

Nakil vasıtalarının ehemmiyeti

İçtimaî, iktisadî, kültürel hayatta gittikçe inkişaf ederek büyük bir ehemmiyet arzeden muhtelif nakil vasıtaları kabiliyeti tatbikiyelerine, haiz oldukları emniyet, intizam, sür'at ve büyük mikyasta nakil kabiliyet ve derecelerine göre birbirinden ayrılmaktadır. Hususî teknikleri ve işletme tarzları ve aynı mesafeleri katederlerken tabii oldukları plân ve şerait itibarile bu vasıtalar bazı hususiyetler arzederler.

Şosede, demiryolunda kara suları nakliyatında, deniz nakliyatında, elektrik cereyanı ve haber nakliyatında yolun ve tahrik edici kuvvetin tabiiata nazaran arz ettiği şerait ve bu nakil vasıtalarının yekdiğerine karşı aldığı vaziyetler bir de yaşayan insanların vücude getirdikleri transport organizasyonu bu vesaitin memleket itibarile mahiyet ve ehemmiyetini gösterir.

I. Kara yolu Mûnakalesi

(Strassenverkehr)

İki mekân arasındaki mûnakaleyi temin eden transport vasıtaları meyânında teknik ve organizasyon itibarile en büyük farklar arzeden saha kara yolu mûnakalesidir.

Nakil vasıtalarının bu günkü inkişafına rağmen tabii kara yolunun iptidailiğini terkedemiyen muazzam sahalar mevcuttur. Avrupanın büyük bir kısmı bilhassa Akdenizden Baltık denizine ve Şimal buz denizine kadar imtidat eden bütün şarkî mıntıka ve sair kıt'aların hemen heyeti umumiyesi (nufusu kesif olan mıntıklar ve sair kıt'aların sahil mıntıklar istisna edilecek olursa) ancak tabii kara yollarından istifade ederler.

Buralarda mûnakale imkânı arzın teşekkülâtına iklim ve mevsim tahavvülüne hatta havanın birdenbire aldığı vaziyete bağlıdır. Az ve kesif

ormanlı dağlar bataklıklar ve şiddetle akan nehirler gibi aşılması müşkil manialardandır. Aradaki mesafe nekadar az olursa olsun bu maniaların iki tarafında sakin ahali birbirini tanımaz, ve bittabi münasebette bulunmazlar. Namütenahi gözüken «step» mıntıkası daha ziyade münakale insan ve eşya nakliyesini, doğurur. Fakat stepleri de mukabil iki taraf ahalisinin mübadele ve münasebetlerini tahdit eder; ilk baharda donan toprağın donmuş tabakasının erimeğe başlaması ve sonbaharda yağın yağmurlar ile stepin bataklık bir hale gelmesi münakaleyi durdurabilir. Hatta kuvvetli bir fırtına ve yağmurda stepin üzerinden geçen tekerleklerin bıraktığı çukurlar bile nakil vasıtalarının hareketine mani olur. Mevsim tahavvülâtının ihdas ettiği arızalar ve bazı anî bozukluklar hasebile steplerde yapılan nakliyat hakkında kat'î tahminler yapılamamaktadır. Bundan dolayı Rusyada ve bilhassa Sibiryada büyük mikyastaki nakliyat için en müsait zamanlar kış mevsimleridir; çünkü bu mevsimde çığlı havalar ender olur. Tropik mıntikalarda ise nakliyat daha ziyade az yağmurlu zamanlarda icra edilir. Sibiryadaki fazla soğuklar ve memaliki harrenin fazla sıcakları nakliyata sair mevsimlerin gayri melhuz havaları gibi zarar vermez. Kara nakliyatını bazen sekteye uğratan bir amil daha vardır : Nehirler.

Menbalarına yakın yerlerde köprüsüz kat'edilen nehirlerin geçit yerleri suların biraz yükselmesile üzerinden geçen yolları günlerce hatta haftalarca tahrip eder. Derin nehirlerin üzerinden geçen nakil vasıtaları salları ve altından gemilerin geçebileceği asrî ve muazzam köprülere muhtaçtırlar.

Şarkî Rusyanın ticaret merkezi olan Nişni - Novgorot şehri ile şarkî Sibiryanın idarî merkezi olan Irkuç gibi mühim şehirler bile istasyonlarının nehirlerin karşı tarafında kâin bulunmasından dolayı demiryolları münakalesinden haftalarca munkatî olur.

Uzun zaman donan bu nehirler buzun çözülmesinde üzerlerinde ne köprü, ne sal ve ne de sair bir vasıta tahammül ederler.

Suların yükselmesi neticesinde bozulan geçitlerin tamiri ve yerine getirilmesi bilhassa iptidai mıntikalarda nakliyatın intizamına hanel verir. Bu sebeplerden dolayı ki meselâ eski zamanlarda, (Hankav) dan (Irbit) e kervanlar vasıtası ile nakledilen çay da olduğu gibi bir ilâ bir buçuk sene devam eden normal transport müddeti nakliyatın bu gibi tabii arıza ve afetlere uğraması yüzündem bazen iki seneyi tecavüz ettiği vaki olurdu. Bu kadar uzun süren bir transport neticesinde malın salimen ele geçmesi bir muvaffakiyet telakki edilirdi.

Yolların vaziyeti tabiatın cilvelerine maruz kaldıkça nakliyatta intizam ve emniyet keyfiyetlerini aramamak icap eder.

Transport vasıtaları buna müsait değildir. Hatta bugün kesif ormanların ve batakhıkların, yolları gayrı kabili mürur bir hale getirdikleri ande ve hayvan ve arabanın geçemediği ve yahut bazı tehlikeli haşaratın cer hayvanlarına taarruz ettiği mıntikalarda bile insan çok defalar bizzat yükü taşımak mecburiyetinde kalıyor. Yükü taşıyan insanların seferin hitamında esir olarak elden çıkarıldığı, satıldığı zamanlar müstesna hamule beygir, katır ve develer vasıtasile nakledilirdi. Stepler bir çok mahzurlarına rağmen araba nakliyatına müsait bir vaziyet arzederler. Yük hangi şekilde nakledilirse edilsin bir defada taşınabilecek miktar nispeten cüzidir; bir zencinin 30 kg. dan fazla bir hamuleyi taşımağa iktidarı olmadığı gibi 150 kg. dan fazla bir sıkleti ne beygir ve ne de deve taşıyabiliyor, haddi zatında ağır olan arabalar dahi fazla yük aldıkları taktirde hayvanların kuvveti bunları arabaları çeken hayvanların böyle yerlerde güçlkle hareket edebilmelerinden dolayı arabalar kendi sıkletlerine ilâveten, pek fazla yük taşıyamamaktadırlar. Böyle yollarda insan ve yük taşıyan hayvan ve arabalardan mürekkep kervanlar gayet bati bir şekilde ilerlerler; çünkü gerek yük taşıyan ve gerek arabaya koşulan hayvanlar yürüyüşün ahengine uymağa ve çok defalar konaklamağa mecburdurlar. Transport vasıtalarının bu iptidailiğinden dolayı büyük mikyasta nakliyat ve nakilde sür'at mevzuubahs olamıyor. Kervanın tam bir surette techiz edilmesi emniyet telkin etmekle beraber nakil sür'atını tenkis ediyor. Gayri medenî yerlerde tehlikelerden ari olmayan yollarda emniyetle nakliyat yapılabilmesi için bu iptidaî nakil vasıtaları kervanlar halinde sevk edilirler. Kervana iştirak eden her şahıs ve hayvanın ufak bir mania ile karşılaşması bütün bir kervanın hareketini sekteye uğratar; insan ve hayvanların su ve gıda ihtiyaçlarını tatmin eden tabii yerlere göre yürüyüş daima sekteye uğrar. İnsan ve hayvanların iaşesi için yolda icap eden gıdanın fazla miktarda taşınamaması büyük kervanların teşekkülüne mani oluyor. Muayyen kimseler tarafından lâyıkile bilinen kervan yolları da mahdut mesafelere inhisar etmektedir.

Pek uzak mahallere yapılması icap eden bazı nakliyatta kervan sahibi yolları bilmemekte veya mesafeler kervanın tahammülü haricindedir.

Bu taktirde ilk kervan kat'ı mutad olan muayyen bir mevkiden sonra yükü mahalli makula sevkedecek ikinci bir kervana devrettikten sonra ye-

rine avdet eder. Eşya nakliyatı ne kadar fazla olursa mukabil istikametlerden gelip yekdiğerini itmam eden kervanların birleşmesi o nispette tezayit eder; ve her kervan boş dönmiyerek diğer kervanın yükünü alarak avdet eder. Menzile mülâki olan yollar taaddüt ettikçe kervanların avdette yük bulması ihtimali artar.

Nakil vasıtalarının eşyalarını birbirine devrettiği yerlerde pazarlar ekseriya panayirler vücude geliyordu. Nakliyatın, kervan muvasalalarının gayrı muayyen olması da bu panayır müddetlerinin temadisini icap ettirdi. Kervan ve sair nakil vasıtalarının hareket ve muvasalat zamanlarını beklemek mecburiyeti aradaki zamandan istifade suretile buralarda bir nevi ticaretin husule gelmesine sebebiyet verdi.

İnsan, eşya ve haber nakli münhasıran tabii yollardan istifade ettiği müddetçe ne zaman ve ne şekilde hedefe varacağı hakkında kat'î bir hesap yapılamaz. Burada daima uzun süren ve değişen sevkıyat zamanlarını nazarı itibara almak icap eder.

Bir çok saay ve malzeme sarfedilmesine rağmen nakledilen yükün miktarı pek cüzi kalıyordu.

Bundan dolayı uzak mesafelere nakledilecek olan eşya pek pahalıya mal oluyordu, bu eşyanın kıymeti bittabî maliyet masrafına ve istimal kıymetine göre taayyün edemiyordu. Çok uzak yerlerden ve iptidaî transport vasıtaları tarafından celbedilen bu eşya istihlâk mıntıklarında bir nevi lüks eşyası mahiyetini alıyordu. Bu kabil yerlerde insan ve haber nakliyatı ya müstesna bir vaziyet arz ediyor veyahut kültürel hayatın inkişafile birlikte yürüyordu. Münakalâtı iptidaî bir vaziyet arzeden bu memleketlerin cihan iktisadiyatına olan rabıtaları burada yaşayan insanların medeniyetle olan alâkaları kadar azdır.

Sun'î yollar inşa ve cer tekniği itibarile bir hususiyet arzederler.

1 — Basit bir tazyik ile sertleşen tabii yolun sathı taş ile örtüldükten sonra bir kat daha sert bir hale gelir. Bu basit sun'î yol mevsim tahavvülâtının tahtı tesirinde kalmakla beraber daimî hava tahavvülâtının mahzurlarına karşı durur. Eski Romalılardan intikal eden ve (via ralcıata) kireçlenmiş yol namını alan (chaussée) şosa tabiatın te'sirlerine daha fazla mukavemet göstermektedir. İyi bir tesviyei türabiyeye istinat eden ve sertleştirilmiş mukhvves sathı olan şose, tahrik edici suyun nufuzuna mani olmakla yaz ve kış yağmurlu ve güneşli havada her nevi nakliyeye müsait bir vaziyet arzeder. Bu yollarda vukua gelmesi muhtemel her

hangi bir bozukluk kolayca bertaraf edilmektedir. Toprakların tenevvüünden mütevellit müşkülâtı bu gün bertaraf edilmiş denilebilir. Bu gün bataklıklar gibi müşkil eraziden ve dağları aşan sun'î yollar arzın bütün inhinalarına ve meyillerine derhal intibak ederek her maniayı aşarlar.

Vaktile muayyen bir zümrenin inhisarı altında bulunan köprücülük sanatı bu gün modern köprü inşaatı ile sun'î yolları itmam etmiş ve bu suretle tabii manialardan kurtulan, şose en münzevî yerleri bile ihata etmiştir. Şoseler modern nakil vasıtalarının uzanamadığı yerlere nüfuz etmiş ve bir çok mıntikalarda sair nakil vasıtaları arasında irtibat te'sisine muvaffak olmuştur. Alpların ve sair dağların yüksek geçitlerini teşkil etmiş ve el'an teşkil etmekte olan şoseler bilhassa lokal münakaleden mühim bir rol oynamaktadırlar. Kesif nüfuslu medenî şehirler sun'î yollar vasıtasile dahili ve haricî münakele ihtiyaçlarını te'min etmektedir.

Tabii yollarda tesadüfe tabi olan nakliyat şoselerde azamî surette tahtı emniyete ve intizama alınmıştır.

2 — Tabii yolun sun'î yola intikali transport vasıtalarının kabiliyetini arttırmıştır. İnsan ve hayvan yerine tekerlekli araba kaim olmuştur. Şehirlerde eşya taşıyan hammallara pek az tesadüf edilmektedir. Kültür ve iktisat itibarile pek fazla tarakkî arzedemiyen köy mıntikalarında yapılan haber nakliyatında bile bu gün tekerlekli nakil vasıtalarından istifade edilmektedir.

İnsanlara fazla sür'at temin eden ve düz şoselerde ufak mikyasta eşya nakline yarayan bisikletten başlayıp muhtelif şekiller arzeden bu gün kara yollarında yapılan nakliyatta mühim bir mevki işgal ederler.

Sathı düz bir şekilde inşa edilen ve daimi tamirata tabi tutulan sun'î yollar üzerinden aynı kuvvetler tarafından cerredilen arabaya tabii yollardan daha çok az bir mukavemet arzederler. Tabii yolların iniş ve çıkışlardan mütevellit bir çok sarsıntılara maruz kalmıyan bir arabanın düz bir sun'î yolda 10-18 kat daha az bir kuvvet sarfeder. Sun'î yolların arabanın yaylarını tahrip etmemek suretile nakledilen eşyayı nispeten daha fazla emniyete alması buna inzimam etmektedir. Fakat bundan maada mihaniki motorun bu sahaya tatbiki burada yapılan nakliyatı tabii amillerden tecrit etmiştir.

Bu gün durmadan muntazam bir şekilde çalışarak bir otomobili yürüten beygir kuvveti aynı miktar tabii beygir kuvvetinden daha fazla kabi-

İliyet arzeder. Sun'î yolun bahşettiği vasıflardan emniyet ve katiyetle hesap edebilmek keyfiyeti muharrik yeni nakil vasıtasının te'min ettiği sür'at ve büyük mikyastaki nakliyatı tezyit etmiştir.

Kamyon ve otobüs demir yolunun gittikçe şiddetli bir rakibi olmuş ve şehirlerde tramvayı müşkül bir vaziyete sokmuştur.

Umumî cadde ve sokaklara sureti mahsusada vazedilen raylar üzerinden giden tramvaylar yol münakalesinde en mühim rol oynayan nakil vasıtalarıdır.

Tramvay tekerleğinin raya delki temas nispetinin pek az olmasından dolayı beher servise isabet eden masraf kısmı bu nakil vasıtasında asgarî bir halde indirilmiştir. Bilhassa bu sebeptendir ki ray üzerinde işleyen tramvay arabası şose üzerinde işleyen sair nakil vasıtalarının taşıdıkları yükten pek fazlasını taşımağa kadirdir.

Buhar ve elektrik gibi mihanikî kuvvetlerden istifade eden bu vasıta fazla sür'at ihraz etmekte ve büyük mikyasta nakliyatı temin etmektedir. Fransızların «Tramvay pour voyageurs seulement» tabir ettikleri şehirlerde işleyen elektrikli tramvaylarda ve gerek vilâyetlerde dar hatlı tren olarak buharla işleyen « Tramvay pour voyageurs, messengeriset marchandises » tramvaylardaki sür'at şoselerde işleyen bütün nakil vasıtalarının sür'atından daha fazladır. Ray üzerinde işleyen muharrik arabaya (Lokomotif) bir çok araba veya vagon bağlanabiliyor. Bu nevi tramvay - trenlerinin yalnız bir vagonu veya arabası omnibüs ve kamyonun isti'ap edeceği insan ve eşyadan daha fazladır. Caddelerde işleyen tramvaylar büyük mikyasta nakliyata hizmet ile teknik ve iktisat itibarile hakikî şüمندüferlere müşabih bir hizmet ifa ederler. Tramvayın bir intizam dahilinde bir tarifeye istinaden hareket etmesi bu modern nakil vasıtasını bilhassa karakterize eder.

Tramvayın bu hizmet ve faydalarına rağmen bazı mahzurları da vardır: münferit servislerin nispeten az olan masraflarına karşı, rayları ferş ve yolları tahkim için sarfedilen masraflar ile elektrikli tramvaylarda tellere ve elektrik cereyanı istihsal eden elektrik kuvvet istasyonlarına sarfedilen sabit veya te'sis masrafları mevcuttur. Kahasitesinden tam surette istifade eden bir tramvay işletmesinde tesis sermayesine iştirak eden münferit servislerin masrafları kâmilen «variable» masraflara tahavvül etmemelidir. Tramvaylarda işleyecek arabalar sık bir servise tabi tutulmazsa otobüs, münferit servislerinin daha masraflı olmasına rağmen, tramvaydan daha

iktisadî bir vaziyet arzeder, tramvayın mefruş bir yola ve sair daimî te'sisata ihtiyaç messetmesi hasebile sabit masrafları fazladır. Bundan istifade eden otobüsler transport ihtiyacının cüz'î ve mütehavvil olan yerlerde tramvaylara rekabet ederler; bu cümleden olmak üzere tek tük nakil ihtiyacı olan yerlerde beygir arabası bile kâfi gelirdi. Bundan dolayı her hangi bir transport te'sisatına başlanılmadan evvel o mahallin trofiği hakkında tetkikler yapılmalı ve transport ihtiyacı fazla olmadığı takdirde yüksek teknikli modern nakil vasıtası değil icabına göre basit ve iptidai vesait kullanılmalıdır.

3 — Tramvaylar ve sokaklarda işleyen sair nakil vasıtaları gibi birçok manialarla karşılaşmaktadır. Bilhassa bu sebepten dolayı tramvaylar kudretinden tam bir şekilde istifade edemezler. Sokaklar her kese mahsustur.

Şehirlerde yaya yürüyenlere mahsus kaldırımlar mevcut olduğu halde bunlar otomobil, otobüs beygirli arabaların geçtiği caddeden geçebilirler.

Sokaklardan istifade eden vasıtalar yekdiğerine karşı müteyakkız bulunmak bir çok nizam, talimat ve şehirlerde muayyen bir sūr'ata tabi tutulmaktadır. Tramvay bunlardan maada raya merbut olarak inhiraf edemekte ve icabında birdenbire durmak mecburiyetinde bulunması sūr'atından kabil olduğu kadar istifade etmesine mani olur. Büyük şehirlerde kalabalık caddelerde kolayca ilerliyemiyen otomobillere mahsus hususî otomobil yolları tahsis edilmektedir. Muhtelif amillerin te'siri altında kalan tramvaylar motörlerin son yeniliklerinden istifade edemiyor ve nakliyata has olan intizam, emniyet, sūr'at ve büyük mikyasta nakliyat kabiliyetlerinden istifade edemiyor. Nerede olursa olsun sokağın faaliyeti nihayet mahdut bir sahaya inhisar ediyor.

Lokal (banlieu) münakelesinde nakil vasıtaları daha serbes hareket etmek imkânını buluyorlar. Bu münakalede de muhtelif vasıtaların yekdiğerini itmam etmesi uzak mesafelerde olduğu gibi mühim değildir. Şehirli şehirde işleyen muhtelif vesait tarifelerinin yekdiğerine az çok uymasını arzu eder. Şehrin kesif münakalesi yolcuyu nakil vasıtasını değiştiren bir kaç dakikadan fazla zaman kaybettirmez.

Yalnız lokal (Banliyö) münakalesi uzak mesafelere işleyen nakil vasıtalarının birleştiği mahallerde, rekabet veya yekdiğerini ikmal etme meselesi mevzuubahs olabilir.

Otobüs ve kamyon nakliyatı ve bunların demiryolları nakliyatile mukayesesi

Mütercimi: Muh'is Etem

Otobüs münakalesi bilhassa son on onbeş seneden beri hali inkişaf-
tır. Ciheti askeriyeenin kullandığı otobüs ve kamyon gibi muharrik araba-
lar harbin sonunda elden çıkarılmış ve bunlar muhtelif sahalarda istimal
edilmeğe başlanmıştır. Daha ziyade islah edilen bu vasıtalar az bir
zamanda münakale ihtiyacına uymuş ve yakın ve uzak mesafelere işleyen
ve büyük mıkyaasta transportu te'min eden sair vasıtalara rakabete girme-
ğe muvaffak olmuşlardır. Millî ve cihan iktisadîyatında otobüs nakliyatının
oynadığı rol hakkında henüz kat'i bir hüküm verilememesi bilhassa aşağı-
daki sebeplere irca edilebilir:

1 — Bu nakil vasıtasının tedarik ve işletme masrafları tamam ve
yeknasak bir surette tespit edilememiştir.

2 — Hukuku ammenin temini için vücuda getirilmiş olan mürakabe
ve emniyet teşkilâtı bu nakliyatla yakinen meşgul olacak bir raddeye
gelmemiştir.

3 — Otobüslerin umumî yollardan ettikleri istifadenin derecesi layi-
kile tayin edilememiştir.

Eski nakil vasıtalarına rakabet eden bu günki otobüs nakliyatının bu-
rada ancak esas hatlarından bahs edilecektir.

Otobüs münakalesi hakkında bir fikir edinmek için bu vasıtanın nakil
ve navlun ücreti olarak aldığı parayı değil, belki bunların gördükleri işi ve
bu hususta sarfa mecbur oldukları nakliyat masraflarını transport ihtiyaç-
larile mukayese etmelidir. Sair transport vasıtaları yaya yürüyenler gibi
umumî yollar istimal eden otobüsler şümendüferlerden bazen daha az ve
bazen daha fazla miktarda muvaffak olmaktadırlar. Yukarıda izah olun-
duğu cihetle arazinin tabii teşekkülâtına yollar raylardan daha ziyade
uygun bir vaziyet arzederler. Rayın üzerinde giden vagona nazaran oto-
büslerin yolların muhtelif meyil ve ivicacına karşı daha ziyade mücehhez

olmaları icap etse bile bu hususta tahassül eden manilerin maddeten izalesi kabildir, üzerinde muntazam otobüs nakliyatına sahne olan Alplerde şoselerin adedi dağları aşan şimendifer hatlarınıninkinden daha çok fazladır.

Umumî yollar vasıtasile otobüs doğrudan doğruya istihsal mahallerine ve eşyanın istihlâk merkezlerine ve hatta insanların ikametgâhlarına kadar duhul edebilmektedir; halbuki şimendüfer nakliyesinde daima bir mutavassıta, tahmil ve tahliye vasıtalarına ihtiyaç vardır. Zaman ziyanına meydan veren bu keyfiyet eşyaların tahmil ve tahliye ameliyesi esnasında bozulmalarını intaç edebilir. Otobüs münakalesi raylara ve muayyen tarife zamanlarına tabi olmadığından her vakit zuhur edebilen ihtiyacı te'min etmek suretile zamandan tasarruf eder. Fakat sür'at hususunda mesele başkadır. Ekseri şehirlerde ve şehir civarında otobüsü istimal eden yolcuların ve eşya sevkedenlerin bulunduğu semtlerde otobüs sür'ati şosenin sair münakalesinden müteessir olmaktadır. Serbest yollarda, hatta sırf otomobillere tahsis edilen şoselerde bile, otobüs, nakil vasıtasının kendiliğinden sevkeden bir rayın mevcut olmamasından dolayı, şümendüferin vardığı sür'ata vasil olmamaktadır. Çelik rayın mevcut olmaması otobüsü cesim bir lokomotifin ihtiva ettiği mihaniki tertibattan mahrum bırakmaktadır. Bu sebepten dolayı otobüs nakliyesi taransport «enmasse» itibarile şümendüfer ve bilhassa kara suları nakliyatından pek sonra gelir. Gerçe kamyonun hacmı istiabisi on beş tonluk vagonların hacimlerine yaklaştırılmış ve bazı yerlerde bir kaç kamyonu arka arkaya bağlamak suretile kısa trenler tertip edilmiştir. Fakat bir defada bin ton kadar eşya nakleden « marebandise » trenlerine nazaran bir kaç kamyonun ne ehemmiyeti olabilir. Esasen umumî yollar lokomotif ağırlığındaki arabalar taşıyamamakta ve umumî münakalede bu kadar uzun olan ve güçlkle hareket eden kamyon - trenlerinin işlemesine mani olmaktadır.

Zaten otobüslerden istifade edenler pek büyük mikyasta nakliyata ihtiyacı olmayanlardır. Şümendöfer nakliyatında bile trenlerin yalnız bir şahsın yeya müessesenin eşyasile işgal edildiği ekseriyetle vaki değildir. Almanyanın Ruhr havzası gibi sanayi temerküzü arzeden bir muntıkada bile muhtelif maden şirketleri trenleri tam doldurabilmek için müşterek hareket etmektedirler.

Otobüslerin « transporten mane » büyük mikyasta nakliyata tabi olmaları onları muayyen bir tarife zamanına bağlamaz.

Demiryolu nakliyesinin kara suları nakliyesile olan mukayesesinde görüleceği vechile bir nakliyenin istilzam ettiği masarifi umumiye transport vasıtasının yapacağı işe tahsis edilen meblağ ile bu nakliye idaresi için icap eden masraf arasında tahavvül eden bir çok masraflardan tereküp eder.

Hiç bir vakit mutlak olmayan bu masrafların miktarı tatmin edilen transport ihtiyaçlarına göre taayyün eder.

Binaenaleyh otobüs nakliyesine ait hesabiyatta (calculation) otobüsün tedariki için icap eden meblağ (Beschaffungskosten) görülecek işin vahidine irca edilmeli, sonra idame masrafları ve nihayet yolu istimalden mütevellit tahmini masraflar buna ilâve edilmelidir. Hatta, meselâ Almanya'da olduğu gibi, bazı memleketlerde otobüs nakliyatını hususî bir tarife tabi tutan kaza sigortasına tahsis edilen masraf kısmı bu hesaba ithal edilirse pek yalnış hareket edilmiş olmaz.

Mamafi otobüs ve buna mümasil nakil vasıtalarını inşa ve işletme teknikleri, meselâ şümendüferin çoktan vasıl olduğu tekâmül derecesine yükselemediği için, bu nakliyatta tahaddüs eden bir çok meseleleri şimdiden daha umumileştirmeye müsait değildir. Almanca «Kraftwagen» namı altında topladığımız otobüs ve kamyon gibi nakil vasıtalarında her an bir yenilik husule gelmektedir.

Otobüslerin insan ve eşya nakliyesine mukabil aldıkları ücretin zahiren otobüsün işletme masraflarına tekabül ettiği görülür.

*Halbuki muhtelif memleketlerde işleyen otobüs ve şümendüferlerde yollara giden masraflar (gerek yolun inşası ve gerek idamesi hususunda) türlü noktai nazara göre hesap edildiği için, beynelmilel tarife ve navlunların mukaseyesi pek çok şeyler ifade edememektedirler.

Demiryolu nakliyatı ile kara suları nakliyatı arasında yapılan bir mukayesede demir yolları idarelerinin demir yolunun idamesine ve bilhassa yolun inşasına sarfedilen sermayenin faiz getirmesine ve yolun sahibine kâr getirmesine sarfı gayret ederler.

Halbuki umumî yollarda vaziyet böyle değildir. Umumî münakalede olduğu gibi otobüs münakalesinde de bu yolların istimal derecelerini hesap etmek gayri kabildir.

Bu gün umumî yollardan bilâ bedel istifade edilmekte ve otobüslerin yolları istimalden mütevellit hususî masraflarını yolların inşa ve idamesini deruhte eden devlet taşımaktadır.

Umumî yollardan ettikleri istifadenin hiç olmazsa bir kısmını taşımak maksadıyla Almanyada otobüs ve kamyonlardan « Kroftmogenstenér » namıyla bir vergi alınmaktadır. Fakat bu vasıtaların yolları ne derece tahrip ettikleri göz önüne getirilecek olursa bu vergi hiç mesabesine gelir.

Bundan dolayı otobüslerin insan ve eşyalardan aldıkları nakil ücretlerinden yolları istimal eylemelerine tekabül edecek olan masraf kısmı otobüs navlununa çok defa dahili hesap değildir.

Şümendüferler ton kilometrik veya buna mümasil vahitlere isabet eden masraflarda peaj hesabı otobüslerde gayri muayyen kalmaktadır. Bundan dolayıdır ki yeni bir mahalin münakale hututuna ılsak edilmesi düşünülürken bir şosenin inşa ve otobüs nakliyesi tesisi bazı amelîyelere sebep veren en dar hatlı bir şümendüfere tercih edilmektedir.

Fakat bu iki nakil vasıtasının tercih derecesi nereden başlamalıdır ?

Hangi mikyastan sonra otobüs nakliyesinin münferit seferi şümendüfer nakliyesinden daha bahalıya mal olur ? Navlunların mukayesesi bize bu mühim mesele hakkında maatteessüf kat'i bir fikir vermemektedir !

Otobüs ve buna nakil vasıtalarından edilen istifade derecesini tayin etmek hususunda azamî dikkat etmek icap eder. Bilhassa asrımız iktisadiyatında bu vasıtaların kespettikleri ehemmiyeti nazarı itibara alarak bu nakliyatın da esas hatlarından bahsetmek faideden ari değildir.

Otobüs nakliyatı transport vesaiti itibarile kara suları nakliyatına müşabih bazı hususiyetler arzeder.

Münhasıran bu nakliyatla meşgul olan ve nakil vasıtalarını şahsı salisin emrine tahsis eden (daimî bir surette) müesseseler vücut bulmuştur. Muntazam hatları tesis ile bu nevi tekniğin müsaadesi nisbetinde büyük mikyasta nakliyat yapan bu müesseseler yolcu nakliyesinde otomobilden ziyade (oto - omnibüsü) ve eşya nakliyesinde ufak kamyon trenlerini veya büyük kamyonları işletmekdedirler.

Bunların haricinde bizzat kendi transport vasıtası ile kendi ihtiyacı için daimî seyrüsefer yapan müesseselerin kamyonları vardır. Müstahsillerin büyük tacirlerin ve büyük müstehlik kitlelerinin, esas işlerinin istilzam ettirdiği nakliyeyi daha müsait bir tarzda temin eden arabaları (otobüs ve kamyonları) bu katagoriye dahil olur. "

Nakil hacimlerinin tamamen istimali zaruretinden dolayı bu nakil vasıtaları da muayyen bir plân ve program dahilinde işlerler.

Otobüsler eşhas nakliyesini tam bir plân dahilinde temin etmektedir;

halbuki eşya taşıyan kamyon servisi daha ziyade muayyen hatlara ve muayyen günlere inhisar eder.

Muntazam hatlar dahilinde otobüs ve kamyon işleten müesseseler hidematı umumiye müesseseleri (of public utibisy) bazı memleketlerde hususî bir imtiyaz ahzetmek veya İngilterede olduğu gibi kanunî bir müsaade istihsal etmek mecburiyetindedir.

Halbuki hususî mahiyette işleyen transport vasıtaları için bu gibi kuyut mevcut değildir.

Otobüs nakliyatını şümendüfer nakliyatından ayıran cihetlerden birisi otobüs servisinin resmî ve bir mecburiyete tabi olmaması ve nakliye ücretlerinin her müşteriye yeknasak bir şekilde tayin edebilmesi hususudur.

Otobüs ve kamyonlar bazı ahvalde ücreti alçaltarak bilhassa eşya nakliyatında demir yollarına rekabet edebilirler.

Fakat demir yolunun mevcut olduğu bazı mahallerde otobüs nakliyesi nevima bir lüks ihtiyacı mesabesini almıştır. Amerika birleşmiş devletleri de dahil olduğu halde uzun mesafelerin kat'ına ihtiyaç olduğu takdirde halk, hususî otomobillere sahip olanlar bile, demir yolunu tercih etmektedir. Bu ve buna yakın sebeplere müdrük olan demir yolları idareleri, en pahalı mevkiden en ucuz mevkide giden tren yolcuların adedinin çok fazla eksilmeyeceğini bilirler.

Almanyada (Reichsbahn) demir yolları idarei umumiyesinin mevkiler hususunda yaptığı son tadilâta bile yüksek ücretli birinci mevkiler uzak mesafeler arasında işleyen sür'at katarlarında ibka edilmiştir.

Çünkü bu gibi trenleri istimal eden iş sahibi (businessman) bazen dakikayı hesap etmektedir. Demir yolunda trenin az sarsıntısından dolayı sair otomobil veya otobüslere nazaran nispeten az yorgunluk hissedilmemesi, trende okumak ve müzakere etmek imkânının daha çok müsait olması ve nihayet geceyi yataklı bir vagonda geçirmek fırsatı hep şümendüfer yolculuğunun lehine tezahür eden sebeplerdendir.

Eşya nakliyatında kamyonu daha fazla rekabet imkânı mevcuttur. Kıymeti yüksek olan ve tahmil tahliyeden fazla müteessir olan eşyanın birkaç yüz kilometrelik bir mesafeye naklinde ekseri kamyon tercih edilmektedir. Büyük mikyasta nakliyatta kamyon ancak civar mıntıklar için mevzubahs olmaktadır.