her vatandaşın senede 8 – 10 gün bilfiil çalışarak vatan yolları vücade getirmesi hakkında Büyük Millet Meclisinin kanunu bu zihniyetin eseridir. Memleket halkı, geçmiş idare adamlarını yol faaliyetiyle ölçe gelmişlerdir. Bundan 50 sene evvel bir memleketi toplamağa kâfi gelen yol, birinci derecede bu gün evvelâ ana demiryolları şeklini almıştır. Diğer bütün yolların ehemmiyet ve kıymetleri asla tenakus etmemek üzere.

Ankara'da kurulan milli devlet, sulhten sonra iktisat ve siyaset sahasında derhal istifade edeceği kudretin şimendüfer ve demiryollarıyla bağlı olan vatan aksamından ibaret olduğunu gördü.....

Büyük Millet Meclisinin Gazinin, riyasetinde toplanan ilk hükümeti 336'da <sup>3</sup> dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki mevcudiyeti hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalnız, yalnızak ve sopa ile müstevlilere karşı koymaya çalışırken, bütün mamureleri elinden gitmişken ve hazinesinde bir tek lirası yokken ilân ettiği ilk programında Ankara'dan Yahşihan'a şimendüfer temdit edeceğini söylüyordu. Bu hazin hadiseyi nesillerimizin zihinlerine yerleşecek bir ibret dersi telâkki etmez misiniz?

\*\*\*

Türkiye'de ilk şimendüfer inşaatı 1860'ta başlamıştı. 1920'de Büyük Millet Meclisi dar hatlarla beraber cem'an 4000 kilometreye yakın demiryolu buldu: Demek ki, 60 senede bu memleket vasati her sene 66 kilometre demiryolu elde etmiştir. Hepsi ecnebi malı, hiç biri milli ihtiyaç noktai nazarından yapılmamış...

---

<sup>2</sup> Vurgulama benim

<sup>3</sup> 1920

920'den bu güne kadar vücade getirdiğimiz hatlar 1800 kilometredir. Senede 180 kilometre yapmışız. İmparatorluk takatinin üç misli ve hepsi milletin malı... Satın aldığımız şimendüfer hatları ve baştan başa harap bir halde elimize geçen eski hatların tamiri hariçtir. Görüyorsunuz ki, zaman boş geçirmemişiz.

Şimendüfer politikası milli devlete bugün mü, yarın mı mülâhazasına tahammülü olmayan ilk gayri kabili tehir, milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklâl meselesi olarak teveccüh etmiştir?

\*\*\*

Haydarpaşa'dan İzmit'e şimendüfer inşası 1871 Ağustosunda başladı. Bu hattın Ankara'ya gelmesi 1892 nihayetindedir. Tam yirmi bir sene. Aydın hattı Süveys kanalı açılmadan evvel bir Basra hattı ve Hindistan yolu maksadı da mündemiç olarak 1856'da başladı. Bugün Aydın hattı 600 küsür kilometredir ve bu hale ancak 1912 senesinde erişmiştir. Tam 50 seneden fazla bir inşa devresi. Bağdat hattının nasıl siyasi maksatlar ve ihtilâat pahasına meydana çıktığını bilirsiniz.

\*\*\*

Hatlar pahalı yapılmış. <sup>4</sup> Bu iddiada bulunanlar yanlış malûmat almışlar, eksik tetkikat yapmışlar. Henüz inşaat halinde bulunan bir işin katî hesabı söylenemez. Fakat şimdiye kadar bu Sivas hatlarının masrafları kilometre başına 70 - 75 bin lira tahmin olunuyor ki emsali hatlarda bütün şirketlerin yaptığından da ucuzdur.

\*\*\*

İktisadi noktai nazardan şimendifer politikasının bu geçen seneler zarfında memlekete ifa ettiği hizmet görgülü gözler için şükranı lâyıktır. Havza'dan Samsun'a bir çuval un sevketmek için yanına bir çuval daha koyuyorlardı ve arabacı razı olmuyordu. Erzak ambarı Sivas burada dururken sahiller ekmeklerini hariçten tedarik ederlerdi, Hügnen bana, Ankara'ya geldiği zaman, Odesa unundan ekmek yediklerini hikâye etmişler. Geçen üç dört kıtlık senesinde kadın erkek orta Anadolu halkı şimendifer programından gıda almışlardır. Bu kadar kuvvetli ve feyizli bir nafia programı olmaksızın o kıtlık senelerde bu orta Anadolu halkını ne ile besleyecektir?... İki sene evvel Harput'ta kilosu elli kuruştı. Olmaz, büyük devlet meseleleri üzerinde esaslı iddialar ve fikirler yürütebilmek için halkı yakından görmek, çok tetkikat yapmak lâzımdır.

\*\*\*

Büyük bir varidat membaımız gümrüklerdir. Tarifelerimizde hakim olan esas evvelâ köylünün, sonra inkişafına muhtaç olduğumuz ilk ve mübrem sanayiinin himayesine müstenittir. Buğdayın himayesi yüzünden memlekette hayat pahalı olduğu sitemini senelerce çektim. Ancak yedi sene sonra aldığımız netice gösterdi ki, eğer buğdayı himaye etmeseydik, buğday açısından bu memleket halâ kurtulamamış olacaktı ve

4

Bu konuşma Serbest Fırka muhalefetinin eleştirilerine cevap teşkil edecek biçimde ayrıca Amerika'daki Ekonomik Buhran (Ekim 1929) sonrası bütün dünya ekonomik ve mali kriz içinde iken yapılmıştır.

Sivas'ta Amerika unu yiyecektiniz. Bundan fazla olarak işte bu sene memlekette ekmek dahi ucuzlamıştır. Görüyorsunuz ki himaye olunacak şeyi seçip himayede ısrar etmek, hem memleket evlâdının benzine kan ve en nihayet maişete de ucuzluk getirmiştir.

Dokuma sanayiini de böyle himaye etmek kararındayız. Mahsullerimizi ot fiyatına çıkarmak ve dokuma olarak ateş pahasına gömlek olarak giymek, kurtulmağa çalıştığımız bir belâdır. Bu Anadolu halkı kendi ekmeğini yer, kendi dokumasından gömleğini şalvarını giyer ve bu dermanlı ve mazbut kıyafetiyle dünyanın dört köşesinde kuvvetiyle anılırdı. İnce pamuk bezi, dokumalarımızı öldürdü. Beyaz makine unu ekmeğimizi tahrip edinceye kadar ilerledi. Güç hal ile yetiştik. Ekmeği kurtardığımız gibi gömleği de kurtarmağa çalışıyoruz.....

\*\*\*

Bütün bu sözlerimden bu memlekete hiç sermaye gelmeyeceği mânasını çıkarmak isteyenler çok aldanırlar.

Sermaye muhtaç ve zaif bir iklime bizzat vaziyet etmek için gelir.

Sermaye gözü kararmış aç bir halde olmayan milli mevcudiyeti, milli istikrarı her tereddütten azade bulunan kuvvetli muhite makul şeraitle girer.

Yedi senedenberi çalıştığımız Türkiye'yi böyle kuvvetli bir muhit haline getirmek ve onun kuvvet ve istikrarını tereddüt edilmez bir şekilde ispat etmek içindir.

Bu gün açtığımız şimendifer bu zihniyetin bir eseridir.

Bu gün açtığımız ve ilk baharda ilk şebekesini tamamlayacağımız hatlarla Türkiye siyaseten ve iktisaden lâakal bir misli daha kuvvetli olmuştur.

Bu memleketin en kalabalık, en zengin yerleri daha şimdiden kâmilen birbirine bağlanmış oluyor. Bu memleket en uzak hudutlarına daha şimdiden bir misli daha yaklaşmış oluyor.

Yedi sene evvel garp medeniyetinin ancak Ankara'ya gelen bütün vesaiti bu gün Sivas'tadır ve bu imkân maddi, manevi her sahada başlı başına kuvvettir.

Vatandaşlarıma eski bir asker olarak, serin kanlılıkla söyleyebilirim ki şimendiferin Sivas'a girmesiyle bu vatanın her hangi bir hududunun müdafaası bir misli daha kolaylaşmıştır. Uğrayacağımız bir taarruz daha az zamanda bitecek, bu uğurda akıtacağımız kan yarı yarıya inecek ve sarfedeceğimiz malın yarısı elimizde kalacaktır.

Türkiye'nin nereden nereye geldiğini vurgulamak için Başbakan İsmet İnönü'nün 1961 – 1962 ve 1963 Hükümet Programlarında demiryolu ve karayolları inşası hakkındaki açıklamalarından alıntı yapacağım:

27 Kasım 1961 CHP – AP Koalisyonu Hükümet Programı'ndan:

---

Karayollarımızın inşaatına program dahilinde devam edilecek, özellikle köy ve il yollarının yapım ve bakımlarına teknik eleman ve vasıta noktasından yapılan yardımlar artırılacaktır. Karayolları konusunda yol şebekesinin devamlı bakımının bu şebekenin genişletilmesi kadar önem taşıdığına inanmaktayız.

Demiryolları inşaatını trafik kesafetinin gerektirdiği ve Milli Savunmamızın zaruri kıldığı sahalara hasretmek, bu meyanda iktisadi gelişmemize göre, iltisak (irtibat-kavuşma) hatlarını ve şuba hatlarını inşa eylemek ve inşa halindeki hatları tamamlayarak noksanlıklarını gidermek kararındayız.

---

## 2 Temmuz 1962 CHP – CKMP Koalisyon Hükümet Programı’ndan:

---

Karayolları şebekemizin, hazırlanan program gereğince ve imkanlarımızın en iyi kullanılması suretiyle tamamlanması hedefimizdir. Mevcut yolların bakım ve idamesine de yeni inşaat kadar önem verilecektir.

Devlet yollarından ayrı olarak, il ve köy yolları bakımından karşı karşıya bulunduğumuz pek büyük ihtiyaçların makul bir süre içinde karşılanabilmesi, vatandaşlarımızın geniş çapta müzaheretini icap ettirecek mahiyettedir.

Ulaştırma şebekesi olarak iktisadi ve stratejik yönden önemli olduğu kadar, sınıai teşekkül olarak da ekonomimizde büyük yeri olan Demiryollarımızın ihtiyaçları göz önünde tutulacaktır.<sup>5</sup>

---

## 30 Aralık 1963 CHP Azınlık Hükümeti Programı’ndan:

---

Köylerin ekonomik ve sosyal kalkınmasında önemli yer tutan köy yolları yapımı hızlandırılacaktır... Yeni getirilen makinelerin illere dağıtımı ile bu alandaki çalışmalar 1964 yılında % 100 artırılmış olacaktır. (Bravo sesleri)

Ayrıca il yollarının yapım ve onarımının daha süratli ve yeterli bir şekilde yürütülmesi imkanları da geniş ölçüde sağlanmış bulunmaktadır.

---

İsmet İnönü’nün kurduğu iki koalisyon hükümetinden 1962 yılında AP, 1963 yılında, kendisi Kennedy’nin cenaze töreni için Washington’da iken, CKMP, istifa ederek ayrılmışlardır. 1963 yılı aralık ayı yeni hükümet kurulması çabaları ile geçerken 21 Aralık günü Kanlı Noel olayları başlamıştır. İşte bu şartlar altında kurulan azınlık hükümetinin programında demiryollarına *hiç* değinilmemiştir. Tek bir cümle dahi yoktur. Ancak, “idaredeki tasarrufa dikkat edilecektir” şeklinde bir tespitten hemen sonra şöyle bir açıklamaya yer verilmiştir:

---

<sup>5</sup> Yeni demiryolu yapımından söz edilmiyor.

---

İdaredeki bu ıslahat arasında, Anayasamıza göre genel idare içinde yer alan Diyanet İşleri kuruluşu da yeterli ve verimli imkanlara kavuşturulacaktır. Bunu gerçekleştirmek amacı ile hazırlanan kanun tasarısı yakında tasvibinize sunulacaktır.

---

YORUM:

1949 yılının Günaltay Hükümeti'ni anımsatır gibi... Bu hususlar unutulmuştur. Zihinlere yerleştirilen ilke ise, DP'nin Amerikan petrol şirketlerinin dayatmaları doğrultusunda "karayolcu", CHP'nin ise ulusal çıkarlar doğrultusunda "demiryolcu" olduğudur.

Önemli belge de İsmet Paşa'nın Sivas konuşmasıdır. Sivas konuşması ne kadar doğru ve İsmet Paşa'ya ait ise de tarihi 1930'dur. İsmet İnönü'nün son üç hükümet programından yaptığım alıntılar da İsmet İnönü'ye ait olup tarihleri daha yenidir: 1961-62-63!

## 19 - 21 NUMARALI EKLER İÇİN ORTAK YORUM

İngiltere Büyükelçisi'nin 1936 veya 1937 yılında Atatürk'e, İstanbul-Ankara arasında 12 ay geçit veren bir yol yapılmasını, demiryolunun bir hava saldırısına karşı son derece riskli olduğunu, birkaç km'lik demiryolunun devre dışı kalması sonucu ülkenin en büyük kenti ile başkenti arasında irtibatın kopabileceğine işaret ettiğini okumuştum. Kaynağını hatırlamıyorum. Bu düşünce doğrudur. Demiryolları sabotaj saldırıları karşısında savunmasız, kolay, bir hedeftir.

Prof Aydın Yalçın 1967 yılında "yol" konusunda şunları yazmış:  
("İktisadi Politika Üzerinde Düşünceler" Sh 24-25, Ak Yayınları, 1969)

---

Kısa bir süre önce görevli olarak gittiğim dokuz Doğu ilimizden Ankara'ya yeni döndüm. İzlenimlerimi çeşitli vesilelerle ifade etmeye çalıştım. Bu yazıda beni bilhassa etkileyen birkaç nokta üzerinde duracağım.

Muş'ta bir arkadaşım 1938 yılında Bingöl'den Diyarbakır'a **kamyonla tam 12 günde** gittiklerini anlattı. Aynı şekilde Bingöl'den Tatvan'a, Bitlis'e ve Siirt'e katır sırtında, arabayla (hayvanla çekilen araba kastediliyor) günlerce yol teptiklerini pek çok kimseden dinledim...

Bugün Erzincan, Tunceli, Elazığ, Bingöl, Muş, Bitlis, Siirt, Diyarbakır ve Mardin arasındaki mesafeler, en son sistem inşaat makinelerinin açtığı modern karayolları şebekesiyle birkaç saatlik bir yolculukla ulaşılabilen merkezler haline gelmiş.

Bu uzak diyarlar **asfalt yollarla** yurdun diğer parçalarına bağlanmış, insan, eşya ve emtia (yük, üretilen tüm ürünler kastediliyor) mübadelesi, elle tutulur şekilde kabarmış; iktisadi faaliyet ve canlılık hepsine sirayet etmiş...

Bugün Doğu illerimizin halkı köy ve kasaba yollarının ele alınmasını, sulama kanallarının açılmasını, elektrik şebekelerinin takviyesini, bazı ufak köylere okul yaptırmak rasyonel olmayacağı için, bura çocuklarını da yatılı bölge okullarında okutarak kimsenin tahsilsiz kalmamasını arzu etmektedir.

Cumhuriyet hükümetlerinin sosyal değişme, kalkınma ve eğitim alanlarında katetmiş olduğu mesafe işte budur. Tabii bu ülkelerde (iller demek istiyor) henüz **endüstri yok**. Altyapı tesisleri tamamlanmamış. Enerji kafi değil. Ulaştırma, diğer bölgelere kıyasla elan maliyeti artırıcı bir unsur. Yetişmiş insan gücü envanteri kifayetsiz. Bankacılık, sigortacılık ve diğer yardımcı hizmetler henüz buralarda tam manasiyle gelişmemiş.

Ama sanayileşme, tarımda modernleşme ve iktisadi hayatta canlılık ve hareketin ilk işaretleri belirmiş. Ticaret artmış, sermaye birikimi ve tasarruf temayülü hızlanmış, mahalli müteşebbislerin muhayyilesi harekete geçmiştir. Her biri kafasında binbir proje kurmakta, çeşitli tekliflerle karşınıza çıkmaktadır. Halk uyanmıştır... Her tarafta halk ve temsilcileri ellerinde uzun bir talep ve sipariş listesi ile karşınıza çıkmakta ve devletten sonu gelmez isteklerde bulunmaktadır. Kabaran ihtiyaç ve arzuların verdiği bir huzursuzluk belirmiştir. Bu, aslında iyi bir şeydir. Gelişme ve kalkınmanın psikolojik temelinde böyle bir huzursuzluk yatar.

DP Sanayi Bakanı Samet Ağaoğlu ise Yassıada ve Kayseri maceralarından sonra yolun önemini şöyle hatırlamıştır, “Arkadaşım Menderes” adlı kitabında:

---

1954 – 1957 yılları! Hızla yürüyen kalkınma hareketi vatanın manzarasını baştan başa değiştiriyor. Geri kalmış bir ülke olmaktan çıkarak gelişen memleketler arasına giriyoruz.  
**Karayolları 24 saatte gidilmeyecek sınır noktaları bırakmamış.**

---

Son cümle üzerinde çok düşündüm. “24 saatte gidilmeyecek sınır noktaları” kalmamış. Karayolları Genel Müdürlüğü bir CD içinde 1950 karayolu haritasını verdi. 67 il merkezinin en az üçte birine kış aylarında motorlu taşıt araçları ile ulaşılamiyormuş. Başka anlatımla kış aylarında il merkezlerine *atla* gidilebiliyormuş. Sınır noktasına ulaşmak ise tam bir macera. Türkiye bu durumda mı kalmalıydı?

Atatürk’ün 1 Kasım 1937 Nutku’nda bu konuda söylediklerinin özeti: denge. Demiryolları ile karayolları arasında denge kurulması. Karayollarının, demiryolu anahatlarını beslemeleri.

Gerek savunma gerekse ekonomi açısından Türkiye gibi bir ülkenin yalnız demiryolları ile ne kendisini savunabilmesi ne de tonajı artan ürünlerini tüketim merkezlerine taşıyabilmesi mümkündü.

DPT'nin Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (BBYKP) kitabını yazanlar karayollarının köylere uzanmasını önermişlerdi. Bugün bu hedefe ulaşıldığı için hayıflanıyoruz! Bugün Özgür Politika gibi PKK bülteni bile,

... demiryolu politikasını, 1950'lerden itibaren terk ederek, Marshall yardımı ve "ABD Yol Heyeti" tarafından hazırlanan **Hilts Raporu** ile demiryollarından ...  
[www.ozgurpolitika.org/2002/11/22/hab44.html](http://www.ozgurpolitika.org/2002/11/22/hab44.html) - 12k - [Önbellek](#) - [Benzer sayfalar](#)

diye demiryolu-karayolu tartışmasına katılarak, Hilts Raporu'nun tarihinin 1948 olduğunu bilmeden, aklı sıra *ilericilik* gösterisinde bulunmaktadır. PKKcıların Türkçeleri de kıt olmalı ki, "1950'lerden" derken 1950'nin tek bir yıl olduğunu, kasıtlarının "ellili yıllar" olduğunu fark edemiyorlar!

Bu eklerde demiryolu-karayolu tartışmasının gerçek boyutunu bulacaksınız.

