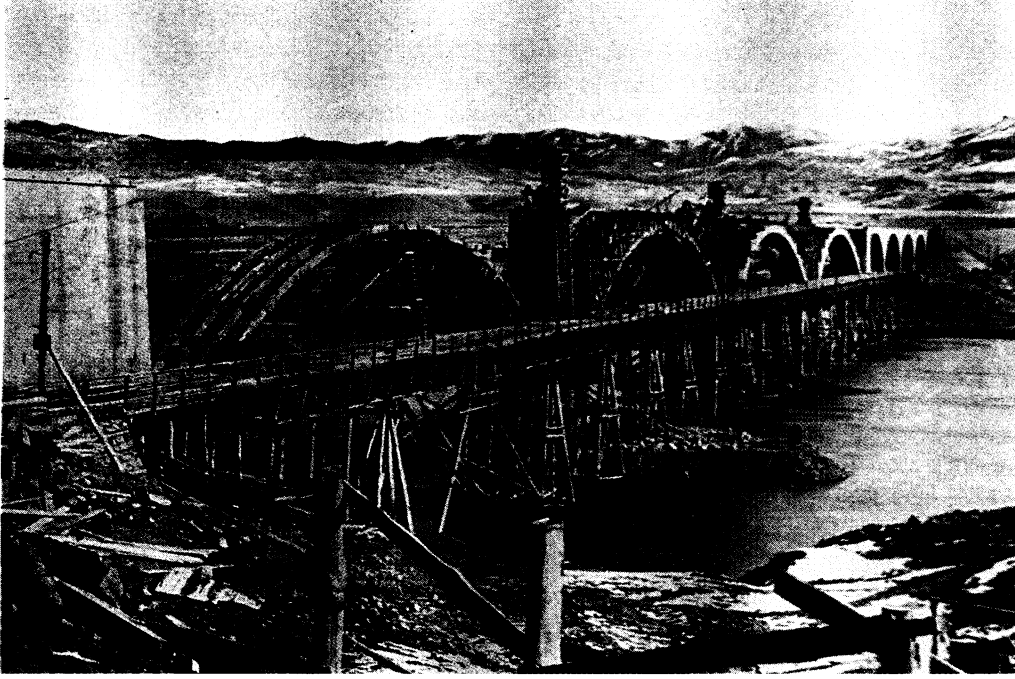


DEMİRYOLLARIMIZ

Prof.Dr.Güngör EVREN
İTÜ İnş. Fak. Ulaştırma Ana Bilim Dalı

**Fevzipaşa -
Diyarbakir Hattı,
284. km, Fırat
Köprüsü inşaat
halinde (Kaynak:
Bayındırlık ve
İskan Bak.,
Demiryolları ve
Limanlar İnş.
Reisliği, 29 İlk
Teşrin 1935
Andıcı)**



1.GİRİŞ

Ulaştırma, ülkelerin ekonomik ve sosyal yaşamında kilit niteliğindedir. Başka sistemlerde görülmesi oldukça güç çok yönlü etkileşimleri içerir. Demiryolları da bu sistem içinde çok önemli bir role sahiptir. Başka bir anlatımla, ulaştırma bir ülkenin gelişiminin aynası niteliğindedir. Dolayısıyla demiryolu' da. Gerçekten demiryollarımızın serüvenini, izlerken tarihimizi izlemiş gibi oluruz.

Türk demiryollarının serüveni ilginçtir. Çoşkulu dönemleri vardır. Özellikle kırk yılı aşkın büyük sıkıntılar yaşamaktadır. Bu sıkıntılar aslında ulaştırma sistemimizin, bu nedenle de ekonomimizin ve sosyal yapımızın sıkıntılarıdır. Kısacası, buruk bir öyküdür demiryollarımızın yüz yılı aşan serüveni.

Bu yazı kapsamında, demiryollarımızın nereden gelip nereye gittiği anlatılmaya çalışılırken, Cumhuriyeti kuranların inançlı oldukları kadar sorunlara tutarlı yaklaşımları, demiryollarımızı, dolayısıyla ulaştırma

sistemimizi bugün yaşamakta olduğumuz sağlıksız duruma düşüren yanlış ulaştırma politikaları da dile getirilecektir.

1.1. DÜNYA'DA DEMİRYOLU

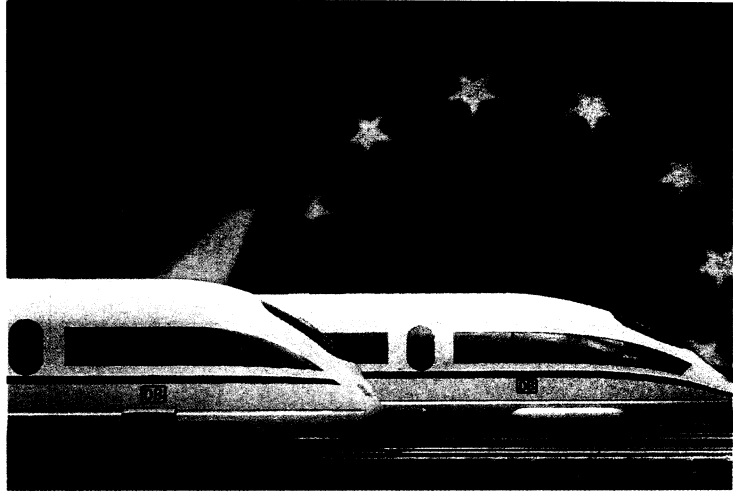
Demiryolu dünyada da bir tekel döneminden sonra çok zor bir rekabet ortamında yavaş yavaş gücünü ve payını kaybetme serüvenini yaşamıştır. Ama kimilerinin söylediği gibi modası geçtiği için raylarının sökülerek terkedilmesi biçiminde bir durumla karşılaşmamıştır. Demiryollarının komünist ülkelerin ulaştırma türü olduğu savını anımsıyoruz. Bu nedenle dünyada demiryolları nereden gelip nereye gidiyor sorusunun yanıtı için en iyisi komünizme bulaşmamış Avrupa Birliğine bakalım. Yüksek Hızlı Demiryolları konusunda son yıllarda özellikle Avrupa'da birçok ülkede önemli gelişmeler ortaya çıkmıştır. Avrupa'da yüksek hızlı demiryolu ağının oluşturulması konusunda ilk çalışmalar 1985 yılında AT ülkeleri ile İsviçre ve Avusturya demiryollarının oluşturduğu Avrupa

Demiryolları Topluluğu (Community of European Railways) tarafından başlatılmıştır. Bu konudaki ilk öneriler 1989 yılında topluluğa sunulmuş ve aynı yıl Avrupa Bakanlar Konseyi'nin istemi ile ilgili ülkelerin hükümet, sanayi ve demiryollarının temsilcilerinden oluşan bir çalışma grubu Avrupa yüksek hızlı demiryolları için bir master plan çalışmasına başlamıştır.

1990 yılı sonunda Avrupa Bakanlar Konseyi tarafından kabul edilen taslak master plan, 2000 yılına kadar 9000 km yüksek hızlı yeni demiryolu hatlarının yapımı ve 15000 km hattın da yüksek hız standartlarına göre iyileştirilmesini öngörmektedir. 2015 yılını hedef alan uzun dönemli planda Avrupa'da toplam 30000 km uzunlukta yüksek hızlı bir demiryolu ağı öngörülmüştür. Bunun 1900 km'sinde hız 250 km/sa'nin üzerinde olacaktır. Uzun dönemli plan, Avrupa'nın yüksek hızlı demiryolu ağına Viyana-Budapeşte-Belgrad-Sofya üzerinden Türkiye'ye bağlanmasını öngörmektedir.

Bu master plan çerçevesinde son yıllarda Doğu Avrupa'da ortaya çıkan değişimler de gözönünde tutularak, bir yandan ayrıntılı planlar geliştirilirken diğer yandan yüksek hızlı yeni demiryolu hatlarının yapımı da hızla sürdürülmektedir. Bu konuda en kapsamlı gelişme Fransa'da görülmektedir. 1981 ve 1983 yıllarında iki aşama halinde işletmeye açılan Paris-Lyon (417 km) hattı ile başlayan yüksek hızlı tren TGV (181 km) hattı ve 1990 yılında açılan bu hattın güneybatı kolu (101 km) ile toplam 700 km.lik bir ağa ulaşmıştır. 1990 yılında, Fransa'da toplam demiryolu trafiğinin %31'i TGV hatları üzerinde taşınmıştır. Bu oranın 1996 yılında %56'ya çıkması beklenmektedir. 1991 yılında yapılan master plan 1986 yılına kadar toplam 560 km uzunluğunda yeni yüksek hız hatlarının yapımını öngörmektedir.

İtalyan demiryolları 9000 km uzunlukta yeni yüksek hız hatları ile 15000 km hattın iyileştirilmesini planlamıştır. Almanya toplam 426 km uzunluğundaki Hannover-Würzburg ve Mannheim-Stuttgart hatlarını 1991 yılında işletmeye açmıştır. Bu hatlar üzerinde 280 km/sa hızlı yolcu



trenleri ile çok yüksek hızlı yük trenleri işletilmektedir. İspanya'da yüksek hızlı Madrid-Sevilla hattı (470 km) 4,5 yıl gibi çok kısa bir sürede tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Bunu Madrid-Barcelona hattı izleyecektir. Paris-Brüksel-Köln-Amsterdam arasında planlanan yüksek hızlı demiryolunun (PBKA Projesi) 1996 yılında 13 milyon yolcu taşınması beklenmektedir.

Avrupa'da yüksek hızlı demiryollarının yaygınlaştırılması planlarının arkasındaki başlıca nedenler olarak;

- a) Karayolu ve özellikle havayolu taşımacılığında giderek artan tıkanmaların kıtanın ulaştırma sistemini tehdit etmesi,
- b) Demiryollarının çevre ve enerji sorunlarına karşı en uygun bir ulaştırma türü olması,
- c) Ulaştırma sistemlerinin kıta düzeyinde entegrasyonu çabaları sayılabilir.

Gerçekten de Avrupa'daki 46 büyük havaalanının yarısı 1995 yılında kapasite sınırına ulaşacaktır. Hava trafiğinin 2000 yılında bugünkü düzeyinin iki katına çıkması beklenmektedir. Karayollarındaki tıkanmaların zaman ve enerji kaybı olarak, maliyeti AT'nin toplam gayri safi gelirinin %3'ü olarak (100 milyar ECU) öngörülmektedir. AT ülkeleri ile İsviçre ve Avusturya'da karayolu kazalarında her yıl 54000 kişi ölmekte, 1.7 milyon kişi yaralanmaktadır.

TANIMLAR

Yolcu-Km	Bir yolcunun bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen trafik ölçü birimidir.
Neflon-Km	Bir ton yükün (varsa ambalaj, palet, konteyner, vs. nin ağırlıkları dahil) bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen trafik ölçü birimidir.
Naneton-Km	Lokomotiflerin ağırlığı, baraj, vagonların daraları da dahil olmak üzere bir tren tonunun bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen hizmet ölçü birimidir.
Tren-Km	Bir trenin bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen işletme hizmeti birimidir.
İş Treni	Yol, bina ve tesislerin bakım, onarım ve yenilenmesi ile elektrikli cer ekipmanlarının yerleştirilmesi gibi idarenin ihtiyaçları için sefere konan trenlerdir.
İdari Taşınmalar	Demiryolunun gerek kendisi ve gerekse personel ihtiyacı için ücretsiz olarak yapılan taşınmalardır.



Bunun yıllık toplumsal maliyeti 73 milyar ECU olarak tahmin edilmektedir.

Türkiye’de 1991 yılında trafik kazalarında 6231 kişi ölmüş, 90250 kişi yaralanmıştır. Bu kazaların neden olduğu yıllık maddi hasar 606 milyar TL olarak öngörülmüştür. Avrupa’da yüksek hızlı demiryolu hatlarının yaygınlaştırılmasını teşvik eden diğer önemli bir etmen de kıtanın coğrafi ölçeği, nüfusu ve yüksek gelir düzeyinin bir sonucu olarak hızlı ulaşım sistemleri için çok yüksek bir talep potansiyelinin bulunmasıdır. 1000 km uzaklığa 4 saat hatta 3 saatte yapılabilecek yolculuklar için önemli bir potansiyel talep vardır. Bu yüksek talep, yüksek hızlı demiryolu projelerinin yeterli iç karlılık oranları ile mali bakımdan yapılabilir olmalarını sağlayabilmektedir. Fransa’da ilk aşaması 1981 yılında işletmeye açılan Paris - Lyon TGV hattında on yılda toplam 164 milyon yolcu taşınmış ve proje, on yıllık işletme sonunda %15 gibi oldukça yüksek bir mali iç karlılık oranı vermiştir.

Fransa’da fizibilite çalışmaları yapılan yüksek hızlı yeni demiryolu hatlarında 350 km’den daha uzun hatlar için, ortalama mali iç karlılık oranı ise %10.5 olarak öngörülmüştür. 1964 yılında Japonya’nın Tokyo-Osaka hattını işletmeye açarak başlatmış olduğu yüksek hızlı yeni hatlar ile demiryollarının yeni çağı başlamıştır. Yüksek hızlı demiryollarının etkinliğini somutlaştırmak için Paris-Lyon arasındaki hattın ilk aşamasının işletmeye açılmasından önceki 1980 yılı ve sonrasındaki 1985 yılındaki demiryolu ve havayolu yolcu paylaşımlarını karşılaştırmak anlamlı olacaktır. 1980 yılında Paris-Lyon bağlantısında tren ve uçak yolcularının paylaşımı %52 ve %48 iken 1985’de bu paylaşım %83 ve %17 olmuştur. Kısacası demiryolları, teknolojinin sağladığı olanaklar sayesinde geleceğin

ulaştırmasında da yaşamsal rol oynamayı sürdürecektir bir konumdadır.

1.2. TÜRKİYE’DE DEMİRYOLU

Ülkemize gelince, bugün büyük bir yanlışın acı ürünlerini toplamaktayız. Basiretsiz, dar görüşlü politikaların sonunda ekonomik ve sosyal gelişmeyi desteklemeyen, trafik kazalarıyla trilyonlarca liralık maddi kayıpların ötesinde binlerce ölü ve yaralı ile onulmaz ızdıraplar yaşatan, pahalı, yetersiz, dengesiz ve sağlıksız bir ulaştırma sistemiyle yaşamaktayız. Bu sonucun kaynağı yanlış bir ulaştırma politikasıdır.

Türkiye demiryollarının diğer ülkelerin demiryollarına göre durumunu değerlendirebilmek amacıyla, Ek 1’de TCDD 1995 yılı İstatistik Yıllık’ından alınan yedi tablo verilmiştir. Bu tablolarda görülmeyen; hatların büyük çoğunluğunun altyapı ve üstyapı olarak teknik ömürlerini tamamlayacak düzeyde eskimiş ve bakımsız olmaları hususudur.

2. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARIMIZ

İngiltere’de George Stephenson’un «Rocket» adıyla ünlü lokomotifle 13.2 tonluk bir yükün 22 km/sa hızla çelik raylar üzerinde çekilmesi olayı dünyada demiryolculuğunun başlangıcı sayılır. Bu olayın geçtiği 1829 yılını izleyen yıllarda ülkemizde demiryolu yapımı İngilizler tarafından teşvik edilerek gündeme getirilmiş ve 1836 yılında Osmanlı Hükümetince benimsenmeyen somut bir öneri ileri sürülmüştür. 1854 yılında yayımlanan Tanzimat Programında ekonomik kalkınmayı sağlamak için demiryollarının gereği üzerinde durulmuştur.

Sonunda 1856 yılında Aydın-İzmir hattı ile bugün sınırlarımızın dışında kalan Köstence- Çernova hattının yapımı için İngilizlere imtiyaz verilmiştir. Türkiye ’de demiryolculuğun başlangıcı olan 130 km.lik Aydın-İzmir hattı 1 Temmuz 1866’da işletmeye açılmıştır. Bunu çoğu yabancılar tarafından olmak üzere başka hatların yapımı ve işletilmesi izlemiştir. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde yapılarak Türkiye Cumhuriyeti’nin sınırları içinde kalan hatların 1923 yılındaki durumu şöyledir:

Şirketlerin elindeki normal genişlikli hatlar:

İzmir-Kasaba hattı ve uzantısı	: 703 km
Aydın hattı ve şubeleri	: 610 km
Yenice-Nusaybin hattı ve şubeleri	: 632 km
Sirkeci-Edirne hattı	: 337 km
Toplam	: 2282 km

Ayrıca farklı genişlikte fakat dar hat olan 41 km.lik Bursa-Mudanya ile 29 km.lik İyice-Palamut hatları da şirketlerin elinde bulunmaktaydı.

Devlet yönetimindeki normal genişlikli hatlar:

Anadolu hattı: Haydarpaşa-Ankara hattı : 587 km

Eskişehir- Konya hattı	: 445 km
Bağdat hattı : Konya- Yenice hattı	: 346 km
Toplam	:1378 km

Yukarıda belirtilenlere ek olarak Ruslar tarafından yapıp askeri makamlarca işletilen 124 km.uzunluğundaki Sarıkamış-Arpaçay geniş hattı, sonradan normal genişlikte yeniden yapılan 232 km uzunluğundaki Kükürtlü-Erzurum-Sarıkamış dar hattı ve Ankara dekovil hattı Cumhuriyet Dönemine intikal etmişlerdir.Türkiye Cumhuriyeti sınırları dışında kalan Hicaz hattı, gerek sermayesinin sağlanması biçimi, gerekse Türk Mühendis ve işçisinin emeğiyle yapılması bakımından demiryolculuk tarihimizde özel bir yere sahiptir.

Osmanlı İmparatorluğu Döneminde demiryollarımızın yapımı birçok maddi kayıplara ve üzücü gelişmelere neden olmuştur. Özellikle yabancı şirketlerce yapılan ya da devletçe yapıp anlaşmalarla işletmesi şirketlere bırakılan demiryollarının her kilometresi için belirli bir ödeme güvencesi verilmesi bir yandan işletmeye özen gösterilmesi gereğini ortadan kaldırarak, öte yandan bu şirketlere doğrudan önemli ödemeler yapılmasını zorunlu kılarak büyük zararlar uğranılması sonucunu doğurmuştur. Örneğin 1911 yılına kadar yalnız Anadolu hattıyla Bağdat hattının kısa bir kısmı için Osmanlı İmparatorluğu 4.080.000 altın lira kilometre tazminatı ödemiştir.

Demiryollarımızı yapmak ve işletmek olanağını kazanan yabancı ülkeler Osmanlı imparatorluğu üzerindeki siyasal ve ekonomik etkinliklerini güçlendirmişlerdir. Bu açıdan başlıca rolü oynayan iki ülke İngiltere ve Almanya olmuştur. Önce İngiltere, Batı Anadolu'nun verimli tarım alanlarının ürünlerinden sanayiinin hammaddesini sağlamak üzere yararlanmayı amaçlayarak Aydın-İzmir hattı ile başlattığı yapımları aynı yörede sürdürmüştür. Almanya, Güney Anadolu'dan hammadde olanağı elde etmek ve ülkemiz üzerinden daha doğudaki pazarlara ulaşmak için Anadolu ve Bağdat hatlarının yapımını yeğlemiştir.

3. CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİNDEKİ YÖNETİM ANLAYIŞI BAĞLAMINDA DEMİRYOLLARIMIZ

Cumhuriyet döneminde demiryollarımızın gelişimini yönlendiren ekonomik, toplumsal ve siyasal görüşleri ve bu temel görüşler çerçevesinde demiryollarına bakış açısını Atatürk'ün aşağıdaki sözleri açıklamaktadır:

"Siyasi ve askeri muzaferiyetler ne kadar büyük olursa olsun, iktisadi zaferlerle taçlandırılmadıkça payidar olamaz."

"Demiryolu, yol ihtiyacı memleketin bilcümle ihtiyacatının o kadar başında kendini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin menabii ve evladı ile işe devam etmek katiiyen elzemdir."

"Medeniyetin bugünkü vesaitini hatta fikriyatını demiryolu

haricinde intişar ettirebilmek müteassirdir. Demiryolu; refah ve ümran tevhit eder.»

"...Türk Milletinin servet, refah, medeniyet yollarında yürümesi ve Türkiye'de iktisadi hayatın yüksek inkişafı ancak bu ddmirden yollarla olacaktır.»

Özetle, siyasal bağımsızlığın gereği ve dayanağı olacak ekonomik bağımsızlığın mutlaka sağlanması amacıyla öncelikle "milli ekonomi"nin yaratılması ve güçlendirilmesi öngörülmekte; bu ilkenin uzantısında tüm gereksinmelerin yaygın biçimde karşılanması için ulaştırma sisteminin ve demiryolunun önemi en açık biçimde ortaya konulmaktadır. Genelde ve özelde o dönemin koşulları içinde ulaştırma olanaklarını geliştirmek için demiryollarının seçimi haklı nedenlere dayanmaktadır. Bu nedenlerin başlıcaları aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Osmanlı İmparatorluğundan devralınan en gelişmiş ulaştırma altyapısına demiryolları sahiptir.
- Demiryolları öteki ulaştırma türlerine göre ülke kaynaklarından yararlanılarak dışa bağımlılığı azaltmaya daha fazla olanak sağlayabilir.
- Demiryolları emek yoğun bir teknolojiye gereksinim gösterdiğinden istihdam sorununun çözümüne katkıda bulunabilir.
- Geçirilen savaşlarda yeterli demiryoluna sahip olamamanın unutulmamış acıları ve kayıplarından alınan dersle ulusal güvenliğin sağlanması için demiryollarının geliştirilmesini öngörmek doğaldır. Atatürk'ün «Demiryolları memleketin tüfenkten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır» sözü bu gerçeğin en açık ifadesidir.
- Demiryolu o dönemde çağa damgasını vuran ve uygarlığın simgesi durumunda olan bir ulaştırma türüdür. Çağdaş uygarlık düzeyinin üstüne çıkmayı hedef olarak seçen bir görüşün demiryollarının geliştirilmesine özel bir önem vermesini anlamak güç değildir.

Bunların ötesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşünün hızlandırılmasında yabancı ülkelere önemli bir araç olarak kullanılan demiryollarından bu kez ekonomik ve siyasal bağımsızlığın elde edilmesinde yararlanılabileceğini kanıtlamanın coşkusu görmezlikten gelinecek bir öğedir. Bu

Afyon-Karakuyu Hattı (Kaynak: Bayındırlık ve İskan Bak., Demiryollar ve İnş. Reisliği, 29 İlk Teşrin 1935. Andıcı)



konuda ve özellikle demiryolu yetersizliğinin ulusal savunmada yarattığı sıkıntılar açısından Atatürk'ün Afyon-Karakuyu iltisak hattının açılış törenindeki şu sözleri ilginçtir: «Bu hattın olmamasından memleket müdafaası çok sıkıntı çekti. Bu kadar kısa bir hattın memleket müdafaası bakımından göreceği işi 100.000 öküze yaptırmak ya mümkün veya değildir. İmparatorluk devrinde iltisak hatlarına çok az ehemmiyet verilmiştir. Bunu mali iktidarsızlığından ziyade zihniyetinin idraki haricinde olduğunda aramak lazımdır.»

Demiryollarımızın Cumhuriyet öncesi ve sonrası iki değişik amaç ve anlayışla gelişimi doğal olarak ağ yapısına yansımıştır. İngiltere ve Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğunun verimli yörelerini hammadde deposu ve pazar olarak değerlendirmek suretiyle (kaynak noktalarını kısa yoldan dışarıya limanlarına ya da doğrudan kendi ülkelerine bağlamak üzere) yaptıkları hatlar «ağaç» tipi bir oluşumun ortaya çıkması sonucunu doğurmuşlardır (Şekil 1). Buna karşılık, Cumhuriyet sonrasında üretim merkezleriyle doğal kaynakları ve üretim merkezleriyle tüketim merkezlerini birbirlerine bağlayarak milli ekonominin canlanmasını ve güçlenmesini sağlamak, ülke düzeyinde yaygın bir ulaştırma sistemi kurarak ekonomik, toplumsal ve kültürel açılardan dengeli, sağlıklı ve bütünlük içinde gelişmeyi gerçekleştirmek, ulusal güvenliği ve savunmayı gereksinme duyduğu ulaştırma olanaklarına kavuşturmak amaçlarıyla ana eksenler oluşturulduktan sonra iltisak hatlarıyla erişilebilirliği daha da artırmak suretiyle hatların «ağ» biçimi bir yapısal özellik kazanmaları sağlanmıştır. 1928 yılında demiryolu ağımızın geliştirilmesi amacıyla yapılması planlanan hatlar, bugünden bakarak bile son derece ilginçtir ve bir kararlılığın göstergesidir. (Şekil 1, Şekil 2 ve Şekil 3) Demiryolu hatlarımızın 1939 yılındaki durumunu gösteren (Şekil 3) «ağ» biçiminde oluşumu belirgin olarak ortaya koymaktadır. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının %70'i Ankara-Konya doğrultusunun batısında iken Cumhuriyet döneminde sözü edilen ağ biçiminde oluşumun sonucu olarak hatların yarısından

daha fazlasını doğuya kaydıran bir dağılıma erişilmiştir.

Cumhuriyet döneminin yeni anlayışıyla demiryollarını hızla geliştirmek üzere yola çıkılırken koşullar son derece elverişsizdir. Büyük bölümü yabancı şirketlerin elinde bulunan hatlar yıpranmış, savaşta hasara uğramış durumdadır. 80 lokomotifle 1300 kadar çoğu hurda yolcu ve yük vagonu vardır. Yakıt ve yedek parça stoku yok denilecek kadar azdır. Daha önemlisi işletme, işlemleri, dili ve personeli ile yabancısıdır. Hicaz Demiryolu deneyimi dışında, demiryolculuk Türkler tarafından yürütülen bir meslek değildir. Teknik işler ve yönetim yabancıların tekeli altındadır. Cumhuriyetle birlikte çoğu meslekten olmayan bir personel oluşturulabilmiştir.

Cumhuriyet döneminin anlayışıyla, kaynakları en iyi biçimde kullanarak demiryollarına temelden sahip çıkmak gerekmektedir. 1923 yılında yayınlanan bir yasa ile Türkiye'de yeni hatların devlet tarafından yapımı ve işletilmesi kararlaştırılmıştır. Türk Demiryolcuları 1925 yılında ilk Ulusal Demiryolu Kongresini yapmışlar, teknik sorunlar ve standartlar konusunda kararlar almışlardır. Bu dönemde demiryollarımızın, her türlü olanaklar sonuna kadar zorlanarak, öz kaynaklarımızla gerçekleştirilmesine özen gösterilmiştir.

Nitekim 1930 yılında devrin Başbakanı İsmet İnönü demiryolu hatlarının yapımını ulusal gücümüzle başardığımızı vurgulamakta, Lozan'da kendisine Türkiye'nin kalkınmak için mutlaka Avrupa'ya muhtaç olacağı tehdidini savuran Lord Curzon'a sanki bir kez daha ve somut biçimde karşılık vermektedir:

«Demiryollarımızı kendi vasıtamızla yapmaya mecburduk, yaptık.»

“Şimendifer zaferi; Türk işçisinin, Türk mühendisinin, Türk sermayesinin zaferidir.»

Erzurum-Sivas Hattının yapımı her türlü engelin nasıl aşıldığının yalnızca bir örneğidir. Erzurum-Sivas Hattının yapımına 1933 yılında Sivas'tan itibaren başlanmıştır.

Şekil 1. Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki demiryolu ağı.





Şekil 2. 1928 yılında Türkiye demiryolu ağı ve öngörülen hatlar

Aynı zamanda Malatya-Çetinkaya iltisak hattının da yapımı kararlaştırılmıştır. Sözleşmeye göre Erzurum Hattının 1940 yılında, iltisak hattının 19 ay, Erzurum hattının 15 ay erken bitirilmesi kararlaştırılmış ve gerçekleştirilmiştir.

Dar boğazlarla dolu sarp ve çok güç arazi koşullarında, 1000-2000 m yükseklikte, iklim nedeniyle kısıtlı yıllık çalışma süresi içinde 32 km.si tünel olan 690 km.lik hat yapımı 1934-1938 yılları arasında başarıyla tamamlanmıştır.

Özetlemek gerekirse; Osmanlı İmparatorluğu döneminde ulusal amaçlarımıza göre değil yabancı ülkelerin amaçları doğrultusunda başlatılan demiryolculuğumuz, Cumhuriyet'in ilanıyla siyasal ve ekonomik bağımsızlık temeline dayanan yepyeni bir anlayışla büyük bir atılım göstermiştir. Şirketlerin ellerindeki hatlar devlete maledilirken, öte yandan da Anayurdu dört baştan demir ağlarla öreceği yeni hatların projeleri yapılmış ve bu projeler Atatürk'ün henüz bir lise öğrencisi olan Afet İnan'ın sorusu

üzerine belirttiği «Planlarımız kağıt üzerinde kalmak için çizilmiyor. Yapıldıkça görürsün.» azmi ile eksiksiz gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyeti kuranların demiryolu konusunda izledikleri çok başarılı politikanın, yapılan hatların da boyutlarını aşan anlamını Falih Rifki Atay 1942 yılında kaleme aldığı «Demiryolculuğumuzun XV'inci Yılı» başlıklı yazısında en güzel biçimde belirtiyor:

«Türk demiryolculuğu, yeni çağ Türkiye'sinin başarı iradesini yuğurmakta amil olmuştur. Demiryolcular yalnız ray döşemediler, tünel açmadılar, köprü kurmadılar: taraf taraf fabrikalar açan, sulama işlerini halleden, bu memleketi asrımıza ulaştıran teknik ve iman kadrosunun da habercisi ve müjdecisi oldular. 15 yıl öncesinden bugün bir rüya idi. Bu günden 15 yıl öncesi bir kabustur.»

4.DEMİRYOLLARIMIZIN ATILIM DÖNEMİ

Cumhuriyetle birlikte başlatılan atılım İkinci Dünya Savaşı

———— Demiryolu ağıımızın 1939 yılındaki Durumu
 - - - - - 1939 yılından sonra yapılan hatlar



Şekil 3. Cumhuriyet Dönemindeki demiryolu ağı



**Fevzipaşa-
Diyarbakır Hattı
(Kaynak: Bayın.ve
İskan Bak.,
Demiryollar ve İnş.
Reis. 29 İlk Teşrin
1935. Andıcı)**

**Tablo 1: 1923-1950
döneminde
işletmeye açılan
hatlar**

patlak verinceye kadar sürmüştür. 1940 ve onu izleyen yıllarda demiryolu ağıımızı güçlendiren çalışmalar çok yavaşlamıştır. Ancak bu durumun yalnız demiryollarına özgü olmadığını belirtmek gerekir. Örneğin karayolu yapımı bakımından da önemsenerek çalışmalar yoktur. Demiryollarımızın gelişiminde 1950'li yılların dönüm noktası olduğu söylenebilir. Bu nedenle ve ilerideki açıklamalarla uyum sağlamak için burada 1950'ye kadar olan zaman dilimi gözönüne alınacaktır. Atatürk Büyük Millet Meclisinin 1929 yılındaki açılış töreni söylevinde yeni hat yapımlarıyla ilgili olarak şunları söylemektedir.

"Muhterem Efendiler,

Büyük Millet Meclisi'nde son beyanatımızdan bugüne kadar geçen bir sene zarfında vatanda yeniden 445 km. demiryolu döşenmiştir. Bir seneye kadar yeniden 500 km. döşeneceği mukarrerdir. Erzurum hattına ait fenni ve ihzari ameliyat hararetle devam etmektedir. Mersin-Adana Demiryolları İşletmesine ilhak edilmiştir.

Kanaat ve itimat veren bu sade rakamlar ve hadiselerle beraber arzedeğim ki, yeni demiryollarının ilk seneleri için zaruri olan işletme açıkları dahil olduğu halde umum işletme kendi kendini idare etmektedir.»

1923-1950 döneminde yapılan yeni hatların işletmeye açılış yılları ile uzunlukları (Tablo 1) de verilmiştir.

Yeni hat yapımlarıyla birlikte Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapılmış ve Türkiye sınırları içinde kalan yabancı şirketlerin elindeki hatların satın alınarak ya da anlaşmalarla devralınarak millileştirilmesi çabası yürütülmüştür. Bu amaçla 22 Nisan 1924 gün ve 506 sayılı yasa ile Anadolu'daki hatların satın alınması kararlaştırılmıştır. Başbakan olarak İsmet İnönü şirketlerin elinde bulunan hatların devlete maledilmesi konusundaki görüşünü 1930 yılında şu sözlerle dile getirmektedir: «Şimendiferi devletleştirmekte milli siyasetçe, milli iktisatça o kadar çok faydeler tecrübe ettim ki, mümkün oldukça her yeni hattı devlete maletmek vazifemdir.»

Anadolu hattının satın alınması 1928 yılında sonuçlandırılmış, 5 Eylül 1929'da Mersin-Adana hattı, 5 Mayıs 1931'de Bursa-Mudanya hattı, 1 Haziran 1931'de Samsun-Çarşamba hattı, aynı yılın 27 Nisanında Bağdat hattının Ankara-Fevzipaşa kesimi, 1 Haziran 1934'de İzmir-Kasaba hattı ile uzantısı, 1 Haziran 1935'de Aydın Demiryolları, 1 Ocak 1937'de Şark Demiryolları, Bağdat hattının Fevzipaşa-Meydanıkebez kesimi, 1 Temmuz 1937'de Çobanbey-Nusaybin hattı, 1948 yılında Şenyurt-Mardin hattı devlet yönetimine geçmiştir.

5. DEMİRYOLLARIMIZIN ÖRGÜSEL GELİŞİMİ

Osmanlı İmparatorluğu döneminde tümü yabancı şirketlerce işletilen demiryolları Birinci Dünya Savaşı sırasında Hicaz Hattı ile birlikte «Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü»nün yönetimine verilmiş, fakat savaşın yenilgiyle sona ermesi üzerine yine yabancı şirketlere bırakılmıştır. Kurtuluş Savaşı'nın başlamasıyla birlikte büyük bir bölümü Milli Hükümet'in eline geçen bu demiryollarından Anadolu Hattının 926, Bağdat Hattının 325 ve İzmir Kasaba Hattının 223 km.lik kesimleri 19 Temmuz 1920 tarihli Büyük Millet Meclisi kararıyla Eskişehir'de oluşturulan «İşletme Umum Müdürlüğü» eliyle yönetilmeye başlanmıştır. Bu genel müdürlük 1921 yılında Ankara'ya, 1922 yılında Konya'ya ve İtilaf Devletleri'nin İstanbul'dan ayrılmasıyla da Haydarpaşa'ya nakledilmiştir.

Hat Adı	İşletmeye açılış yılı	Uzunluk (km)
Ankara-Yerköy	1925	203.784
Samsun-Kavak	1926	47.492
Yerköy-Kayseri, Kavak-Amasya	1927	176.471+85.523=261.994
Amasya-Bağlar, Alayurt-Güzelyurt	1928	78.836+45.491=124.327
Fevzipaşa - Gölbaşı	1929	137.800
Güzelyurt - Demirli, Kayseri - Yapı, Bağlar-Uluslu	1930	44.304+125.660+52.797=321.761
Demirli - Balıkesir, Irmak - Km 92, Gölbaşı - Malatya	1931	174.426+91.976+112.409=378.811
Uluslu - Kalın, Malatya - Fırat, Kardeşgediği - Niğde	1932	118.053+32.531+59.096=209.680
Yapı - Tecer, Niğde - Boğazköprü	1933	49.710+112.713=162.423
Fırat - Yolçatı - Elazığ	1934	86.244
Km92 - Balıksık, Yolçatı - Diyarbakır	1935	227.307+158.556=385.863
Tecer - Çetinkaya, Balıksık - Çatalağzı, Gümüşgün - Burdur, Bozanönü - Isparta, Afyon - Karakuyu, Malatya - Kesikköprü	1936	68.467+85.597+23.892+13.360+112.175+56.159=359.650
Çetinkaya - Divriği, Çatalağzı - Zonguldak, Kesikköprü - Çetinkaya	1937	64.847+10.249+83.227=158.323
Divriği - Erzincan	1938	155.570
Erzincan - Uzunahmet	1939	223.444
Diyarbakır - Bismil	1940	47.382
Bismil - Sinan	1942	28.424
Sinan - Batman	1943	14.726
Batman - Tunçbilek, Batman - Kurtalan, Malatya - Bez Fabrikası	1944	12.391+68.818+5.584=86.793
Elazığ - Palu	1946	69.947
Palu - Genç	1947	62.741
Köprüağzı - Maraş	1948	27.903
Uzunahmet - Yekabat	1949	32.716
Toplam		3587.834

Ulusal Demiryolculuğumuzun başlangıcı olarak kabul edilen tarih 24 Mayıs 1924'tür. Bu tarihte yürürlüğe giren yasa ile Hükümete, o zamana kadar geçici bir yönetim tarafından işletilen Haydarpaşa-Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı hatları ile Haydarpaşa Liman ve rıhtımının sözleşme ve şartnamelere uygun olarak satın alınması yetkisi verilmiş, böylece geçici yönetim yerini Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı; katma bütçeli «Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi» adı altında kurulan sürekli bir yönetime bırakmıştır. Sonra 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı yasa ile bütün yurdu kapsayan «Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi» kurularak demiryollarının yapımı ve işletme işleri bu katma bütçeli ve tüzel kişiliğe sahip kuruluşa devrolunmuştur. 4 Nisan 1939 tarihinden sonra Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanan demiryollarımız 22 Temmuz 1953 gün ve 6186 sayılı yasa ile «Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) Genel Müdürlüğü» adı altında iktisadi devlet teşekkülü kimliğini kazanan bir kuruluşça yönetilmeye başlanmıştır. 1964 yılında ise 440 sayılı kanunla tüzel kişiliğe sahip özerk bir kuruluş durumuna getirilmiştir.

6.CUMHURİYET DÖNEMİNDEKİ GELİŞİMİN GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ

Önceki bölümde Cumhuriyet dönemi ile ortaya çıkan yeni demiryolculuk anlayışı ve bu anlayışla 1940 yılına kadar özellikle yeni hat yapımı ve şirketlerin elinde bulunan hatların devlete maledilmesi konularında gerçekleştirilen gelişmelerle yönetim ve örgütlenmeye ilişkin olarak geçirilen aşamalar belirtilmeye çalışılmıştır. Burada demiryollarımızın bazı göstergelerle Cumhuriyet'in ilanından günümüze kadar izlediği gelişme çizgisinin değerlendirilmesine çaba gösterilecektir. Sözü edilen göstergelerden en önemli olan yeni yapılan hatların uzunlukları 1950 yılına kadarki dönem için daha önce verilmişti. Sonraki döneme ilişkin yeni hat yapımı ile ilgili bilgiler (Tablo 2)'dedir. Bunların dışında (Tablo 2: 1950 sonrasında işletmeye açılan hatlar)

Hat Adı	İşletmeye Açılış Yılı	Uzunluk (km.)
Yekabat - Rus Sınır	1951	229.003
Narlı - Gaziantep	1953	84.077
Kozlu - Ereğli - Armutçuk	1953	15.559
Genç - Çizmeburnu	1955	119.866
Gaziantep - Karkamış	1960	90.857
Çizmeburnu - Tatvan	1964	87.310
Kütahya - Seyitömer	1962	26.512
Pehlivanlı - Edirne - Bulgar Sınır	1971	67.852
Van - İran Sınır	1971	116.691
Samsun - Çarşamba	1980	36.000
Toplam		873.727

yapımı durumundaki yeni Ankara-İstanbul hattı vardır. Ayrıca bazı hatların projeleri hazırlanarak ekonomik yapılabilirlik etüdları tamamlanmış ya da sürdürülmektedir. Cumhuriyet döneminin 1940'dan önceki ve sonraki yıllarında yeni hat yapımı bakımından karşılaştırılması şu sonucu vermektedir: 1940'dan önce ortalama olarak yılda 200 km. yeni hat yapılırken, 1940'dan günümüze kadar ortalama yıllık yeni hat uzunluğu 30 km.'ye varmamaktadır.

Trafiğin gelişimindeki değişimi açıklayıcı ara yıllar 1957 ve 1962'dir. Bu yılları da kapsayacak biçimde yolcu ve yük trafiklerinin gelişimleri (Tablo 3)'de görülmektedir.

Tablodan trafiğin 1957 yılına kadar sürekli artış gösterdiği,

Yıllar	Yolcu - km	Ton - km
1923	172 744 206	207 000 000
1933	319 801 560	430 732 234
1943	2 667 591 560	2 546 754 326
1953	3 619 424 424	4 088 070 312
1957	5 105 384 608	5 521 866 960
1962	3 719 824 479	3 856 176 495
1973	6 400 000 000	7 319 000 000
1979	6 799 000 000	5 814 000 000
1986	6 052 000 000	7 396 000 000
1995	3 661 000 000	8 506 000 000

Tablo 3: 1923-1995 arasında yolcu ve yük trafiği gelişimi

1957-1962 arasında hızla azaldığı ve sonra yeniden artarak ancak 1957 yılı düzeyini bir ölçüde aştığı anlaşılmaktadır. Demiryollarımız mali sonuçlar bakımından 1959 yılına kadar gelirleri giderlerini karşılayan bir kuruluşken, bu yıldan sonra sürekli işletme açığı veren bir kuruluş durumuna gelmiştir. Ayrıntıya girmeksizin, bu durumun trafik kaybindan kaynaklanan kaçınılmaz bir sonuç olduğu söylenebilir. Demiryollarımızın İkinci Dünya Savaşı'na kadar bir atılım içinde olduğu ve yeni hatlarla ağıımızın güçlendirildiği belirtilmiştir. Bu dönemde, hatta savaş sonuna kadar, tüm dünyada olduğu gibi ulaştırma sistemimiz demiryollarımızın tekeli altındadır.

Ancak 1950'lerden sonra dünyadaki gelişime koşut biçimde fakat başka ülkelerdekinden daha belirgin olarak demiryollarımız karayollarımızın yıkıcı rekabeti karşısında güçsüz ve desteksiz bırakılmıştır. Hat uzunluğu ve yüklendiği taşıma hizmeti bakımından gelişmesini sürdüremediği, hatta gerilemeler gösterdiği yukarıdaki açıklamalardan bir ölçüde anlaşılmaktadır. Trafiğin zaman zaman azalması ve 1959 yılından sonra sürekli işletme açığı verir duruma gelmesi gelişmedeki aksamanın kanıtlarıdır. Ancak bir ulaşım türünün gelişiminin açık ve doğru olarak değerlendirilmesi ulaştırma sistemi içindeki konumu incelenerek yapılabilir.

Böyle bir inceleme için (Tablo 4)'de kentler arası karayolu ve demiryolu uzunlukları yıllara göre verilmiştir. Tablodan 1940-1950 arasında ne demiryolu ve ne de karayolunda önemli bir gelişme kaydedilmediği halde 1950'den sonra karayolu uzunluğunun büyük bir hızla arttığı altyapı olarak ağırılık kazandığı görülmektedir. Kara ulaştırmasına ayrılan yatırımların demiryolu ve karayolu arasındaki paylaşımı da anlamlı bir göstergedir. 1950'den sonra, planlı dönemi de

Yıllar	Asfalt Yollar (km)	Devlet ile köy yolları ve ham yollar toplamı (km)	İşletilen demiryolları ağı (km)
1923	-	18 365	3 716
1940	352	41 582	7 381
1950	1 425	47 080	7 671
1978	31 000	200 000	8 139
1991	31 300	326 475	8 163

Tablo 4: 1923-1991 arasında karayolu ve demiryolu ağlarının gelişimi

• • • • • kapsamak üzere demiryollarına yapılan yatırımlar karayollarına göre çok düşük düzeyde kalmıştır. Ulaştırma sistemimiz içinde karayolunun ve demiryolunun taşıma payları ise taşıma türlerinin birbirlerine göre konumlarını açıklıkla ortaya koyan göstergelerdir. Böyle bir inceleme İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar taşıma alanında tek kurmuş durumda bulunan demiryollarının 1950'lerin ortalarından itibaren karayolu karşısında hızla gerilediğini göstermektedir. Gerçekten demiryollarımızın yolcu taşımacılığındaki payı 1955 yılında %24 iken 1980 'de %4.1'e, yük taşımacılığındaki payı ise 1955'de %61.7 iken 1980'de %10.4'e düşmüştür. Buna karşılık karayolu taşımacılığı yolcuya 1955 yılında %73.1 olan payını 1980 yılında %94.5'e, yükte 1955 yılında %34 olan payını 1973 yılında %75.4'e çıkarmıştır.

Demiryollarının %66'sının 30 yıldan eski olması nedeniyle ekonomik ömürlerini tamamlamaları, yol yenilemelerinin yılda 100 km'nin altında kalması gerçeği karşısında demiryollarının tamamen kullanılmaz duruma gelmesini önlemek ve taşıma sisteminin sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasını sağlamak üzere 20 Ağustos 1982 günü «1983-1993 Ulaştırma Ana Planı» yürürlüğe konuldu. Bu belge ülkemizin ilk (dileyelim ki son olmasının) taşıma planı özelliğini taşımaktadır.

Bu Ulaştırma Ana Planı'na her üç yılda bir gözden geçirilerek hedef yılının üç yıl uzatılmasına olanak sağlayan dinamik bir yapı kazandırılmıştır. Ne var ki, bu plan ilk gözden geçirme işlemi gerçekleştirilmeden rafa kaldırılmış ve planda bulunmayan ve hiçbir etüde dayanmayan 1200 km.lik otoyol yapımı kararı ile Ana Planın geçerliliği ortadan kaldırılmıştır. Ulaştırma Ana Planı ve 6.Beş Yıllık Kalkınma Planı hedefleri ile gerçekleştirmeler yolcu için Tablo 5'de yük için Tablo 6'da verilmiştir.

7. DEMİRYOLLARIMIZIN İYİLEŞTİRİLMESİ İLE İLGİLİ GENEL GÖRÜŞLER

7.1. ÖNCELİKLE TUTARLI BİR ULAŞTIRMA POLİTİKASINA GEREKSİNİM VAR

Demiryollarımızı iyileştirmenin koşulu taşıma sistemimizi iyileştirmektir. Bunun için de tutarlı ve kararlılıkla uygulanan bir taşıma politikasına gereksinim vardır. Yürürlükteki politikalar (ya da politikasızlık) doğrultusunda oluşan taşımamız ülkenin ekonomik ve sosyal gelişmesine gereğince destek olma niteliğinden yoksundur. Ülkeye çok pahalıya malolmaktadır. Enerji açısından petrole, dolayısıyla dışa bağımlıdır. Trafik kazalarıyla binlerce insanın yaşamını yitirmesine, onbinlerce insanın yaralanmasına neden olmakta ve böylece insanlarımızı ızdırıya boğan ve trilyonlarca liralık üretim kaybı ile maddi hasar meydana gelmektedir. Çünkü taşıma sistemimiz tümüyle karayoluna dayanmaktadır. Gereğince ve yeterince olmasa da belirli ölçüde gelişmiş bir bacakla hedefe doğru sağlıklı

biçimde yürümenin olanaksızlığı kavranmamakta ya da kavranılmış olsa bile bu doğrunun gereği yerine getirilememektedir.

Kısacası, sağlıklı bir taşıma sisteminin sağlanması gereken koşullar ne ise, onun tamamen karşısını üreten bir sistemle karşı karşıya bulunmaktayız. Yani yanlış politikaların oluşturduğu dengesiz ve sağlıklı bir taşımanın sancılarını çekmekteyiz.Yapılması gereken, ülkenin ekonomik, sosyal ve tüm yönlerden hedefler doğrultusunda sağlıklı biçimde kalkınmasına destek olacak, ülkeye en ucuza malolacak, enerji açısından dışa bağımlılığı enaza indirecek, trafik kazalarının vahim boyutlarda gelişmesini önleyecek, çevreye zarar vermeyecek bir taşıma sistemini oluşturacak biçimde, yatırımların, vergilerin, işletme yükümlülüklerinin ve kuralları tanımlayan bir taşıma politikasının ortaya konmasıdır. Bu bağlamda bir Ulaştırma Ana Planının yapılması, somuta doğru atılan ilk adım olacaktır.

7.2. DEMİRYOLLARIMIZIN İYİLEŞTİRİLMESİNE İLİŞKİN DİĞER GÖRÜŞLER

Ana planda öngörülen doğrultuda bir taşıma sistemi oluşturma konusundaki temel görüşler aşağıda özetlenmiştir.

1. Köklü önlemler alınmadıkça mevcut yapının düzeltilmesi mümkün değildir. Bu durumun bilincinde olarak önlemlerin saptanması ve uygulamalarının izlenmesi gerekir.
2. Önlemleri yalnız demiryolu çerçevesiyle sınırlamak amacı varmak için yeterli değildir. Ulaştırma sisteminin tümünü kapsayacak biçimde değerlendirme yaparak çözüm yolları belirlenmelidir.
3. İlk iki maddedeki görüşlerin gereği gecikmeksizin yeni bir Ulaştırma Ana Planı'nın hazırlanarak titizlikle uygulanmasıdır.
4. Ulaştırma sistemi içinde koordinasyonu sağlamak üzere gerekli yönetsel ve örgütsel düzenlemeler yapılmalıdır. Yani başta demiryolu olmak üzere sistem içindeki kuruluşların yeniden yapılanması ve sistemin bir bütün olarak etkin hizmet sunması sağlanmalıdır.
5. Ulaştırma türleri arasında yıkıcı bir rekabet yerine birbirlerini tamamlayarak bütünlük içinde taşıma gereksinimlerini karşılayacakları organize bir yarışma ortamı sağlanmalıdır.Tüm taşıma sistemlerinin eş işlem görmeleri ilkesi esas olarak benimsenmelidir.

Kamu hizmeti, yasal yükümlülükler, vergi yükümlülükleri, altyapı(yol ve sabit tesisler)yüklerine katılım konuları bu kapsam içinde özenle irdelenmelidir. Geçiş döneminde istemin öngörülen bir yapıya dönüşmesini sağlamak üzere yönlendirici önlemlerin alınmasına ihtiyaç vardır.

6. Yöneticilerin zamanında ve sağlıklı karar alabilmeleri için en büyük destekleri olacak yönetim-bilişim sistemi mutlaka kurulmalıdır.

	Yolcu x km (milyon)						Yolcu x km Payı			
	Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	6.BYKP Hedef 1993	Gerçek 1993	Gerçekleşme Oranı		Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	6.YKP Hedef 1993	Gerçek 1993
					UAP	6. BYKP				
Denizyolu(2)	1.017	1.662	249	52	-	-	1.2%	1.1%	0.2%	0.0%
Demiryolu	3.549	6.235	4.365	4.030	65%	92%	4.1%	4.0%	3.3%	3.0%
Boruhattı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Karayolu (1)	80.828	145.197	128.493	132.754	91%	103%	94.2%	94.1%	95.5%	95.8%
Havayolu(2)	395	1.265	1.363	1.721	136%	126%	0.5%	0.8%	1.0%	1.2%
TOPLAM	85.789	154.359	134.470	138.557	90%	103%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

(1) Sadece Devlet yollarındaki taşımalardır.

(2) Sadece kamu sektöründe yapılan taşımalardır ve UAP ve 1980 yılı gerçekleşmesi yurtiçi ve şehir hatları taşımaları toplamını, 6.BYKP ve 1993 gerçekleşmesi ise yurt içi yolcu taşımalarını kapsamakta ve gerçekleşme oranlarını vermek mümkün olamamaktadır.

Tablo 5: Ulaştırma ana planı ve 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı hedefleri ile gerçekleştirmeleri karşılaştırılması - Yurtiçi yolcu taşımaları

	Ton x km (milyon)						Ton x km Payı			
	Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	6.BYKP Hedef 1993	Gerçek 1993	Gerçekleşme Oranı		Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	6.BYKP Hedef 1993	Gerçek 1993
					UAP	6. BYKP				
Denizyolu (2)	7.880	29.800	14.339	900	3%	6%	15.0%	32.2%	12.6%	0.8%
Demiryolu	5.167	25.436	12.397	8.118	32%	65%	9.9%	27.5%	10.9%	7.7%
Boruhattı	3.429	4.016	10.314	3.091	77%	30%	6.6%	4.3%	9.1%	2.9%
Doğalgaz(m ³)(3)	-	-	5.083	4.952	-	97%	-	-	4.5%	4.7%
Karayolu (1)	35.861	33.400	71.470	88.948	266%	125%	68.5%	36.0%	62.9%	83.9%
Havayolu(4)	4	10	15	13	130%	87%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
TOPLAM	52.341	92.662	113.618	106.022	114%	93%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

(1) Sadece Devlet yollarındaki taşımalardır.

(2) Sadece kamu sektöründe yapılan taşımalardır.

(3) BDT ile yapılan doğal gaz taşımalarıdır.

(4) 6.BYKP değerleri sadece kamu sektöründe yapılan kargo+posta+fazla bagaj taşımalarıdır

Tablo 6: Ulaştırma ana planı ve 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı hedefleri ile gerçekleştirmeleri karşılaştırılması - Yurtiçi yük taşımaları

7. Demiryolu ağını etkinleştirecek yeni hatlar yapılmalıdır.
8. Mevcut olanakların sonuna kadar kullanılabilmesi için gerekli, nispeten küçük tamamlayıcı yatırımlar gecikmeden gerçekleştirilmelidir.
9. Demiryollarımız transit taşımalar bakımından geniş olanaklara sahiptir. Bu olanakların mutlaka değerlendirilmesi gereklidir.

8. SOMUT DEĞERLENDİRMELER VE ÖNERİLER

8.1 Bir ulaştırma sisteminde her ulaştırma türüne teknik ve ekonomik açılardan etkin olabildiği hizmetleri yüklemek gerekir. Bu ilkeye göre oluşturulan bir ulaştırma sistemi sağlıklı ve ülkeye en ucuza malolur. Demiryolları, büyük sanayi ve yerleşim merkezleri arasında yoğun taşıma taleplerinin karşılanması için zorunludur ve ekonomiktir. Bu nedenle aşağıdaki kentler arasında yeterli (yani karayolu ile karşılaştırılabilir uzunlukta, yüksek hızlara ve ağır dingil yüklerinin geçişine elverişli) nitelikte demiryolu bağlantısının sağlanması gereklidir.

İstanbul	Zonguldak	Gaziantep	Sivas
Ankara	Kocaeli	Antakya	Trabzon
İzmir	Manisa	Eskişehir	Malatya
Adana	İçel	Kayseri	Diyarbakır
Bursa	Samsun	Aydın	Elazığ
Konya	Balıkesir	Erzurum	Antalya

Bu bağlantılar sağlanırken ayrıca;

*Edirne'den başlayarak İstanbul ve Ankara üzerinden Malatya'nın ötesine uzanan eksenin demiryolu ağıımızın belkemiği olma özelliği,
 * Ana eksenin İran, Irak ve Suriye'ye bağlantıların transit taşımalardaki konumu,
 * Karadeniz kıyısındaki Zonguldak, Samsun ve Trabzon'dan güneye uzanacak enine eksenlerin gereği gözönünde bulundurulmalıdır. Bu görüşler altında oluşması gerekli görülen yeni hatların uzunluğu 3000 km. dolayındadır. Bu hatlardan bazılarının yapımı (Ankara-İstanbul, Ankara-Samsun bağlantılarını kısaltan hatlar, Ankara-Konya hattı, Konya-Eğirdir-Antalya hattı, Trabzon-Bayburt-Erzurum hattı, Diyarbakır-Mardin hattı) 1928'de öngörülmüştür.

Burdur-Antalya'nın yapımı 1914'de tasarlanmıştır. İki yabancı bilim adamı (Kolars ve Malin) 1970 yılında Türkiye Demiryolları ile ilgili olarak yaptıkları bir araştırmada benzer sonuçlara varmışlardır. Yukarıda gerekli oldukları belirtilen ana bağlantılar açısından demiryolu ağıımızın mevcut durumu ve yetersizliği, demiryolu uzunluklarının karayolu uzunluklarına oranlarından açıklıkla anlaşılmaktadır.

Örneğin bu oran İstanbul-Zonguldak için 3, İstanbul-Samsun için 2.10, Ankara-Zonguldak için 1.78, Ankara-Samsun için 2.29, Ankara-Konya için 2.65'dir. Pratik olarak bu bağlantıların var olmadıkları kabul edilebilir.

8.2. Yukarıda önerilen yeni hatların bir etüd sonucu saptanacak önceliklerine göre yapılması zorunludur. Yeni Ankara-İstanbul hattı öncelikle geciktirilmeden yapılmalıdır.

Türkiye'nin en büyük iki kentini bağlayan, demiryollarımızın belkemiği ve Avrupa-Ortadoğu transit yolunun üzerinde bulunan bu hattın gerekliliğine hiç kuşku yoktur. Bu hattın yapımının sürüncemede bırakılması ulaştırma sistemimiz ve demiryollarımız açısından büyük bir yanlışlıktır.

8.3 Yeni hatların yapımı gerekli olmakla birlikte mevcut hatların en etkin biçimde kullanılması ve bunun için zorunlu önlemlerin alınması öncelik taşımaktadır. Bu amaçla, çabaların yine öncelik sıralarına göre belirli hatlar üzerinde yoğunlaştırılması en uygun yaklaşım olacaktır. Bu hatlarda, üst yapının yenilenmesinden güzergah standartlarının, mümkün olduğu ölçüde, yükseltilmesine çalışılmalıdır. Ayrıca deverin yükseltilmesi, birleştirme eğrilerinin düzeltilmesi ve kurbalardan geçerken kasalarının eğilmesi suretiyle merkezkaç kuvveti karşılayan özel vagonların kullanılması gibi önlemlerle hızın yükseltilmesi olanakları değerlendirilmelidir. Böylece, küçüksenmeyecek gelişmeler sağlanabilecektir.

8.4 Gerek mevcut hatların iyileştirilmesi gerekse yeni hatların yapılması sırasında Avrupa-Ortadoğu transit yolunun güçlendirilmesi amacı gözönünde bulundurulmalıdır. Transit taşımacılık demiryollarının en etkin olduğu alandır. Bugün demiryollarının transit taşımacılıktan kar sağlayabildiği bilinmektedir. Taşıma uzunluğu arttıkça transit karı da artmaktadır. Bu açıdan Türkiye'nin eşine az rastlanır bir konumu vardır. Transit trafiğin garantisinin bulunmadığı ileri sürülebilirse de, ülkemizin özel koşullarında bu trafiğin çekilmesi şansı büyüktür. Nitekim 1970'li yılların ortalarında transit taşımada önemli gelişmeler olmuştur. Sonraki yıllardaki gerilemelerde demiryollarımızın bu trafiği taşımada önemli gelişmeler olmuştur. Sonraki yıllardaki gerilemelerde demiryollarımızın bu trafiği taşıyacak önlem ve hazırlıklarının bulunmamasının payı vardır.

8.5 Demiryollarımızın altyapısı ve araçlarının geliştirilmesi gereklidir, ancak yeterli değildir. Fiziksel yapının iyileştirilmesine paralel olarak, trafiğinin arttırılması gerekmektedir. Deyim yerinde ise «trafik demiryollarının kanıdır, canıdır». Büyük ölçüdeki sabit giderleri nedeniyle,

artan verimle çalışan demiryollarında trafik arttıkça birim taşıma maliyeti düşecek dolayısıyla ekonomik etkinliği artacak ve bu sayede daha etkin hizmet sunarak yeni trafik çekmek, böylece güçlenmek olanağını bulacaktır. Trafiğin kaybetmesi gibi tersine bir gelişme ise demiryollarının hızla ekonomik çöküntüye düşmesine neden olmaktadır. Demiryollarımızın gelişimi incelenirse, 1960 sonrasında başlayan trafik kayıplarıyla birlikte zayıflama sürecine girildiği ve toparlanma olanağının bulunmadığı görülür.

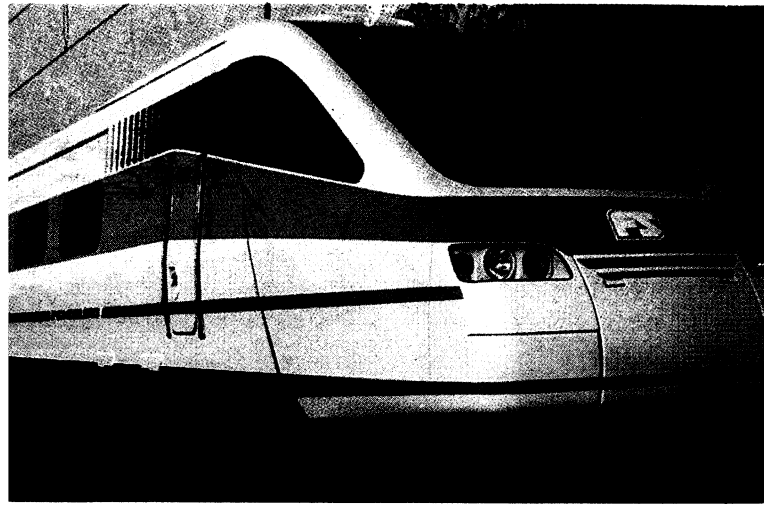
Trafiğin demiryollarına kaydırılması konusunda zorlayıcı önlemler bile alınabilmektedir. Nitekim Batı Almanya gibi bir ülkede, zamanın Ulaştırma Bakanı'nı adıyla anılan Leber Planı uygulamaya konarak taşınmalarında demiryollarının uygun olduğu saptanan 26 kalem yükün demiryollarıyla taşınması zorunluluğu getirilmiştir. Gerekli koşullar sağlanarak, hiç değilse geçici bir süre için, ülkemizde de benzeri önlemler alınabilir.

8.6 Yukarıda sıralanan tüm önlemler ancak ve ancak çağdaş bir işletmecilikle geçerlilik kazanabilir. Bu nedenle demiryollarımızın, birbirleriyle yakından ilişkili, örgüt, yönetim ve personel sorunlarının çözümü öncelik taşımaktadır. Başka bir anlatımla demiryollarımızın ağır sorunlarının çözümü, sorunları saptayıp çözüm önerileri geliştirecek ve bunları uygulayacak bir mekanizmanın ve gerekli nitelikte ve sayıda elemandan oluşacak bir kadronun varlığına bağlıdır. Demiryollarımızın örgütlenme sorunu çeşitli zamanlarda gündeme getirilmesine, bu konuda yabancı kuruluşlara çalışmalar yaptırılmasına rağmen çözüme kavuşturulamamıştır. Demiryollarımızın yeniden yapılanması ile ilgili yeni bir çalışma sonuçlanmak üzeredir.

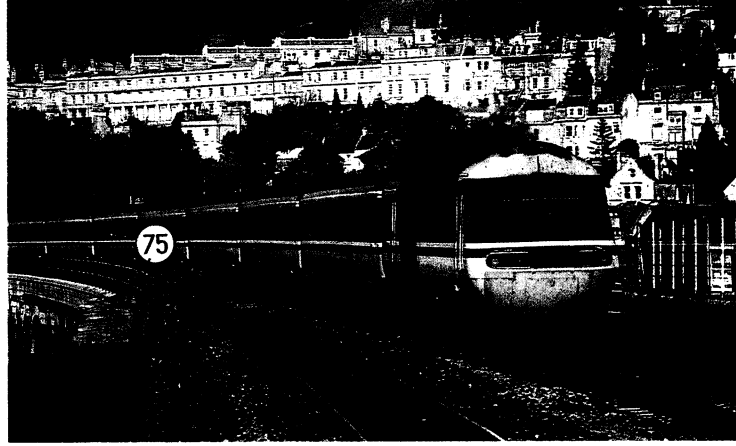
Ancak bu çalışma hakkında yorum yapmaya yeterli bir bilgi elde edilememiştir. Tüm çözümlerin üretilmesinde ve uygulanmasında temel öge, elbette ki insandır. Yeterli nitelik ve sayıda elemana sahip olunmadıkça sağlıklı işleyen bir sistem kurulamaz. Demiryollarımızın zaman içinde personel açısından zayıflayarak yetersiz duruma geldiğini saptamakta yarar vardır. Bu sorunun çözümü amacıyla önerilecek özel nitelikteki önlemlerin devletin genel personel politikası çerçevesinde güçlükleri bulunduğu açıktır. Ancak demiryollarımızın iyi bir yola girebilmesi için yeterli, nitelikli personel gereği, olmazsa olmaz türden, temel bir koşuldur. Bu nedenle öncelikle üst düzey görevleri için nitelikli elemanların sağlanmasının çaresi bulunmalıdır. Demiryollarımızın sorunlarının çözümüne yönetim ve personel sorunları ile başlanması herhalde en akılcı yol olacaktır.

9.SON SÖZ

Yukarıda bazıları belirtilen önlemler alınmadığı takdirde demiryollarımız ulaştırma sistemimizde görev yapamaz duruma gelecektir. Oysa nasıl etkin bir karayolu ağı olmayan bir ulaştırma sistemi düşünülemezse, demiryoluna



gerekli ağırlığı vermeksizin ulaştırma hizmetinin yürütülebilmesine de olanak yoktur. Ekonomik kayıplar bir yana bırakılsa bile, yarının Türkiye'sinin ulaştırma hizmetini demiryolunun etkin desteğinden yoksun olarak yürütmek fiziksel açıdan mümkün değildir. Sonuç olarak, demiryollarımızı iyileştirmemiz, kalkınma ve sanayileşme iddiamıza geçerlilik kazandırmanın temel koşullarından biri olmaktadır. Demiryolculuğumuzun İkinci Dünya Savaşı sonrası gelişimi ve günümüzde olduğu nokta, Cumhuriyet dönemiyle başlatılan gelişim çizgisinin uzantısı mıdır? Ya da daha doğru biçimde sormak gerekirse: Ulaştırma sistemimiz Cumhuriyetimizi kuranların anlayışları doğrultusunda geliştirilmiş midir? Aşağı yukarı eş anlamlı olan bu sorulara olumlu yanıt vermek olanaksızdır.



Bu durumda ulaştırma sistemimizi sağlığa kavuşturmak üzere, demiryollarımızın Atatürk Dönemi örneği yeni bir atılım yapabilmesini sağlamak için her türlü çabayı göstermek, gecikmeksizin yerine getirmemiz gereken ulusal bir görev olmaktadır.

KAYNAKLAR

- 1) «Cumhuriyetimizin 50.Yıl Dönümünde Demiryollarımız», TCDD Genel Müdürlüğü, 1973
- 2) «Demiryol Dergisi», TCDD Genel Müdürlüğü, Özel Sayı, Ekim 1973.
- 3) «Demiryol Dergisi», TCDD Genel Müdürlüğü, Atatürk Özel Sayısı, Temmuz 1981.
- 4) «Bildiriler», I.Ulusal Demiryolu Kongresi, 9-10-11 Ocak 1979 Ankara.
- 5) TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi, «Ulusal Demiryolumuzu Tanıyalım». Demiryol Dergisi, TCDD Genel Müdürlüğü, Ocak 1980.
- 6) «Erzurum'un İşletmeye Açılışı 20/10/1939», T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, 1939.

- 7) «Devlet Demiryolları İşletmesi İstatistik Özeti», 1959-1963 Senelerindeki İşletme sonuçları, TCDD Genel Müdürlüğü, 1964.
- 8) «Devlet Demiryolları İşletmesi İstatistik Özeti», 1959-1963 Senelerindeki İşletme Sonuçları, TCDD Genel Müdürlüğü, 1964.
- 9) «TCDD İstatistik Yıllığı 1991-1995», TCDD Genel Müdürlüğü, 1996.
- 10) ATAY F.R., «Demiryolculuğun XV'inci Yılı», Demiryollar Dergisi, Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Genel Direktörlüğü, I.Teşrin-II.Teşrin -I.Kanun, 1942.
- 11) «7.Beş Yıllık Kalkınma Planı Demiryolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Rapor Taslağı», İstanbul 1993.
- 12) EVREN G., Cumhuriyet Döneminde Demiryollarımız, Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu, 1981
- 13) EVREN G., Demiryolu Taşımacılığımızın Değerlendirilmesi, 8.Ulaştırma Şurası, 17-19 Mart 1987

EK 1 (T.C.D.D. İstatistik Yıllığı'ndan (1991-1995) alınmıştır)

ÜLKE VE DEMİRYOLU Country and Railways	ÜLKE YÜZÖLÇÜSÜ Size of the Area Km ² (10 ³)	NÜFUS Population (10 ³)	KAYNAKLI UZUNLUĞU Length of roads Km (10 ³)	PERSONNEL SAYISI (Personnel) Number	HAT UZUNLUĞU (Km) (5) Length of Lines			YOLCU SAYISI Passenger Number		YOLCU KM Passenger Km		NET TON Tonne		TON KM Tonne Km		TRAFFIC MOTORLU Dönel Kiş (10 ³)		ELEKTRİK Enerji Kwh (10 ³)	
					ELEKTRİK Non Electrified	ELEKTRİK Electrified	TOPLAM Total	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)	(10 ³)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Türkiye (TCDD)	779,0	61,18	99,8	39.279	7.513	939	8.452	119.333	6.328	14.675	8.215	14.950	149	162					
İngiltere (BR)	244,0	56,19	366,5	118.066	11.474	5.090	16.564	702.191	28.656	*	*	*	420	2.477					
Lüksemburg (CFL)	2,6	0,40	5,2	3.289	13	262	275	11.300	289	19.148	684	973	8	47					
Yunanistan (CH)	132,0	10,45	61,2	12.006	2.474	-	2.474	11.348	1.399	1.325	324	1.723	34	-					
İrlanda (CIE)	70,3	3,57	92,4	11.148	1.910	37	1.947	25.813	1.260	3.615	369	1.829	28	18					
Portekiz (CP)	92,1	10,26	66,1	14.270	2.238	461	2.699	197.503	5.110	7.961	1.625	6.935	54	206					
Almanya (DB AG)	357,0	81,41	639,8	326.842	23.653	17.748	41.401	1.494.958	61.333	*	*	*	678	8.775					
Doğu Almanya (DR)	43,1	5,20	71,0	30.044	1.979	370	2.349	142.300	5.771	*	*	*	81	220					
İtalya (FS)	301,2	57,19	303,5	138.451	9.878	10.124	16.002	455.009	48.900	74.394	22.563	71.463	129	4.433					
Hollanda (NS)	41,2	15,38	105,8	26.361	766	1.991	2.757	312.013	14.439	*	*	*	*	*					
Japonya (JNR)	374,8	36,14	136,3	41.157	5.647	8.999	12.646	381.530	14.853	24.374	9.884	24.737	93	1.671					
Belçika (NMBS)	30,5	10,13	133,7	42.729	1.033	2.363	3.396	142.602	6.638	76.398	9.301	18.439	38	1.061					
Fransa (SNCF)	547,0	57,78	915,7	185.690	16.833	13.742	30.575	795.955	36.675	*	*	*	*	271	6.484				
İsviçre (CFF)	41,3	6,99	71,0	30.174	15	2.967	2.983	263.611	12.085	*	*	*	9	1.756					
Norveç (NSB)	387,0	4,31	89,7	12.904	1.801	2.422	4.023	37.926	2.398	*	*	*	23	378					
Avusturya (ÖBB)	83,9	6,02	110,6	63.817	2.328	3.308	5.636	190.412	9.202	66.148	13.049	22.351	50	1.993					
İspanya (IF)	430,0	6,82	136,0	14.396	-	-	-	94.140	5.906	35.024	19.060	24.966	23	1.494					
Finlandiya (VR)	338,1	5,09	77,8	17.368	3.930	1.980	5.880	43.969	3.072	40.150	9.949	12.966	61	968					
Çek. Cumh. (ČD)	78,9	10,33	35,9	107.397	6.773	2.640	9.413	226.720	6.481	110.318	22.823	51.304	145	1.363					
Hırvatistan (ŽR)	46,0	5,35	36,9	56.000	2.209	1.436	3.665	99.101	4.568	36.953	12.334	16.932	64	819					
Orsistan (AJRC)	97,7	4,94	6,6	1.223	293	-	293	-	-	2.494	701	*	*	*					
Bulgaristan (BZ)	110,2	15,86	70,0	10.021	1.525	-	1.525	1.954	967	*	*	*	*	*					
Buendi Arab. (SNC)	2.146,7	17,12	91,4	2.167	1.392	-	1.392	414	139	1.901	816	955	16	-					

**Tablo 1.1.
Uluslararası
demiryolu
istatistikleri**

Tablo 1.2
Uluslararası
Demiryolu
İstatistikleri

ÜLKE VE DEMİRYOLU Country and Railways	MİLETLİK - Km - Crossborder - Km (10 ³)														
	DİZEL LOKO - Diesel Loco					ELEKTRİK LOKO - Electric Loco					DİZEL DİZ - Diesel Railcars				
	YOLCU - Pass.					YOLCU - Pass.					YOLCU - Pass.				
	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total
Türkiye (TCDD)	3.174	15.633	19.204	1.888	794	2.288	21	22	23	28	23	26	27	29	29
İngiltere (BR)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lüksemburg (CFL)	100	737	836	109	374	703	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Yunanistan (CF)	1.432	776	2.207	-	-	-	1.429	-	1.429	-	-	-	-	-	-
İrlanda (CIR)	1.645	1.184	2.849	-	-	-	-	-	-	54	269	388	1.927	1.184	3.111
Portekiz (CF)	1.569	2.175	3.859	1.136	1.417	2.775	832	-	832	2.436	-	2.436	6.146	3.392	9.589
Almanya (DB AG)	22.043	26.915	50.207	80.677	154.289	236.419	6.286	0	6.223	36.361	46	36.443	146.127	181.236	328.372
Danimarka (DSB)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İtalya (FS)	3.436	1.389	4.925	45.765	26.762	86.920	94	1	99	1.136	1	1.174	76.483	88.884	123.118
Hollanda (NS)	1	1.226	1.227	3.767	5.345	16.912	1.621	-	1.621	16.943	224	19.167	26.332	6.605	32.937
Japonya (RENFE)	2.426	3.564	6.390	6.499	19.021	25.785	1.983	-	1.983	16.259	-	16.259	27.282	22.985	50.267
Belçika (SNCB)	1.133	6.280	7.499	6.960	12.771	19.793	77	-	79	31.276	-	31.389	19.451	19.656	36.711
Fransa (SNCF)	7.546	13.097	21.057	49.080	111.559	164.856	6.297	8	6.329	53.547	192	54.292	116.793	125.239	242.714
İsviçre (CFF)	-	-	74	-	-	35.911	4	-	4	-	-	-	4.599	25.669	13.286
Norveç (NSB)	913	1.722	2.635	3.665	5.605	9.369	251	-	251	1.358	-	1.358	6.179	7.417	13.596
Avusturya (ÖBB)	804	1.237	2.045	14.561	27.382	42.121	509	0	574	5.605	1	5.605	21.599	28.630	50.995
İrçec (SI)	0	1.864	1.878	9.086	25.568	44.874	463	-	466	3.827	-	3.864	13.296	37.484	51.679
Fineandya (VR)	1.913	9.678	11.891	3.185	8.556	12.441	-	-	-	624	-	624	6.432	18.434	24.866
Çek. Cumh. (CD)	2.626	7.258	10.886	9.713	48.541	58.260	2.674	7	2.683	1.771	-	1.771	17.764	47.766	65.459
Slovakya (ZSR)	1.316	4.247	5.583	6.174	21.759	27.924	955	-	955	880	-	880	9.355	25.997	35.352
Ürdün (ARC)	-	1.288	1.288	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.288	1.288
Suriye (CPS)	1.697	2.185	3.289	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.897	2.185	3.289
Suudi Arab. (SBC)	139	499	638	-	-	-	-	-	-	-	-	-	139	499	638

Tablo 1.3
Uluslararası
Demiryolu
İstatistikleri

ÜLKE VE DEMİRYOLU Country and Railways	TREN - Km - Train - Km (10 ³)														
	DİZEL LOKO - Diesel Loco					ELEKTRİK LOKO - Electric Loco					DİZEL DİZ - Diesel Railcars				
	YOLCU - Pass.					YOLCU - Pass.					YOLCU - Pass.				
	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total
Türkiye (TCDD)	14.282	16.693	31.399	5.718	737	6.469	2.390	-	2.390	4.237	-	4.237	26.637	17.430	44.895
İngiltere (BR)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lüksemburg (CFL)	620	866	1.490	805	627	1.433	732	-	732	4.078	-	4.078	5.735	1.480	7.233
Yunanistan (CH)	5.233	1.696	7.017	-	-	-	10.052	-	10.054	-	-	-	15.265	1.696	17.071
İrlanda (CIR)	7.322	4.282	11.604	-	-	-	644	-	644	1.854	-	1.854	9.820	4.282	14.102
Portekiz (CF)	6.647	3.928	13.692	4.165	2.707	7.342	7.499	-	7.993	9.544	-	9.798	27.855	6.635	36.677
Almanya (DB AG)	140.724	41.674	183.715	338.993	184.985	517.454	71.963	0	72.190	101.692	63	101.851	445.372	226.122	675.213
Danimarka (DSB)	-	6.973	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38.437	4.973
İtalya (FS)	15.527	3.444	19.519	156.901	61.161	224.497	37.862	12	39.886	37.182	8	39.119	247.572	44.625	323.021
Hollanda (NS)	62	2.388	2.450	15.882	5.717	20.749	12.237	-	12.237	86.798	1.680	82.308	108.089	9.705	117.794
Japonya (RENFE)	8.786	6.898	15.681	22.647	29.869	52.516	13.225	-	13.225	72.712	-	72.712	117.370	36.767	154.137
Belçika (SNCB)	5.765	6.027	11.978	26.073	12.114	32.340	1.144	-	1.165	45.179	-	45.447	72.101	18.141	90.700
Fransa (SNCF)	26.184	12.586	47.406	128.445	130.103	259.156	52.350	0	52.675	117.312	517	119.227	338.291	149.266	478.474
İsviçre (CFF)	-	61	61	46.017	27.866	77.261	-	-	-	47.316	-	47.316	93.333	27.959	124.638
Norveç (NSB)	2.755	2.729	5.484	9.288	6.789	16.077	2.572	-	2.572	13.048	-	13.048	27.663	9.518	37.181
Avusturya (ÖBB)	6.614	2.951	10.015	48.668	26.914	86.267	9.382	9	10.005	27.424	3	28.393	92.088	39.877	134.620
İrçec (SI)	1	3.189	3.216	31.567	34.159	66.276	6.411	-	6.458	21.777	-	22.025	59.756	37.348	97.975
Fineandya (VR)	7.380	8.862	16.242	10.736	7.737	18.473	-	-	-	6.629	-	6.629	24.745	16.599	41.344
Çek. Cumh. (CD)	16.727	13.773	30.753	32.098	34.694	66.814	43.528	127	43.683	7.781	-	7.781	100.134	48.594	149.031
Slovakya (ZSR)	5.675	6.856	12.531	17.438	16.962	34.400	12.838	-	12.838	4.097	-	4.097	40.048	23.818	63.866
Ürdün (ARC)	-	1.068	1.068	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.068	1.068
Suriye (CPS)	2.613	3.469	6.082	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.613	3.469	6.082
Suudi Arab. (SBC)	372	638	1.010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	372	638	1.010

Tablo 1.4
Uluslararası
Demiryolu
İstatistikleri

ÜLKE VE DEMİRYOLU Country and Railways	ÇERİBİN ARAÇLAR Tractive Stock										ÇERİBİN ARAÇLAR Tractive Stock									
	(1) DİZEL LOKO Diesel Loco					ELEKTRİK DİZ Electric Railcar					YOLCU VAGONLARI Passenger Wagons					YÜK VAGONLARI Freight Wagons				
	YOLCU - Pass.					YOLCU - Pass.					YOLCU - Pass.					YOLCU - Pass.				
	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	YOLCU Pass.	YÜK Freight	TOPLAM Total	ADDET Number	KAPASİTE Capacity	ADDET Number	KAPASİTE Capacity	ADDET Number	KAPASİTE Capacity	ADDET Number	KAPASİTE Capacity	TOPLAM Total	ADDET Number	KAPASİTE Capacity	TOPLAM Total		
Türkiye (TCDD)	642	89	68	99	808	1.533	103.407	19.132	698.323	142.146	283.205	181.663	444.928	-	-	-	-			
İngiltere (BR)	1.619	258	861	1.743	4.481	10.665	738.492	13.964	565.806	-	-	-	-	-	-	-	-			
Lüksemburg (CFL)	57	19	2	32	110	146	12.408	2.386	106.426	11.209	18.240	11.243	29.483	-	-	-	-			
Yunanistan (CH)	234	-	188	-	422	861	88.354	11.117	247.105	54.227	18.516	14.370	29.886	-	-	-	-			
İrlanda (CIR)	112	-	8	40	160	331	21.269	1.884	49.326	64.869	31.963	12.170	48.123	-	-	-	-			
Portekiz (CF)	241	71	128	180	620	1.346	101.083	3.993	127.344	-	-	-	-	-	-	-	-			
Almanya (DB AG)	6.510	2.600	868	2.614	13.509	21.220	1.443.899	186.317	7.232.940	3.217.860	3.683.277	1.928.908	5.612.188	-	-	-	-			
Danimarka (DSB)	261	22	-	312	595	1.623	96.472	3.880	121.100	701.261	691.022	111.200	802.322	-	-	-	-			
İtalya (FS)	1.171	2.013	848	632	4.863	12.643	1.027.881	77.767	3.110.120	1.863.797	1.028.007	406.987	1.432.994	-	-	-	-			
Hollanda (NS)	333	200	116	561	1.210	2.620	191.240	4.818	192.815	588.300	-	-	-	-	-	-	-			
Japonya (JNR)	880	568	136	603	1.267	4.201	267.406	25.192	989.979	508.358	424.073	187.656	611.729	-	-	-	-			
Belçika (SNCB)	587	376	20	634	1.607	3.309	287.963	16.099	778.383	322.788	228.992	139.183	368.178	-	-	-	-			
Fransa (SNCF)	2.082	2.203	744	1.154	7.183	18.392	1.230.343	86.382	3.095.040	2.267.340	1.285.101	608.076	2.063.179	-	-	-	-			
İsviçre (CFF)	279	1.238	-	251	1.794	4.494	288.303	11.101	618.096	-	-	-	-	-	-	-	-			
Norveç (NSB)	131	138	28	148	442	958	99.217	4.190	123.464	104.820	138.451	87.481	195.082	-	-	-	-			
Avusturya (ÖBB)	488	736	137	223	1.384	3.828	244.287	24.135	951.016	453.017	611.054	362.913	974.007	-	-	-	-			
İrçec (SI)	261	480	92	268	1.056	1.679	101.27	16.011	809.794	382.872	314.937	970.808	-	-	-	-	-			
Fineandiya (VR)	884	111	-	100	768	967	64.182	14.656	880.268	140.700	210.589	228.614	536.164	-	-	-	-			
Çek Cumhuriyeti (ČD)	1.864	1.029	791	83	2.767	8.560	862.282	63.922	2.767.955	444.005	789.940	998.781	1.793.727	-	-	-	-			
Danimarka (DSB)	614	878	307	73	2.767	2.694	162.164	10.441	1.484.410	186.267	146.995	608.689	1.028.626	-	-	-	-			
Ürdün (ANC)	21	-	-	-	21	-	-	-	413	17.616	-	22.266	-	-	-	-	-			
Surinam (CFR)	184	-	-	-	184	483	20.480	4.319	181.000	-	-	-	-	-	-	-	-			
Bahre Arabistan (BRC)	59	-	-	-	59	36	2.728	2.176	114.840	-	-	-	-	-	-	-	-			

ÜLKE VE ŞİRKET Country and Railway	LOKOMOTİV KİLOMETRİLERİ - Locomotive Kilometers (10 ⁹)					PARA HESABI Currency Subsidies (Code ISO)	SÜYAN Subsidies	TOPLAM GİDER Total Expenditure (10 ⁹)	TOPLAM GELİR Total Revenue (10 ⁹)	GELİR - Revenue (10 ⁹)	
	DEZİLLİ LOKO Diesel Loco	ELEKTRİK LOKO Electric Loco	DEZİLLİ DEZİ Diesel Roller	ELEKTRİK DEZİ Electric Roller	TOPLAM Total					YOLCU Passenger	YÜK Freight
Türkiye (TCDD)	41.256	6.831	3.562	8.648	60.297	TRL	2.561.191	16.096.336	3.562.881	1.175.507	2.389.374
İngiltere (BR)	*	*	*	*	*	GBP	2.063	5.427	2.751	2.176	575
Lüksemburg (CFL)	2.400	1.889	233	4.365	8.887	LUF	9.876	*	4.390	914	3.476
Yunanistan (CH)	8.727	-	13.879	-	22.606	GRD	14.475	79.808	15.834	10.469	5.365
İrlanda (CIE)	12.366	-	-	1.855	14.223	IEP	105	*	306	266	40
Portekiz (CP)	14.342	7.342	12.280	16.096	50.060	PTE	15.630	97.459	30.694	22.050	8.644
Almanya (DB AG)	219.906	548.008	91.644	355.995	1.215.573	DEM	*	*	23.704	15.651	8.053
Danimarka (DSB)	153.107	122.033	44.342	99.633	419.115	DKK	*	*	3.640	2.590	1.050
İtalya (FS)	20.362	231.364	65.621	59.813	377.160	ITL	4.888.841	15.877.457	7.076.484	5.585.366	1.491.118
Hollanda (NS)	6.062	22.279	16.325	126.876	171.544	NLG	1.476	*	2.062	1.848	214
İspanya (RENFE)	24.944	57.243	13.821	89.984	185.992	ESP	280.285	384.091	139.466	94.318	45.147
Belçika (SNCB)	17.124	41.608	1.374	75.386	135.492	BEF	59.278	76.995	29.272	14.435	14.818
Fransa (SNCF)	94.469	304.102	68.335	166.064	632.970	FRF	25.407	74.213	40.653	24.474	16.179
İsviçre (CFF)	2.734	114.683	-	32.778	150.995	CHF	2.229	6.183	2.667	1.702	965
Norveç (NSB)	7.421	17.619	3.066	15.077	43.183	NOK	3.511	5.617	1.209	174	1.035
Azərbaycan (088)	15.904	100.759	11.927	34.620	163.210	ATS	23.812	42.176	16.831	7.070	9.761
Avusturya (ÖBB)	4.688	76.793	7.691	22.465	111.607	SEK	-	9.865	8.795	5.020	3.775
Fineandiya (VR)	29.823	22.825	-	9.617	62.265	FIM	266	3.479	3.122	1.071	2.051
Cek. Cümh. (ČSD)	51.853	77.728	47.940	8.065	185.586	CZK	5.771	35.591	19.477	2.329	17.148
Slovakya (ŽSR)	25.405	49.370	16.825	6.534	98.134	SKK	-	14.995	15.014	2.978	12.036
Örden (AIRC)	2.136	-	-	-	2.136	JOD	-	*	8	-	8
Suriye (CPS)	7.011	-	-	-	7.011	SYP	-	-	0	-	0
Saudi Arab. (SRO)	1.010	-	-	-	1.010	SAR	84	*	78	14	64

Tablo 1.5
Uluslararası
Demiryolu
İstatistikleri

[illegible]

Tablo 1.6
Uluslararası
karşılaştırmalar

ULKE VE SERIKLE Country and Railways	YOL TAĞIMA VERİMLİLİĞİ Utilization of freight traffic										GÜZERGAH KAPASİTESİ CAPACITY		TIRLARIN GELİRE KONULU KAPASİTESİ CAPACITY		ORT. TAĞIMA MESAFESİ Average length of journey		ORTAALAMA TREN HIZI Average train speed (km/h)		1000 KİLOMETRE'YE TRENİN Enerji tüketimi (1000 Gross-tonne-km)	
	VAGON UTILIZATION	DOLU YOL YAGON % 8	DEĞAN YAG BİRE DOĞUN % 8	VAGON KAPASİTESİ Average capacity of wagon lot	DOLU YAG BİRE DOĞUN % 8	VAGON KAPASİTESİ Average capacity of wagon lot	VAGON KAPASİTESİ Average capacity of wagon lot	NETİCİLİK HAMİTİMİN Trenin Gross-tonne-km	YAGON KAPASİTESİ Average capacity of wagon lot	YAGON KAPASİTESİ Average capacity of wagon lot	Cost percentage (%)	Cost percentage (%)	Cost percentage (%)	Cost percentage (%)	YOLCU Yüklemi	YOLCU Yüklemi	YOLCU Yüklemi	YOLCU Yüklemi	MOTORLARI Güçleri Power	ELEKTRİK Güçleri Power
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
	1950/1951	1951/52	1952/53	1953/54	1954/55	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59	1959/60	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1965/66	1966/67	1967/68	1968/69	1969/70
Türkiye (TCDD)	59,8	63,7	29,9	36,3	79,8	23,3	49,4	22,1	71,9	53,0	59,8	232,3	364,5	7,7	46,6	11,1	10,1	10,1	10,1	10,1
İngiltere (BR)	-	-	-	44,5	-	-	-	50,7	75,0	40,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lüksemburg (CFL)	52,0	61,9	37,5	44,6	84,1	12,4	52,2	-	248,8	25,6	35,7	150,5	678,1	9,4	35,4	-	-	-	-	-
Yunanistan (CFT)	45,1	51,9	26,9	24,0	86,9	-	41,8	19,8	91,4	124,4	235,6	187,1	457,5	9,3	-	-	-	-	-	-
İrlanda (CIE)	48,1	70,8	17,8	26,2	68,0	24,0	48,1	-	34,3	48,8	188,7	196,2	276,5	9,6	-	-	-	-	-	-
Portekiz (CP)	-	-	-	38,2	-	-	50,8	31,5	30,9	25,9	229,2	221,4	541,4	11,4	39,2	-	-	-	-	-
Almanya (DB AG)	-	65,6	-	38,4	-	29,8	-	-	-	41,0	-	228,4	801,4	12,0	32,3	-	-	-	-	-
Danimarka (DSB)	-	86,1	-	31,2	-	-	-	-	-	40,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İtalya (FS)	39,4	71,6	22,0	40,0	55,0	18,4	56,4	44,6	69,1	107,5	303,3	284,7	619,0	25,7	41,0	-	-	-	-	-
Hollanda (NS)	-	-	-	40,0	-	-	-	-	71,6	46,3	-	243,6	680,6	-	-	-	-	-	-	-
Japonya (RENFE)	41,1	69,3	23,3	39,3	39,3	24,3	43,0	36,3	201,0	42,3	405,5	233,4	625,2	11,2	39,9	-	-	-	-	-
Belçika (NMBS)	50,1	58,7	41,2	48,2	85,5	23,9	48,8	38,0	202,5	46,5	112,7	269,8	1.050,4	7,7	34,1	-	-	-	-	-
Fransa (SNCF)	-	60,8	-	48,6	-	31,1	-	54,8	62,5	73,7	-	358,9	839,4	9,9	30,1	-	-	-	-	-
İsviçre (CFF)	-	-	-	55,7	-	-	-	43,1	83,6	45,8	-	268,6	547,3	115,4	43,5	-	-	-	-	-
Norveç (NSB)	-	70,1	-	31,9	-	46,1	-	21,5	296,4	63,2	-	223,4	799,3	8,0	35,0	-	-	-	-	-
Avusturya (ÖBB)	34,0	62,7	21,4	39,4	54,2	40,4	45,6	39,9	141,5	48,3	197,3	234,3	718,0	19,0	41,6	-	-	-	-	-
Yerçek (VR)	61,4	66,7	30,1	32,7	92,1	60,9	51,0	89,2	-	62,7	346,4	222,5	1.001,5	9,8	30,7	-	-	-	-	-
Fineandya (FST)	46,9	57,9	32,0	39,6	80,9	36,6	54,0	89,7	8,5	69,0	247,8	299,9	1.110,5	-	30,2	-	-	-	-	-
Cek. Cumh. (ČD)	31,0	42,6	30,8	42,4	72,8	26,6	47,7	54,7	39,6	37,1	206,9	177,6	983,6	10,6	26,2	-	-	-	-	-
Slovakya (ŽSR)	26,7	40,7	29,6	45,0	65,8	31,1	47,4	100,1	-	46,1	209,2	233,6	1.091,9	9,8	28,4	-	-	-	-	-
Bulgar (ABIC)	-	-	21,7	42,7	50,9	-	54,4	-	-	-	-	281,1	-	1.206,0	-	-	-	-	-	-
Sırbistan (ŽS)	-	-	-	41,9	-	-	-	-	-	-	290,2	-	419,8	629,3	-	-	-	-	-	-
Senegal (CSTN)	-	-	-	50,3	-	-	-	-	107,7	-	-	373,7	782,1	-	-	-	-	-	-	-

Tablo 1.7
Uluslararası
karsılaştırmalar