

DARÜLFÜNUN
EDEBİYAT FAKÜLTESİ
MECMUASI

Felsefe, İctimaiyat, Tarih, Coğrafya, Edebiyat.

İki ayda bir neşrolunur

BU SAYIDA :

MAKALELER .

Sahife

Ankara civarında suların ceryanına ve onlardan istifadeye dair	
mülâhazalar E. Chaput. İbrahim Hakkı	241-251
Dillerin Coğrafyası A. Macit	252-266
Demiryolu ve yol A. Macit	267-290
Zuiderzée körfezinin kurutulması işleri A. M.	291-302

COĞRAFİ HAREKETLER.

Belgrad Darülfünunu Coğrafya talebesinin İstanbulu ziyaretleri. İbrahim Hakkı	303-320
---	---------

COĞRAFİ HABERLER. A. Macit	321
----------------------------------	-----



DEMİRYOLU VE YOL [1]

Dünyanın hemen her tarafında yolcu ve eşya nakliyatında otomobilin tuttuğu mevki ve oynadığı rol o derece ehemmiyet kesbetmiş ve o derece de seri bir surette inkişaf etmiştir ki bu hal bize bilhassa umumî muharabedenberi iktisadî tekâmülün en derin ve en kat'i vasıflarından biri gibi görünmektedir. Eski memleketlerde, posta ve menzil arabalarının ortadan kalkmasından ve demiryollarının pek kat'i olan galebesindenberi adeta bir ölüm uykusuna dalmış gibi görünen yolların yeniden uyanışlarına şahit oluyoruz. Başlangıçta sadece zenginlere has bir lüks gibi görünen otomobil (Thiers gibi bir hükûmet adamı parlamento kürsüsünde vaktiyle şimendifere de şahane bir oyuncak demişti) bugün beşerî cemiyetin bütün sınıflarının sadık bir hizmetçisi halini almıştır; bugün otomobil her türlü ticarî nakliyatta kullanılmaktadır; hatta otomobilin uzun mesafeler dahilinde bazı emteayi bile nakle hazırlanacak kadar cür'etlendiğini görüyoruz.

Yolun, (yani otomobil ile nakliyata müsait olan yolun) demiryolları daha tam bir surette inkişaf edememiş olan genç memleketlerin bir çoğunda, bugün umumî nakliyatın mühim bir unsuru olduğunu ve müstamerecinin en kuvvetli bir silâhı şeklinde ve tıpkı evvelce demiryolunun edindiği ehemmiyet derecesinde bir mevki işgal etmeğe başladığını görüyoruz. Otomobil sayesinde hatta çöllerin bile büyük transit yolları haline munkalip olmağa yüz tuttuğu görülmektedir.

Yolun bu rönesansı uzun zamanlardanberi hiç bir rakipten kork-

[1] Yoldan maksadımız üzerinden otomobil ile nakliyat yapılan yoldur. Demangeon bu etüdü yazarken bir taraftan ayda iki defa çıkan ve her nushasında demiryolu ve yol meselelerine bir kaç sahifesini tahsis eden La Chronique des transports mecmuasından ve diğer taraftandan, beynelmilel ticaret odasının gine bu meseleler hakkında neşrettiği meselâ : Dünyada yollar vastasıyla nakliyat, demiryolu ve yolun birbirleriyle olan teşriki mesaisi neticelerine dair rapor, yolların financement'ı ve saire gibi tetkiklerden istifade etmiştir.

mıyan demiryolunun karşısına cesur ve müteşebbis bir rakip çıkar-
mıştır. Yolun raya "rail,, olan bu rekabeti Mons. Colson'un dediği gibi
XIX uncu asrın nihayetine kadar nakliyat tarihinde emsali olmıyan
bir vakıa teşkil etmektedir. Mons. Colson diyor ki, "maliyet fiatları,
demiryolları maliyet fiatları ile kabili mukayese ve ekseriya bu fiattan
aşağı dereceye inen yegâne nakil vastası denizlerde veya geniş, ve hafif
meyilli tatlı su tabakalarına malik Volğa, Elba, Rhin, Tuna ve hatta
Seine ve saire gibi büyük nehirlerde yapılan seyrü sefer idi. [1] Fakat
mahdut saha porsiyonlarına munhasır olan bu nakliyat tarzı(bilhassa
nehir ile olanı) hiçbir suretle demir yolu trafikinin inkişafına engel teşkil
etmiyordu. Halbuki otomobil, demiryollarından çok uzakta kalmıs olan
dağların ve kırların en hücre köşelerine kadar bir vücudün hayat ve
hareket tevzi eden kan damarı şebekesi tarzında sokulabilen yeni
bir sirkülâsionu mümkün kılmıştır.,

Bu yeni nakil tarzının tevezzüünün ve vazifesinin tetkiki, hiç şüphe
yok ki, birçok noktayı nazardan iktisadî coğrafyanın sahası dahiline
girebilir. Maateessüf bu tarz tetkik, bu bapta lâzım olan malzemenin
pekçok dağınıklığından dolâyı biraz müşkülce gibi görünmektedir. Oto-
mobil ile nakliyat senayiinde, demiryolu ile nakliyat senayiinde olduğu
gibi ne müşterek istatistikler ve nede resmî istihbarat servisleri mev-
cuttur. Mamafih mutalaların bütün bu mefkudiyetine rağmen ray ve yol
rekabetinin bize gösterdiği vakıalar çokluğu ve umumiliği meyanından,
bu rekabeti iyice anlatmağa ve bu iki rakıp nakil vasıtasının teşriki
mesaisini mümkün kılacak vaziyetler hakkında bizi tenvir etmeğe
ve nerelerde ve hangi sebepler tahtında bu rekabetin gayrı kabili içtinap
olduğunu göstermeğe kabiliyetli vakıaları seçmeğe teşebbüs etmek her
halde coğrafya için faideden hali değildir.

I.— OTOMOBİLİN TALİİ

Otomobilin terakkileri .— Otomobilin taliinin parlaması XX inci
asırla beraber başlar. 1914 de cihan harbi başladığı esnada dünya-
da ve bilhassa Avrupada Fransa, Almanya, İtalyada binlerce kilo-
metroluk yollar üzerinde işleyen otomobil servisleri mevcut idi.
Rusyada, Japonyada ve Hindistanda müteaddit şebekeler hali faa-
liyette idi. Siyam, İran, Malezya, Orta Amerika ve saire gibi
demir yolu cihetinden fakir olan memleketlerde kısa mesafeleri bir-
birine bağlayan otomobil hatları (servisleri) var idi. Fakat bu yeni
makinanın (otomobil) akılları durduracak derecede olan seri ve mua-

[1] Colson L'automobilisme et le chemin de fer sahife 169 - 170 .

zzam inkişafı harbî takip eden senelerde kendini göstermiştir. Dünyada işleyen otomobillerin miktarı 1914 senesinde 1 800 000 idi. 1923 te bu miktar 14 734 468 i ve 1929 senesi bidayetinde ise 31 000 000 nu buldu.

Amerika-Birleşmiş-Devletleri bize bu terakkinin en seri ve en hayretbahş halini arzeder. 1911 de 700 000 bin otomobil, 1915 de 2 445 000, 1921 de 10 449 705, 1928 de 23 362 000 otomobil. Bu devlet elyevm dünyadaki otomobillerin yüzde 76 sına maliktir ve burada 5 niifusa bir otomobil isabet eder. Bu nispet bir vasatidir. Pekaz nüfuslanmış çorak bir memleket olan ve hiç bir büyük şehre malik bulunmayan Nevadada (77407 11) 3 nüfusa bir otomobil düşmektedir. "M. Siegfried'in [1] dediği gibi hemen her ailenin bir otomobili vardır, orta halli ailelerde zevc ile zevcenin ayrı ayrı birer otomobile sahip olmaları da pek sık tesaduf olunan hallerdendir.,, Sade Amerika-Birleşmiş-Devletlerinde elyevm otomobile yatırılmış olan sermayeler hemen hemen buradaki demiryollarının müteharrik malzimesine ve yollara yatırılmış olan sermayelere miisavidir." Mo. Guillelmon [2] diyor ki : Amerika-Birleşmiş-Devletlerinde otomobillerin istimali için senede sarf olunan paralar miktarının, demiryollar hasılâtının iki misline yakın olduğu tahmin olunmaktadır. Otomobillerde de gerek şoför ve gerekse makinist olarak istihdam olunanların miktarı bütün demiryolları müstahtimini miktarından daha çoktur.,,

Bu rakkamlar bize otomobilin, Amerika medeniyetinin bir sembolü gibi gozukmesinin ne kadar doğru olduğunu anlatır. Otomobil diger memleketlerde bu derece de hüküm sürmemektedir; fakat her tarafta mahsus terakkilerde bulunmuştur. 1913 senesinde sadece 110 000 otomobile malik olan Fransada bugün otomobillerin miktarı 976 000 dir(1928). Bir memlekette nüfus miktarına nisbetle bu arabaların nisbeti, o memleketin medeniyet derecesinin bir ölçüsü gibi telâkki olunmak zamanı, artık gelmiştir kanaatındayız. Otornobilden edilen istifade ve bu istifadeyi temin için her tarafta gosterilen hummalı faaliyet, cemiyetin, bu yeni makinadan neler beklediği hakkında bize müessir bir fikir vermeğe kâfidir. Bugün otomobil ile en iyi mücehhez memleketler Amerika ve Ostralazyanın Aglo-Saxon memleketleriyle, Garbî Avrupa memleketleri ve Cenup nısıf kürresinin bazı yeni memleketleridir. Atideki tablo bize, her memlekette kaç nüfusa bir otomobil isabet ettiğini ve bu noktayı nazardan dünyanın muhtelif memleketlerinin nasıl bir tasnife uğradığını göstermektedir.

[1] A. Siegfried, Les Etats-Unis d'aujourd'hui. sahife 158.

[2] J. Guillelmon, Rapport sur la collaboration de la route et du rail.

1. Amerika-Birleşmiş-Devletleri	5	30. Brezilya	260
2. Havai	7	31. Portekiz	260
3. Yeni-Zelanda	8	32. Çekoslovakya	260
4. Canada	10	33. Filistin	350
5. Avustralya	13	34. Tunus	360
6. Büyük-Britanya	28	35. Yunanistan	421
7. Danimarka	33	36. Macaristan	490
8. Fransa	34	37. Peru	530
9. Luxembourg	37	38. Estonya	557
10. Argentine	39	39. Mısır	570
11. İsveç	42	40. Kolombiya	680
12. Panama	45	41. Letonya	720
13. İsviçre	46	42. Romanya	800
14. Üruguay	49	43. Japonya	820
15. Cenubî Afrika	54	44. Güatemala	960
16. Belçika	60	45. Paraguay	1000
17. Felemenk	64	46. Yugoslavya	1150
18. Norveç	71	47. Lehistan	1200
19. Küba	80	48. Fransız Hindicini	1280
20. Almanya	90	49. İran	1300
21. Fenlandiya	105	50. Litüanya	1300
22. İspanya	115	51. Equateur (Ekuatör)	1370
23. Avusturya	130	52. Bolivya	1500
24. Şili	160	53. Hindî Felemengî	1500
25. İtalya	170	54. Bulgaristan	2600
26. Cezayir	188	55. İngiliz Hindistanı	3000
27. Türkiye	199	56. Rusya	4230
28. Meksika (Mexique)	223	57. Çin	16000
29. Venezüellâ	230		

Yollar meselesi.—Otomobil sirkülasyonunun seri ve ani olan bu tekâmülü, bu tekâmül ile beraber yollar meselesini de ortaya attı. Fransa gibi eski memleketlerde otomobilin bu seri inkişafı ve sirkülasyon sahnesine girişi, tıpkı, iyi bir halde ve fakat başka ihtiyaçlar için tasarlanup inşa edilmiş ve senelerce süren bir muharebe neticesinde kısmen eskimiş olan yollar şebekesi çerçevesi içine, destur demeden ansızın dalan bir boliti andırdı; binaenaleyh Fransada harap olan umumî yolların ihyasına başlandı, baştan başa mühtacı islâh 40 000 kilometre yoldan 30 000 ni 1930 senesinde (yani bu sene) hazır olacaktır; diğer taraftan, dahiliye nezaretine merbut olan mevziî ve mahallî 600 000 kilometre

yoldan, umumî yollar şebekesine rapt ve bakımını nafia nezaretine tevdi maksadıyla, büyük trafikli 30 000 kilometrelik bir porsiyon ayırmak için Fransa yollarının yeniden tasnifi teklif olunmaktadır; tehlikeli ve engelli olan 3 000 kadar geçidin “passages à niveaux,, ortadan kaldırılması ve bu ameliye için 2 milyar franklık bir masraf yapılmasında ayrıca tasavvur olunmaktadır.

Büyük-Britanya trafik istatistikleri, bazı büyük kara yolları üzerinde sirkülasyonun azim bir surette tezayüdünü kaydedeglmektedirler. Liverpool ve mülhakatı yolları üzerinde naklolunan eşyanın miktarı 10 senede 10 ve bazı defada 20 misli artmıştır; 1922 ile 1925 arasında Carlisle ile Edimbourg arasındaki eşya nakliyatı hemen hemen 3 misli çoalmıştır. Gloucester ile Bristol arasındaki yük nakliyatı ise 1913 ile 1926 arasında yüze 1400 nisbetinde fazlalaşmıştır; aynı müddet esnasında bu trafik Cornouaille yolları üzerinde 4 misli tezayüt etmiştir. 16 konte “Comté,,de yapılan bir anketten, evvelce iyi yollar addedilen yolların yekünü üzerinden bugün ancak yüzde 48 inin halihazır trafikine elverişli olduğu anlaşılmıştır ve yine aynı ankete göre 10 konte nin mahallî yollar şebekesinde ancak yüzde yedisinin islâh ve ya genişletilmeğe ihtiyaç göstermediği zahir olmuştur. İngilterede hali hazır yollarının bu günkü sirkülasyona bir mani teşkil ettiğinin adeta birdenbire farkına varılmıştır. *Greater London* da trafik konjestionundan mütevellit lüzumsuz masrafların senede 25 000 000 ingiliz lirasını bulduğunu istatistikçiler meydana çıkarmışlardır. [1] Bu gün yol şebekelerinin tevsi ve islâhı zaruretinin, Büyük - Britanyanın iktisadî ihtiyaçlarının en mühimini teşkil etmesi zannederimki artık kolayca anlaşılır.

Amerika-Birleşmiş-Devletlerinde bu ihtiyaç kendini çabuk gösterdi. İlk defa olarak yol inşasının umumî bir programı burada 1890 na doğru düşünülmüştür. Demiryolunun zaferindenberi yollar ekseriya metruk bir halde bulunmakta idi; böyle bir vaziyetten mütevellit müşkülât daha o zaman his olunmaga başlamıştı. Fakat otomobilin zaferi bu müşkülâtı vahim bir hale soktu. Nihayet 1921 de müttehit hükûmetler hudutları dahilinde geniş yollardan mürekkep tam bir şebeke inşası karargir oldu. Amerikalılar “yol inşa etmenin, yoldan vaz geçmekten daha ucuza malolduğunu artık anladılar.,”[2] ve iyi yol olmadığı zaman bundan memleketin bütün ekonomisinin müteessir olduğunu ve her yeni yolun cemaatin servetini artırdığını idrak ettiler. 1921 de neşrolunan bir kanun bütün hükûmetlerin alâkadar dairelerini, kendilerine ait yollardan ve tulleri bu yollardan yüzde yedisini geçmemek

[1] Britain's Industrial Future, Londres sahife 291-292

[2] A. J. Brosseau, Le financement des routes, sahifa 9

şartıyla, bazı yollar ayırmağa mecbur etti. Yine bu kanun mucibince bu yollar federal şebekenin kadrosu içine girecek ve inşa ve bakımı da federel devlet ile yolun, çerçevesi içinde bulunduğu hükûmet tarafından müştereken deruhte edilecekti. 1928 senesinin başlangıcında Amerika - Birleşmiş - Devletlerinde otomobillerin işlemesine müsait 984 000 kilometre yol mevcut idi. Yolların bakımı Amerikaya senede 376 milyon dolara mal olmaktadır. 690 milyon dolarlık yeni yol da derdesti inşadır. Bu rakkamlar ve bu faaliyet karşısında, insan, vaktıyla Transkontinantal büyük demiryollarını inşa ederken A.B.D.'nin gösterdiği vahdet fikrini ve buut ve mesafeyi yenmek azmını, bu yeni yolların inşasında da görüyor gibi oluyor.

Otomobil sirkülasyonu bu gün oderece kesif bir hal almıştırki, bu sirkülasyon bazen bu günkü yollar üzerinde, trafikin eski şekilleri ve bilhassa ziraî trafik ve rûral sirkülasyon ile gayri kabili telif gibi görünmektedir. Otomobillere münhasır yollar "autostrade, autoroute," inşası fikri işte bu zarureten doğmuştur. Bu fikir bilhassa çok kesif nüfuslu ve kesif sirkülasyonlu mintakalarda gitgide kök salmaktadır. Fakat filiyatta bu fikir, insan tarafından pek eskiden işgal edilmiş olan eski memleketlerde, nederece manialarla karşılaşmak mümkün ise karşılaşmaktadır: kır meskenlerinin karınca gibi kaynaması, mezru tarlaların parçalanmış olan hali, şehir harici büyük mülhakatta evlerin kesafeti gibi. Halen otomobillere has bazı yollar vardır: meselâ Şimalî İtalyada Milano ile Bergam arasında olduğu gibi. İngilterede Londra ile Brighton arasında 90 kilometre tulünde bir "autostrade," inşası tasavvuru vardır. Fransada Paris ile Saint-Germain arasında yapılacak bir "autorouttan," bahs olunmaktadır. Bir de Paris ile Chartres ve Paris ile Calais aralarında bir otomobil yolu inşası mevzuu bahstır. Fransada, her halde otomobiller için açılacak olan bu kabil ilk yol, Nice ile Cannes arasında inşasına başlanmış olan yoldur. Uzunluğu 35 kilometreyi bulacak olan bu yol, muhtelif parçaları birbirine 500 metre nisif kutrundaki münhanilerle bağlanacak olan bir sıra hatlardan mürekkep olacak ve otomobiller bu yolda saatta 60 kilometrelik bir sür'at halinde virajlar yapabileceklerdir. [1]

Yollar üzerinde nakliyatın meydana çıkardığı bütün bu meseleleri gördükçe, insan kendisini, aniliği ve cihanşümullüğü ile herkesi gafil avlamış olan bir ihtilâlin seyircisi zennediyor. Sirkülasyon ekonomisinde, bu ekonomide hakiki çerçevesini daha bulamamış olan yepyeni bir makine meydana çıkmıştır. İleride, memleketleri birbirine bağlayan rayların vaktıyla hükûmetler arasında ihdas ettiği müşkülâta müşa-

[1] L'illustration 4 Janvier, 1930.

bih (rayların genişliği meselesi) zorluklar doğurmaması ve otomobillerin seyrini mensup oldukları hükûmetlerin hudutları ötesinde müşkülâta düşürmemesi için bu yeni sirkülâsyon şimdiden beynelmilel itilaflar ile bir intizam tahtına alınmalıdır. Yol nizamnamelerini ve sirkülasyon usûllerini birleştirmek ihtiyacında işte buradan doğmuştur .

Yeni memleketlerde otomobil .— Eski memleketlerde otomobilin, mazinin bu yerlere yığdığı bir sürü manialara çarpmasına mukabil yeni memleketlerde bu yeni nakil vasıtası bilâkis inkişafı tamı için kendine lâzım olan bütün sahayı bulmakta ve hatta bazı memleketleri, tesisi pek masraflı olan demiryolu inşası mecburiyetinden kurtarmaktır. Hatta bu yeni memleketlerden bazıları için demiryolu devrini tanımadan birdenbire otomobil devrine girmişlerdir denilebilir . Yeni memleketlerin kolonizasyon'unda vaktiyle lokomotifin gördüğü pişdarlık vazifesini bugün otomobil görmektedir. Argentin de birçok mahsulât limanlara otomobil vasıtasıyla nakledilmektedir . Hatta Santa Cruz vilâyeti son pamuk mahsulünü böylece mahrecine sevkettiği. Pampada yol ile nakliyat hakim mevkiinde dir; otobüsler şehirler beyninde yolcu, posta ve küçük paket servisleri yapmaktadırlar .

Hemen her gün, müstemlekelerden otomobilin terakkisine dair yeni haberler almaktayız. 1928 başlangıcında Fransız Hindi Çinisinde 15 binden fazla otomobil (kamyon, otobüs dahil) vardı. Elyevm birçok otomobil seferleri (servis) yerlilerin tahtı idaresindedir. Annamdan Laos'a, Vinh den Mékonk üzerinde Napé ve Thakkek'e 1923 de açılmış olan yolun, o güne kadar bir infiradı tam halinde kalmış olan Laos'ı yabancı âleme nasıl bağladığını (otomobil ile bir günlük yol) biliriz.[1] 1924de yüzbaşı Bertrand'nın Tahran ile Kandahar arasında otomobil ile yaptığı sefer, Hindistana mütevccih bir otomobil yolunun hülya olmadığını göstermiştir. [2] Büyük harpten evvel tek bir otomobile malik olmayan Filistinde bu gün 2500 araba vardır. 1923 de ilk defa olarak otomobil, Bağdattan Şama Sürye çölünü 24 saatte kattetmişti. 1924 de çölü katteden muntazam bir servis tesis olunmuştu. 1925 de tevakkufa uğrayan bu posta yeniden tesis edilmiştir. 1928 denberi Hindistandan gelen yolcular bazen bu tariki ihtiyar etmektedirler. “ Berut Şarkın kapısı olmakta, Avrupa ile Asya arasında geçit halini almaktadır, [3] 1927 senesi nihayetinde Suryede 4500 otomobil ve 4000 kamyon ve traktör vardı.

[1] J. Brunhes Les routes nouvelles de l'Annam au Laos (Ann. de géographie 1923 p. 46 et suivant) .

[2] L'expédition automobile du capitaine Bertrand (Chron. des annales. de géographie 1927 p. 372-375)

[3] R. Blanchard. La route du désert de Syrie (Annales de Géographie 1925. sahife. 240-243)

Afrikanın içi gitgide otomobil servislerine açılmaktadır. Garbî Fransız Afrikası 1916 da adeta iyi yollardan mahrum idi. Bu gün her mevsimde en ağır kamyonlara elverişli 4000 ve sadece kurak mevsimde en ağır yüklere dayanıklı 18 500 kilometre yola sahiptir. İnsan sırtında eşya nakli hemen hemen ortadan kalkmıştır. 1917 de sadece 58 otomobil ithal eden bu müstemleke 1926 da 2106 araba ithal etmiştir. Hat-tiistiva Fransız Afrikasında servise açılmış 60 bin kilometre yol vardır. Bilhassa 1928 yazında inşası bitmiş olan 1100 kilometrelik Dou-ala-Bangui (Kameron) yolu ehemmiyetlidir. Bu yol sayesinde Ban-gui ile Bordeaux arası 30 güne inmiştir. Mukavemetli, "souple," ve seri bir nakil vasıtası olan otomobil çölleri de kattetmeğe başlamıştır. Sah-rayı Kebiri otomobil ile kattetmek teşebbüsleri 1922 de kendini göster-miştir. Haardt-Ardouin-Dubreuil'yün, Estienne, Courtot, Lagleyze-Duprez-Belandou'ların. Sahradaki teşebbüs ve seferleri çölleri kattetmek için otomobiller de artık hususî tertibata lüzum olmadığını göstermiştir. Bu pişdarlar, gitgide normal bir hal almağa başlayan Sahra seyya-hatlarına yol açmışlardır demektir. 1926 da Cezayir ve Kostantin şe-hirlerinden 15 ve 20 teşrini sanide hareket eden Cezayirli tüccarlar Nijer üzerinde Bourem'e 2 kânunu evvelde irişmişlerdir. Bu gün Sah-rayı baştan başa Touat ve Bourem, Ouedi Saoura. Colomb-Béchar'dı-tarikile katteden ve amenajmanı kolay bir Maverayı Sahrayikebir mevcut olduğunu biliyoruz. Bu güzergâhı büsbütün kabili istimal bir hale getirmek için uzun seksiyonlar halinde basit bir şahıslama ameliyesi kâfi gelecektir. [1] Şimalî Afrikanın Sudan ile pratik bir surette irtibatını otomobil ile temin etmek imkânının pek de uzak olmadığı söy-lenilebilir; bazı mütehassıslara göre, bu otomobil yolunun mevcudiyeti, inşası imkânı büyük münakaşaları mucip olan Maverayısahrayı-kebir şimendiferinin kuvveden file çıkabileceğinin kuvvetli bir delili gibi telâkki olunacaktır. [2]

II — DEMİR YOLUNUN (RAİL) VE YOLUN REKABETİ

Demir yolu olmayan veya az olan memleketlerde otomobilin za-feri hiç şüphe yokki demir yolu ile yol arasında bir rekabet uyandır-mamıştır. Oldukça kesif bir demir yolu şebekesinin mevcut olduğu

[1] La conquête automobile du Sahara (Chronique des Annales de géographie. 1927 sa-hife 173-176. G. Armand).

[2] Son istatistikler bizde 10 000 den fazla motörlü araba (otomobil, otobüs, kamyon, motosyklet) olduğunu meydana çıkarmıştır. (Bir gazete malumatına göre, resmi istatistik basılmak üzeredir) Bu miktara göre memleketimizde 1323 kişiye bir otomobil isabet etmekte-dir. Halbuki beynelmilel ticaret odasının 70 numaralı neşriyatında Türkiyede 199 kişiye bir otomobil isabet ettiği mezkûrdur. Bu nisbeti kabul edecek olurisek Türkiyede 10 000 küsur değil 70 000 kadar otomobil olması icap edecektir. [tercüme edenin mutaalası]

başka her yerde ise bu rekabet kendini göstermiştir ve adeta umumîdir, cihanşümuldür. Bu rekabeti hemen her memlekette aynı evsafı irae eder bir halde buluyoruz.

Rekabetin şekil ve misalleri. — Fransada otomobil ile nakliyat yapan iki büyük şirket pek çok tekâmül ve inkişaf göstermiştir: “La Société des transports en commun de la region parisienne,” (T. C. R. P.); “La société générale des transports départementaux.,” (T. E. D.). Bu cemiyetlerden 1489 otobüse malik olan birincisi 1928 senesinde yirmisi Paris haricinde olmak üzere 85 otobüs hattı işletiyordu. 1919 da tesis olunan ikincisi ise 43 departmanı birbirine bağlayan 444 hat- ta ve 780 otobüse sahiptir. Bu servisler Hautes - Pyrenées’ler gibi demiryollarının sokulamadığı yerlerde adeta demiryollarının bir imtidadı demektir. Diğer taraftan da bu hatlar Eure-et - Loire da olduğu gibi ekseriya pek işlek ziraat marşelerinde demiryollarını “duble,” ederler. Bu servisler sadece bir departman dahilindeki münakaleyi temin ile iktifa etmezler, departmanlar beynindeki “interdépartemental,” muvasalayıda kurarlar. Clermont - Ferrand ile Belfort, Clermont - Ferrand ile Nantes, Lyon ile Toulouse, Rouen ile Rennes, Arras ile Saint - Quentin aralarında olduğu gibi. Otomobilin bu rekabeti, mahallî mahiyetteki “lokal,” ve paradokslu tarifeli, eski ve fakir müteharrik malizimeli şimendiferleri pek çok sarsmaktadır. Bakımı pek masraflı olan bu lokal demiryolları, seri otomobil servisi yanında adeta başka bir devrin nakil vasıtası gibi sırtılmaktadırlar. Meselâ 1929 da Lot-et - Garonne departmanı meclisi umumisi, mahallî ve mahdut bir menfeati haiz olan departman şimendiferlerini yakın bir atide, ahali otobüsler ile gidüp geleceğinden, sadece eşya nakli için mahafazaya karar vermiştir.

Büyük - Britanyada 1919 senesinde 500 000 miktarında olan otomobillerin adedi 1928 de 1 618 000 ni bulmuştur. Demiryolu trafikinın tenezzülünde, sınaî buhran derecesinde bu azim otomobil tezayüdünde mes’uliyeti vardır. 1912 senesinden itibaren, 1911 senesine nisbetle demiryollarının yolcu nakliyatında görülen 32 milyon noksan da maden amelesinin grevine ve bilhassa *motorbus* ile olan nakliyatın tekâmülüne atfolunmaktadır. 1929 da Büyük - Britanyanın dört büyük demiryolu şebekesinde 1927 senesine nisbetle yolcu nakliyatı hasılâtında 1 750 000 ingiliz lirası tenakus görülmesinde en büyük amil hiç şüphe yok ki otomobilin rekabetidir. Hemen her tarafta bu rekabet yüzünden bazı demir yolu servislerinin hazfedildiği haber verilmektedir: Meselâ 1929 da, 1876 danberi işleyen Forest of Dean hattıyla Habswoth dan Sauthwolda işleyen hattın hazfolunması gibi.

Almanyada imparatorluk şimendiferlerine (*Reiehsbahn*) tâbi

olmayan otobüs ve kamyon servislerinin 1928 de 60 000 kilometrelik bir hat üzerinde çalıştıklarını biliyoruz. Bu rakamın imparatorluk demiryolları şebekesini bile binlerce kilometre geri bıraktığını söyleyebiliriz. Almanyanın biri Berlin (*Kraftverkehr Deutschland*) ve diğeri Dortmund (*Verband Deutscher Kraftverkehr*) gibi iki büyük şirketi 1928 senesinde 12 700 kilometrelik şebekeleri üzerinde 75 milyon yolcu nakletmiştir. Bu hususî şirketlere (*Reichspost*) ın 2 600 otobüs ile 1 600 hatta işleyen ve böylece imparatorluk demiryollarına rekabet eden posta servislerini de ilâve etmek icabeder. *Reichsbahn* artık mahallî ve mahdut menfaatlı demiryolları inşasından sarfı nazar etmiş olup meselâ Harz gibi dağlık mıntakalarda bu kabil yolları otomobil servislerine tebdil etmek tasavvurundadır. Avusturya da, İsveçte, İsveçre de her tarafta şimendiferler hasılâtında ancak otomobilin rekabetine atfolunabilecek açıklar müşahede olunmaktadır. Brezilya da *Gerat Western Railway*ın direktörü otomobil rekabetini helecanla haberlemektedir. Hatta bu zat 1926 da kamyonların naklettiği şeker stoklarını 1928 de tekrar demiryoluna çevirebildiğinden dolayı pek müftehirdir. Fakat meselenin zannolunduğundan daha vahim olduğunu da gizlememekte ve şu temennilerde bulunmaktadır: “ şimendifer ile nakliyattan hükûmet bir resim aldığı halde otomobil ile nakliyat bu kabil rusumdan muaftır; halbuki Brezilya gibi vasi bir memlekette, memleketin istismarı için demir yolları elzem bulunduğundan hükûmetin bu yolları otomobil rekabetine karşı muhafaza ve himaye etmesi lâzımdır., Venezuela da ve Britanya Hindistanında da otomobile karşı şimendifer idarelerinin aynı tazallümü halini işidiriz. 1927 senesi raporunda, Kenya ve Ouganda şimendiferleri direktörü, demiryollarına karşı yolun doğurduğu rekabet meselesini, bu halin eski medeniyet memleketlerinde aldığı had şekli almadan tetkik edilmesi icap edeceğini zikrediyor.

Hiç şüphesiz yol ve rayın rekabeti Amerika - Birleşmiş - Devletlerinde her yerden daha fazla müessir ve had bir şekil almıştır ve burarlarda bu rekabet kendini pek vasi sahalar üzerinde hissettirmektedir. Demiryolları kumpanyaları adeta tehlike işaretleri vererek imdat talep edegelmektedirler. “Kumpanyalar: hükûmetler beyninde, otomobil ile nakliyatın tanzimine mütedair, federal bir siyaset düsturu ittihazi ihtiyacı artık gelüp çatmıştır. Şayet nakliyatçıların arzu ettikleri zamanda ve canları istedikleri yerlerde servisler açmasına mücade edilecek ise bu mücade verilmezden evvel hiç olamazsa oralarda nakliyat için zaten evvelden beri mevcut olan ve bu nakliyat işini ba-

şaran şimendifer idarelerine lütfen malûmat verilsin demektedirler..[1] Otomobil servislerinin demir yollarını ne büyük zararlara soktuklarını göstermek için bir misal zikretmemize müsaade olunsun: 1925 de tesis olunan *New England-Transportation* dört beş sene içinde birçok demiryollarının yerini almıştır, bundan başka yine bu şirketin (filhakika bu şirket bir şimendifer kumpanyasının filiyatıdır) rekabetinden dolayı sair demir yollarında da sadece ekspres postaları ipka olunmuştur. Şimendiferleri bilhassa endişeye düşüren otomobil servislerinin git gide faaliyet dairelerini genişletmeleri ve büyütmele-ridir; halbuki bu rekabetin sadece kısa mesafeler için tehlikeli olabileceği zannolunuyordu.

Otomobilin faideleri . — Otomobil acaba neden demir yollarının aleyhine olarak bu zaferleri kazanıyor. Otomobil ile nakliyatın, demir yolu nakliyatı üzerine en büyük rüçhaniyeti, bu tarz nakliyatta marşandiz aktarmasının (transbordement) hemen temamilen kalkmış olmasındadır. Bu faikiyet kendini sür'atta göstermez, zira her iki nakil vasıtasında da sür'at yekdiglerini imrendirecek bir derecede değildir. Diğer taraftan kilometre başına yolcu ve yahut kilometre başına nakl-olunan eşyanın nakil ücretinde de otomobil şimendifere faikiyet gösteremez Hatta kilometre başına nakil ücreti tirenlerde daha ehvene mal olur. Ohalde asıl ezici, kahir faikiyet biraz yokarıda da işaret ettiğimiz veçüzere, otomobil ile nakliyatta, eşyanın bir kapudan diğer kapuya kadar yani gönderenin depo veya mağazasından, alanın ev veya mağazasının kapusuna kadar hiçbir aktarmaya maruz kalmadan teslim edilebilmesindedir. Halbuki tiren ile nakliyatı tasavvur buyurunuz! Bu tarz nakliyat için bir sürü ameliyelere ihtiyaç vardır: Marşandizleri "emtia", hareket garına götürmek, vagona yükletmek, muvaselet garında eşyaları vagondan boşaltmak, sevk olunacağı yere gönderebilmek için gardan tekrar arabalara yükletmek, depo veya mağaza önünde tekrar boşaltmak. Şayet marşandiz, iltisak hattı üzerinde bulunan bir istasyona gidecek ise, o zaman bir ikinci tahmil ve tahliye ameliyesi görecektir. Görüliyoruz ki otomobil ile nakliyatı tercihte amil olan sür'at ve ücret meselesi olmaktan ziyade zaman kazanmak ve masarifi umumiye-yi tenkis edebilmek, avaryayı asgari nisbete indirmek ve ambalaj masrafından kazanmak kaygılarıdır. Bu ekonomi meselâ süt gibi gıda maddelerinin fiatı üzerinde de tesirini göstermektedir. Otomobil sayesinde birçok süt sevkiyatı, çiftliklerden doğrudan doğruya büyük şehirlerdeki tevziat antrepolarına yapılabilmektedir. Ancak kısa mesafeler dahilinde pek mahsus olan bu ekonomi, sevk yolu

[1] Bu temenni "chronique des transports", un 10 teşrinievvel 1928 cüz'ünde mezkûrdur.

uzadıkça, büyüdükçe azalmaktadır. Mesafeler, otomobil şoförünün bir gece yolda yatmasını mucip olacak derecede uzadımı otomobil ile nakliyatın masrafı da halile artmaktadır. Bundan başka “garlarda marşandizlerin maruz kaldığı manütansiyon masrafları, müteharrik malzemenin ve manütansiyon cihazlarının muattal kalmasından, rıhtım ve garaj (bü kelime burada otomobillerin konmasına mahsus olan yeri kast etmiyor, tirenlerin yük almak ve vermek için- ana yoldan haric- çekildikleri makas yolları kastediyor) yollarının istimalinden mütevellit masraflar da-mesafe kısa olduğu zaman bu masraflar şimendifer ile nakliyat ücretini pek ağır bir surette kabartır-üzerinde nakliyat yapılacak mesafe uzadıkça sür’atle azalır.”[1] Yolun nakliyat için demir yolundan daha ekonomili olması, nihayet 80 ile 100 kilometrelik bir mesafe içindir. Bu mesafe aşılr ise artık otomobil ile nakliyat tiren ile nakliyat-tan daha ekonomili olmaktan çıkar. Otomobilin kısa nısıf kuturlu bir daire dahilinde mülit ve ekonomili olması, bu makine ile nakliyatın neden daha ziyade “suburbaine,, trafikte münkeşif olduğunu bize pek güzel izah eder.

Otomobilin, demiryollar üzerine olan diger bir faikiyeti de, bu nakıl vasıtasının şimendiferlerin tarife ve güzegâhlarının sertligi, katılığı “rigidité,, ile bir tezadı tam irae eden “souplesse,, si, alestikiyeti ve kullanmak caiz ise nabızgirliğidir. Bu hassaların tesirini evvelâ hususî arabalara malik kimselerin bir noktadan diger bir noktaya gitmek için tirenden ziyade kendi arabalarını tercih etmelerinde görürüz. A. B. D. de son beş sene zarfında tiren yolcuları miktarında görülen üçte bir nisbetinde tenezzülün sadece hususî otomobillerin rekabetinden ileri geldiği anlaşılmıştır; senede, otomobil ile, şimendiferlerin kattettikleri mesafeden üç buçuk misli fazla mesafe kattolunduğu tahmin olunmaktadır. Mamafih otomobil istimalinin, işleyen otomobillerin turuku umumîyeyi bile arasıra tıkayacak derecede mütemadiyen artmasından ve bu suretle otomobil ile seyyahatın zevkini kaçırmasından dolayı, biraz duraklamasının ihtimal dahilinde olduğunu söyleyenler vardır. Hatta şimendifer idareleri birçok yolcuların tekrar tirene rağbet etmeğe başladıklarına şahit olmaktadırlar. Diger bir kısım yolcular da, hususî arabaları bulunduğu halde büyük şehirlerde garaj tedarikinde maruz kaldıkları müşkülattan dolayı yine yolculukta ister istemez tirene sadık kalmışlardır.

Toplu surette yolcu nakliyatında, daha elastiki olan tarifeleri ve daha sık olan hareket saatları ve daha elverişli noktalara yakın olan tevekkuf mevkileri sayesinde, otomobilin, yolculara daha çok yarayıcı olan hassaları hemen nazara çarpar ve tesirini hissettirir. Otomobil hiç şüphe yokki güzergâhını intihapta demir yolundan daha ziyade serbestiye

[1] J. Guillelmon, evvelce ismi geçen rapor.

maliktir. Kendisine kestirme güzergâhlar tayini suretiyle varacağı yere tirenden daha çabuk bir zamanda vasil olur. Hele şimendiferlerde yolcu için bir de, tabii gideceği yere göre tiren değiştirme beliyesi mevcut ise o zaman yolcunun hangi nakil vastasını tercih edeceği hemen kendiliğinden belli olur. Meselâ Caen'dan Rennes ne tirenle 330 kilometre kattetmek suretiyle 8 saat 4 dakikada varıldığı halde otomobil ile 174 kilometre kattetmek suretiyle nihayet 4 saatta varılır; Falaise den Flers'e tiren ile 7 saatta gidildiği halde (49 kilometre) otomobil ile 2 saatta gidilir. Dağda otokar güzergâhlarının kısmı azami oradaki demiryollarına nisbetle bir sürü kestirmelerdir. Vichy den Puy'e ve Tarn boğazlarına; yazları Briançon ve kışları Grenoble tarikile Nice'den Chamonix'e Niceden Geneve'e giden otokar yolları gibi. Otokar bazen insana hususî bir araba hissini de verir; yolcular bu arabalara istedikleri zaman binüp inebilirler veya hoşlandıkları noktalarda durdurup inerler veya binerler. Bu otomobil zevkini, hiç bir kimse, şimdiye kadar seri ve kolay münakale vastalarından mahrum kalmış beşerî kütleler derecesinde tatmamıştır. Bu zevkin ne derecelerde olduğunu anlamak için Merakeş (Merakech) meydanında sabahleyin pek erkenden kalkan otokarlara yerlilerin hücumunu görmek kâfidir. Bu hal bize aynı zamanda yeni makinenin istimalinin, uzun zamanlar geri kalmış ve adeta hali infiratta yaşamış cemiyetler üzerinde ne derin değişiklikler, adeta ihtilâller uyandırabileceğini ölçebilmemize de yardım eder.

Marşandizler için şimendiferin yerine kamyonu ikame eden kimse-ler pek çoktur. Siparişler teslimatını hususî kamyon servislerle yapan büyük ticaret evlerinin bugün haddi hesabı yoktur. Paristen büyük mülhakata, Mantes'a, Pontosise'a, Clermont'a, Senlis'e, Coulommiers'e, Melun ve saireye her gün marşandiz nakli için yüzlerce kamyonun hareket ettiğini görebiliriz. Parisin büyük mağazalarının herbirinin otomobil parkı (karargâhı) vardır. *Galleries Lafoyettes* mağazalarının Rouen'a, Compiègne'e, Chateau-Thierry'e, Soissons'a, Amiens'e, Vernon'a, Chartres'a, Nogent-sur-Seine'e, Dreux'ye kamyon servisleri vardır. Aynı servisler *Louvre*, *Bon Marché*, *Printemps*, *Samaritaine* mağazaları için de mevcuttur. Hatta Potin, Damoy gibi bazı büyük ticaret evlerinin kamyon servisleri Orléan, Troyes, Nancy şehirlerine kadar bile ulaşır.

Otomobiller ile yapılan bu sipariş teslimatı, sadece bir zaman ekonomisini istihdaf etmez. Bunlarda gözedilen gayelerden biri de reklamdır. Mensup olduğu ticarethanenin firmasını taşıyan her otomobile hem teslimatı yapacak ve hem de siparişleri toplayabilecek olan bir de memur terfik edilmektedir. Şimendifer, pahalıya mal olan

ambalajlar talep ettiği halde, otomobil ile nakliyat bu ambalaj masrafı da yoktur. Kamyon ile olan bütün bu ticarî nakliyatın miktarı yüzbinlerce tonu bulmaktadır. Bu tonolotolar demiryolları için artık elden çıkmış demektir; birdaha oraya dönmeleri ihtimali yoktur. Otomobil rekabetinden Britanya parlamentosuna tazallümühal eden demiryolları idarelerine, *otomobil ile nakliyat acentelerinin millî federasyonu*, hiçbir kanun kuvvetinin artık garlara uğramaz olan bu trafiki tekrar şimendiferlere iade edemiyeceğini, zira otomobil yüzünden tirenlerden uzaklaşan marşandiz trafikinin yüzde sekseninin, senayi ve ticaret erbabının hususî kamyonlarıyla yapılmakta olduğunu bildirmişti.

Otomobilin souplesse'i, nabizkirliği marşandiz nakliyatıyla meşgul umumî servislerde mühim menfaatlar temin etmektedir. Perakende, nisbeten az miktarda marşandizlerin nakliyatında kamyon bir tiren vagonundan daha iyi işe yaramaktadır. Marşandiz katarı, temamilen yüklü ve çekebileceği azamî miktarda vagondan mürekkep bir halde ve hamulesini kısa mesafeler için değilde yollarda durmadan ve yük boşaltmadan gidebileceği uzun mesafeler için temin edebilecek surette tertip edildiği zamandır ki kumpanyasına müfit olabilir. [1] Bilâkis yarım yüklü vagonlarla ve kısa mesafelerde yapılan nakliyat şimendiferi zararına çalıştırır. Herhalde Şimendiferler "uzun mesafeler üzerinde nakliyatı islâh ve tanzim ederler ve marşandiz katarlarını bu gaye uğrunda teşkil için çalışırlar ve bu teşebbüslerinde muvaffak olurlarsa kısa mesafeler için olan trafiklerini otomobile terketmekte zarardan ziyade menfaat görürler.", [2] Bütün bunlardan başka süt, tereyağı, taze sebze, yumurta, çiçek gibi çabuk bozulan maddelerin ve ya canlı hayvanlar gibi sur'atle nakli icabeden yüklerin nakillerinde de kamyonun rolü çok büyüktür: Hollandada bir kısım kamyonlar servislerini Ijmuiden ile La Haye, Amsterdam, Rotterdam gibi büyük şehirler arasında munhasıran balık nakline hasretmişlerdir. Cenubî Afrikada 1926 senesinde Müden ile Greytown arasında limon nakliyatı için bir otomobil servisi ihdas olunmuştur. Dağları otomobillere has bir saha haline koyan, otomobilin souplesse si ve harekâtındaki namahdut serbestisidir. Dağlara şimendifer ancak büyük masraflarla sokulabilir; böyle yerlerde tesisat ve işletme ve bakım masrafları meyillerden ve ekseriya şehirlere nazaran istasyonların uzakça olan mevkilerinden dolayı pek yüksektir. Yazları dağların her köşesini dolaşan otokar ve otomobil katar ve kafileleri artık onları en hücre ve evvelceleri en gayri kabili hulûl zannolunan noktalarına kadar umumî sirkülâsyona açmışlardır diyebiliriz.

[1] J. Guillelmon, zikrolunan rapor

[2] J. Guillelmon, zikrolunan rapor.

Bazı kimseler, otomobilin gördüğü rağbetin, sadece bu makinedeki meziyyetlerden mütevellit olmadığını ve lâkin demiryolu ile vapıran nakliyata tarholunan bazı rüsumdan otomobil ile nakliyatın azade olmasından ileri geldiğini iddia etmektedirler. Mütéhassıslar el'an bu iddiayı tetkikte berdevamdırlar. Mamafih, hemen bütün memleketlerde demiryollar idarelerinin, otomobile bu cihetten taarruz etmekten feragat etmiş olmaları ipeyce nazarı dikkati celbedici bir halettir. Şimendifer kumpanyaları, artık, kendilerine rakip olabilecek otomobil servisleri ihdasını hükûmet vasıtasıyla mennettirmek sevdasından vazgeçmişler ve otomobile karşı ticarî bir rekabete girişmek düsturu selimini kendilerine prensip ittihaz edinmişlerdir.

Demiryolunun ve yolun ticarî rekabeti .— Şimendiferler tarafından, yolun rekabetini öldürmek için kullanılan silâhlar meyanında, hemen her memlekette, kısa mesafeler dahilinde nakil ücretlerinin azaltılmasını ve küçük mesafeler beyninde yolcu ve eşyaya gösterilebilecek her türlü kolaylıkların arttırıldığını görüyoruz. Bu tedbirler, mademki yeni makine demiryoluna karşı olan asıl rekabet ve faikiyetini daha ziyade kısa mesafeler dahilinde izhar ve tecelli ettiriyor, otomobilin tam kalbine tevcih olunmuş silâhlar demektir.

Danimarkada demiryolları 60 kilometrelik mesafe dahilindeki gidüp gelme bilet ücretlerini indirmişler ve bunların mer'iyet müddetlerini uzatmışlardır. Marşandizler için, büyük sevkiyata tatbik edilen ücret (1500 kilogram ve daha yokarı) tarıfesi 125 kilometreden az mesafeler için yüzde on tenzil edilmiş ve marşandizlerin ve hatta canlı hayvanların sevki için küçük istasyonlar veya durak mahalleri teksir edilmiştir; kırlarda, tirenle nakledilecek eşyaların evlerden alınması veya evlere teslimi için servisler açılmıştır. İsviçrede istasyonlardan çok uzak noktalara kadar bile yayılan bir tevzi (eşya) servisi ihdas olunmuştur. Mısırdaki şimendiferler idaresi İskenderiye ile en uzak mülhaka-tından biri arasındaki bilet ücretini azaltmıştır. Tenzil o nisbettedir ki bilet parası oraya gitmek için otomobillerin talep ettiği ücretten pek aşağıdır, bundan başka 30 kilometrelik yolculuk için bilet ücretleri sonderece indirilmiş ve üçüncü mevki yolcularının kompartımanlarına alabilecekleri zatî bagajlarının sikleti de artırılmıştır. Büyük - Britanyada, bazı hallerde, gidüp gelme biletlerinin ücreti sade biletlerin (yani sadece gitme veya gelme) ücretini geçmemektedir. Bazı "Weekend," (hafta sonu tatili) biletleri için gösterilen menfaatlar harikulâdedir. (Bizdede Kasaba demir yolu otomobilin rekabetinden ürkerek İzmir ile Salihli arasındaki yolcu ücretlerinde tenzilât yapmaga mecbur olmuştur; diğer taraftan otomobiller Mudanya - Bursa demir yoluna

da müthiş bir rekabet yapmaktadırlar - tercüme edenin ilâvesi) . Bu tedbirler bazı yerlerde o derece müessir olmuştur ki bundan birçok otomobil servisleri mutazarrır olmuş ve tirenler de eski müşterilerine kısmen kavuşmuşlardır.

Her şeye rağmen, küçük, kısa mesafeler dahilinde nakliyat şimendiferler için badema gaybolmuş demektir. Halbuki uzun mesafeler dahilindeki trafik için mesele böyle değildir. Şimendiferler hiç olmazsa bu kısımdaki faikiyetlerini muhafazaya gayret etmekte ve mahirane düşünülmüş bir çok tedbirler sayesinde bu gayretlerinde muvaffakta olmaktadır. Yolcular için, aile biletleri, 33 gün mer'i olan gidüp gelme biletler vardır. Marşandizler için de "prix-ferme," dedikleri ve nakledilecek eşyanın ehemmiyetine göre toptan götürü fiatlar ihdas olunmuştur. Olabilirki şimendiferler, perakende kolı nakliyatını, marşandiz nakliyatını iyice tanzim edebilmek için, büsbütün otomobile terk ederler. Büyük mesafeler dahilinde otomobil rekabetini kırabilmek için ittihaz olunan tedbirler meyanında en garibi, otomobilin izzeti nefisini en çok kıranı, hiç şüphesiz beraberlerinde otomobillerini götürmek isteyen yolcular için tenzim olunan seyri seri ile otomobil nakli hususî tarifesidir. Meselâ Biarritz-Paris yolunu müteaddit defalar otomobil ile kattetmiş olan birçok kimseler her tatilde aynı yolu belki aynı şekilde tekrar kattetmek arzusunu göstermeyup tiren yolculuğunu tercih edebilirler. İşte bu kabil yolcular tenzilâtlı bir tarife ile otomobillerini de birlikte (aynı tirende) götürebilirler. Bu kombinezonu diğer Fransa şebekelerinde de görebiliriz. Bu hali, turizm otomobillerinin nakli için tenzilâtlı bir tarife tatbik etmeye başlayan Cenubî Afrika demiryollarında da görürüz. Ancak bu tarifeden istifade için otomobili gönderenin mutlaka otomobilin sahibi olması ve gönderilen yerinde otomobilin tahmil olunduğu noktadan lâakal 300 mil ötede bulunması şarttır.

Demiryollarının otomobile karşı olan bu mücadelesinin ilânihaye devam edebileceği şüpheli gibi görünmektedir. Her iki nakil vasıtasından birinin diğerini temamile mahvu imha etmesi mevzuu bahs-olamaz. Şimendiferler için daha ziyade mümkün gibi görünen otomobil ile teşriki mesai etmek ve onunla tam bir irtibat halinde çalışmaktır: netekim vaktiyle ray (rail) ile arabada (roulage) böylece birbirleriyle teşriki mesai etmişlerdi.

biri, demir şebeke ile bir irtibatı tam halinde çalışan otomobil servisleri şebekesi kuran ve işleten yardımcı birer nakliyat şirketleri kurmuşlardır. Birbirini takiben *Compagnie du Midi* tarafından S. T. A. M; *Devlet demir yolları* tarafından S. A. T. O. S; *Şark kumpanyası* tarafından S. A. T. E; *Alsace-Lorraine* demiryolları tarafından S. A. T. A. L; *Şimal kumpanyası* tarafından S. T. A. R. N. yardımcı nakliyat şirketlerinin kurulduğunu gördük.

Bretanya ile Normandiya arasında doğru bir irtibat temini için devlet demiryolları idaresi 15 teşrinievvl 1928 de Rennes ile Caen arasında bir otomobil servisi tertip etti. Bu servisin tevakkuf noktaları ise Saint-Aubin-du-Cormier, Fougères, Louvigné, Saint-Hilaire-du-Harcouet, Mortain, Sourdeval, Vire ve Villers-Bocages idi. Renne de ve Caen de bu servis, yolcuları bir exprese yetiştiriyordu. Aynı sene Flaise, Condé-sur-Noireau ve Elers beyninde, Versailles ile Chartres arasında şimendiferden uzak birçok komünleri birbirine bağliayacak surette aynı tarz servisler ihdas olundu. Bu şekil kombinezonlara ait daha birçok misaller zikrolunabilir.

Daha yol ile demiryolunun birbirleriyle hali sulhte yaşadıkları zamanlarda seyyahlara demiryollarından uzakta bulunan mintakaları tanıtmak gayesile tiren tarifelerine uyan otokar servisleri yapmak fikri evvelâ şimendifer kumpanyalarından çıkmış idi Şimal ve Devlet demir yolları kumpanyalarının, servisleri ile, Paris etrafını bir örümcek ağı gibi saran bu tarz bir sürü otokar teşkilâtı vardır. Bu kabil servisler Şark ve Alsace-Lorraine demir yolları idarelerinde de vardır. Lâkin bu otokar teşkilâtının en eski ve en muazzamına P. L. M. (Paris-Lyon-Mediterranée) kumpanyası maliktir. Bu otokar şebekesinin tulü 11 000 kilometre olup kumpanyaya ait demiryolları tulünden daha çoktur. 1928 senesinde bu servisler 280 000 seyyah nakletmişlerdir. 1911 de bu gaye için açılmış olan Alpler, Evians, Nice yolunu artık tanımayan yoktur. P. O. nun 5345 kilometrelik bir sahada cevelân eden otokar servisi 1928 senesinde tam 67 000 yolcu taşımıştır. Midi demiryolu idaresinin otokor servisinin (2615 kilometre) pek muhteşem manzaralı olan güzergâhı "itinéraire", meyanında Biarritz den Cerberès'e altı menzilde giden Pyrenée ler yolu (870 kilometre) ile Carcassonne dan Milau ya giden (239 kilometre) yol vardır. 1928 senesinde Fransa demir yolları kumpanyaları tarafından işletilen otokar hatlarının tulü 24 054 kilometreyi (Fransa demiryolları tulünün nısfından biraz fazla) bulmuş idi. Aynı sene zarfında bu servisler 3 301 000 kilometre saha dolaşmışlardır.

Diğer memleketlerden alınmış olan misaller.— Büyük Britan-

III.— YOL ve DEMİRYOLUNUN BİRBİRLERİLE TEŞRİKİ MESAİSİ

Ray, "rail," ve yolun herbirinin ayrı ayrı kendilerine has faydaları "avantage," vardır. İşte **asıl** mes'ele bu faydalardan her iki nakil vasıtasının da işine yarayabilecek bir surette istifade etmesini bilmek ve bunun için lâzım gelen kombinezonu bulmaktır. Kendi gayelerile otomobilin gayesi arasında mes'ut bir **barışmanın** ve telifibeynin imkân tahtında olduğunu gören ve anlayan şimendiferler nihayet otomobilin kendileriyle teşriki mesai etmesini talep etmişlerdir. Hatta bu tegriki mesaiyi kuvveden file çıkarmak için demiryollari, otomobil servisleri ihdas etmişlerdir: Avustralyada, Ameriliada, Alinanyada da olduğu gibi. Bagka, yerlerde ise bu teşriki mesai, demiryollarının otomobil servisleri teşebbislerine nakten iştirak etmesi şeklinde tecelli edegelmektedir. Meselâ şimendifer kunpanyaları otomobil ile nakliyat girketlerinin sermayelerine iştirak etmekte veya onlara borç vermektedirler. Fakat bizim noktayı nazarımız için **asıl** olan, teşrikmesai için yapılan malî kombinezon ve şekli değildir. İktisadî coğrafyayı alâkadar eden şey böylece kurulan şirkette her şerikin gördüğü hizmet ve onun derecesidir.

Bu teşriki mesaide, otomobil ile nakliyat hatları şimendiferlerin bir nevi imtidadı ve adeta kollarıdır (**tıpkı** bir nehrin kolu gibi). Bu servisler gardan otelere, demiryolunun **ulaşamadığı** noktalara, şimendiferin kendilerine tevdi ettiği yolcu ve eşya cereyanlarını akıtırlar. Ve bilmukabele o noktalmın **hazırladığı** yolcu ve eşya trafikini de demiryoluna getirirler. *Fransa hükûmeti şimendiferler* idaresinin söylediği gibi "otomobil garların faaliyet dairelerine dahil mühim yerlerde, mutat korespondanlarla koli tevzi ve irsalini mümkün kılacak teşkilâtı vücade getirmek vega doğrudan doğruya garlardan eve teslim veya **evden** alma koli servis sistemi kurmak hususlarında bizim pek büyük yardımcımız olacak ve tabii yine vasat ve uzun inesafeler üzerinde koli ve eşya nakliyatı, bu hususta otomobilden daha faydalı olan demiryolları ile yapılacaktır. Hergün bu iki nakil vasıtası arasında bu irtibat formülünün, dairesini genişlettiğini görüyoruz. Bu tekâmülü göstermek için gerek Fransadan gerekse sair yerlerden bazı misaller zikretmek faideden hali değildir.

Fransadan getirilen misaller.— Fransa şimendifer kumpanyalarının herbiri, birbiri ardınca, demiryolu ile **yol** arasında teşriki mesai fikrini tatbika başlamıştır diyebiliriz. Bu kumpanyalardan her

yada demiryollarının birer tâbileri gibi telâkki olunan otomobil servisleri tesisi prensibini kuran *Great western* dir. Bu tarihten beri bu prensibin tatbikatı tabiatıyla çoğalmıştır. 1929 da bu kumpanyanın istasyonlarını kır distriklerine bağlayan 113 kamyon servisi vardı. Yine bu kumpanya bu muazzam servisini idame için altı büyük şehirde otomobil tamiri için atelyeler (meselâ Bristol da, Birmingham'da, Birkenhead da olduğu gibi) kurmuştur. Ayrıca da 70 noktada kendisine ait benzin postaları vardır. Diğer bir kumpanya, *Southern Railway* Horsham, Maidstone, Guilford, Andover Junction gibi birçok şehirlerde marşandiz ve zahireyi toplıyıcı veya teslim edici merkezler ihdas etmiştir. Her merkezin faaliyet sahası nısfı kutru 10 mil olan bir daireyi ihtiva eder. “Çifçi, giibresini, ununu, tohumluğunu, makinelerini çiftliğinin kapısı onunde emrine amade bulacak ve mahsulünü yine kapısı önünde demiryolu idaresine teslim edecek ve boylece istasyona kadar evvelce kendi nakil vastasıyla yaptığı nakliyatı yapmaktan kurtulacak ve bundan iktisat ettiği bazı kuvvetini ve atını toprağında kullanabilecektir,, . Şimendifer kumpanyaları tarafından, bir senayi merkezi veya şehirler ile kırlar beyninde işletilen otomobil ve kamyon servislerinin ise haddü hesabı yoktur.

Eski diinyada olduğu kadar Yeni dünyada da, velhasıl her tarafta, şimendiferler tarafından trafiki kendilerine çekmek veya zaten kendilerinde olanı muhafaza edebilmek kaygusuyla, işletilen otomobil servislerine ait misalleri çoğaltabiliriz (Almanya, Avusturya, İsviçre, Avusturalya, Cenubl Afrika) . Fakat bu birbirinden farklı iki nakil vastasının teşriki mesaisi hiç bir tarafta Amerika Birleşmiş Devletlerinde olduğu kadar iyi amenaje edilememiştir. 1927 denberi *Americane Railway Association* dahilinde, otomobil ile nakliyatın meydana çıkardığı ve şimendiferleri alâkadar eden meseleleri tetkik ve demiryolları lehine halliçin çalışan bir *Motor Transport Division* vardır. 1928 de şimendifer kumpanyaları, 14 805 mili yolcular ve 3 521 mili marşandiz için olmak üzere 18 326 mil üzerinde işleyen otomobil hatlarına sahip idiler. Bu otomobil servisleri, az yoleusu olan tirenler ile az eşya taşıyan marşandiz tirenlerinin büsbütün lağvını müeip oldular. “Sadece mahallî bir faydayı mucip lokal tirenlerin gördüğü işi kamyonlara tevdi etmek suretile *Baltimor and Ohio* nun ayda 1 400 dolarlık bir ekonomi yapmağa muvaffak olduğunu zikredebiliriz. Mahallî faydayı mucip bazı yolcu tirenlerinin işini otokarlara veren bir Garb demir yolu şebekesinin senelik servisinden 137 110 tiren - mili tenzil etmege muvaffak olduğunu ve üstelik 72 420 dolarlıkta bir ekonomi yaptığını söyleyebiliriz. Bir Şark demiryolu idaresi, ihdas ettiği otomobtl ser-

vislerinin kendisine aynı mesafeyi katteden tirenlerden yüzde 55 daha ucuza mal olduğunu on iki aylık bir tecrübe üzerine (1927 mayısın-
dan 1928 martına kadar) anlamıştır,, . [1] Bugün yol ile demiryolu-
nun teşriki mesai hususunda en ileri gitmiş olan demiryolu kumpan-
yasının *Pennsylvania Railway* olması muhtemeldir; bir kere bu kum-
panya otomobil ile nakliyat şirketlerinin bir çoğunun sermayesine iş-
tirak etmiştir. Ayrıca bu kabil teşekküllerin kısmı azamını da kendi
hisabına işletir: Philadelphia - Pittsburg arası otomobil ile 8 dolar ol-
duğu halde tiren ile 12,58 dolardır, duraklar mümkün olduğu dere-
cede demiryolları istasyonlarıdır; şimendifer biletleri otokar servisleri
içinde muteberdir. Tarifeler yolcuların gündüz otokar ve gece daha ra-
hat ve konforlu olduğu için tiren ile seyyahatlarına devam edebile-
cek bir surette tertip edilmiştir.

IV .— DEMİR YOLUNA HAS SAHA, YOLA HAS SAHA

Yol ile demiryolunun teşriki mesaisi nederece ileri götürülürse
götülürsün, bu beraberce çalışmanın, bir memleketin bütün tirafikine
teşmil edilebileceği ümidine kapılmamalıyız; bu birarada çalışma, za-
ruri icabat önünde mutlaka nihayete irer ve münhasıran bir veya di-
ger nakil vastasının istimali mecburiyeti kendini gösterir.

Umumiyetle tasdik edilmiş olan bir şey varsa oda kısa mesafeler
dahilinde otomobilin tirene karşı kazandığı zaferdir. İngilterede otomo-
bilin tirene karşı olan bu tefevvukunun hududunu tayine çalışanlar ol-
muştır. 32 kilometrelik bir mesafeye kadar otomobil ile olan nakliyat
tiren ile olan nakliyattan yüzde 55 ucuza gelmektedir. Fakat bu fark
mesafe büyüdükçe derece derece tenezzül etmektedir. 128 kilometre-
den itibaren tefevvuk tirene geçmekte ve bu tefevvuk 250 kilometreden
itibaren yüzde 28 i ve 427 kilometreden itibaren yüzde 42 yi bulmakta-
dır. “otomobil ile nakliyat kâfi bir kazanç temin edecek olan şekil
şudur: vasatı 4 ton bir yük ile gidüp gelme 140 millik (224 kilometre)
bir nısfı kutur dairesi dahilinde bir kamyonla çalışma (yalnız gitme 70
mil 112 kilometre) . Zaten bu da bir arabanın gündelik randımanı için
iyi bir azamidir [2] .

Başka bir şekilde olmakla beraber Ohio da yapılan tetkikler de aynı
neticeyi vermiştir. Colombia ile Ohio nun 34 mühim şehri arasında gerek
yol ve gerekse demiryolu ile yapılan umumî tirafikten yirmi milden
az bir nısfı kutur dairesi dahilinde yapılanlardan yüzde 84,50sini oto-
mobilin çektiği görülmüştür. 20 ile 39,9 mil arasında bu nisbetin yüz-

[1] Chronique des transpots. 10 eylül 1928.

[2] Railway Gazette, den Ghronique des Transports tarafından alınmıştır, 10 mayıs 1928.

de 54, 7ye ve 40 ile 59, 9 mil arasında ise yüzde 32, 7ye ve 60 ile 99, 9 mil arasında ise sadece yüzde 24, 2 ye düştüğü anlaşılmıştır. Yüz mil-den fazla olan mesafe için nisbet artık kaleme vurulamıyacak kadar ehemmiyetsizdir [1].

Almanyada dahi aşadaki tablodan anlaşılacağı vechüzere mesafe büyüdükçe kamyon ile nakliyattan mütevellit faydaların ehemmiyetini kaybetmekte olduğu tesbit edilmiştir. [2]

100 kilogram için tarife (mark hesabile)

	Kilometre hesabile mesafe	Gardan gara şimendifer	Evden eve kamyonla
Berlin-Hamburg	286	3,54	3,50
Berlin-Hanovra	256	4,34	4
Berlin-Laipzig	164	3,02	2,70
Berlin-Dresde	181	3,28	2,80

Uzun mesafeler ve ağır yükler için otomobil şimendifere elyevm rakabet edememektedir. “âdi bir trenin götürdüğü 700 ton eşyayı nakil için her biri 5 ton eşya taşıyabilen 140 kamyon lâzımdır., [3] Bu sebepten dolayı şimendiferler meselâ A. B. D. de uzun mesafeler için rakıpsız marşandiz nakliyecileri olarak kalmaktadırlar. *Illinois Central* in reisi olan Mons. CH. Markham’ın tahminlerine göre 1927 senesinde otomobiller 12 milyar ton - mil eşya naklettikleri halde şimendiferler aynı sene zarfında 390 milyar ton-mil eşya taşımışlardır. Yolcu nakliyatında mesele aksinedir. Tirenlerin 35 milyar mil-yolcu nakliyatına mukabil otomobillerin yolcu nakliyatı 135 milyar mil- yolcudur.

Fakat bu hususta pek kat’i bir kanun kurmak ve küçük mesafeler otomobile ve büyük mesafeler tirene hastır diye bir mesai taksimine kalkışmak her halde hatalı olur. Zira otomobilin büyük mesafeler üzerinde de bazı muvaffakiyetler kazanmağa başladığı bugün bir hakikattir.

A. B. D. de, otomobilin, uzun mesafeler üzerinde tirenlerin aleyhine olarak marşandiz ve yolcu tirafikini velev kısmen olsun zapta kabiliyeti olmadığı kanaati hükümferma idi. Halbuki otomobil büyük mesafeler üzerinde toptan yolcu nakliyatı hususunda dahi fatihane bir tavur

[1] Chronique des Transports 10 Teşrini evvel 1928.

[2] Chronique des Tranports 25 Temmuz 1928.

[3] Chronique des Transports 10 Temmuz 1928.

almağa başlamıştır . Yolcular ile dolu otokarların 800 den 1600 kilometreye kadar uzanan mesafeler beyninde bilâinkıta işleyip durmaları artık bugün en basit vakıalardan addolunabilir. Bu vasıta ile seyyahat eden yolcuların büyük bir kısmını ise hattın başından sonuna kadar seyyahat edenler teşkil edegelmektedir . Garpta Pasifik sahili boyunca muazzam otomobil servisleri vardır . Birinci servis Vancouver, Seattle, Portland, San-Fransisco, Los-Angelos hattıdır; ikinci ve üçüncü servisler ise San-Fransisco ve Los-Angelos dan bir taraftan Salt Lake City ve diğer taraftan Kansas City ve Saint-Louis üzerine giden hatlardır. A.B.D.nin Şarkında otokar servisleri hemen bütün büyük şehirleri birbirine bağlar. Amerikalılar yataklı otokarlarda işletmeğe başlamışlardır. Bu arabaları yapan Los-Angelos da bir firmadır . *Nitecoack* tipi ismini taşıyan otokarlar 10 buçuk metre uzunluğunda 2 metre 40 genişliğinde ve 7,5 ton sikletinde olup lavabo ile mücehhez 26 yatağa maliktirler. Arabada bir de şoförün oturduğu yerin alt kısmına isabet eden mutbak vardır. San-Fransisco da, transkontinantal umumî bir otomobil hatları şebekesi işletecek büyük bir teşkilâtın, mevcut müteaddit otomobil nakliyat şirketlerinin tevhide suretile, meydana getirilmesi fikri gittikçe kuvvet bulmaktadır. Meselâ Atlantik sahilini Pasifik sahiline veya Meksika körfezini Canada hududuna bağlayacak ve mevcut bu kabil demiryollarına bir nazire teşkil edebilecek olan otomobil hatları açılması gibi. Büyük trafiklere müsait federal şosalar inşası programının kuvveden file çıkması halile bu muazzam teşebbüsün yani transkontinantal otomobil servisleri ihdasının nihayet bir hakikat olmasına çok yardım edecektir. *Railway Age* mecmuası, uzun mesafeler üzerinde motörlü arabalarla nakliyatın, temamlı Amerikalılara has bir sebepten dolayı büyük bir istikbali olduğu kanaatındadır. Zira ucuz tarifeleri ve az olan sürat'lerle bu şekil nakil vasıtaları (motörlü arabalarla nakliyat) Avrupa şimendiferlerinin üçüncü sınıf yolcularına tekabül eden yeni bir yolcu sınıfının "aşağı sınıf," ve dilenci tirenlerinin (hemen her istasyona uğrayan tiren için bu kelimeyi kullandık, dilenci vapuru dendiği gibi pek güzel "train omnibus," mukabili dilenci tireni de dine bilir-tercüme eden) dogmasını mucip olacaktır. Uzun mesafeler için işleyen bu otomobil servislerinde tirenlerin gündüz seferlerindeki vagonların yerini ikinci mevki addedebileceğimiz daha seri otokarlar tutacaktır. Velhasıl bu yeni meratip silsilesinin zirvesinde de tabiatile yataklı vagonların yerini tutacak olan yataklı otokarlar göreceğiz.

Fakat biraz evvel yukarıda söylediğimiz gibi uzun mesafeler üzerinde otomobil ile nakliyatın ittisai otomobile marşandizleri de çekmektedir. Son günlerde French Lick de (İndiana), uzun mesafelere

üzerinde marşandizlerin nakli için kooperatif bir şirket teşekkül etmiştir. Bu şirketin faaliyet sahasına 17 hükümet dahildir. Şirket şöförün oturduğu yerin altında bir de yatak tertibatını havi olan yeni bir tip kamyon kullanmaktadır. Bu yatak icabında kamyonu kullanan iki şöfürden birinin istirahat etmesi içindir. Böylece servis gece gündüz hiç inkıtaa uğramadan devam edebilecek demektir. “Door To door,” kapıdan kapıya yani gönderenin kapısından alınan eşyanın, gönderilenin kapısına teslim edilmesi formülünün hakikat haline gelmesini ve böylece çok masraflı ve vakit kaybettirici olan aktarmanın kalkmasını imkân altına almış, [1] olan bu yeni nakil tarzları hiç şüphe yok ki şimendiferlere kuvvetli bir rakiptir.

Fransada da uzun mesafeler üzerinde kamyonla nakliyatın daha ekonomili bir hale getirilmesine çalışıldığını görüyoruz. Bugün Fransada uzun mesafeler beyinde çalışan üç otomobil servisi vardır. 1 : Paristen Breste, 600 kilometre mesafe 16 saatta kattolunmaktadır. (Seyrû seri ile tiren bu mesafeyi 48 saatta katteder) ; 2 : sekiz buçuk saatta kattolunan Paris-Nancy, Verdun, Sarrebruck, Strasbourg hattı; 3 : Paris-Marsilya (Marsille) hattı. Bu Paris-Marsilya servisi 1928-1929 kışı başındanberi işlemektedir. Hergün Paristen saat 17 de 3 bin kilogramlık bir kamyon hareket eder ve ertesi günü saat 16 da Marsilyaya varır ve beraberinde getirdiği eşya (marşandiz) saat 17 ye kadar tamamen sahiplerine tevzi edilmiş bulunur. Bilmukabele Marsilyadan hergün saat 8 de hareket eden bir kamyon ertesi günü Pariste 9 dan evvel bütün tevziyatını bitirir. Bu kamyonu tevdi olunan eşya tirenlerde seyrû seri ile sevki mutad olan eşyadır. Nakil ücretinde esaslar, tirenlerde seyrû seri ile eşya nakli tarifesine göre tanzim olunmuştur. 1928-1929 senesinin şiddetli kışı esnasında bu kamyonlar kara ve dona rağmen 830 kilometrelik mesafelerini 24 satta kat’a muvaffak olmuşlardır. Yeni tip bir kamyon istimali sayesinde bu müddetin (24 saat müddet) 18 saata indirilebileceği anlaşılmıştır. Mamafih nakil tarifesinin ucuzluğuna ve nakil müddetindeki sürata (tirene nazaran) rağmen Paris-Marsilya servisinin bir sene içinde taşıdığı eşya 2 bin tonu geçememiştir. Binaenaleyh otomobilin uzun mesafeler arasında eşya nakli hususunda dahi şimendiferin bir rakibi kesildiğini şimdiden iddia her halde mevsimsizdir.

Hakikatta otomobile ait saha ile şimendifere ait saha arasındaki hudut tesbit edilmez. Bugün bunu tayin epeyce güçtür. Herbir nakil tarzının, kendine has faydaları meydana koymağa uğraştığı ve kendini islâha çalıştığı tam bir faaliyet devrindeyiz. “Mons. Guillelmon

[1] Chronique des Transports. 25 Teşrini evvel 1928

her trafik için o trafike . uyan ve onun işine gelen bir nakil tarzı vardır, bunun böyle olması ve her eşyanın kendi uyarına gelen nakil tarzını intihap etmesi herkes için daha faydalıdır diyor., Ancak daha bugün bu taksimi bu paylaşmayı başarabilecek vaziyette değiliz . Müşahede altına alınmış olan vakaalardan, şimendiferin kısa mesafeler üzerinde otomobil ile mücadelede gitgide müşkülâta uğradığı ve fakat uzun mesafeler beyinde de otomobile müreccah bulunduğu neticelerini çıkarabiliriz. Mamafih hatta uzun mesafeler üzerinde bile ötede beride rekabet belirmektedir . Binaenaleyh şimendiferin, hiç olmazsa uzun mesafeler beyindeki trafiklerini sağlamlaştırmak için tarifelerdeki tenzilâtı ve “prix fermes,, usulünün istimalini inkişaf ettirmek , servislerin seyrini tezyit, durakları azaltmak, marşandizleri gurup haline koymak, transitlemeden uzun mesafeler dahilinde mebdeden nihayete kadar gidici komple tirenler, adeta marşandiz ekspresleri katarlamak, ve belki de bütün emek, ihtimam ve kuvvetlerini uzun mesafeler beyinde ağır marşandizler nakline hasr edebilmek için, kısa mesafelerdeki yolcu ve hatta mesajeri trafikini bütün bütün otomobile terketmek gibi zaruri tedbirler ittihaz etmek mecburiyeti ile karşılaşmaları ihtimal dahilindedir .

Yazan

Tercüme eden

A. Demangeon

A. Macit

Annales de Géographie

15 Mart 1930, sahifa 113-132
