

MEMLEKETİMİZDE DEMİRYOLU POLİTİKASI

Yazan : Dr. Avni Zarakolu
Ankara Hukuk Fakültesi, Ekonomi Asistanı

Giriş — Tarihe — Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu politikası: Demiryolu inşası — Eski imtiyazlı hatların satın alınması — Bakım ve Tamir — Demiryolu nakliyatı ve bu nakliyatı arttırmaya yarayan tedbirler — Tarife siyaseti — Netice.

Giriş :

Zamanımızın kapitalist iktisat nizamı geniş pazarların mevcudiyeti ile kaimdir. Demiryolları eşya ve insan naklinde sağladığı büyük hacimde taşıma, ucuzluk, intizam ve emniyet sayesinde Dünya pazarlarının gelişip genişlemesinde ehemmiyetli bir amil olmuştur. Taşıtta ucuzluk, kabili nakil eşya miktarını artırmış, evelce nakli mümkün olmayan büyük hacimli, az değerli malların bile çok uzun mesafelere nakledilebilmesi imkân dahiline girmiştir.

Memleketimizin iktisadi strukturuna bir göz atacak olursak, demiryollarının ehemmiyetini daha iyi anlayabiliriz: Yurdumuzun nisbeten müsait nakliye imkânlarına malik olan batı ve sahil bölgelerinde eskidenberi pazar için istihsal tarzı hakim olduğu halde, Orta ve Doğu - Anadolu'da hiç olmazsa iktisadi zihniyet bakımından, kapitalist çağdan evvelki "Kapan Ekonomisi" şekilleri devam edegelmektedir (1). Bu ekonomi tarzından pazara ve kâra müteveccih bir ekonomi tarzına geçilmemesine, her şeyden evvel bu muntaka istihsalatının esas itibarile büyük hacimli, az değerli ziraî maddeler - ucuz nakliyeden mahrum olması amil olmaktadır. Misal olarak Doğu Anadolu'nun iyi mahsul senelerinde nakliye imkânsızlığı yüzünden istihsal fazlasını dışarıya sevkedemediği, buna mukabil yakın zamanlara kadar batı şehirlerimizde Amerikan unu istihlâk edildiği zikredilebilir (2).

Bir an için daha uzak mazimize bakalım: Büyük deniz yollarının keşfinden evvel, memleketimiz Avrupa ve Asya arasında geniş bir transit ticaretine sahne idi. Muhtelif Avrupa ve Asya memleketlerini birbirlerine

(1) Bak: Herlt, G., Die Modernisierung der Türkei, Zeitschrift für Volkswirtschaft und Sozialpolitik, 1927, Bd. V, Heft 10 - 12 de. Sayfa: 749.

(2) 1930 a kadar memleketimiz ehemmiyetli miktarda hububat ithal ediyordu.

bağlayan kervan yolları Anadolu'dan geçiyordu. Bunun neticesi olarak Anadolu'da bu nakliye besleyen ileri bir küçük sanayi inkişaf etmişti (3). Fakat büyük deniz yollarının keşfedildiği onbeş ve onaltıncı asırlardan itibaren, Anadolu bu ehemmiyetini yavaş yavaş kaybetmeye başladı.

Bu gün memleketimizin Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının ortasında merkezi bir durumda olmasına rağmen, demiryollarımız daha ziyade dahili münakaleye hizmet etmektedirler. Bununla beraber Ortasark memleketlerinin ekonomik tekâmülü, yurdumuzun istikbalde tekrar bir transit memleketi olmasına yardım edebilir.

Demiryolu tesisatı büyük sermayeye ihtiyaç gösterir. Bu hal demiryolu işletmesinin sevk ve idare ve rantabilite hesapları bakımından büyük önemi haizdir. Zira bu işletmenin sabit masrafları mütehavvil masraflarına nisbetle çok yüksektir. Demiryollarının bu vasfı dolayısıyla yazımızda ilk önce demiryolu inşaatından bahsettik, sonra da demiryollarımızın işletme politikasını izaha çalıştık. Demiryolu inşası daha ziyade teknik bir meseledir. Fakat biz bu teknik meselelere ancak yazımızın maksadını izaha yarınacak kadar sathi bir şekilde temas ettik. Bu arada esas itibarıyla finansman meselelerine ve Cumhuriyet devrindeki devlet eli ile demiryolu inşa ve işletme sisteminin sebep ve neticelerinin izahına daha fazla yer verdik.

Tarihçe :

Memleketimizde demiryolu inşa etmek arzusu, ilk önce ecnebler tarafından izhar edilmiştir. Hindistan'a kısa bir irtibat yolu temin etmek için, ilk demiryolu imtiyazı talebi İngiltere'den gelmiştir. 1854 / 1855 Kırım harbinden sonra siyasi durumun müsait tarzda inkişafı, Osmanlı İmparatorluğunu garp sermayesine açmıştı. Hakikati halde memleketimiz ondokuzuncu asrın başından beri büyük bir iktisadi struktur değişikliğine uğramıştı. Türk küçük sanayii Avrupa'nın ucuz fabrika mamulleri karşısında rekabet edemiyerek yıkılmış ve bundan sonra milli ekonomimiz için daimi bir borçlanma ve ecnebi hakimiyetine girme devri başlamıştır. Siyasi hezimetlerde bu durumu tacil etmiştir.

Bu şartlar altında Osmanlı hükümetleri, memleket savunmasının kuvvetlendirilmesi ve ekonomik kalkınma amacıyla Osmanlı ülkelerinde demiryolu yapmak istiyen müteşebbisleri iyi kargulamışlar (4) ve onları teşvik eder mahiyette 1860 tarihinde imtiyaz şartlarını gösteren bir talimatname dahi hazırlamışlardır.

Burada uzun uzadıya bu tarihten bahsedecek değiliz. Yalnız Cum-

(3) Bak : Tankut, H. R., Köylerimiz, İstanbul 1939, sayfa: 10.

(4) Bak : Hecker, M., Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei, Archiv für Eisenbahnwesen, 1914 de. Sayfa: 777 ve müteakip.

huriyet devrindeki demiryolu politikasına tesiri bakımından bazı hususların zikri lüzumlu görülmektedir:

Osmanlı devrinde yapılan demiryollarında yabancı devletlerin ticari ve siyasi gayeleri hakim olmuştur. Buna misal olarak tarihi Bağdat yolu münazaası zikredilebilir.

Osmanlı devleti, fena bir mali durumda bulunması ve rasyonel bir idare teknik ve ruhuna malik bulunmaması yüzünden, demiryollarını bizzat inşa ve işletmek için gerekli evsafı haiz bulunmuyordu. Bununla beraber daha 1870 de devlet, bilâhare Anadolu demiryolu şirketine "Société Ottomane des Chemins de fer d'Anatolie" havale ettiği Haydarpaşa - İzmit hattını bizzat inşaya teşebbüs etmiştir. İkinci bir devlet teşebbüsü 1900 tarihinde Hicaz demiryolu için yapılmıştır. Halkın bağışları ile finanse edilen bu hat istisna edilecek olursa Osmanlı idaresinde bütün hatların inşa ve işletilmesi imtiyazla ecnebi şirketlerine verilmiştir (5). Bu şirketlere yatırdıkları sermayeye mukabil devletçe faiz veya Km. garantisi sağlanıyordu. Her iki garanti sisteminin fayda ve mahzurları vardır. Fakat bunların nazariyedeki fefriklerinden ziyade pratikteki inkışafı ehemmiyeti haizdir. 1900 - 1909 arasında devletin yabancı şirketlere ödediği senevi garanti miktarı 700 - 800 bin altın türk lirası tutarındadırki (6) bu rakamlar o zamanki devlet maliyesi için küçük görülmeyecek bir meblâğı ifade eder.

Birinci dünya harbinden önce Osmanlı demiryollarına yatırılan sermaye 935,130,000 fransız frangı olarak tahmin edilmektedir. Bunun yüzde doksanı yabancı sermayedarlar tarafından (Almanya: yüzde 41,6; Fransa: yüzde 34,3; İngiltere: yüzde 14,1), yüzde onu ise devlet tarafından tesviye edilmiştir. Hattın uzunluğuna göre 1533 kilometresi (yüzde 28) devlet tarafından 3920 kilometresi (yüzde 72) imtiyazlı şirketler tarafından inşa olunmuştur. İnşa edilen hat uzunluğu ile yatırım nisbetleri arasındaki büyük fark Hicaz hattının inşa masraflarının çok düşük olmasından ileri gelmektedir (7).

Birinci Dünya Harbi içinde Ruslar da, harp ihtiyacını göz önünde tutarak, işgalleri altına düşen doğu illerimizde demiryolu inşasına başlamışlar ve Transkafkas demiryollarını dar bir hatla Erzurum'a kadar uzatmışlardır (8).

(5) Bak: Dieckmann, R, Die türkischen Staatsbahnen von 1923 bis 1933, Archiv für Eisenbahnwesen, Jan. - Febr. 1935, Sayfa: 170 de.

(6) Bak: Conker, O., Les chemins de fer en Turquie et la politik ferroviaire turque, tez, Paris 1935, sayfa: 81.

(7) Bak: Hecker, H., adı geçen makale, sayfa: 1083 ve müteakip.

(8) Bak: Conker, O., adı geçen kitap, sayfa: 28 ve müteakip.

Cumhuriyet idaresi kurulduğu zaman (1923) bu günkü hudutlarımız dahilinde şu hatlar mevcut idi :

Anadolu - Bağdat hattı (2064 Km., cenup kısmı müstesna İstiklâl harbinden beri emaneten devlet idaresinde)

Izmir - Kasaba hattı ve imtidadı (703 Km., bir Fransız şirketinin imtiyazında)

Izmir - Aydın hattı ve imtidadı (609 Km., bir İngiliz şirketinin imtiyazında)

Şark demiryolu (Trakya hattı) (336 Km., bir Fransız şirketinin imtiyazında).

Erzurum - Arapçay hattı (355 Km. devlet idaresinde)

Mudanya - Bursa hattı (41 Km.)

İlha - Palamutlu hattı (29 Km.)

Yekûn 4137 Km. (9)

Cumhuriyet hükûmetlerinin demiryolu politikası :

Birinci dünya harbi ve bunu takip eden İstiklâl savaşımız, Osmanlı devletinin demiryolu siyasetinin kökünden değiştirilmesine amil olmuştur. Devletin, demiryolundaki alaka ve menfaatinin diğer hiç bir iktisat sahası ile mukayese edilmeyecek kadar büyük olduğunu harp göstermiştir. Harp içinde askeri mülâhazalarla devlet bir taraftan hasım tarafa ait şirketlerin işletmesinde bulunan demiryollarının idaresini eline almak zorunda kalmış, diğer taraftan memleketimizde kâfi miktarda demiryolu bulunmamasının fena neticelerine katlanmıştır. Zira imtiyazlı şirketler kâr saiki ile hareket ettiklerinden, her şeyden evvel nisbeten mümbit ve iktisaden inkişaf etmiş bulunan mntakalarda hat döşemişlerdir.

Bunâ mukabil Cumhuriyet hükûmetleri demiryollarının inşa ve idaresini devlet işi addederek, ön plânda memleket müdafaasını kuvvetlendirmeyi ve şimdiye kadar dünya ile irtibatı olmayan memleket parçalarının bu irtibatı temin ederek iktisaden ve kültürel bakımdan kalkınmasını düşünmüşlerdir. Bu maksatla demiryollarının devletçe inşa ve işletme sistemine gidildi. Bu değişikliği zorlayan daha bir çok sebepler vardırki, bunları burada ayrı ayrı zikretmeyeceğiz : Meselâ harpten sonra ecnebi sermayesi celbinin güçlüğü, devletin harp seneleri içinde demiryolu idaresinde edindiği tecrübeler, imtiyazlı şirketlerin mensup oldukları büyük devletlerin nüfuzuna dayanarak devletin demiryollarına müdahalesini güçleştirmeleri ilah. gibi hususlar sayılabilir.

(9) Bak: Demir Yolları Dergisi, haziran 1950, sayı: 294 - 296 da Z. Akçadurak'ın "Cumhuriyet devrinde, Türkiye Demir Yolları" adlı yazısı.

Devletle imtiyazlı şirketlerin menfaatlerinin her zaman birbirine uymıyacağına iyi bir misal olarak meşhur Chester pılanını zikredebiliriz. Chester (amerikalı) 1911 senesinde Doğanadolu'da 4400 Km. uzunluktan demiryolu inşa etmek için bir plân teklif etmiştir. Amerikalı müteşebbis diğer imtiyazlı demiryollarımızda olduğu gibi faiz veya Km. garantisi istemiyordu. Buna mukabil hattın heriki tarafından 20 şer Km. dahilinde çıkacak olan bütün madenlerin işletme imtiyazının kendisine verilmesini diliyordu. Bu mıntıkada en çok güvendiği maden cevheri Ergani madenleri ile Musul petroleri idi. Birinci Dünya harbinden sonra Musulun Türkiyeden ayrılacağı teayyün edince, imtiyaz sahibi Chester plânın tatbikini sürüncemde bıraktı. Bunun üzerine Türkiye Büyük Millet Meclisi 1924 de imtiyaz mukavelesini feshetmiştir (10).

a) Demiryolu inşası:

İmtiyazlı ecnebi şirketleri tarafından demiryolu inşası, yukarda işaretilmiş gibi bir takım garanti ve hakların devrine bağlı bulunduğundan ve bu şirketlerce işletilen hatlarda amme menfaatinin gereği veçhile korunamaması yüzünden, genç Cumhuriyet Hükümeti demiryollarının devletçe inşa ve işletilmesine karar vermiştir (11).

İstiklâl harbindenberi devletçe emaneten işletilen Anadolu hattı (Haydarpaşa - Eskişehir - Konya; Eskişehir - Ankara) ve Bağdat hattının bir kısmı (Konya - Adana ve Mersin - Yenice) Devlet Demiryollarının bel kemiğini teşkil ediyordu (12). Anadolu hattı Alman Şirketi (Société Ottomane des Chemins de fer d'Anatolie) ye aitti ve Versay muahedesi mucibince galip devletlere ödenmesi lâzım gelen tazminata karşılık tutuluyordu. Fakat 1920 den beri bu demiryolunu bilfiil idare ve yeniden inşa eden Millî Hükümet hattın satın alınmasını kararlaştırdı (13). Bağdat hattı zaten devlet sermayesiyle inşa edilmişti (14).

Anadolu'nun büyük bir kısmı yolsuzdu. Bu sebeble hükümet yeni

(10) Bak : Herlt, G., Die wirtschaftlichen Verhaeltnisse in der neuen Türkei, Zeitschrift für Volkswirtschaft und Sozialpolitik, Bd. IV, 1924 de. Sayfa: 128.

(11) Bak : Manavoglu, T., Die Aufgaben und Entwicklung der Wirtschafts-politik des türkischen Eisenbahnwesens nach 1918, Berlin 1938. Sayfa: 40.

(12) Erzurum - Arpaçay hattı da devlete geçmiş ve devletçe işletiliyordu.

(13) Lozan sulh muahedesi Alman şirketinin eski mülkiyet hakkını tanıdı. Cumhuriyet hükümetimiz bu şirketle müzakereye girişerek, uzun süren münakaşalardan sonra 1928 de bir anlaşmaya vardı.

(14) Bu hat Fransanın Adana havalisini işgalinden sonra bir Fransız şirketi tarafından işletiliyordu. 1921 Ankara muahedesi ile hattın güney doğu kısmı (Meydanekbez - Nusaybin) bu şirketin işletmesinde bırakıldı.

yolların inşasına başladı. Bu inşaa faaliyetini dört devrede tetkik edebiliriz.

- 1) 1920 - 1926
- 2) 1927 - 1932
- 1) 1933 - 1939
- 4) 1939 dan sonraki devre.

1 — 1920 - 1926 arasında daha ziyade eski hatların tamiri ve yenilenmesi ile uğraşılmıştır. Daha istiklâl harbi sırasında elde mevcut az miktarda malzeme ve askerlerin yardımı ile harpte tahrip edilen demiryollarının tamirine çalışılmıştır. Bu tamir işi harpten sonra devam etti. Aynı zamanda Ankara - Kayseri hattının inşasına da başlandı. Esasen daha birinci Dünya harbi sırasında bu istikamete askerî bir hattın inşasına başlanmıştı. Fakat 100 Km. bile ileri götürülemediği, 380 Km. uzunluğunda olan bu hat 29 mayıs 1927 de işletmeye açılmıştır.

2 — İkinci devrede (1927 - 1932) demiryolu inşaatı hızlandırıldı. Cumhuriyet Hükümeti 3 - 5 sene vadeli demiryolu inşaa plânları hazırladı. Yapılacak hatlar devletin adi varidatı ile finanse edilecekti. Fakat 2000 Km. tutarında olan bu hatların inşasında ecnebi teknik ve kredisinden de tamamen vareste kılınmadı. Birkaç ecnebi şirketle mukavele yapılarak inşaa müddetinin iki misli vadeli malzeme kredileri temin edildi.

Bu şirketler, İsveç - Danimarka gurubu, Alman Julius Berger firması ve Belçikalı Soci  t   industrielle des travaux'dur. Belçika firması ile olan mukavele, bu şirketin mali kifayetsizliğinden dolayı feshedildiğinden, hakikatte diğ  r iki firma ile iş görülmüştür (15). Bunlardan İsveç - Danimarka gurubu taahhüdünün yerine getirilmesi için 55 milyon dolarlık (110 milyon TL.), Julius Berger ise 65 milyon marklık (takriben 33 milyon TL.) orta vadeli malzeme kredisi a  mışlardır. Bu krediler Türkiye Ziraat Bankası garantisine tabi tutulmuştur. Bu suretle Devlet Demiryollarına sermaye yatırımı 1929/30 Dünya ekonomik buhranına kadar en yüksek seviyesini bulmuştur (1928 de 29 milyon, 1929 da 28 milyon lira).

3 — 1929/30 Dünya ekonomik buhranı, demiryollarına devlet yatırımının azalmasına sebep olmuştur. Bu kısmen başlanılan hatların bitmesinden, kısmen de amele ücretlerinin düşmesinden ileri gelmiştir denilebilir (16). Bununla beraber demiryolu inşası devam etmiştir. Finansman bakımından ilk defa olarak uzun vadeli iki iř istikraza baş vurul-

(15) Bak : Jolders, Türkei, Wirtschaftsdienst, 1928, Heft 5 de. Sayfa: 185.

(16) Bak : Soci  t   des Nations, Finances publique 1928 - 1935, XXVIII Turquie, Gen  ve 1936, sayfa: 8.

muştur (17). Bundan başka 1930 da temin edilen 10 milyon dolarlık Kreuger istikrazının büyük bir kısmının da demiryolu inşasına sarfedildiği zikredilebilir.

4 — Malzeme teminindeki büyük güçlülere rağmen demiryolu inşası ikinci Dünya harbi sırasında durmamıştır. Fakat harpten sonra şose inşası ön plâna alınmıştır. Motorlu vasıtaların inkişafı, nakliye kesafetinin az olduğu yerlerde daha ucuza mal olan şose inşasını teşvik edici mahiyettedir. Bu hususta Amerikan yardımı da temin edilmiştir. 1948 de bir Amerikan yol heyetinin Ankarada vazife alması zikre değer (18).

1923 den 1950 tarihine kadar memleketimizde yeniden inşa edilen demiryolu miktarı 3560 Km. dir (19). Bu maksatla 1949 yılına kadar 485 milyon Türk lirası yatırılmıştır (20).

Demiryollarımızın inşa maliyeti, geçtikleri arazinin arızalı olması yüzünden oldukça yüksektir. Bir Km. hat vasatı 35 - 150 bin liraya mal olmuştur (21). Bir çok yerlerde tüneller, köprüler, yarmalar birbirini takip etmektedir. Meselâ 546 Km. uzunluğunda olan Sivas - Erzurum hattında ceman 131 tünel vardır. 222 Km. uzunluğunda olan Kayseri - Sivas hattında ceman 4128 metre uzunluğunda 26 tünel olduğu gibi, Sivas - Samsun hattının 200 Km. si tamamen köprü, tünel ve yarmalarla doludur. 252 Km. lik Kütahya - Balıkesir hattında ceman 6163 metre uzunluğunda 37 tünel vardır. Bu hattın bir kilometresi 132 - 143 bin liraya mal olmuştur.

Bu muhtelif hatların haiz oldukları ehemmiyet bakımından Şark hududumuzu Orta Anadolu ve Akdenize bağlayan Ankara - Kayseri - Sivas - Erzurum hattı birinci derecede stratejik bir önemi haizdir. Bundan başka bu hatla Sivas ve Erzurum gibi buğday muntakaları garbin istihlâk merkezlerine bağlanmış bulunmaktadır.

Samsun - Sivas hattı zikri geçen istihsal merkezlerini Karadenizdeki en yakın limana bağlamaktadır. Samsun limanının, Kayseri - Ulukışla ve Çetinkaya - Malatya, Fevzipaşa - Malatya hatları yapıldıktan sonra Mersin ve İskenderun limanlarına kadar irtibatı temin edilmiştir. Fakat bu liman kapalı bir liman olmadığından Ortaanadolunun ihtiyaçları büyük

(17) 1933 yılında yapılan 12 milyon liralık Ergani istikrazı (Fevzipaşa - Ergani - Diyarbakır hattının inşası için) ve 1934 yılında karar verilen 30 milyon liralık Sivas - Erzurum hattı istikrazı.

(18) Bak : Yol dâvamız, 9 yılda 23054 Km., Ekim 1949, Bayındırlık Bakanlığı yayınlarından. e

(19) Bak : D. D. Y. dergisi, Haziran 1950, sayı: 294 - 296, sayfa: 64.

(20) Yatırım miktarı Hazine Hesabı Umumilerinden çıkarılan rakamlara göre hesaplanmıştır.

(21) Bak : Dieckmann, R., adı geçen yazısı, sayfa: 178 - 179.

mikyasta İstanbul ve İzmir üzerinden temin edilmektedir. Ankara - Fil-yos - Zonguldak hattı kömür muntıkasını Ortaanadolu'ya ve demiryollarına, Fevzipaşa - Diyarbakır hattı Ergani bakır madenlerini İskenderun li-manına bağlamaktadır (22).

Krom hattı diye anılan Kütahya - Balıkesir hattı Ankara - İzmir hat-tını takriben 100 Km. kadar kısaltmakta ve Başşehirimizi Bandırma - So-ma - İzmir hatlarına bağlamaktadır. Antalya'ya kadar uzatılması düşünü-len Afyon - Sütlüç hattı ise Türkiye'nin en eski demiryolu olan İzmir - Aydın hattını Anadolu hattına bağlamaktadır.

İkinci Dünya harbi sırasında memleketimizi Irak ve İran'a bağlaya-cak olan iki hattın inşası ehemmiyet kesbetmiş bulunuyordu. Bunlardan birisi Diyarbakır - Cizre ve Diyarbakır - Siirt - Bitlis hattı, diğeri Elâzığ - Muş - Bitlis - Kotur hattıdır. Bu hatlardan Kurtalan'a kadar olan kısım 1944 senesinde işletmeye açılmıştır.

Yeni yapılan bu hatlarla birlikte Türkiyemizde Demiryolu uzunluğu 1923 senesinde 4137 Km. iken 1950 senesinde 8.000 Km. ye yükselmiştir. Bu suretle senede vasatı olarak 140 Km. hat inşa edilmiş bulunmaktadır.

b) Eski imtiyazlı hatların satın alınması :

Memleketimizde Devlet Demiryolu Sistemi kabul edilince, hususi şir-ketler elinde bulunan demiryollarının devletleştirilmesi bunun zaruri bir neticesi oldu. Anadolu hattı yukarıda zikredildiği veçhile devlete geçtik-ten sonra, diğer imtiyazlı şirket hatları da uzun vadeli borçlanma suretiy-le birer birer satın alınarak devletleştirildi. Anadolu hattı (Haydarpaşa - Eskişehir - Konya; Eskişehir - Ankara), Mersin - Yenice hattı ve Hay-darpaşa limanı Aralık 1928 de şirketle devlet arasında aktedilen bir mu-kavele ile uzun vadeli borçlanma suretiyle satın alındı. Borcun faiz haddi bundan sonra yapılan satınalmalardakinden üç misli kadar düşüktür (23). Müteakiben 1929 da Samsun - Çarşamba hattı (24), 1931 de Mudan-ya - Bursa hattı (25), 1934 de İzmir - Kasaba ve imtidadı hattı (26), 1935 de İzmir - Aydın ve imtidadı hattı (27), 1937 de Edirne - İstanbul hattı (28) satın alınmıştır.

(22) İskenderun limanı modern liman tesisatına maliktir.

(23) Bak : 31 aralık 1928 tarih ve 1375 sayılı kanuna ekli mukavele metni.

(24) Bu şirketin 150.000 liralık aksiyonları devlet tarafından satın alınmıştır.

(25) Bak : 1815 sayılı kanun (Satınalma bedeli: 50.000 TL.)

(26) Bak : 2487 sayılı kanun (Satınalma bedeli: 162 milyon Fransız Fransı, faiz haddi: yüzde 7,5, senelik itfa miktarı: 12,8 milyon FFr.)

(27) Bak : 2745 sayılı kanun (Satınalma bedeli: 1,8 milyon İsterlin, faiz had-di: yüzde 7,5, kırk senede ödenecektir.)

(28) Bak : 3156 sayılı kanun (Satınalma bedeli: 20,8 milyon İsviçre Fransı, fa-z haddi: yüzde 5, senelik itfa miktarı: 1,7 milyon İsv. Fr.)

c) Bakım ve tamir :

Demiryolunun haiz olduğu büyük hacimde yük taşıma, sürat, intizam ve emniyeti sağlamak için hatlar ve istasyon tesisatı gereği gibi onarılmalı, ve kâfi miktarda cer vasıtasıyla teçhiz edilmelidir. Bu aynı zamanda devletin demiryollarına tevcih ettiği nakletme mükellefiyetinin de bir neticesidir. Esasen devlet demiryollarını bizzat işlettiği takdirde umumun menfaatinin gerektirdiği yerde büyük masraflardan çekinmemektedir. Zira devlet için kârdan ziyade devlet ve iktisat politikası ön plânda gelmektedir.

Birinci Dünya harbinden sonra memleketimizde mevcut demiryolları fena bir durumda idi. Uzun yıllar bakımsız kalıp eskiyen hatlar bugünkü dingil ağırlığına, nakliye hacmine ve saatte 25 kilometreden fazla bir süratle nakliyata müsait bulunmuyordu (29). Bundan başka harpte birçok köprüler tahrip edilmişti. Bu sebeple harbi müteakip her seyden evvel mevcut hatların tamiri ve teçhizi ile uğraşılmıştır. Takriben 407 Km. hat tamamen yenilenmek zorunda kalmış, bir çok köprüler tamir edilmiş veya yeniden yapılmıştır. Hatlar yeni çakılla kuvvetlendirilmiştir.

Müteakip zamanlarda demiryolu tesisatı tevsi edilmiştir. Bu meyanda aşağıdaki inşaat misal olarak zikredilebilir.

1) Fazla tren kalkmasını mümkün kılmak maksadiyle bir çok istasyonlar genişletilmiş, tamir ve bakımhaneler kurulmuştur. Burada bir çok küçük tamirhaneler yanında, yeniden inşa edilen veya genişletilen Eskışehir, Yedikule ve Sivas cer atelyeleri zikredilebilir;

2) Yükleme ve vagon rampaları, depo ve istasyon inşası;

3) Yeni kar siper ve tünellerin inşası. Bu suretle münakalenin emniyetle ve her mevsimde ceryanı sağlanmıştır.

4) İşaret ve emniyet tesisleri inşası vesaire...

Bunlara ilâveten, Ankara'daki demiryolu meslek okulu, Sivas ve Eskışehir'deki sanat okulları, Ankara ve Eskışehir demiryolu hastahaneleri, müstahdem için inşa edilen meskenler Devlet Demiryollarının masraflarını çoğaltan unsurlar olarak zikredilebilir.

d) Demiryolu nakliyatı ve bu nakliyatı artırmaya yarayan tedbirler :

Şimdiye kadar verilen izahattan anlaşılacağı veçhile, demiryolu tesisatına muazzam sabit sermaye yatırılmış bulunmaktadır. Bu sermayenin senelik faizini ve işletme masraflarını kapatabilmek için büyük çapta nakliyata ihtiyaç vardır. Bu bakımdan hemen işaret edilmesi lâzımdır ki, bil-

(29) Bak : Dieckmann, R., Die türkischen Staatseisenbahnen, Archiv für Eisenbahnwesen, 1929, Heft: 4 - 6 de, sayfa: 1160.

hassa yeni yapılan demiryolları muayyen bir süre içinde istenilen nakliye kesafetini temin etmemektedirler. Zira bunlar esas itibariyle iktisaden geri mntikalarda inşa edilmiş bulunmaktadırlar. Mesele Devlet Demiryollarımızda 1938 senesinde bir Km. hat başına 164,444 yolcu Km. düşmesine mukabil 1946 da bu mikdar 371,570 e yükselmiştir. Yine 1938 senesinde bir Km. hat başına 196,188 ton km. düşerken 1946 da bu mikdar 344,909 ton Km. ye yükselmiştir (30).

Bu rakamlara göre demiryollarımızla yapılan nakliyat ehemmiyetli denecek derecede artmasına rağmen, yatırılan sermayeye kıyas edilecek olursa, kâfi değildir. Öte yandan nakledilen malların büyük hacimli, az değerli mallar cinsinden olduğuda unutulmamalıdır. Meselâ, kömür, buğday, kereste, sebze vesaire gibi. Bu mallar yüksek nakliye ücretlerini kaldıramıyan mallardır.

Neticede bir misal vermek icabederse, Ankara - Kayseri, Samsun - Amasya hatlarının ilk işletmeye açıldıkları zaman, tamir ve amortisman masrafları için inşaat masraflarının yüzde biri, ihtiyat payı için de binde ikisi hesaba katılmak suretiyle, bu hatların işletme masraflarının gelirlerine nisbeti yüzde 275 - 465 olarak hesabedilmiştir.

Bir demiryolu işletmesinin muvaffakiyeti, işletme masrafının işletme gelirine nisbeti ile ölçülebilir. Bu takdirde masrafın gelire nisbeti birden küçük olmalıdır. Bu nisbet ne kadar küçük olursa, işletme o kadar çok muvaffak olmuş demektir. Demiryollarımızın bu bakımdan durumu muhtelif senelerde şöyledir (31) :

1924	1927	1932	1942	1943	1944	1945	1946	(32).
79%	64%	82%	73%	75%*	94%	92%	88%	

Bu nisbetlere göre demiryollarımızın işletme sonucu hiçte fena değildir. Yalnız bu nisbetler yapılırken tesis sermayesi için faiz hesaplanıp hesaplanmadığını nazarı itibare almak lâzımdır. Devlet Demiryolları idaresinin işletme masrafları meyanında faize rastlamıyoruz. Binaenaleyh demiryollarımızda iyi bir işletme sonucu, insan ve eşya nakliyatının bu güne nazaran birkaç misli artması suretiyle temin edilebilecektir.

(30) Bu rakamlar İstatistik Yılı 1942 / 43, cilt: 14 ve Devlet Demiryolları ve Limanları Gl. Md. nün Devlet Demiryolları ve Limanları istatistik özeti, sayı: 54 den alınmıştır.

(31) Rakamlar aşağıdaki yayınlardan alınmıştır :

Devlet Demiryolları ve Limanları Gl. Md. nün adı geçen istatistik özeti ve Dieckmann'ın Archiv für Eisenbahnwesen, Jan. Febr. sayfa: 183 deki "Die türkischen Staatsbahnen von 1923 bis 1933 adlı makalesi.

Nakliyenin miktar ve kesafeti memleketin iktisadi strukturuna bağlıdır. Bu bakımdan demiryolu ve iktisadi struktur bir birine sıkı surette bağlı bulunmaktadır. Mevcut imkânlar dahilinde demiryolu nakliyatının artırılması ise tarife ve nakliye şartlarına tabidir. Bir taraftan hatlar ve istasyon tesisleri işletmeye cevap verecek şekilde inşa edilmeli ve kâfi miktarda vagon ve lokomotif ile teçhiz edilmelidir. Diğer taraftan bütün bu tesisatın maliyet masraflarını kabartan faktörler olduğu hatırlanmalıdır. Her şeyden evvel demiryollarına tahmil edilen nakletme mecburiyeti karşısında, demiryolu tesisatının her ay azami bir nakliye miktarını başarabilecek durumda olması lâzımdır. Demiryollarımızın harp içinde kâfi miktarda taşıt vasıtasına malik olmaması yüzünden mevcut nakliye imkânlarından gereği gibi faydalanılmamıştır. Kaldığı nakliyat mevsime göre değişmektedir. Tek taraflı yapılan nakliyat da nazarı itibara alınmalıdır. Meselâ Zonguldak'tan Ankara'ya kömür taşıyan vagonlar umumiyetle Zonguldağa boş olarak celbedilmek mecburiyetindedir. Bu kısmen buğday ve hayvan nakliyatındada böyledir. Bu halin işletmenin rantabiletesi bakımından ne kadar mühim olduğuna yukarıda işaret ettik.

e) Tarife siyaseti :

Memleketin iktisadi strukturuna bağlı faktörler bir tarafa bırakılacak olursa, tarife sistemi nakliyatın gelişimi için birinci derecede ehemmiyeti haizdir. Tarifenin nakliye hacmine tesiri nakliye imkânının çok olduğu ileri kapitalist memleketlerde, nisbeten daha az pazara göre avarlanmış geri ziraat memleketlerine nazaran daha barizdir. Yine bu sebeble demiryollarının inkişafına, geri memleketler için ekonomik ilerlemenin, ihtisaslaşmanın en mühim bir amili olarak bakılmaktadır. Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu siyasetinde bu mülâhazanın da büyük rolü olmuştur.

Tarife sisteminin nakliyatın artırılmasında rolü nedir? Biliyoruzki demiryolu tesisatının yüksek sabit masraflarını karşılayabilmek için mümkün olduğu kadar fazla insan ve eşya nakli işletmenin hayırınadır. İşletmenin sabit masrafları (tesis sermayesinin amortisman ve faizi, umumî idare masrafları) nakliye hacmine tabi değildir. Binaenaleyh nakliye ne kadar çok olursa, her nakliye ünitesine düşecek sabit masraf hissesi o kadar az olacaktır.

Bu vaziyet (sermaye kesafeti) ve devlet tarafından demiryollarına

(32) Bunu takip eden seneler zarfında bu nisbet idare aleyhine dahada bozulmuştur. Fakat yakın senelere ait rakamlar bulunmadığından bunu gösteremiyoruz.

tevcih edilen ödevler hususi bir tarife sistemini şart koşmaktadır. Bu ise kıymet esaslı üzerine dayanan bir tarife sistemi olabilir. Bu sistemde nakliye ücreti, her hangi bir eşyanın naklinden mütevellit Devlet Demiryollarının bilfiil katlandığı masraflara göre hesaplanmıyarak, nakledilen eşyanın kıymeti nazarı itibare alınacaktır. Kısaca denilebilirki, yüksek nakliye ücretini kaldırabilecek kıymetli eşya dolgun ücretle nakledilirken, az değerli eşyaların maliyet fiyatına, hatta daha ucuza nakledilmesi zaruridir.

Devlet Demiryollarında bu gün cari tarife sistemi birinci Dünya harbinden evvel Anadolu Demiryolu Şirketinin tatbik ettiği tarifinin bir devamıdır. Şirketin mesafe üzerine müesses bir tarife sistemi vardı (33). Bu Km. tarife sistemi Devlet Demiryolları idaresi tarafından esas itibarıyla kabul edilmiştir (1042 numaralı tarife kanunu). Fakat şirketin tarife ücretleri altm paraya göre tanzim edilmiş bulunduğundan, birinci Dünya harbinden sonraki para durumuna uydurulmak zorunda kalmış ve tarife hadleri, eski hatlarda beş emsali, yeni inşa edilen demiryollarında ise sekiz emsali ile çarpılmıştır. 1927 senesinde bu günkü Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kurulunca bu emsallerde birleştirilerek bütün demiryollarımız için altı emsali tatbik edilmiştir. İkinci dünya harbi esnasında meydana gelen enfilâsyon neticesinde ise Bakanlar Kurulu bu emsali ona çıkarmağa mecbur kalmıştır (22 haziran 1943 tarih ve 2/20162 sayılı Bakanlar Kurulu kararı).

Bu gün yolcu nakliyatında umumi tarife üzerinden :

Birinci mevki yolcu Km.	:	6,75	Kuruş
İkinci mevki yolcu Km.	:	5,00	Kuruş
Üçüncü mevki yolcu Km.	:	3,25	Kuruş

alınmaktadır.

Dört yaşından küçük çocukların seyahati bedavadır. 4 - 10 yaş arası çocuklar nısıf bilete tabidir (34).

Eşya nakliyatında umumi tarife eşyanın miktarına ve nakliye süratine göre yolcu bagajı, seyri seri, seyri seri ile gönderilecek 25 Kg. dan az parça eşya, zikıymet eşya, araba ve müteharrık edevat, seyri adı (35) diye ayrılmaktadır. Burada misal olarak seyri adı'yi zikredelim :

Bu şekilde nakledilen eşya nakil kabiliyetine göre üç sınıfa ayrılmıştır :

(33) Bak : Manavoğlu, T., adı geçen kitap, sayfa: 48.

(34) Eskiden muafiyet daha dardı. Üç yaşından aşağı çocuklar muafı, nısıf bilet ise 7 yaşından aşağı çocuklar için mevcuttu.

(35) Hayvanat ve köpekler ayrı tarifeye tabidir.

Birinci sınıf : Ton Km. 8,75 kuruş (Buraya muayyen kıymeti haiz mamul maddeler girmektedir.)

İkinci sınıf : TonKm. 6,75 kuruş (Buraya az kıymetli mamul ve yarı mamul maddeler girer.)

Üçüncü sınıf : TonKm. 5,50 kuruş (Buraya ham madde ve diğer az değerli eşyalar girer.)

Bu ücretlere müteferrik masraflar namı altında bir kısım daha ilâve edilmektedir.

Devlet Demiryolları idaresi yeniden yaptığı eşya taksimi ve hususi tarifelerle Anadolu Şirketi'nin tarife sistemini bir hayli değiştirmiş ve tekemmül ettirmiştir. Bu değişikliklerin sebebi muhtelifdir. Bir defa birinci Dünya barbinden sonra ortaya çıkan otomobil rekabeti tren yolunun monopol durumunu sarsmıştır. Bu rekabete karşı tedbirler almak lâzımdır. Bundan başka yeni hatlar eskiden olduğu gibi kısa mesafeleri değil, doğu - batı, güney - kuzey istikametinde birbirinden çok uzakta bulunan muntakaları birbirine bağlamaktadır. Burada bilhassa memleketimizde istihsal ve istihlâk merkezlerinin kuvvetli bir şekilde desantralize bulundurguna işaret edilmelidir. İptidai madde ve mamül madde istihsal ve istihlâk eden muntakalar birbirinden çok uzak mesafelerde bulunmaktadır. Misal olarak ziraî istihsal muntakası olan, Sivas, Erzurum, Adana ve Diyarbakır'ın garpteki büyük istihsal ve istihlâk merkezlerimiz olan İstanbul, İzmir ve Ankara'dan uzaklığı düşünölsün! Bizzat Zonguldak kömür havzasının yakınında inşa edilen Karabük demir ve çelik fabrikası ham demirin bulunduğu Divrik'e takriben 1000 Km. uzakta bulunmaktadır. Tarifedeki müteferrik masraflar, mesafeye göre bir farklılaşma meydana getirmeye matuftur.

Nihayet, devlet, Demiryollarını çok defa kendi idare, ekonomi ve kültür politikasına alet etmektedir. Bu suretle tarifeler ekseriya devlet tarafından bir subvensiyon (himaye) vasıtası olarak kullanılmış ve gerek insan, gerekse eşya naklinde bir çok hususi ve istisnai tarifeler meydana gelmiştir. Misal olarak aşağıdaki istisnaları zikredilebilir :

1) İnsan naklinde: harpten önce tatbik edilen onbeş günlük, bir ve üç aylık halk ticaret biletleri, yüzde elli ilâ yetmişbeş tenzilâtli toplu seyahatler, yüzde 75 tenzilâtli toplu amele seyahatleri, yüzde 80 tenzilâtli muayyen pazar günü ve banliyö nakliyatı, talebe ve öğretmenler için tatbik edilen yüzde 50 ilâ 95 tenzilâtli tarifeler ilâh...

2) Eşya naklinde: Burda en başta memleket dahilinde istihsal ve istihlâk edilen hububat, un, mahrukat, içme ve maden suyu, kasaplık hayvan ve hayvan yemi, kuru üzüm, yağ sebze gibi harcı alem maddeler için tatbik edilen özel tarifeler; Kereste, kiremit, çimento, kireç gibi inşaat

malzemesine tatbik edilen ucuz tarife; kömür, demir ve diğer madenler, seker pancarı ve küsbe gibi bazı iptidai maddelere tatbik edilen hususî tarifeler; bunun gibi ihraç edilen madenler, hububat, meyve, tuz, bira gibi mallar için tatbik edilen hususî ucuz tarifeler zikredilebilir. Meselâ kömür ve demir naklinde umumi tarife üzerinden yüzde 70 - 80 tenzilât yapılmaktadır. Hattâ askeri fabrikalarda kullanılan hurda demir TonKm. başına bir kuruşa nakledilmektedir.

Bundan başka hususi kanunlar muhtelif maksatlarla Devlet Demiryollarına bir takım külfetler yüklemektedirler. Burda muhacirlerin ve eşyalarının bedava nakil edilmesi hususundaki 2510 sayılı kanun, muayyen şartlar altında P.T.T. ve polis memurlarının bedava nakilleri; bundan başka muntazam tarife tenzilâtından istifade eden askeri nakliyat, damızlık hayvan nakli, zelzele mntakasına hayvan ve insan nakli ilâh. zikredilebilir.

Yazımızda Devlet Demiryolları tarife sisteminin daha fazla teferruatına girilecek değildir. Şimdiye kadar verilen izahattan anlaşılacağı üzere Devlet Demiryolları işletmesinin ilk hedefi mümkün olduğu kadar fazla kâr elde etmek olmayıp, amme hizmeti görmektir. Bununla beraber tarifelerin yapılmasında hiç olmazsa işletme masraflarının işletme varidatı ile kapatılmasına gayret gösterilmektedir.

İkinci Dünya harbi esnasında, bir taraftan idarenin kâfi miktarda lokomotif ve vagona malik olmaması, diğer taraftan nakliyatın artması yüzünden dolu vagon nakli müstesna bazı hususi tarifeler kaldırılmıştır. Bu gün de demiryollarımız muharrik materyal bakımından ihtiyacı gereği gibi karşılayacak durumda değildir.

Netice :

Yukarda verilen izahattan Cumhuriyet devrinin demiryolu siyasetinin esas itibariyle iki noktaya tevcih edildiğini görüyoruz :

1 — Memleketimizin şimdiye kadar dış alemle irtibatla bulunmayan bir çok yerlerini, devletin askerî ve idarî gayelerinin, ekonomi ve sosyal politikasının tahakkukuna mühim bir vasıta olan demiryoluna kavuşturmak,

2 — Demiryollarını devlet eli ile idare etmek.

Bu gayelere ulaşmak için İstiklâl harbinden sonra memleketimizde mevcut ve esas itibarile imtiyazlı şirketler tarafından işletilen 4137 Km. demiryolu devletleştirilmiş ve yeniden 4 bin Km. ye yakın hat inşa edilmiştir. Bu gün yurdumuzda 8 bin Km. demiryolu vardır ve tamamen devlet tarafından işletilmektedir.

Ray üzerinde delk ve temasın azlığı, demiryollarına az bir kuvvetle çok iş görmek imkânını sağlamaktadır. Bu bakımdan su üzerindeki nakliyat istisna edilecek olursa, demiryollarının büyük hacimde nakliyat ve u-

cuzluk bakımından diğer bütün kara nakliye vasıtalarına üstünlüğü meydana getirmek büyük sermayeye mütevekkiftir. Bu durum ise demiryolu işletmesinde sabit masrafların payını artırmaktadır. Sabit masraflar, nakliye miktarı ne olursa olsun değişmeyen masraflardır. Bu yüzden demiryolu ile yapılan insan ve eşya nakliyatı ne kadar fazla olursa, her taşınan üniteye düşen sabit masraf payı o kadar düşük olacak ve nakliye de ucuza mal edilecektir. Binaenaleyh demiryolu işletmesinin, her zaman pahalı nakliyatta değil, çok nakliyatta menfaati vardır. Taşınan ünite maliyeti şu umumî formülle gösterilecek olursa :

$$\text{Taşınan ünite} = \frac{\text{Sabit masraflar}}{\text{Nakliyat yekûnu}} + \text{Her ünitenin sebebiyet verdiği özel masraf}$$

Sabit masrafların çok yüksek olduğu demiryollarında, nakliyatı çoğaltmak için icabı hale göre, bazı mallarda nakliye ücretinin nakliye maliyetinin dununa düşürülmesinin doğru olacağı dahi hesaplanabilir. Diğer taraftan mevcut imkânlar dahilinde demiryolu nakliyatını artırmak için demiryollarının geçtiği yerlerdeki bütün nakliye imkânları inceden inceye tetkik edilerek kıymet ve katedilecek mesafeye göre değişik bir tarife sisteminin tatbikine lüzum vardır.

Bu günkü tarife sistemimiz. Km. esasına dayanmaktadır. Ve bir takım özel tarifelerle kıymet esasına dayanan tarife sisteminin avantajlarından istifadeye çalışılmaktadır. Umumî tarifedeki müteferrik masraflarla mesafe bakımından da bir farklılaşma temin edilmekle beraber çok uzun mesafeler nazarı itibare alınır bu fark hemen hemen ortadan kaybolmaktadır. Bununla beraber bütün taşıt imkânları ve otomobil rekabetini inceden inceye tetkik etmeden bu günkü tarifemiz hakkında esash ve faydalı bir tenkid yapmağa imkân yoktur. Yalnız şu husus zikre değerki Alman Anadolu demiryolu şirketinin bu tarifeyi tatbik ettiği zaman demiryollarının taşımada monopol durumu tamdı. Bu günkü gibi bir otomobil rekabetine maruz değildi. Otomobilin zuhuru demiryolu işletmesini tarife tanzimi bakımından daha nazik bir duruma sokmuştur.

Eski imtiyazlı şirketler umumiyetle memleketin zengin ve münalâkatın nisbeten fazla bulunduğu yerlerde demiryolu yapmışlardır. Nakliyenin az bulunduğu Orta Anadolu demiryoluna Cumhuriyet devrinde kavuşmuştur. Acaba nakliye imkânının az olduğu bu yerlerde nisbeten ucuza mal olan şose inşası daha iktisadî olmaz mı diye bir sual hatıra gelebilir.

Her şeyden evvel zikredilmelidir ki milletlerin kültürel ve ekonomik inkişafında münakale kadar tesir eden bir vasıta yoktur. Bu meyanda demiryolu nakliyyeye sağladığı, büyük hacimde yük taşıma, emniyet, intizam ve ucuzluk sayesinde ehemmiyetli bir yer işgal eder. Fakir milletimizin demiryolları için katlandığı büyük fedakârlıkların manası bu inkişafa ulaşmak olsa gerektir. Hakikaten demiryolu olmadan Turhalda, Eskişehirde, Uşak ve Alpulu'daki şeker fabrikaları, İzmitteki kâğıt fabrikası, Kayseri, Malatya, Nazilli'deki mensucat sanayii, Bakırköy Kartal ve Sivastaki çimento fabrikaları, maden ihracatı ilh... düşünülemezdi. Bu gün halâ esas itibariyle kapalı ekonomi devrini yaşıyan Türk Ziraati ancak nakliyenin gelişmesi ile istihsalini artırabilir. Ve kendisini dünya pazarlarına göre ayarlayabilir.

İkinci dünya harbi esnasında, Devlet Demiryollarının karşılaştığı en mühim mesele, fazlalanan insan ve eşya naklini temin edebilmektir. Bir taraftan hususî tarifelerde yapılan değişikliklerle nakliye hacmi daraltılmak istenirken, diğer taraftan mevcut müteharrik materyalin azami kapasite ile çalıştırılmasına gayret edildi. Meselâ 1939 yılına nisbeten 1944 senesinde TirenKm. yüzde 35 artmasına mukabil, yolcu ve eşya TonKm. yüzde yüzden fazla artmıştır.

Bu sıkışık durum, harp sonunda benzin ve otomobil lâstiği üzerinden vesika usulü kaldırılınca, otomobil rekabetini artırdı. Bu gün iki ilâ beş tonluk bir mal için kamyonlar bin km. ye kadar olan mesafelerde ucuz ve rahat bir vasıta teşkil ediyor. Hususiyle bu nevi motorlu vasıtalar arada endirme ve bindirmeye mahal bırakmadan malı sevk mahallinden alıp tüccarın mağazasına bırakabilmektedir.

Otomobil nakliyatı büyük bir tesisata ve sabit sermayeye ihtiyaç göstermez. Şoseler devlet eli ile inşa edilir ve her türlü taşıt vasıtasına ücretsiz olarak açıktır. Otomobiller lehine temin edilen bu fayda karşısında onların vergi yolu ile esaslı bir şekilde yol inşasına iştirak ettirilmesinin yerinde olduğunu ileri sürenler çoktur. Böyle bir hattı hareketin muvafakiyet ve tesirlerini bir tarafa bırakalım, motorlu vasıtaların bu günkü inkişafı karşısında ve bu günkü şartlar içinde hiç olmazsa nakliye kesafetinin az bulunduğu yerlerde nisbeten ucuza mal olan şosa inşaatının işletmecilik bakımından daha rasyonel olduğu söylenebilir. İkinci Dünya harbinden sonra memleketimizde şosa inşaatı Amerikalıların da teşvik ve yardımı ile büyük bir ehemmiyet kazandı. Bu inşaatla memleketimizin her bakımdan kazancı büyük olacaktır.

Fakat hali hazırda gelir getiren bir işletme olmasa bile demiryolla-

rının nakliyeye sağladığı büyük hacimde yük taşıma, emniyet, intizam ve ucuzluk sayesinde, millî birliğe, kültüre ve millî ekonomiye temin ettiği faydaların pahası biçilemez. Bununla beraber işletmenin imkân derecesinde rantabl olmasına da gayret edilmek lâzımdır. Bu ise her şeyden evvel işletmenin idaresini elinde bulunduran insanların kalite ve kabiliyetine bağlıdır.

Bu gün demiryollarımız harp sonu şartlarına uymağa gayret etmektedir. Bu arada işletmenin personel ve yönetim masrafları hayli artmıştır. Mevcut istatistiklere göre 1938 de idarenin masrafları 29, varidatı 37 milyon iken, 1946 senesinde masraflar 108, varidat ise 124 milyon liraya yükselmiştir.