

Türkiyede Karayollarının İnkişafı

Yazan

Robert W. Kerwin

Istanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi

Türkiyeye yapılan Amerikan Yardımının bir kısmını teşkil eden ve kara yollarının inkişafı gagesini güden program, gerek Türklerin ve gerek Amerikalıların dikkatini çeken bir ehemmiyeti haizdir. Bu program Türkiyenin iktisaden kalkınması için gereken faktörlerden bir tanesini temin etmektedir ki, o da ucuz ve elverişli nakil kolaylıklarıdır. Yol programı aynı zamanda Türkiyenin en çok muhtaç olduğu ve memleket ekonomisini en fazla inkişaf ettirebilecek yardım nev'ilerine güzel bir nümüne teşkil etmektedir.

Karayolları nakliyatının islahı hususunda hazırlanan program Türkiyenin iktisadî kalkınması bakımından çok ehemmiyetlidir, zira bu suretledir ki, Türkiye ekonomisinin ilerlemesi ümit verici bir veçhe arzedebilir. Amerika Birleşik Devletleri, Devlet Yolları Dairesi Heyeti tarafından hazırlanan **Hilts Raporu** [1] Türkiye karayollarını ince bir tetkikten geçirecek ziraat mütehassıslarının, Türkiye buğday istihsalinin hiç olmazsa % 10 unun nakil kolaylıklarının olmaması yüzünden çürüdüğüünü tahmin ettiklerini zikretmektedir. İyi yollar mevcut olduğu takdirde ziraî istihsalin ne miktarda artacağını kimse kat'î olarak tahmin edemez, zira sürülemeyecek malların istihsaline kimse teşebbüs etmez. Maden istihsaline için de aynı durum caridir. Anadolunun istihlâk piyasaları, yolların kifayetsizliği yüzünden inkişaf edememiştir. Türkiyedeki bir çok fabrikaların istihsal seviyelerine ve hemen hemen bütün yerli mamulâtın maliyet masraflarına bakmak suretiyle, yolların ve diğer nakil kolaylık-

[1] **Türkiyede Karayollarının Durumu**, A. B. D. Devlet Yolları İdaresi Heyetinin başkanı **H. E. Hilts** tarafından hazırlanan ve Türkiye Bayındırlık Bakanına sunulan rapor, Ankara, Şubat 1948.

larının mevcut olmayışının Türkiye ekonomisinin inkişafına nasıl gem vurduğı kolaylıkla görülebilir.

Türkiye Hükümetinin, cumhuriyetin ilk senelerinde güttüğü münakalât siyaseti karayollarından ziyade demiryollarının inşasını istihdaf ediyordu. Ucuz ve elverişli karayolları nakliyatının iç Anadolunun kalkınmasının zarurî bir faktörü olarak arzettiğı ehemmiyet başlangıçta pek de açıkça anlaşılmamıştı. O zamandanberi demiryollarının yanında karayollarının da elzem olduğu görülmüştür, zira eşyanın demiryolu ambarlarına nakli de icap eder. Amerika Birleşik Devletlerinde ancak uzun mesafe ve büyük miktarlarda mal mevzubahs olduğu zaman demiryollarının karayollarına nisbetle daha iktisadî olduğu tesbit edilmiştir.

Bugün Türkiyede kullanılabilir bir durumda bulunan yollar büyük şehirler etrafında temerküz etmiştir. Köylerde yollar birer çamur deryasından ibarettir ve bunlardan ancak iyi havalarda istifade edilebilir. Şehirler arası karayolu nakliyatı yeni yeni ehemmiyet kazanmaya başlamıştır. Eskiden, yol bir defa inşa edilmekle bütün işin bittiğı zannolunuyor, yolların bakımı veya tamiri cihetine gidilmiyordu.

Aşağıdaki tablo yeni yol programında yapılan iki senelik dikkatli araştırmalardan sonra tanzim edilmiştir ve Türkiyede mevcut bütün karayollarını göstermektedir :

Türkiyede Karayolları [*]

1949

Yol nev'i	Uzunluk (Km.)
Asfalt	530
Makadam şosesi (kullanılabilir)	7426
Makadam şosesi (tamamen bozulmuş) ...	4676
Köprülü tesviye	2610
Köprüsüz tesviye	1935
İptidai araba yolları	4461
	21.638

[*] İstifade edilen kaynak : Programlaştırma ve Plânlaştırma Dairesi, T. C. Bayındırlık Bakanlığı, Yollar ve Köprüler Genel Müdürlüğü.

Yukarıda zikredilen yollara ilâve olarak, **Hilts Raporu** her nev'iden takriben 21.795 km. uzunluğunda vilâyet yolları ve yine takriben 100.000 km. uzunluğunda şehir ve köy yol ve sokaklarının bulunduğunu tahmin etmektedir.

Yol Programının Mahiyeti

Amerikalıların ve Türklerin müttefikken hazırladıkları karayolları programı Türkler tarafından ortaya atılmıştır. 1947 de Yunanistan ve Türkiyeye Amerikan Askerî Yardımı başlayınca, Türkiye, yollarının inkişafı için de yardım istemiştir. Bayındırlık Bakanlığı ile Amerikan Yardım Heyetinin Yollar Grubu arasında 20 Nisan 1948 de bir anlaşma imzalanmıştır [2]. Bu anlaşmaya göre uzun vadeli bir yol programı hazırlanacak ve Amerika yeni bir Karayolları İdaresinin tesisi hususunda Türkiyeye yardım edecektir.

100.000.000 dolarlık askerî yardımın 5 milyonu yol inşası için gereken modern teçhizatın satın alınmasına ve bu programda çalışan Amerikalıların dolar ihtiyaçlarının teminine tahsis edilmiştir. Bundan başka, 1949 - 50 malî senesinin Marshall Yardımı tahsisatından da bir 5 milyon dolar bu programa ayrılmıştır. Marshall Plânından yapılan bu tahsisat ikraz mahiyetindedir. Karayolları Genel Müdürlüğünün teşkili ve faaliyetinden doğan masrafları Bayındırlık Bakanlığı karşılayacaktır. Amerikanın işbirliği ile hazırlanan yol programı iktisadî kalkınmayı olduğu kadar millî emniyeti de nazarı itibara almakta ve bu bakımdan hususî bir önem arz etmektedir. Ayrıca, bu anlaşmanın, Türk Hükûmetinin, yardımlar sona erdikten sonra dahi veya program tamamen tatbik olununcaya kadar Amerikan Yollar Heyetinin bu programda müştereken çalışması yolunda bir arzusunu ihtiva etmesi de şayanı dikkattir. Türk Hükûmeti yardım fonları tükendikten sonra da Amerikan Yollar Heyetinin ücretlerini veya diğer masraflarını dolar veya Türk lirası olarak ödemeyi üzerine almıştır.

Hilts'in raporunda da belirtildiği gibi karayolları programının uzun vadeli gayesi, mevcut karayolları sisteminde % 75 bir artma sağlamak, bütün iklim şartlarında istifade edilebilecek yolları takriben 35.000 km.

[2] Türk - Amerikan yol anlaşmasının metni, **Türkiye ve Yunanistana yapılan yardımlar hakkında Kongreye verilen Dördüncü Raporun** Appendix D kısmında bulunmaktadır, Hariciye Bakanlığı, Washington, Ekim 1948.

ye çıkartmak ve vilâyet yolları sisteminde de %150 nisbetinde bir çoğalma temin etmektir. Yol sisteminin inkişafı ile Türkiyede kamyon nakliyatının teşvik edileceği ve böylelikle malların daha kısa zamanda ve kapıya kadar teslim edilebileceği, nakledilen mal miktarının çoğalabileceği ve, en mühim nokta, münakalât masraflarının indirilebileceği tahmin olunmaktadır [3]; iyi yolların mevcut olduğu yerlerde otobüs nakliyatı da yolcuların km. başına nakil masraflarını azaltabilir.

Yol programı Türkiyede karayollarının inkişafı meselesini 3 mühim bakımdan ele almaktadır : 1) Muntazam ve müessir bir şekilde çalışan bir Karayolları Genel Müdürlüğünün teşkili, 2) karayolları sistemi dahilindeki yolların modern metodlarla inşası ve islâhı, 3) muntazam tamir ameliyeleri ile mevcut yolların iyi bir şekilde muhafazası.

Programın Karayolları Müdürlüğünün teşkilâtını ilgilendiren kısımları aşağıda daha teferruatlı olarak incenelecektir. Programın ihtiva ettiği inşa safhasında ise tamamiyle yeni yolların inşasından ziyade mevcut yolların islâhına ehemmiyet verilmektedir. Yollar Müdürlüğü ancak hafif tamir ve inşa işlerini üzerine almaktadır; daha ağır inşaat, müteahhitlere devredilecektir. İlk olarak 6.395 kilometrelik yolun islâhı cihetine gidilecektir. Bu miktarın 782 kilometresini ağır inşaat teşkil etmektedir ve bu 782 kilometrenin 481 i de halen müteahhitlere devredilmiş bulunmaktadır. Geri kalan kısım — ki gerek askerî gerek iktisadî maksatlarla inşa edilen İskenderun - Erzurum arasındaki 883 kilometrelik ana şoseyi de ihtiva etmektedir — Amerikan yardım fonlarından temin edilen makinelerle inşa ve tamir edilmekte ve bu işler bizzat Yollar Müdürlüğü tarafından başarılmaktadır.

Yol programında hususî teşebbüsün oynadığı rol, yol inşaatı hususundaki taahhütlere münhasır kalmaktadır. Yeni programa göre yol inşaat taahhütleri, eski sistemden tamamiyle farklı bir mahiyet arz etmekte ve artık müteahhitleri başıboş bırakmamaktadır. Bugün mühendislikle inşaat ameliyeleri arasında bariz bir tefrik yapılmaktadır.

[3] Münakale meselesi hakkında bir fikir verebilmek için, Amerikan yol mühendislerinden biri tarafından, öküz arabası ile nakliyat hususunda yapılan tetkiklerin neticelerine bakmak kâfidir. Tahminlere göre 1 1/4 ton eşya bu arabalar tarafından 1 millik mesafelere ancak bir günde götürülebilmektedir. Arabacıya bir günlük iş bedeli olarak 1,25 dolar ödenmektedir. Buna göre her ton/mil başına yalnız emek için 1 dolar verilmektedir, fakat bu 1 dolara öküzün ve arabanın amortismanı ve araba sahibinin kârı dahil değildir. Bu rakamlar Amerika Birleşik Devletlerinde kamyon nakliyatının ton/mil başına 3 cent'den daha az olması keyfiyetiyle mukayese edilirse, aradaki farkın ne kadar muazzam olduğu görülür.

Yollar Müdürlüğü yalnız yolun güzergâhını tayin etmek ve yola nezaret etmekle kalmayıp, inşaat ameliyesini de mühendisleri vasıtasıyla kontrol ve teftiş etmektedir.

Her hususî müteahhit, işi üzerine almadan evvel, ehliyetinin ölçülmesi için bazı testlere tâbi olmak zaruretindedir. Ayrıca, Karayolları Müdürlüğünün kendi teçhizatını, inşa işleri için, hususî müteahhitlere kiralaması imkânı da düşünülmüştür. Çok şayanı dikkattir ki, halen taahhüt altında bulunan işlerde kullanılan teçhizat bizzat müteahhidin malıdır ve yardım fonlarına müracaat edilmeden temin olunmuştur. Bu teçhizat, umumiyetle, ağır tiptedir. Maalesef, Türkiyede pek az müteahhid modern inşaatla bulunabilmek için lâzım gelen evsafa ve teçhizata malik bulunmaktadır. Buna rağmen Yollar Müdürlüğü ağır inşaat makinelerine yatırımda bulunmaktan kaçınmakta ve zamanla vasıflı mahalli mütehassısların yetişeceğini ümit etmektedir.

Yeni yol programı yol sisteminin bir çok yerlerinde kontrol bölgeleri teşkil ederek, yolların, standard bir tarzda bakımı hususunda ilerlemeler kaydetmiştir. Hemen her 50 km. de bir bakım evi tesis edilmektedir. Her bakım evinde daimî bir kontrolör bulunmakta ve bu zat uhdesine düşen yol kısmında iş programını tanzimle mükellef tutulmaktadır. Bakım evleri süratle inşa edildiği ve teçhizat ta temin edilebildiği takdirde, yapılan iş, yollardaki çukurları elle doldurmaktan çıkıp makine ile modern yol tesviyesi ve karların temizlenmesi ameliyesine inkilâp edecektir. Bakım evleri o sahanın mimarisine uygun olarak inşa edilecek ve yol kenarlarının manzarasını bir kat daha güzelleştirecektir. Bu inşaatın yanında yolların kenarına ağaç dikilmesi, Karayolları Müdürlüğü tarafından turistler için doğru bir yol haritasının hazırlanması gibi ameliyeler, Türkiyede turizmin inkişafına büyük yardımlarda bulunacaktır.

Yardım programının belki de en mühim işi Müdürlük personelinin yetiştirilmesidir. Tamir dükkânları, teçhizat depoları ve makinelerin işleyişini öğreten kurslar şimdiden teşkil olunmuştur. Dükkân ve depolar yol teşkilâtının mühim bir unsurunu teşkil ettiği gibi Türklerin gereken modern tecrübe ve mahareti temin etmeleri yolunda da kullanılmaktadır. Esasen büyük miktarda dükkân ve yol malzemesinden halen istifade edilmektedir. Amerikalı mühendisler ve ustalar, tamir dükkânları ve depolarda çalışanlar yol teşkilâtının muhtelif yerlerine yerleştirilmişler ve Türkleri muhtelif işler için yetiştirmeye başlamışlardır. Türklerin gerekli fikir ve teknolojiyi nisbeten kolaylıkla kavradıkları müşahede edilmektedir.

Yeni yol programının tahakkuk ettirmeye başladığı neticelere misal olarak yeni islâh edilen Ankara - Konya yolu gösterilebilir. Bu yolun

İslâhı hususî bir müteahhit tarafından başarılmıştır. Yollar Müdürlüğü ise müteahhide gereken teçhizat ve personeli temin etmiştir. Yol güzergâhı bir çok yerlerde değiştirilmiş ve hemen hemen bütün yol boyunca yenden tesviyeler yapılmıştır. Başlangıçta yol muvakkaten ince kum tabakasıyla kaplanmış, trafik arttıkça bu da islâh edilecektir. Eskiden Konyadan Ankaraya motörlü vasıta ile gidiş asgarî 8 saat, fakat umumiyetle hemen hemen iki gün sürüyor ve nakil vasıtaları ekseriya çamura saplanmak tehlikesine maruz bulunuyordu. Karayolları Müdürlüğüne mensup bir zat bir müddet evvel yeni yapılan yolla bu mesafeyi 4 saat 15 dakikada katettiğini bildirmiştir. Zamandan tasarruftan daha da mühim olan bir husus varsa, o da kamyon ve otobüs nakliye ücretlerinin ne dikkate değer bir derecede azalmış olmasıdır. Cihanbeylîli bir kamyoncu, Cihanbeyli ile Konya arasındaki (103 km.) eşya nakil ücretini kilo başına 4 krş. dan 1 krş. a indirmiştir. Yol tamir edilmeden evvel ödenen ücret 10 krş. tu. Ankara - Konya arasındaki otobüs ücreti de 10 liradan 5 liraya düşmüştür.

Karayolları Müdürlüğü Ankara - Konya yolundan elde ettiği muvafakiyetle iktifa etmemektedir. 1951 in sonuna kadar programdaki bütün ağır tamirat işleri taahhüt altına girmiş olacaktır. Bunların arasında Pendik - İzmit, Geyve - Bilecik, Eskişehir - Kütahya, Aydın - Söke, Akköprü - Ankara, Ankara - Koçhisar - Aksaray arasındaki yollar ve yol sisteminin diğer kısımları bulunmaktadır. Bu arada hafif tamir ve bakım işlerine bütün yol sistemi dahilinde devam edilmekte ve İskenderun - Erzurum karayolunun inşası da süratle ilerlemektedir.

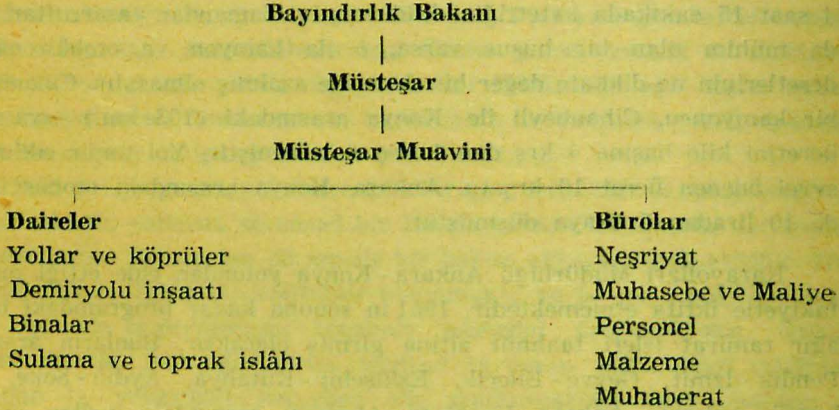
Şu noktaya da işaret edelim ki, bir yandan asfalt ve betonun yolların sathı bakımından ne dereceye kadar müsait bir malzeme olduğu tetkik edilirken, şimdilik ve trafik artana kadar bu hususta toprak, taş ve çakıl gibi mebzul mahallî malzemeler kullanılmaktadır. Bu ise, hem iktisadî hem de normal yol inkişafına uygundur. Her türlü yol inşaatında hâkim olan faktör, yolun taşıyabileceği trafik miktarı ve nev'idir.

Muhtar bir Karayolları Müdürlüğünün zarureti

Türkiyedeki Amerikan Yol Heyeti, yol inşası ve bakımı için mevcut hükümet teşkilâtını yakinen tetkik ettikten sonra, muhtar bir Yollar Müdürlüğünün tesisini ve bu hususta A. B. Devletleri Yollar İdaresinin örnek alınmasını tavsiye etmiştir. Türkiyenin iktisadî faaliyetinin karşılaştığı en mühim güçlüklerden birini halletmek için yegâne çare muhtar

bir teşkilâttir. Bu güçlük de fonksiyonları gayet muğlak, güttüğü politika istikrarsız, bürokratik bir hükümet teşkilâtiyle mücadeledir.

Yol programı tatbik edilmeden evvel, yol ve köprülerin inşaa ve bakımı Bayındırlık Bakanlığının Yollar ve Köprüler Genel Müdürlüğü tarafından başarılyordu. Bu, yine böyle olmakla beraber, Yollar Müdürlüğünde bazı teşkilât değişiklikleri yapılmıştır. Aşağıda Bayındırlık Bakanlığının teşkilâtı hakkında Hilts'in raporunda ileri sürülen proje görölmektedir :



Yukarıda zikrettiğimiz şekilde teşkilâtı bulunan Bakanlığın tetkiki göstermiştir ki, Yollar ve Köprüler Müdürlüğüne techizat satın almak veya personel almak istendiği takdirde, bu işlerle meşgul olan bürolara müracaat icap etmekte ve bürolar da, ekseriya ellerindeki fona göre, bu arzuyu kabul veya reddetmektedir. Bu ise Yollar Müdürlüğü tarafından ifa edilecek faydalı bir işe mâni olabilmektedir. Büronun reddiyle karşılaşıldığı takdirde yapılacak yegâne şey bizzat Bakana durumu bildirmektir. Amerikalı müşavirler, Yollar Müdürlüğünün icap ettiği zaman bizzat kullanabileceği gelir kaynaklarının mevcudiyetini ve başbaşına muhasebe, muhabere, malzeme ve personel servislerinin bulunmasını tavsiye etmişlerdir.

Ayrıca, Yollar Müdürlüğünün, esaslı bazı vazifeleri bakımından Bakanlığın haricindeki teşekküllere bağlı olmasının ve hükümetin umumî idarî vazifesiyle alâkadar kanun ve talimatnamelerin de birçok faaliyetleri tahdit etmesinin israf ve karışıklıklara sebebiyet vereceği de anlaşılmıştır. Meselâ, Yollar Müdürlüğünün malzeme servisi mahallî malzemelerden nümuneler temin etmek üzere araziye çıkacak ve bu malzemenin ne dereceye kadar yol inşaatına uygun olduğunu tecrübe

edecek ekipler teşkil ettiği zaman bütün gayretlerinin kırtasiyecilik yüzünden boşa gittiğini görmüştür. Gereken personel alınmış ve yetiştirilmiş, fakat bunlara verilecek jeep'lerin temininde müşkülâtle karşılaşmıştır. Bu gibi cihazların alınması için gereken tahsisat Yollar Müdürlüğünün bütçesinde ayrılmış olmakla beraber, ayrıca, Divanı Muhasebatın da tasdiki icap ediyordu. Böyle bir tasdik ise, uzun haftalara muhtaçtı. Öyle ki, tasdik prosesüsü nihayete erene kadar bütün faaliyet sekteye uğramış bulunuyordu. Memlekette jeep otomobillerinin satışını temin eden bir tek müessese bulunmakla beraber bunların doğrudan doğruya bu tek satıcıdan alınması mümkün olmuyordu. Bu uzun tasdik süresi esnasında vasıtası olmayan mütehassıs personel için ayda 2000 lira israf edilmiştir. Ayrıca açık arazide karşılaşılabilecek masraflar için avans temini de gecikmelere maruz kalmıştır. 50 lira gibi cüz'î bir miktar almak için gayet karışık bir takım formalitelere başvurmak ve bir hafta uğraşmak icap ediyordu. Hükümet faaliyetlerinde karşılaşılan müşkülât hakkındaki bu misal bize, Yollar Müdürlüğünün, ancak idarî muhtariyete sahip olduktan sonra fonksiyonlarını müsmir ve rasyonel bir esasa istinad ettirebileceğini göstermiştir.

Barem Kanunu da Yollar Müdürlüğünün faaliyetlerini, bütün hükümet işlerinde olduğu gibi, sekteye uğratmaktadır. Hayatın pahalılaşması ve vergilerin bugünkü durumu karşısında ücret hadleri realiteden gittikçe uzaklaştığından ve kifayet etmediğinden, yetmişmiş personel temini ve eldekilerin muhafazası çok güçleşmiştir. Barem Kanunu, iktisadî faaliyete katılan devlet müesseselerinin, personel hususunda, hususî teşebbüsle rekabet etmesi icap ettiğini nazarı itibara almamaktadır. Beşerî unsurun kıymetinin az takdir edilmesi gerek para ve gerek techizat bakımından israfa yol açar. Barem Kanunu ve hükümet hesabına okumuş mühendis ve teknisyenlerin düşük maaşlarla mecburî hizmete tâbi tutulmaları İktisadî Devlet Teşekkülleri sisteminde ehliyetsiz ve gayri memnun personelin çalışmasına sebebiyet vermektedir.

Yollar ve Köprüler Müdürlüğü uzun vadeli bir personel siyaseti tatbik etmeye ve usta personel için hususî tediye aranjmanları yapmaya çalışmaktadır. Bu siyasetin neticesinde müdürlük bir çok ecnebî mütehassıs, mühendis temin etmeye muvaffak olmuştur. Bugün 60 Amerikan mütehassıs mühendisi ve ayrıca diğer ecnebî memleketlerde yetişmiş bir çok kimseler yol programında çalışmaktadır. Türkiyede tahsil görmüş olan usta personel küçük gruplar halinde Amerikaya gönderilmekte ve orada A. B. Devletleri Yollar İdaresinde pratik bir şekilde yetiştirilmektedir.

Teşkilât güçlüklerinin diğer bir cephesi de vazifelerin açıkça tarif edilmemiş olmasından dolayı muhtelif hükümet daireleri arasında doğan ihtilâflardır. Meselâ, Yeşilköydeki yeni hava alanının projesi yapılırken, Amerikan mühendisleri ve Türk Hükümeti arasındaki bütün müzakereler Devlet Hava Yolları vasıtasıyla yapıyordu. Fakat bilâhare Devlet Hava Yollarının meydan yaptırmağa salâhiyeti olmadığına karar verilerek, bu işin mesuliyeti Bayındırlık Bakanlığına devredilmiştir. İnşaat, Yollar Müdürlüğü tarafından yapılacaktı, zira ancak bu daire gereken modern teçizatı kullanmaya ehil olarak tavsif ediliyordu. Bütün bu karışıklık neticesinde teçizatın temini gecikmiş, Amerikan firmasının 1947 sonunda Türkiyede bir heyeti bulunduğu halde işe ancak Nisan 1949 da başlanmıştır.

Fakat organizasyon muhtariyetinin bulunmayışından doğan en ciddi mesele, Yollar ve Köprüler Müdürlüğünde maliye ve muhasebe kontrolünün mümkün olmamasıdır. Maliye Bakanlığı bütün hükümet dairelerinin hesaplarını tutmakta ve, kanunen cevaz verilmiş olsa dahi, masraflar üzerinde veto hakkına sahip bulunmaktadır. Binnetice, bir daire kendisi için satın alınan teçizat ve malzemenin maliyet kayıtlarını görmiyebilmektedir. Böylelikle Yollar Müdürlüğü, işletme masraflarını doğru olarak bilemediği gibi, kullanabileceği tahsisatın da hakikaten kendisi için sarfolunup olunmadığından haberdar değildir. Evvelce alınan ve gerek memleket ve gerek vilâyet yollarının inşasına tahsis edilen yol vergileri hükümetin umumî hesaplarına girmiş ve buradan Yollar Müdürlüğüne tahsis edilmiştir. Yol inşası için vilâyet makamlarına verilen fonlar hakkiyle kontrol edilememiş ve bir çok hallerde yol inşaatıyla alakası olmayan projelere sarfolunmuştur. Amerikan Yol Heyeti, yol vergisi, gazolin vergisi, otomobil ve yedek aksam vergisi gibi âdi gelir kaynaklarıyla B. M. M. tahsisatının ancak Yollar Müdürlüğü tarafından kullanılacak bir fonda toplanması ve vilâyet makamlarının yol işleri için tahsis edilen fonların kullanış tarzı hakkında hesap vermesi üzerinde ısrar etmektedir.

Yukarıda zikrettiğimiz müşküller yüzünden Amerikan Yol Heyeti muhtar bir karayolları teşkilâtının kurulması üzerinde ısrarla durmaktadır. Bu ise, ancak B. M. M. nden geçen bir kanunla mümkündür. Lâkin diğer hükümet dairelerinin salâhiyetlerini kaybetme korkusu bu işi güçleştirmektedir. Maamafih Karayolları Müdürlüğüne arzu ettiği malî ve fonksiyonel muhtariyeti bağışlayacak bir kanun tasarısı B. M. M. ne gelmiş bulunmaktadır. Bu muhtariyetin temini bir çok diğer devlet teşekkülleri için bir nümune teşkil edecek ve bu teşekküllerin idamesi

faaliyetlerinin müsmir veya gayri müsmir olmasına göre taayyün edecektir.

Yeni kanunun çıkması sabırsızlıkla beklenirken, Amerikan ve Türk yol mütehasısları Yollar Müdürlüğünün bugünkü teşkilât ve faaliyetinden azamî istifadeye çalışmaktadırlar. İlk olarak Ankaradaki Merkez muhtar bir teşkilâta göre tâdil edilecektir. Yeni teşkilât şu şekilde olacaktır :

Yollar ve Köprüler Müdürlüğü
Müdür

Yol inşaatı ve bakımı müdür muavini	Plân ve araştırmalar müdür muavini	İdarî işler müdür muavini
Köprü inşaatı	Program ve Plânlaştırma	Muhasebe
Yol inşaatı	Materyal	Ofis idaresi
Techizat	Köprü plânları	Malzeme tedariki
Yol bakımı	Yol plânları	Personel

Ayrıca aynı esaslara müstenid 10 arazi ofisi kurulmuştur. Kontrol bölgeleri bizzat yolların üzerinde bulunacak, bu suretle muhasebe ve yol bakımı kolaylıkla ifa edilebilecektir.

Kültürel ve Ekonomik İnkisaf Seviyesinin Tesirleri

Türkiyede Yollar Programında, memleketin kültür teşkilâtının ve iktisadî inkisafının noksanlığına irca edilebilen bazı mühim meselelerle karşılaşmıştır. Senelerce halkın alışmış olduğu an'ane ve âdetler Türkiyeye modern teknolojiyi sokmak gayretini baltalamıştır.

Müşkülâta sebep olan diğer bir husus da inşaat projelerinde sık sık rastlanılan işin organizasyon tarzıdır. Mühendisle işçi arasındaki ayrılık umumiyetle çok büyüktür. Bilhassa mühendisin bilgisi tatbikî olmaktan ziyade nazarî ise bu fark daha da büyümektedir. Filhakika bir proje mimarı amelî tecrübeye sahip bulunmamaktadır. Ekseriya böyle bir kimse yüksek tahsili dolayısıyla işin icrasında âmir bir hakka malik bulunmamaktadır. Bir mühendisin, usta veya işçilere bir işin nasıl yapılacağını göstermesine veya bizzat toprağa bir direk çakmasına gayet ender olarak rastlanır. Ekseriya mühendisin bilgisi nazarîdir.

İşin organizasyonu bakımından «kast» sistemi diyebileceğimiz bu vaziyet, yol programının inkişafını çok baltalamıştır. Bir proje mimarının emrine makineler ve itina ile yetiştirilmiş personel verildiği halde, ekseriya her ikisinden de istifade edilemediği müşahede edilmiştir. Buna sebep de mühendisin tecrübesizliği ve işi otoriter bir şekilde idare etmek istemesidir. Mimarların, makinelerden iktisadî ve hattâ mümkün olmayan işler bekledikleri, böylece makineleri tehlikeye soktukları görülmüştür. İşçilerin ücretinden bir kaç kuruş tasarruf etmek için patronlar, Yollar Müdürlüğü tarafından büyük masraf ve zahmetlerle yetiştirilen personeli işten çıkarmışlar onların yerine vasıfsız makinistleri almışlardır. Veya, gereken teknoloji bilinmediğinden, makinelerin bakımı için önleyici tedbirleri almamışlar ve bu husus için zaman sarfedilmesini reddetmişlerdir. Bazı nadir hallerde ise patronlar, mevcut makineleri kullanmaktan içtinap etmişler ve yolları el işçiliğiyle inşa etme şeklindeki eski metodu tercih etmişlerdir.

Mühendislerin amelî bilgiye de sahip olmalarını temin etmek ve bu yüzden doğan güçlükleri bertaraf etmek üzere Karayolları Müdürlüğü 1949 senesinin başında 22 mühendisini 10 haftalık bir makine ve bakım kursu görmek üzere İskenderundaki mektebe göndermiştir. Başlangıçta ekseri mühendisler kurslara devamdan imtina etmiş ve âdi bir makinist gibi ellerini kirletmekten dolayı kendilerini hakarete uğramış addetmişlerdir. Fakat neticede mühendisler bizzat müracaat ederek kuasun bir ay daha uzatılmasını istemişlerdir. Yollar Müdürlüğü ayrıca bütün bir inşaat ekibinin iş başında görerek yetişmesini de sağlamaya çalışmıştır. Asıl dikkat, mühendis, usta ve işçiler arasındaki işbirliği üzerinde toplanmıştır. Patron sadece işin nasıl yapılacağını göstererek işi idare edecektir.

Personel teşkilâtında müşahede edilen diğer bir temayül de Yollar Müdürlüğünün yüksek teknik seviyeye ehemmiyet vererek iş derecesini ihmal etmesidir. Ehemmiyetli miktarda makinist yetiştirilmiş olmakla beraber yol teşkilâtının bir çok noktalarında mütehasıs işçiye nisbetle bir mühendis hâkimiyeti göze çarpmaktadır. Buna sebep memlekette mütehasıs işçilerin noksanlığı ve hükümetin verdiği ücret seviyesinin düşük olmasıdır. Vasıfsız işçileri muhafaza da güçtür, zira bunların ekserisi esas itibariyle çiftçidir ve yalnız ziraatın ölü mevsiminde çalışmak istemektedir. Gerek mütehasıs işçilerin noksanlığı, gerek sınaî amele - ziraî amele meselesi, Türkiyenin son 25 senelik iktisadî inkişafında mütehasıs işçiler yetiştirmekten ziyade yüksek teknik seviyeye ehemmiyet verilmesinin neticeleri addedilebilir.

Yollar programının diğer ciddî bir meselesi de, makinelerin bakımıdır. Koruyucu tedbirler veya küçük kusurların derhal tamiri suretiyle

makinelere muhafazası Türkiyede pek de âdet olmamıştır. Bir çok makinistler büyük tamirleri, yedek aksam olmaksızın kolaylıkla ve maharetle başardıkları halde (bu husus Türkiye sanayiinde el emeğinin mühim bir faktör teşkil ettiğini göstermektedir) modern teknolojinin unsurlarından olan muntazam bakım ve tamir mefhumları ancak yavaş yavaş kavranmaktadır. Yollar ve Köprüler Müdürlüğü açtığı kurslarda her şeyden evvel bakım ameliyesine ehemmiyet vermekle beraber, işçiye bu işi öğretmek hususunda pek de muvaffak olamamıştır.

Amerikan ve Türk metodları arasında bir fark da yol programının hazırlanma safhasında göze çarpmaktadır. Türkler, diğer projelerde olduğu gibi, gayet mufassal ve geniş bir yol programı yapmışlardır. Bu program mutad olduğu gibi 5 senelik olarak değil, 3 er senelik 3 plân yani 9 senelik olarak hazırlanmıştır. Amerikalılar ise, umumiyet itibarıyla 9 senelik plânı kabul etmekle beraber teferruatlı bir plânın ancak personel, malzeme, teçhizat, ve her şeyden evvel para fonlarının temini gibi kat'î olarak bilinen şartların mevcudiyeti halinde hazırlanabileceği noktai nazarında ısrar etmişlerdir. Böylelikle Amerikalılar bir senelik kat'î plânlar yapmakta, müteakip sene için de muvakkat programlar hazırlamaktadırlar. Ümit edilir ki, böyle bir prosesün değeri Türkler tarafından da anlaşılacaktır; Türkler Marshall Yardımından vaki taleplerinin tahakkuku meselesinde güçlkle karşılaşmışlardır, zira yapılan plânlar arzu edilen nihaî inkişaf esas tutularak hazırlanıyor, fakat icra imkânlarına veya teferruata ehemmiyet vermiyordu.

Türkiyenin iktisadî inkişafındaki en mühim noksan maliyet masraflarının veya «maliyet şuuru»nun (cost consciousness) hemen hemen hiç bilinmemesidir. Bunlar ise modern teknolojinin temel unsurlarıdır. Techizatı ait olduğu işte kullanılmamak şeklinde ifade edilen israf mefhumu emek veya malzemenin israfı kadar basit bir mefhum değildir. Meselâ bir ton yük 1 km. mesafeye taşırken, masraf nazarı itibare alınmadan, küçük bir kamyon yerine büyük bir kamyon kullanılmaktadır. Techizatın kullanılması hususunda en standard tatbikat da mevcut olmadığından amortisman ve aşınma kayıtları da tutulmamaktadır. Esasen şimdiye kadar Yollar Müdürlüğünde doğru dürüst masraf kayıtları tutulamamıştır. Bir kamyonun lâstiği patladığı zaman malzeme deposundan yeni bir lâstik tedarik edileceğine diğer bir vasitanınki alınarak yerine takılmaktadır. Yollar Müdürlüğü, şimdi, aşınma kayıtlarının ve maliyet hesaplarının tutulması zarureti üzerinde ısrarla durmaktadır. Maliyetlere azamî dikkati sarfetmek ve bu masrafları kat'î olarak bilmektedir ki, ancak Türkiye için en iyi iş metodları tesbit edilebilir.

Maliyet ve Zaman Unsurları

Yollar programı bakımından Türk - Amerikan işbirliğinin en ehemmiyetli veçhesi yolların inkişafı meselesinin temelinden ele alınmış olmasıdır. Kaydedilen terakkiler inşa edilen kilometrelerle değil, kendi kendini idare edebilecek bir Karayolları Müdürlüğünün kurulmasındaki ve yol programında çalışanlara ileri bir teknolojinin öğretilmesindeki muvafakiyetle ölçülür. Böyle bir programın sıklet merkezini ise, maliyet ve iyi bir netice elde etmek için gereken zaman teşkil eder.

Türkiyeye yapılan bütün yardımlarda maliyet masrafları birinci derecede gelmektedir. Yardım hibeden ziyade ikraz mahiyetinde ise, Türkiye bakımından maliyet daha da ciddi bir mesele teşkil eder. Fakat yardımın mahiyeti ne olursa olsun, ne Amerika ne de Türkiye bunun israfına tahammül edebilir. Yardım, Türkiye için lâzım gelen asgarî miktarda olmalıdır. Muayyen bir zamanda Türkiyeye ihtiyacından daha fazla yardımda bulunmak israf demektir ve müstakbel yardımları mutazarrır edebilir. Üzerinde ısrarla durulacak nokta, umumiyet itibariyle ne kadar yardımda bulunmak lâzım geldiği hususundan ziyade muayyen bir anda Türkiyenin ne kadar yardımdan istifade edebileceğidir.

Bu bakımdan Amerikalıların hazırladıkları yol programı bugün için tahdit edici bir faktör mahiyetini arz etmektedir. Yukarıda gösterdiğimiz gibi, yol programı Askerî Yardıma ve Marshallî Plânına bağlıdır; Türkler de yardım nihayete erdikten sonraki masrafları deruhte etmeyi vademişlerdir. Binnetice her iki taraf da derhal işe girişmek istemektedir. Türkler, yardım sona ermeden gereken bütün teçizatı temine çalışmaktadır. Diğer taraftan, yol programına iştirak eden Amerikalıların bir çoğu esas itibariyle uzun vadeli olan bir işin kısa vadede başarılması arzusundan dolayı yardım fonlarının israf edilmesinden korkmaktadırlar. Defaatle yapılan vade rağmen, Türkiye, yardım tahminen 1952 de bittikten sonra, bu işe yalnız başına devam edemeyebilir. Zira programın ikmali çok uzun sürebileceği gibi Türklerin karşılayamayacağı kadar da masraflı olabilir.

Amerikan heyetinin ciddi bir endişesi de yardım miktar ve nev'ini Türklerin teçizattan istifade ehliyetlerine uydurabilmek meselesidir. Ancak parça başına maliyet masrafının ve aşınma masraflarının iyice tetkikinden sonradır ki, Amerikan heyeti temin edilen teçizatın ve gösterilen metodların Türkiye için en iktisadî olduğundan emin olabilir. Yollar Müdürlüğü muhtar olmadıkça, yani kendi hesaplarını kendisi tutmadıkça ve maliyet masraflarının hesaplanması usulü taammüm

etmedikçe, yardım programı gayelerini tahakkuk ettiremez. Böyle bir inkişaf ise, uzun senelere muhtaçtır; hakikaten bugüne kadarki bütün tecrübeler yol programının mecburen uzun vadeli bir iş olduğunu göstermiştir.

Böylelikle, Türkiyeye en esaslı bir yardım tarzı olan yol programının daha müsait bir temele istinad ettirilmesi şayanı arzudur. Acele faaliyetlerin teksifini icap ettiren bütün tesirler ortadan kaldırılmalıdır. Yardımın siyasî bir tedbir — Türkiyenin cesaretle Rusyaya karşı durmasının mükâfatı — olduğu düşüncesi de terkedilmelidir. Ancak iktisadî kalkınmaya yardım derecesi bakımındandır ki, yol programı muvaffak olmuş veya olmamış addedilebilir. Bu programın nisbeten uzun vadeli bir temele istinad ettirilmesi ve her sene tayin edilen yardım miktarının kaydedilen inkişafa ve Karayolları Müdürlüğünün verilen tehzatı maliyet masraflarını dikkatle tetkik ederek kullanmak hususunda gösterdiği kabiliyete göre tesbit edilmesi şayanı arzudur.

Tercüme eden :

Süphan F. ANDIÇ
