

Demiryolu ve Kalkınma

Demiryolunun
Anlamı ve
Araştırılması

İzlenen
Demiryolu
Politikasının
Ekonomik
Etkileri

19. Yüzyılda
Ege'de
Demiryolu
Devrimi

Kalkınma Boyutu ile
Kuşak ve Yol Girişimi



Üç ayda bir yayımlanan sosyal kalkınma dergisidir.
Yıl 5 / Sayı 12 / Temmuz 2021



**SOSYAL KALKINMAYI
DESTEKLİYORUZ!**

İmtiyaz sahibi

Kalkınma Atölyesi adına
Ertan Karabıyık

Genel Yayın Yönetmeni

Buse Ceren Otaç
Selin Ayaes

Yazı İşleri Müdürü

Kurtuluş Karaşın

Editör

Yasemin Dut

Katkıda Bulunanlar

Ertan Karabıyık
F. Onur Uysal
H. Tuba Erdoğan
İlke Öztürk
Kıvanç Koçak
Kudret Emiroğlu
Özlem Zehir
Seda Mutluer
Tuğrul Paşaoğlu
Zeynep Harputlu Shah

Grafik Tasarım & Uygulama

Karaşın Grafik Tasarım

Baskı

Altan Matbaası
312 394 8 394

ISSN

2149-1240

Yönetim Adresi

Üsküp Cad. 16/14
Çankaya / Ankara
Tel: 0 312 439 15 45

www.ka.org.tr



info@ka.org.tr



kalkinmatolyesi



Yayın Türü

KADergi, Kalkınma Atölyesi tarafından yayımlanan sosyal kalkınma dergisidir. 1000 adet basılır, ücretsiz olarak dağıtılır.

Demiryollarının ekonomik ve sosyal kalkınmaya etkisini hem Türkiye odağında hem de dünya genelinde farklı perspektiflerde aktarmayı amaçlayan KADergi on ikinci sayısında, "kalkınma" kavramı çok boyutlu ele alınarak, geliştirilen içeriklerin de bu yönde olması hedeflenmiştir. Ekonomik gelişmeyle oldukça ilişkili olan kalkınma sadece bu yönden ele alındığında, yalnızca geniş sosyal yapılar arasındaki ilişkilere yapılan vurgular, kalkınmanın bireyler ile ilişkisinin görünmez hale gelmesine sebep olmaktadır. Toplumdaki sosyal değişimlerin süreci ile de oldukça ilişkili olan kalkınma kavramı, üretim biçimleri, dağılımı, kurumsal yapı, toplumsal değerler gibi alanlara da dokunmalı, insan deneyimlerinden yola çıkılarak anlaşılmalıdır. Bu bağlamda kalkınmaya karşı tavır; ekonomik kalkınma, sosyal kalkınma ve insan kalkınması bağlamında harmanlanmalıdır.

Kalkınma Atölyesi'nin ve KADergi'nin farklı perspektiflerle ele alınan kalkınma kavramı ile neleri işaret ettiğinin yeterince açık olması oldukça önemlidir. Demiryolunun kalkınma ile ilişkisini ekonomik, politik ve toplumsal boyutlarıyla ele almaya özen gösteren KADergi Demiryolu ve Kalkınma sayısı, bu amaç doğrultusunda kolektif bir çalışmanın ürünü olarak hazırlanmıştır. Dergi, Tarihçi Kudret Emiroğlu'nun demiryollarının bir ülke için ne anlama geldiğine dair bir bakış açısı sunduğu yazısıyla başlamaktadır. Demiryollarının ülkemizde geçirdiği tarihsel sürecin ekonomik nedenleri Dr. H. Tuğba Erdoğan tarafından hazırlanan içerikte ele alınmaktadır. 19.yy'da Ege Bölgesi'nde demiryolu alanındaki gelişmeler Orhan Berent tarafından, günümüzde Türkiye'nin demiryollarında uluslararası ölçekteki yerine dair tartışmalar ise F. Onur Uysal tarafından kaleme alınmıştır. Kıvanç Koçak ve Tuğrul Paşaoğlu tarafından Zafer Boyar'la Türkiye'de Demiryolu Sendikacılığı Üzerine yapılan söyleşide ise, demiryolları emekçileri ve demiryolcu olmak tarihsel ve kültürel bağlamı etrafında ele alınmaktadır. Küresel ölçekte OBOR (ONE BELT ONE ROAD-Bir Kuşak Bir Yol Projesi)'un kalkınma boyutundan, bireysel deneyimler düzeyinde demiryollarının insan üzerindeki etkisine kadar farklı perspektiflerin ele alındığı KADergi demiryolu sayısının tüm içerikleri yazarları tarafından gönüllü emekle hazırlanmış, planlama aşamalarında ve teknik süreçlerde emek veren tüm ekip üyelerinin gönüllü desteği ile dergi yayına hazır hale getirilmiştir.

Keyifli okumalar.

Buse Ceren Otaç & Selin Ayaes

Fotoğraf: Strahil Dimitrov (123rf/71230551)

Dosya

Demiryolu ve Kalkınma

- 34 Türkiye Demiryolunda Uluslararası Bir Merkez Olabilecek mi?
- 50 Demiryollarının Ekonomik ve Sosyal Kalkınmaya Etkilerinin İnsan Üzerindeki Yansımaları

4

DEMİRYOLUNUN
ANLAMI VE
ARAŞTIRILMASI

14

OSMANLI DÖNEMİ VE CUMHURİYET DÖNEMİNDE
İZLENEN DEMİRYOLU
POLİTİKASININ
EKONOMİK ETKİLERİ

Bu Sayıda

Yıl 5 / Sayı 12 / Temmuz 2021

19. Yüzyılda EGE'DE DEMİRYOLU DEVİRİMİ

24



KALKINMA BOYUTU İLE KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

42



58

Zafer Boyar'la Türkiye'de
Demiryolu Sendikacılığı
Üzerine Söyleşi...



64



Derleyen:
Kemal
Varol

DEMİRYOLUNUN ANLAMI VE ARAŞTIRILMASI



Kudret Emiroğlu



Bir noktadan bir noktaya ulaştırılacak olanın, ulaşma amacı ve buna göre belirlenebilecek ekonomik/toplumsal değerine göre, hacim başta olmak üzere taşımayı etkileyebilecek özelliklerle, zaman ve çevre dâhil maliyet hesabı yapılarak, ulaşım aracı da belirlenir; buna göre deniz, havayolu veya demiryolu, karayolu yeğlenir. Alıcı veya satıcı, iş veya zevk seyahati olsun kendiniz (insan) için ve ulaştıracağınız yükünüz (eşya, meta) için, akılcı bir hesabın söz konusu olabilmesi umulur. Yani iki nokta arasında bu dört yol ve bu dört yolda da (öncelikle enerji ve araç biçimi açılarından) çeşitli seçeneklerin bulunması, kuramsal olarak olanaklıdır. Bu, ulaştırma aklı, siyaseti, belki kültürüdür.

Dört ulaşım ortamı ikiye ayrılır; deniz ve hava yolları, kara ve demiryollarından farklılaşır. Kara ve demiryollarında coğrafya kadar bir toplumun örgütlenmesi yani gereksinimlerini karşılamak üzere oluşturduğu teknoloji ve onu kullanma sokma biçimleri etkilidir. Çünkü karadan gittiğinizde, ister karayolu, ister demiryolu kullanın, iki nokta arasındaki coğrafya (yeryüzü şekilleri ve iklim/hava durumu) kadar, hava ve denizden farklı olarak bu coğrafyadaki insanlar, topluluklar ve yerleşim birimleri ve biçimleri de seyahati etkileyecektir.

Seyahatin tarihine çok özetle bakıldığında, seyahat o kadar istenmeyen bir zorunluluktur ki, uzun erimli ticaret yapan tüccarlar ancak toplum dışı kimselerdir; bu ticaretin nesnesi de yükte hafif, pahada ağır, ülkede bulunmayan tuhaf (tuhafiye = hediyelik) (egzotik, aslında gereksinim olmayan) metadır. Ticaretin kitlesel-

leşmesi, alışverişin gündelik yaşamın parçası oluşu, ticaret kapitalizminin oluşumuyla ve sanayi kapitalizmine dönüşümüyle koşut gider. O zaman evde üretilenle dünyada üretilenin değişimi gündeme gelir; Amerikan tütününü yanında Çin çayı içilir.

Birinci Sanayi Devrimi'nin özü buhar kazanıdır. Buhar kazanında yakmak için kömür, kömürü taşımak için vagon, vagonu çekmek için lokomotif, lokomotif çekmesi için yanan kömürden üretilen buhar gücü gerekir. İngiltere'de buhar gücünün ilk kullanımı, 1812'de Napolyon'la savaşmak üzere atlara el konulunca, madenden çıkan kömürleri taşıyan vagonlara at yerine lokomotif koşulmasıyla başlamıştır. Artık demiryolu, üretimin pazara ulaşabilmesinin güvencesi iken, çıkışı ve varış arasında geçtiği yerleri de yeni üretime ve tüketime açan en önemli kapılardandır.

Ankara örneğini verirsek; İç Anadolu'da buğday üretimi demiryolu geldikten sonra üç katı artmıştır, çünkü demiryolu gelince pazarlama imkânı doğmuştur. Demiryolu inşaatı ve sonrasında da işletilmesi için çalışan mühendis, usta ve işçiler, hat boyunca yeni ihtiyaçların müşterisi olmuştur. Ankara'da da bar, tiyatro, otel gibi yenilikler, doğrudan demiryolunun hatta demiryolcuların başlattığı taleplerdir.

19. yüzyılda Avrupalı üst düzey gelir grubu artık "gezmek" istediğinde, seyahat, cesaret ve konfor tek başına altından kalkılamayacak başlıklar olduğundan "tur"lar başlamış ve vagonlara yemek masası ve yatak eklemeyi bilen ilk turizm şirketi, Avrupa ve Amerika'da tekel oluşturmuştur. 1872'de Belçika'da kurulan Compagnie Internationale des Wagons-Lits (Türkiye'de tanındığı adla Vagon-Li)

şirketi, Rumeli hattında 1898'de başladığı yataklı vagon hizmeti için Anadolu'yu layık görmeyecek, bunun için Cumhuriyet döneminde 1924'te anlaşma yapılabilecektir. Şirket varlığını TCDD'ye devredip 1972 yılında Türkiye'den çıkacaktır.

Buharlı kazan Sanayi Devrimi'nin özü olduğu gibi, demiryolu da sömürgecilikten emperyalizme geçişin yolu olmuştur. Osmanlı ülkesinin yarı-sömürge haline gelişinde simge olan Berlin-Bağdat Hattı, Birinci Dünya Savaşı'nda Avrupa devletlerinin saflaşması ve dünya pazarına tahakküm yarışının da göstergesidir.

Osmanlı'nın demiryoluyla macerasının dört cephesi vardır: Anadolu, Rumeli, Bağdat ve Hicaz hatları.

1860 yılında İzmir-Aydın yoluyla başlayan Anadolu demiryolu yatırım ve işletmeleri İngiliz ve Fransız şirketlerinin Ege Bölgesi'ni kolonileştirerek, Anadolu ürünlerinin

Avrupa'ya ulaştırılmasını sağlamak hedefini gütmüş, bu süreçte de Osmanlı Devleti'nden demiryolu yapımı ve işletmesi için kilometre garantisi başta olmak üzere yerüstü ve yeraltı kaynakları dâhil nakdi ve aynı birçok imtiyaz elde etmişlerdir.

Rumeli hatlarının mahkemede biten macerasında Baron Moritz von Hirsch'le 1869'da imzalanan anlaşmaya göre 85 yıllık imtiyazla 2000 km'lik İstanbul-Çatalca-Edirne-Harmanlı-Sofya-Niş ana hattı ve bu hatta bağlanacak Dedeoğlu, Yanbolu, Selanik şube hatları yedi yılda inşa edilecekti. Yenilenen anlaşma, devirler ve mahkemelerle uzunluğu 1274 km'ye indirilen hattın inşaatı 18 yıl sürdü, Mandıra-Kırklareli şube hattının yapımı ise 24 yılı buldu ve 45 km'lik hat ancak 1912'de hizmete açıldı. Bu süreçte 350 milyon franka yaklaşan servetle Baron Hirsch Avrupa'nın sayılı zenginleri arasına girmiş ve kazancı Avrupa'da "yüzyılın vurgunu" olarak adlandırılmıştı.



Türkiye'nin İlk Demiryolu Hattı 'İzmir-Aydın Demiryolu', 1860



1860 yılında İzmir-Aydın yoluyla başlayan Anadolu demiryolu yatırım ve işletmeleri İngiliz ve Fransız şirketlerinin Ege Bölgesi'ni kolonileştirerek, Anadolu ürünlerinin Avrupa'ya ulaştırılmasını sağlamak hedefini gütmüştür.

Rumeli demiryolu



Berlin-Bağdat hattı İngilizler için Hindistan Yolu'nun tehlikeye girmesi, Rusya için Kafkasya-İskenderun hattı hayalinin bitmesi anlamına geliyordu. Rusya başından beri Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Musul yerine Konya-Adana-Halep-Musul güzergâhında ısrar ediyordu. Almanya ile Rusya Potsdam'da, 4 Kasım 1910'da anlaşmaya vardılar ve Osmanlı ülkesinin kuzey doğusu ile İran'ın Rusya'nın nüfuz bölgesi olduğu tanındı. Rusya Tahran'dan Türk-İran sınırındaki Hanikin'e demiryolu yapımını kabul etti ve kendisi bu hattı yapamazsa yapımına karşı durmayacağı sözü vererek, ticaret ve yatırımın gelişmesine engel olmayacağını belirtti. Hattın Bağdat'ta sona ermesi ve şirketin Basra'daki haklarından vazgeçmesi İngiltere'den çekinilmesi nedeniyle alınmış kararlarken, şirket, İskende-

run limanının yapım hakkını almıştı. Fakat Almanların Bağdat'a kadar hattı uzatacaklarının belli olmasıyla, başlangıçtan beri İngiltere, Rusya ve Fransa'nın bölge ve hatla ilgili çıkar beklentileri acillik kazanmıştı. Almanya, bu ülkelerle Osmanlı Devleti'nden gizli anlaşmalar yaparak kendi çıkarlarını ve hattın yapımını garanti altına aldı.

15 Şubat 1914'te Fransa ile Osmanlı Devleti'nin vardığı anlaşma ile Suriye, Fransa'nın nüfuz bölgesi olarak tanındı. 23 Şubat'ta Bağdat Demiryolları ile Anglo-Persian Petrol Şirketi arasındaki anlaşma, İngiltere'nin Güney Mezopotamya ve Güney İran'daki çıkarlarını garanti altına alıyordu. 15 Haziran 1914'te de Almanya ile İngiltere Basra bölgesinde İngiltere'nin nüfuzunu tanıyan anlaşmaya vardılar. Bağdat hattında

farklı tarife uygulaması yapılmayacak, Osmanlı nüfuz bölgelerinde açık kapı politikası uygulanacaktı ve Almanya'nın Çukurova, İngiltere'nin Mezopotamya sulama tesislerinde hakları karşılıklı tanınacaktı.

Birinci Dünya Savaşı sonucunda Osmanlı ülkesinin Avrupa devletlerince demiryolu yatırımlarına göre nüfuz bölgelerine bölünmüş olduğu ortaya çıktı.

Avrupa'da yatırımcı bulamayan Berlin-Bağdat hattını kızıştırmak amacıyla 1901 yılında yapımına başlanan Hicaz hattı, Osmanlı Devleti ve halkının ve bağış kampanyalarıyla Müslüman dünyasının üretimi olacaktı. Almanların teknik katkısı ve asker emeği kullanımıyla Hicaz hattı yapıldı. Hicaz hattının yapımı, demiryollarının ekonomik anlamı yanında siyasi/kültürel anlamını da çok

iyi gösteriyordu. Hat hiçbir zaman Mekke'ye varamadı, Medine'de kaldı. Çünkü o tarihe kadar Osmanlı Devleti'nden bağımsız yaşamış olan Hicaz emirleri, demiryoluyla-modernitenin çeliğiyle merkeze-İstanbul'a o güne kadar olmadığı nitelikte yakınlaşacaklarını-bağlanacaklarını anladılar. Nablus hattı Bedevi akınları nedeniyle tamamlanamadı. Hacıları Arap saldırılarından korumak için zırhlı vagonlar kullanılmak zorunda kaldı. Mekke Şerifi Hüseyin 1912 yılından beri İngiltere ile Osmanlı Devleti'nden bağımsızlığını alabilmek için temas içindeydi ve daha savaş çıkmadan, 5 Şubat 1914'te İngiltere ile bölgede çizilecek sınırlar için pazarlığa başlamıştı.

Cumhuriyet tarihi demiryolu açısından üç bölüme ayrılabilir; kurucu dönem, karayolu dönemi ve henüz tarih olmamış bugünkü yüksek hızlı tren dönemi.

Cumhuriyet'in kurucuları, Onuncu Yıl Marşı'na övünerek koydukları gibi, yurdu çelik ağlarla örmüşlerdi. Birinci adım İngiliz ve Fransız şirketlerinden Türkiye Cumhuri-

yeti sınırları içindeki hatları satın almaktı. İkinci adım yeni hatların yapım ve işletmeye açılmasıydı. Bu iki adım, demiryolu hatlarının yurt içi ekonomik bütünleşmesini sağlayacak biçimde bir devre oluşturacak biçimde planlanmasını sağladı.

Ülkenin üretim bölgeleri ve piyasasıyla bütünleşen demiryolu taşımacılığının sonuçlarından biri nakliye maliyetindeki düşüştü: Haziran 1924'te New York'tan İstanbul'a bir ton buğday 6,06 USD maliyetle getirilirken, Ankara'dan İstanbul'a aynı miktarda buğdayın getirilmesi 8,84 USD'ye mal olmaktaydı. Satın alınan hatlarla kilometre garantisi ödeme zorunluluğu kaldırıldığı gibi taşıma tarifelerinde de ciddi düşüş gerçekleştirilmişti: Örnek olarak Aydın hattında TCDD tarifesinden önce 1 ton-km incir 11 krş'a taşınırken 5 krş'a inmişti. Bu indirim pamukta 12 krş'tan 5,25 krş'a, zeytinyağında 7,25'ten 5,25 krş'a, taze meyve sebze- de 11 krş'tan 2 krş'a, tütünde 15'ten 5,25 krş'a ve maden kömüründe 3 krş'tan 1 krş'a olmuştur.

1944'te dar ve geniş hat olmak üzere toplam 7.569 km olan demiryoluna 6.800 km daha ilave edilmesi planla-

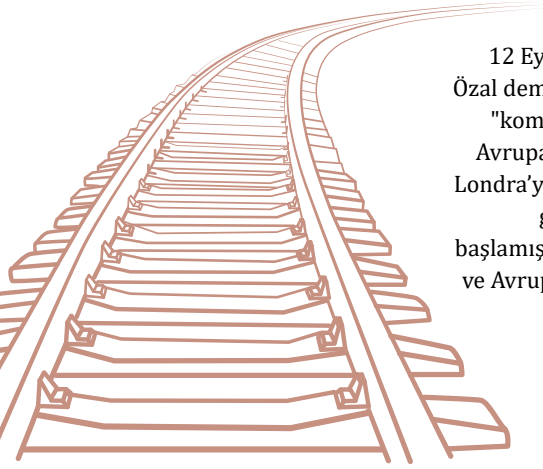
nyordu. Mevcut bütçe imkânları ve inşaat hızına göre hesaplandığında bütün hatların tamamlanması 23 yılda sağlanacaktı ve 1968 yılı itibarıyla hayal edilen demiryolu ağına kavuşulacaktı.

Ama 1950'de girilen "karayolu dönemi" ile demiryolu siyaseti terk edildi. 1950 rakamlarıyla gösterildiğinde karayollarının gelişimi 1960'ta %31, 1970'te %189,7 ve 1980'de %395 düzeyinde iken demiryollarının gelişimi 1923'ten 1950'de değin %104 düzeyinde iken 1950-1980 arasında %6,3 düzeyinde kalmıştı. 1950'den sonra yapılmış olan en uzun hat, 1940'larda planlanmış olan ve ancak 1971'de hizmete açılmış olan Van-İran demiryolu idi.

Rakamlara boğmadan söyleyebiliriz ki Türkiye'de yüzölçümü ve nüfusa göre demiryolu oranı da, toplam taşımacılıkla yolcu ve yük olarak demiryollarının oranı da çok düşük kaldı. Yaratılan bu durum karşısında ise TCDD zarar eden bir kamu teşebbüsü olarak ilan edilip tensikata yani personel azaltımına gitti. TCDD'de kilometre başına hat bakım kadrosu Avrupa ortalamasının altına düştü.



1950'de girilen "karayolu dönemi" ile demiryolu siyaseti terk edildi. 1950 rakamlarıyla gösterildiğinde karayollarının gelişimi 1960'ta %31, 1970'te %189,7 ve 1980'de %395 düzeyinde iken demiryollarının gelişimi 1923'ten 1950'ye değin %104 düzeyinde iken 1950-1980 arasında %6,3 düzeyinde kalmıştı.



12 Eylül sonrasında Başbakan Turgut Özal demiryolu taşımacılığının kendisine "komünizmi hatırlattığı"nı söylerken, Avrupa yüksek hızlı tren yatırımlarıyla Londra'yı Pekin'e bağlamanın hayallerini gerçekleştirmek için çalışmalara başlamıştı. Avrupa Birliği 1991'de dünya ve Avrupa demiryolu politikasına ilişkin adımlarını belirlemişti:

ADIM 1

1991

Demiryolu Ana Kanunu: 91/440 Sayılı Mali ve Organizasyonel Yönetmelik: Demiryolu Tren İşletmeciliği ile Alt Yapı Yönetiminin Ayrılması

Mevcut mevzuatları daha etkin hale getirmek, şebeke erişimini kolaylaştırmak, demiryolunda yük taşımacılığını artırmak, sınır geçişlerinde gecikmeleri azaltmak.

2004

ADIM 2

2004

Demiryollarını yeniden canlandırmak, entegre bir AB demiryolu alanının inşasını hızlandırmak, demiryolu emniyetinin geliştirilmesi, karşılıklı çalışabilirlik ve demiryolu yük taşımacılığının rekabete açılması (1 Ocak 2007), Avrupa Demiryolu Ajansı ERA'nın kurulumu.

ADIM 3

2007

Uluslararası yolcu taşımacılığının rekabete açılışı (1 Ocak 2010) - yolcu haklarının düzenlenmesi ve tren mürettebatının/sürücüsünün sertifikalandırılması (AB tren makinisti lisansı).

ADIM 4

2010

Tek bir AB demiryolu pazarının oluşturulmasının önündeki son engellerin ortadan kaldırılması için yapısal ve teknik reformların yapılması. Ulusal demiryolu taşımacılığı piyasalarında rekabet ve yeniliğin teşvik edilmesi.

2013'te Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping de "Tek Kuşak Tek Yol" sloganı ile Yeni İpek Yolu Projesi'ni dile getirmişti. Çin ile Orta Asya, Avrupa ve Hint-Pasifik kıyı ülkeleri arasında yeni bir ekonomik koridor olması beklenen proje, demiryolları, petrol boru hatları, elektrik şebekeleri, limanlar ve diğer altyapı projeleri ağıdır.

Türkiye de öncelikle Avrupa Birliği müktesebatı gereği olarak 1995'te Booz-Allen & Hamilton Şirketi'ne hazırlattığı rapora ve 2002'de hazırlattığı Canac raporlarına bağlı olarak harekete geçmiştir. Bu yönelimin hukuka ve örgütlenmeye yansıyan göstergeleri şunlardır:

- 1 Kasım 2011 tarihli Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulmuş, sektörün serbestleşmesi ve alt yapının kullanımıyla ilgili kuralları ortaya koyması amaçlanmıştır.
- 24 Nisan 2013 tarihli ve 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun'la TCDD'nin demiryolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılması, TCDD Bağlı Ortaklığı olan TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin kurularak yük ve yolcu taşımacılığı yapması ile özel sektörün de yük ve yolcu taşımacılığı yapmasının önünün açılması, Demiryolu altyapı işletmecisi veya tren işletmecisi olarak kamu tüzel kişileri ile şirketlerin yetkilendirilmesi konuları düzenlenmiştir.
- 14 Haziran 2016 tarihinde tescili gerçekleştirilerek Türkiye

Demiryolu Taşımacılığı A. Ş. faaliyetine geçmiş, 1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla demiryolu taşımacılığının serbestleşme ve rekabete açılma süreci başlamıştır.

- 26 Ağustos 2016'da TCDD Varlık Fonu'na bağlanmıştır.

Bu düzenlemelerle demiryolu işletmeciliği özel sektöre açılırken, demiryolu bakım onarım hizmetleri ve şebeke yenilenmesi de özel sektöre devredilecektir. Sayıştay'ın TCDD 2016 denetim raporunda TCDD'nin mali yükünü aşağı çekebilmek adına yapılması gerekenler şöyle ifade edilmektedir:

"TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi; Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılacaktır. TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi esas olacaktır. TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir."

Zarar eden TCDD'den kurtulmak, özel sektöre iş alanı ve hizmet sunmak tercihleri ile ve "verimsiz işletildikleri" veya "işletildikleri parkurlarda yol çalışmaları yapılacağı" gerekçeleriyle 2009 yılından başlayarak Karaelmas Ekspresi, Erzurum Ekspresi, Kars-Akyaka-Kars arasında işleyen yolcu treni, Diyarbakır-Adana-Diyarbakır arasında işleyen yolcu treni ve Kütahya-Balıkesir-Kütahya arasında işleyen yolcu trenleri, 2010 tarihinden itibaren de 4 Eylül Mavi Treni seferlerine ve 9 Eylül Ekspresi



seferlerine son verilmiştir. TCDD ana hatlarının %20'lik kesiminde hiçbir yolcu treni çalıştırılmamaktadır.

Demiryolu alanında yenilik "yüksek hızlı tren" yatırımındadır. Türkiye'de macera 1975 yılında Ankara-İstanbul arasındaki mevcut 576 km'lik düşük standartlı demiryolunu 160 km kısaltarak 416 km'ye düşürmek, proje standartlarını yükselterek hızı 260 km/saate çıkartmak, yolculuk süresini 7 saatten 1,5-2 saate indirmek üzere projelendirilen "Ankara-

İstanbul Sürat Demiryolu Projesi" ile başlamıştır. 1983'te Ulaştırma Ana Planı'nda öncelikli yatırım alanı olarak değerlendirilen ve Asya Tünelini de içeren projeye ilişkin ana plan ANAP iktidarı tarafından kaldırılmış, bazı etapları tamamlanmış, bazı etapları tasfiye edilmiş, gündeme "Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi" gelmiştir.

2003 yılı Aralık ayında iki haftalık bir sürede Ankara-İstanbul hattının bütününün bakım ve yol yenileme



çalışmalarının yapılacağı öngörül-
müş, bu süreçte önce 7,5 saat olarak
gösterilen seyir süresi 6,5 saat olarak
belirlenmiş, sonra "hızlandırılmış
tren" ile 5,5 saate düşürülmüştür.

Demiryollarında rehabilitasyondan
"hızlandırılmış tren"e geçişte, hız ön-
celeri 160 km/saat olarak öngörül-
müşken, 1999 yılında 200 km/saate,
05.05.2005 tarihli Bakanlar Kurulu
kararı ile de 250 km/saate çıkarıl-
mıştır. Bu süreç Ankara-İstanbul de-
miryolu koridorunda seyir süresini
4,5 saate düşürebilen 160 km/saat
hıza ulaşılmasına olanak sağlayacak
iyileştirmelerin yapılması ve tren
setlerinin yenilenmesi hedefiyle baş-
lamıştır. Sürat demiryolu projesinin
tasfiyesine de denk düşen dönemde
proje yeniden düzenlenmiş ve hızın
200 km/saat'e çıkartılmasına karar
verilmiştir.

Yıllara göre inşa edilen hat uzunlukları

Osmanlı Dönemi	1923-1950	1951-2003	2003-2017
8.619 km	3.764 km	945 km	1.649 km

Pamukova faciasından sonra Ankara-
İstanbul arasındaki mevcut demiryo-
lu hattından bağımsız 250 km/saat
hıza uygun çift hatlı hızlı demiryolu
yapımını içeren Hızlı Tren Projesi
başlamıştır. Projelerde hız kurgusu
300 km'ye kadar çıkarılmıştır.

2009'da Ankara-İstanbul, 2011'de
Ankara-Konya, 2014'te Eskişehir-İs-
tanbul hızlı tren hatları hizmete açıl-
mış olup Ankara-Sivas, Ankara-İzmir,
Bursa-Osmaneli, Ankara-Kayseri
hızlı tren hatları çeşitli aşamalara
gelmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde toplam 8.619
km demiryolu yapılmış, bunun 4.136

km'lik kısmı bugünkü sınırlarımız
içerisinde kalmıştır. Cumhuriyet Dö-
nemi'nde 1923-1950 yılları arasında
yılda ortalama 134 km yol inşa edil-
miş olup toplam 3.764 km demiryolu
işletmeye alınmıştır. 1951-2003
döneminde inşa edilen hat uzunluğu
yılda ortalama 18 km olup toplam
945 km'de kalmıştır. 2003-2017
döneminde inşa edilen hat uzunluğu
1649 km olup, ortalama yıllık yol
inşaattı 117 km'dir.

Kurp yarıçapı, eğim, travers ve yaş
aralığı ile elektrifikasyon ve sinyala-
zasyon açılarından bakıldığında
demiryolları kalitesinin düşük

olduğu görülür. Avrupa’da hızlı tren uygulamalarıyla tren kazaları daha da düşerken, Türkiye’de tren kazaları Avrupa Birliği’ne göre 7 kat daha sık olmakta, bu kazalarda 9,3 kat daha fazla ölüm veya yaralanma gerçekleşmektedir.

2000 yılı ile 2017 yılı yolcu ve yük rakamları karşılaştırıldığında, demiryollarının taşımacılıktaki payının düştüğü görülmektedir:

Yurt içi yolcu taşımada; 2000 yılında %1,8 olan havayolunun payı 2017 yılında %9,6’ya çıkmış, yine aynı dönemde %95,9 olan karayolunun payı %88,8’e, %2,2 olan demiryolunun payı %1’e inmiştir. 2017 yılında denizyolunun yolcu taşımacılığındaki payı ise %0,03’ten %0,59’a çıkmıştır.

2000 yılında havayolunda yük taşıma oranı %0,2 iken 2017’de 0, denizyolunda %7,8 iken 2017’de %6,4, karayolunda %86,7 iken %89,2 olmuştur. Demiryolunda yük taşıma oranı 2000 yılında %5,3 iken 2017’de %4,3’e düşmüştür.

Demiryollarının kaza, enerji, alan kullanımı açılarından karşılaştırmalı üstünlüğü rakamlarla ifade edilebilecek açıklıktadır:

“ Bir elektrikli tren ile 42 km seyahatin sonunda çevreye 1 kg karbondioksit yayılmaktadır.

Bir elektrikli tren ile 42 km seyahatin sonunda çevreye 1 kg karbondioksit yayılırken, aynı miktarda karbondioksit otobüsle 12 km’de, otomobil ve uçakla ise 7 km’de yayılmaktadır.

“ Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir.

Aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları karayolları ve denizyollarına göre daha az arazi gerektirmektedir.

Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir. Buna göre karayolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.

“ 1 km otobanın yapım maliyeti; demiryoluna göre düz arazide 8 kat daha pahalıdır.

Demiryolu yapım maliyeti de karayoluna göre daha ucuzdur. 1 km otobanın yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır.

“ 150 km hızla giden bir trenin gürültüsü 65-75 desibel arasındadır.

Karayollarındaki gürültü şiddetinin 72–92 desibel arasında değiştiği tespit edilmiştir. Ağır taşıtlar için bu değer 103 desibele kadar çıkmaktadır. Havayollarında bu gürültü şiddeti 103–106 desibeldir. Buna karşı saatte 150 km hızla giden bir trenin gürültüsü 65–75 desibel arasındadır. Çeşitli ülkelerde kabul edilebilir gürültü standardı 40 ile 70 desibel arasında değişmekteyken, insan sağlığı açısından 8 saatlik bir çalışma için gürültü sınırı en fazla 90 desibeldir.



Bu "mühendislik" kadar demiryollarında, trenlerde etkili olan işin toplum ve birey yönü yani tarih ve sanat, özellikle sinema ve edebiyattaki biricikliktir. Çeşitli dillerde demiryolu ansiklopedileri, sözlükleri, ayrı ayrı hatlar üstüne yapılmış her türlü serimleyici, betimleyici ve bilimsel çalışma söz konusu iken, Türkçedeki Berlin-Bağdat, Anadolu, Rumeli, Hicaz, Şark Ekspresi gibi ana ve önde gelen konulardaki kitaplar bile, bizimle ilgisi daha dolaylı imiş gibi, yabancı dillerdekinden daha az sayıdadır. Garlar, mimarilerinden başta otel ve lokantalar olmak üzere çeşitli donanımlarına dolayısıyla yaşanmışlıklarına rağmen bağımsız eserlere konu olamamıştır. Sendikalar, dernekler, dergiler ve onlarla eklemlenecek seyahatname, anı ve biyografiler toplumsal tarihin malzemeleri olarak değerlendirilmemişlerdir.

Ankara Açık Hava Buharlı Lokomotif Müzesi, Milli Mücadelede Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi, Çamlık Müzesi, Eskişehir Müzesi, İstanbul Demiryolu Müzesi, İzmir Müze ve Sanat Galerisi, Malıköy Tren İstasyonu Müzesi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi, modern müzecilik uygulamalarıyla halkla buluşturulamamıştır. Özellikle Milli Mücadelede Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi, kuruluş aşamasında İstanbul'dan getirilmiş olan malzemesi ile çok daha fazla özeni hak etmektedir.

İş, eğitim, her ne ise gurbetlik, gezmek, tatil... yalnız, aileyle, kalabalık, sevgiliyle, dostla gitmek... Koltukta, lokantada, koridorda... Trendeki çeşitli hallerimizi aktarabilmek için, anlayabilmek için, yarın neyle nasıl seyahat edeceğimizi bilebilmek ve talep etmek için araştırmak...



Ankara Açık Hava Buharlı Lokomotif Müzesi



İstanbul Demiryolu Müzesi



İzmir Müze ve Sanat Galerisi

KAYNAKLAR

TCDD ve TMMOB Makine Mühendisleri Odası demiryolu raporları.

AYDIN, Suavi; "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, Sayı: 11, Ankara, 2001, 49-94.

BARSLEY, Michael; Orient Express, The Story of the World's Most Fabulous Train, , Londra: MacDonald, 1966.

CAN, Bülent; Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Y., 2000.

"Demiryolu Dosyası", Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, Sayı: 11, Ankara, 2001.

EMİROĞLU, Kudret ve Ümit UZMAY; Demiryolu Ansiklopedisi, Ankara: TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, TCDD, 2013.

GOUNARIS, Basil C.; Steam Over Macedonia, 1870-1912, Socio-Economic Change and the Railway Factor, New York: Columbia U.P., 1993.

GÜLSOY, Ufuk; Hicaz Demiryolu, İstanbul: Eren Y., 1993.

GÜLSOY, Ufuk; Kutsal Proje - Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları, Timaş Y., 2010.

KISACIK, Teyfik ve Ahmet Nadir İŞİSAĞ; Bağdat Berlin Hattında Kırılma Noktası Belemelik Toros Tünelleri, haz. Kudret Emiroğlu, Ümit Uzmay, Ankara: Siemens, 2014.

KOLARS, John ve Henry J. MALIN; "Population and Accessibility: An analysis of Turkish Railroads", Transport - Railways, Nisan 1970, Cilt: 60, Sayı: 2.

KOLOĞLU, Orhan; "Medeniyet Götmek İçin Yaptırılan Hicaz Demiryolu", Tarih ve Toplum, Sayı: 184, Nisan 1999, s. 233-238.

OCHSENWALD, William; The Hijaz Railroad, U.P. of Virginia, 1980.

ÖZYÜKSEL, Murat; Anadolu Ve Bağdat Demiryolları, İstanbul, 1988.

ÖZYÜKSEL, Murat; Hicaz Demiryolu, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Y., 2000.

RATHMAN, Y.; Berlin-Bağdat Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Çev. Ragıp Zorlu, İstanbul, 1982.

TEKELİ, İlhan ve Selim İLKİN; "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, Sayı: 11, Ankara, 2001, 125-163.

OSMANLI DÖNEMİ VE CUMHURİYET DÖNEMİNDE İZLENEN DEMİRYOLU POLİTİKASININ EKONOMİK ETKİLERİ



Dr. Öğr. Üyesi Tuba Erdoğan



Bilindiği üzere, en geniş sermaye birikimine ihtiyaç duyulan ve bir ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasında en önemli yere sahip olan mal grubu yatırım mallarıdır. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler ayrımı özelinde yatırım malları grubunun en önemli kalemlerinden biri olan ve üretim ile tüketim zinciri arasında en yaşamsal noktaya sahip olan ulaşım alt sistemi özelinde demiryolları özellikle 19.yüzyıl'dan itibaren önem kazanmıştır. Demiryolları gerek raylarıyla, traversleriyle, balastıyla, menfezleriyle, köprüleriyle, hesap edilmesi gereken merkezkaç kuvveti dâhil geometrik standartlarıyla bir bütün olan altyapısı ve gerekse lokomotif ve vagon gibi çeken-çekilen araçlarıyla bir bütün olan üst yapısıyla, yüksek düzeyde ara ve yatırım malları yatırımı içerir. Karada özellikle uzun mesafelerde etkin olan demiryolları, tarihte sadece ekonomik anlamda değil askeri, siyasi ve sosyal anlamda da ülkenin kalkınmasında anahtar bir rol üstlenmiştir.

Bilindiği gibi, malların mekân faydasının sağlanmasında bir malın bol olduğu yerden kıt olduğu yerlere aktarılıp ilgili pazarlarda ihtiyacın karşılanmasında taşımacılık önemli bir rol oynamaktadır. Nitekim demiryolu, ABD'nin Orta Batı ve Batı bölgelerinde tarımın büyümesi açısından büyük önem taşımış ve tahıl fazlası demiryolu aracılığıyla kalabalık nüfuslu şehirlere nakledilirken, ürünler ve işlenmiş kereste de kırsal bölgelere taşınmıştır. Demiryolunu savunan kişilerin savına göre, tarım ürünlerinin bölgeler arası dağıtımı sadece uzun mesafeli demiryolu taşımacılığıyla başarılabilecek olup, gıda maddelerinin kırsal kesimlerden şehirlere taşınması, sadece endüstrileşmeye yardımcı olmakla kalmamış, ülkenin iç bölgelerinde yerleşim alanlarının artmasına da katkıda bulunmuş olup, demiryolu sistemi, ülkenin büyük bir bölümünü ekonomik açıdan elverişli hale getirmiş ve bir bütün olarak ekonomik kalkınmaya katkıda bulunmuştur.⁽¹⁾

Demiryolunun ilk geliştiği dönemlerde, başta ABD olmak üzere gelişmiş ülkelerde, çok büyük yatırımlar

gerektiren demiryollarının finansmanında dış borçlanma önem kazanmıştır. Özellikle büyük altyapı yatırımlarında ülke içi kaynakların yeterli olmadığı durumlarda sermaye ithali önemli olmuştur. Bu açıdan, gelişmekte olan ülkeler de, bünyelerindeki özellikle sermaye-tasarruf yetersizliği kısır döngüsünden kurtulamayışlarının olumsuz etkisi altında kalmışlardır. Nitekim ülkenin gelişmişlik göstergesinin temeli olan altyapı yatırımları istenen düzeye ulaşamamıştır. Gelişmiş ülkeler ise, gerek sermaye gerekse mal fazlalıklarına pazar bulmaları amacıyla geliştirmekte olan ülkelerin bu durumlarını değerlendirmişlerdir. Özellikle sömürge imparatorluğunun en yaygın ve en gelişmiş olduğu zamanlarda, *"Demiryollarının Globalleşmesi"* anlamında, gelişmiş devletlerin sömürgeleştirdikleri bölgelerde askeri denetimin sağlanması, ham madde kaynaklarının ve tarımsal ürünlerin bu ülkelerden sanayi devletlerine hızlı, güvenli ve doğrudan aktarılmasında önemli bir araç olarak *"demiryolları"* kullanılmıştır. Nitekim Armaoğlu'na göre, 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın başında, sömürgecilğin en etkili vasıtalarından biri demiryoludur. Demiryolu, bilhassa Asya ve

İngiliz sömürgeciliği başta olmak üzere dönemin emperyalist merkez ülkelerinin demiryollarını kendi ekonomileri ve sanayileri için ne denli kazançlı bir araç olarak gördükleri ve hiç vakit kaybetmeden bu ülkelerde uygulamaya koydukları açıktır.



Kaynak: southeastasiaglobe.com/the-race-to-yunnan-railway/

Afrika'da sömürgeciliğin gelişmesinde en müessir vasıta olmuştur.⁽²⁾

İngiliz sömürgeciliği başta olmak üzere dönemin emperyalist merkez ülkelerinin demiryollarını kendi ekonomileri ve sanayileri için ne denli kazançlı bir araç olarak gördükleri ve hiç vakit kaybetmeden bu ülkelerde uygulamaya koydukları açıktır. Halbuki demiryolları, Sanayi Devrimi'nin getirdiği süreçle beraber 1840'lardan itibaren buhar gücünün bir parçası olarak kömürle birlikte simge bir unsur olmuş ve demiryolları, merkez ülkelerinin tarımsal ve endüstriyel kalkınmalarında ve yerleşim düzenlerinin sağlanmasında son derece başarılı olmuştur. Demiryollarının dünya çapında altın çağını yaşadığı dönemler olan 19. yüzyılın son çeyreği ve 20. yüzyılın başlarında yabancı sermaye yatırımlarından en büyük payı yine demiryolları almış olup, özellikle gelişmekte olan ülkeler, merkez devletlerdeki büyük bankaların desteğini alarak demiryolu yapımına girişmişlerdir. Bu dönemde gelişmiş ülkelerin tüm

sömürge ve yarı sömürge devletler içinde işlenmemiş ham madesiyle ve geniş pazarıyla en önem verdiği devlet, Osmanlı İmparatorluğu olmuştur. Nitekim bu dönemde Almanya'nın ithalatının %87'sini ham madde ve yiyecek teşkil etmekte olup, bu nisbet Fransa için %80 ve İngiltere için de %80'dir. Bu ülkelerde gittikçe artan ham madde ihtiyacı ortaya çıkmış olup, 1913 yılında Alman ihracatının %66'sını oluşturan endüstri mamulleri, Fransız ihracatının %60'ını ve İngiliz ihracatının %66'sını teşkil etmiştir.⁽³⁾

Taşan'a göre, "19.yüzyılın ikinci yarısı ve bilhassa son çeyreğinde dünya pazarlarının ele geçirilmesi için Avrupa'da en azgın rekabet dönemi yaşamakta olup, bu rekabetin temsilcileri İngiltere, Fransa ve Almanya'dır. Bu üç emperyalist ülkenin yeniden paylaşmaya çalıştıkları alanlar ise, Yakın-Doğu, Afrika ve Uzak-Doğu'dur. Bu pazarların ele geçirilmesi, merkezi bir öneme sahip Osmanlı İmparatorluğu'nun ele geçirilmesiyle mümkün görünmektedir. Bu nedenle Osmanlı

İmparatorluğu çıkar çatışmalarının merkezi haline gelir. Gerek Osmanlı topraklarının gerekse Afrika ve Uzak-doğu pazarlarının ele geçirilmesi, ulaşım olanaklarının yaratılmasını zorunlu kılar. Aksi halde ele geçirilen topraklardan petrol ve diğer ham madde kaynaklarını Avrupa'ya aktarmak mümkün olmayacaktır."⁽⁴⁾ Bu tablo da, sanayi devletlerinin Osmanlı İmparatorluğu'na ne denli ilgi gösterdiğinin önemli bir göstergesi olmaktadır. Yabancı sermaye, çok büyük ölçüde bankacılık, sigortacılık ve ticaret gibi hizmet kesimleriyile, ulaştırma yani demiryolları ve elektrik ve su gibi altyapı alanlarında yoğunlaşmıştır.⁽⁵⁾ Osmanlı'da yapılan demiryollarının ne yazık ki, Osmanlı'nın ekonomik ve sosyal açıdan kalkınmasına hizmet etmesine yönelik olarak inşa edilmediği açıktır.

Yabancı sermaye tarafından inşa edilen demiryolları sayesinde gelişmiş devletler, topraklarımızı gerek ekonomik gerek mali gerekse tarihi zenginliklerimiz bakımından sömürmüşlerdir. Ekonomik bakım-



Bu dönemde gelişmiş ülkelerin tüm sömürge ve yarı sömürge devletler içinde işlenmemiş ham madesiyle ve geniş pazarıyla en önem verdiği devlet, Osmanlı İmparatorluğu olmuştur.

dan sömürmüşlerdir: Çünkü Osmanlı Devleti'nde yapımına başlanan demiryollarının genel karakteristiği, Batılı devletlerin çıkarlarına uygun bir biçimde inşa edilmesidir. Atik'e göre, koloni tipi ekonomilerde hatların ağaç biçiminde mal akımının kaynaktan transfer noktasına direkt aktarılmasını amaçlayan ve döngü yapmayan ağaç tipi ağların elde edilmesi ekonomik amaçlarla açıklanabilir.⁽⁶⁾

Koloni tipi ekonomilerde ekonomik bakımdan sömürü denilmesinin sebebi işte budur: *Sanayi devletleri, kendi ham madde ve tarımsal ürün ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, sömürgeleştirdikleri topraklarda ham madde merkezleriyle limanları demiryollarıyla bağlayıp oradan gemilerle kendi topraklarına mal transferi sağlamaları* şeklinde bir politika izlemişlerdir. Dolayısıyla bu yöntemle talep edilen mallar kaynağından aktarım yapılacağı noktaya demiryolları aracılığıyla doğrudan iletilmişlerdir.

Bunun yanında, Osmanlı Devleti ekonomik, siyasi, askeri ve dini sebeplerle dönemin revaçta olan demiryollarını desteklemiştir. Kepenek ve Yentürk'e göre, demiryolu yapımının o dönemde ekonomik gelişmenin bir göstergesi sayıldığı göz önünde tutulursa, Osmanlı'nın bu alanda belli bir çabaya girdiği sonucuna varılabilir; ancak bu süreci besleyecek üretim dönüşümü sağlanamamıştır.⁽⁷⁾ Eğer yapılan demiryollarının ekonomik amacı gerektiği kadar üretim süreçlerine yansımış olsa, iç dinamikler de harekete geçmiş olur ve bir bütün olarak ülkenin ekonomik kalkınmasına da yansımış olurdu. Sadece parçacı ve belli bir kesimin gereksinimlerini

karşılamaya yönelik olarak inşa edilen demiryolları, bir bütün olarak ülkenin ekonomik kalkınmasına maalesef hizmet etmeyecektir. Nitekim Ergün'e göre, ulaşım sektörü, kalkınmayı belirleyen net yatırımlar, verimlilik, nüfus artışı ve teknolojik gelişme gibi ekonomik değişkenleri etkilemek suretiyle ekonomiye yön vermekte olup, böylece maliyeti düşürerek, verimliliği arttırarak, doğal kaynaklardan faydalanmayı sağlayarak sanayileşme için bir "şans" yaratmaktadır.⁽⁸⁾ İlk olarak İngiltere'de başlayıp yavaş yavaş diğer sanayileşmekte olan ülkeleri etkileyen Sanayi Devrimi'nin Osmanlı döneminde gerçekleştirilememiş olmasıyla orantılı olarak, dönemin en revaçta ulaşım aracı olan demiryolu için gerekli altyapı ve üstyapı sanayisinin ve teknolojisinin gerçekleştirilememesi, bununla bağlantılı yatırımlar, verimlilik, üretim ve istihdam artışı gibi üretim sürecinin son derece önemli parçaları ile yeterli bağlantı kurulamamasına ve iç pazarlarla da organik bir bağ kurulamamasına neden olmuştur. Ülkenin fabrikalarıyla üretim ve tüketim merkezleri arasında yani iç pazarlar arasında bağlantı kuracak olan demiryollarının bu amaca hizmet edecek şekilde projelendirilememiş olması, gereken üretim dönüşümünü başlatamamış olup, ekonomik kalkınmaya da doğrudan bir etki yaratamamıştır. Aslında bu gerçeklikler, bir ülkenin kalkınmasında egemenliğinin rolünün ne denli önemli olduğunu ortaya koyması bakımından da çarpıcıdır.

Yine Kepenek ve Yentürk'e göre, demiryolu yapımının ekonomik etkileri iki grupta toplanabilir: Yapım için gerekli ham maddenin, özellikle demir-çeliğin üretimini arttırması ve götürüldüğü bölgenin pazara açıl-

masını sağlaması. Osmanlı'da birinci işlevin yerine getirilmesi olanağı yoktu. Çünkü demir-çelik sanayi kurulamamıştı. Gerçekte amaç, bilinçli bir sanayileşme yerine, tarımsal üretimin pazara açılması ve ekonominin bu yolla gelişmesiydi. Osmanlı tarımsal üretiminin, özellikle Batı Anadolu'da dış pazara açılmış olması bu çerçevede düşünülmelidir.⁽⁹⁾

Özyüksel'e göre ise, Osmanlı yöneticilerinin ülke genelinde demiryolu yapımını desteklemelerinin iki temel nedeni vardır. Birincisi; ülkede giderek artmakta olan iç karışıklıkların, demiryolunun sağlayacağı süratli asker sevkiyatı ile önlenebileceği; ikincisi ise, ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olacağı umudu.⁽¹⁰⁾ Sonuçta; Osmanlı topraklarında yabancı sermayeye verilen imtiyazlarla yapılan demiryolları, hükümetin düşünceleriyle uyumamıştır. Emperyalist devletler demiryolunu, Osmanlı halkının yararına olacak şekilde değil de, kendi çıkarlarına uygun olacak şekilde inşa etmişlerdir. Hicaz Demiryolu bu bakımdan bir istisna olarak, hiçbir yabancı devlete imtiyaz verilmeksizin kendi kaynaklarımızla yapılmıştır.

Tekeli ve İlkin'e göre, *"Cumhuriyet öncesindeki demiryollarının biçimi, ağaç dalları şeklindeki açık sistemler olup, örneğin; İzmir'in kuzeyindeki Kasaba (bugünkü Turgutlu), güneyindeki Aydın Demiryolları Ege hinterlandını İzmir'e, oradan da dış pazarlara bağlarken, İstanbul'da başlayan Anadolu ve Bağdat Demiryolu ise, hem ülkenin başkentini Anadolu'ya bağlamış hem de Anadolu'yu dış dünyaya açmıştır. Bu da temelde bir ağaç şeması halindeydi. Birinci Dünya Savaşı öncesinde hükümet*

bu hattı asaba hattıyla Afyon'da bağlamak istediğinde şirketlerin tepkisine neden olmuştur. Her ağaç dalları şeklindeki demiryolu belli bir gücün kendi çıkar alanını denetlemesinin bir aracı olarak geliştirilmiştir. Bu şema yarı sömürgeleşmiş bir ekonominin göstergesi olarak da yorumlanabilir. Böyle bir şema ülke içi pazarın bütünleşmesinden çok parçalanmasına neden oluyordu.⁽¹¹⁾

Ülke içindeki yabancı sermayeli demiryolu şirketleri Osmanlı İmparatorluğu'nu "*Mali ve tarihsel zenginlikler ve yeraltı kaynakları bakımından sömürmüşlerdir*": Çünkü yabancı sermaye tarafından Osmanlı Devleti'ndeki demiryolları, verilen imtiyazlar karşılığında yapılmıştır. Taşan'a göre, "1860 sonrası demiryolu yapımı alabildiğine artmış ve en geniş imtiyazlar emperyalist ülkelere verilmiştir. 1860-1898 yılları arası İngiltere kökenli şirketler 440 km., Fransız şirketleri 1266 km. ve Alman şirketleri 1020 km. demiryolu yapmışlardır. 1898 sonrası kesin etkinlik Almanlara geçmiştir."⁽¹²⁾

İmtiyaz, tam olarak tarif edilecek olursa; "bir demiryolu veya bir demiryolu kolunun, bir şartname hükümlerine göre imtiyaz sahibi ile imtiyaz veren arasında akdedilen bir mukaveleye göre tesis ve işletmesi için devlet tarafından verilmiş olan salahiyyete (*yetkiye y.n.*) denir."⁽¹³⁾ İmtiyazlar; faiz, kâr ve kilometre garantileri şeklinde olabilmektedir. Ülkemizde imtiyazlar verilerek demiryollarının yapılmasının sebebi, demiryollarının büyük sermaye gerektiren bir altyapı hizmeti olması nedeniyle finansman konusunda kaynakların yetersiz kalması ve yeterli bilgi ve teknik donanımına sahip olunamamasıdır. Daha önce de

sözü edildiği gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nda Hicaz Demiryolları hariç demiryollarının tamamı yabancı sermaye tarafından bahse konu imtiyazlarla inşa edilmişlerdir. Osmanlı döneminde demiryolu yapımında en fazla uygulanagelen imtiyazlardan olan "*kilometre garantisi*" sistemi, bilhassa Osmanlı maliyesini mali bakımdan son derece zor bir durum içine sürüklemiş ve ülke kaynaklarının, yabancı sermayenin kârlılık amaçlarına büyük ölçüde hizmet etmesine yol açan bir sistem olmuştur.

Kilometre güvencesi sistemi, brüt gelirler üzerine kurulmuştur. Örneğin; devlet, bir şirkete 15.000 Franklık bir kilometre güvencesi vermiş ve şirket 15.000 Frankın altında bir brüt gelir elde etmişse, buradaki fark devlet tarafından ödenirdi. Bu sistem nedeniyle devletin 1900-1911 yılları arasında farklı şirketlere ödediği kilometre güvenceleri toplam 7.387.706 Türk Lirasına ulaşmıştır. Devlet, bu yükü vergiler aracılığıyla yükümlülere dağıtırken, ödeme güçlükleri karşısında yabancı ülkelere yüksek faizle borç alma yoluna da gitmiştir. Bu, ülke ekonomisinde, yabancı etkinliğinin artması ve bağımlı hale gelmesinde rol oynamıştır.⁽¹⁴⁾

Bu sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınmıştır. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödemiş, hatta doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösterdiği durumlar bile yaşanmıştır. Örneğin; Eskişehir-Konya demiryolu için verilen kilometre garantisi için Trabzon ve Gümüşhane'nin vergi gelirleri ayrılmıştır.⁽¹⁵⁾

Kısaca bir örnek vermek gerekirse;

ülkemizde ilk yapılan demiryolu İngilizlerin imtiyazını aldığı 1856 tarihli İzmir-Aydın Demiryolu'dur. Bu hat, 1866'da işletmeye açılmıştır. İzmir-Aydın demiryolu sözleşmesine göre Osmanlı hükümeti, şirkete yatırdıkları 30,6 milyon Franklık sermaye için yılda %6 kâr garantisi sağlamak zorundaydı. Ayrıca, şirket, hükümete ait topraklardan, maden ve ormanlardan ücretsiz olarak yararlanma hakkına sahipti.⁽¹⁶⁾

İmtiyazlar, görüldüğü gibi, yabancı şirketlere yapılan gelir aktarımlarıdır. Eğer gereğinden fazla yapılan bu mali aktarımlar, topraklarımızda sanayileşme için harcanmış olsaydı, elbette kalkınma için bir ivme kazanmış olurduk. Sanayi Devrimi'ni zamanında gerçekleştirememiş olmamız maalesef böyle bir bedelin ödenmesine de neden olmuştur. Dönemin padişahları tarafından da çeşitli gerekçelerle topraklarımızın çıkarları bakımından inşa edilmek istenen demiryolu hatları, yabancı şirketlerin çıkarlarıyla örtüşmediği için gerçekleştirilmemiştir. Üstelik sadece mali ayrıcalık değil, hatların iki yanındaki arazilerde de imtiyazlar tanınmıştır. Bulunan tarihi eserler o dönemde maalesef kendi ülkelerine götürülmüştür. Bu da, bu devletlere sanayi bakımından bağımlılık yaşamamızın negatif bir sonucu olarak, kalkınma gibi gerek ekonomik gerekse sosyal, toplumsal bakımlardan bir bütün olarak gelişmemizi içeren bir amacın gerçekleşmesinin önünde önemli bir engel oluşturmıştır. Çünkü kendi kaynaklarımızla ve kendi toplumsal çıkarlarımızla bütünleşik bir demiryolu hattı, hem gereksiz bir şekilde dışarıya kaynak aktarımının hem de mali bakımdan sömürülmemizin önüne geçecek hem de söz konusu



Ülkemizde imtiyazlar verilerek demiryollarının yapılmasının sebebi, demiryollarının büyük sermaye gerektiren bir altyapı hizmeti olması nedeniyle finansman konusunda kaynakların yetersiz kalması ve yeterli bilgi ve teknik donanımına sahip olunamamasıdır.

kaynaklar daha fazla yatırım, üretim, istihdam ile orantılı sosyal alanlardaki yatırımlara yönelmiş olacaktır. Böylece kalkınma sadece belli gruba ya da sınıfın yararlandığı bir ayrıcalık olmayıp, toplumun hemen hemen bütününe yayılabilecektir. Dönemin savaşlar çağı olduğu hatırlanırsa, ulaşım sektörünün ekonomik, sosyal amaçların dışında askeri olarak da ne kadar faydalı olacağı tahmin edilebilir. Nitekim savaşlar zamanında da demiryollarının özellikle vagonlarla asker, mühimmat, erzak sevkiyatı bakımından ne denli fayda sağladığı tartışma götürmez bir gerçekliktir. Kaldı ki yapıldığı haliyle bile demiryollarının, bölgenin ekonomisine önemli katkılar da sağladığı bir gerçektir.

Özyüksel'e göre, "Osmanlı yöneticileri ulaşım sorununu çözümleyerek bölgede üretimi arttırabileceklerini, böylece aşar gelirinin yükseleceğini umuyorlardı. Ayrıca demiryolu sayesinde ticaretin gelişmesi, tarımsal vergilerin yanısıra gümrük vergilerinde de artış sağlayacaktı."⁽¹⁷⁾ Nitekim öyle de oldu. As'a göre de, "bu hattın (*İzmir-Aydın demiryolu y.n.*) özellikle İzmir hinterlandının

zenginliklerinin pazara ulaşmasını sağlaması açısından büyük katkıları olmuştur. Demiryolunun geçtiği verimli topraklarda başta arpa, buğday, pamuk, incir, hurma, tütün, meyan kökü ve palamut olmak üzere birçok tarım ürününün yetişmesi ve bu hat yardımıyla İzmir Limanı'ndan ihraç olanağı sağlaması, hem Batı Anadolu'da kapitalizmin gelişmesi için gerekli bir ön şartı yerine getirmiş hem de İngilizlere Batı Anadolu'nun zengin tarım hinterlandında açık bir kolonizasyona gitmeleri şansını vermiştir."⁽¹⁸⁾

Öte yandan, 1871 yılında Sultan Abdülaziz, Asya topraklarını bir demiryolu ağıyla örme düşüncesiyle bir irade yayınladı. Gerçekleştirilmesi düşünülen ana hat, İstanbul-Bağdat arasında olup, demiryolu yan hatlarla Karadeniz-Akdeniz ve Basra Körfezi'ne bağlanacaktı ve Mithat Paşa* İmparatorluğun ulaşım sorununun çözülmesi için özel bir çaba gösteriyordu.⁽¹⁹⁾ Özyüksel'e göre ise, "Mithat Paşa, Bağdat'a kadar uzanacak bir demiryolunu İngilizlerin gerçekleştirmesi durumunda, hem İngiltere'nin hem de Türkiye'nin ekonomik ve siyasi

* Bilindiği gibi, Mithat Paşa, Osmanlı Devleti'nde aydın bir paşadır. Görev aldığı vilayetlerin kendi gelirini kendisinin sağlaması için önemli girişimlerde bulunmuş ve bunları da uygulamaya koymayı başarmış bir devlet adamıdır. 1776 tarihinde James Watt'ın buharlı makineyi icat etmesiyle İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi ile mallar artık manifaktür üretim yerine maşinafaktür üretim yoluyla üretilmeye başlanmış ve bu sayede kol gücü yerine makine gücünden yararlanılan üretim nedeniyle mallar, bol, ucuz ve kaliteli olarak pazarlara akmaya başlamıştı. Bunun sonucunda yine aynı tarihte 1776 yılında ünlü Klasik İktisadin ve uluslararası ticaret teorisinin kurucusu Adam Smith ile birlikte dünyada serbest ticaret ilkesi savunulmaya başlanmıştır. Çünkü mallara pazar bulmak gerekiyordu. Mithat Paşa da, bu gelişmeyi doğru yorumlamış ve dünyada özellikle İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi sürecine Osmanlı Devleti'nin de uyum sağlaması gerektiğini savunmuş ve aksi takdirde bu sürecin dışında kalınırsa, dünyanın sanayileşmeyi yakalayan ve yakalamayan devletler olarak ikiye bölüneceğini ve bunun sonucunda da sömürge devletleri ve sömürülen devletler olarak ayrımlanan dünyada sömürülen devletler arasında yer alacağımızı vurgulamıştır.



Bu dönemde en revaçta ulaşım alt sektörü olan demiryolları yapımına girilmiştir. Sanayileşmek fikri en temel kalkınma aracıdır. Sanayileşerek kalkınma, ülkenin temel ham madde merkezleriyle fabrikalar arasında demiryolu bağlantısının kurulması ve bu sayede bu bölgelerde nüfusun artmasının sağlanması ve gelir yaratılması ki bu şekilde talep oluşturulması hedeflenmiştir.

avantajlar elde edeceğini belirtmişti. Ancak demiryolu bütünüyle İngilizlerin eseri olursa, İngiltere Basra Körfezi'nde kazanacağı güçle, Arabistan'da saldırgan bir politika izleyebilirdi. Mithat Paşa, bu nedenle imtiyazın İngilizlere verilmemesini, demiryolunun bir Osmanlı teşebbüsü olarak yapılması gerektiğini savunmuştur.⁽²⁰⁾

Ancak hattın imtiyazını Georg von Siemens başkanlığındaki Deutsche Bank yani Almanlar almıştır. Osmanlı Hükümeti, Anadolu-Bağdat Demiryollarının İzmit-Ankara hattında kilometre başına yıllık 15.000 Frank gayrisafi kâr garantisi ödemesinde bulunmayı kabul etmiştir. İşletme kârlarının bu düzeylere erişmediği yıllarda, Osmanlı Devleti açığı kapatmakla yükümlü kılınmıştı. Garanti ödemeleri için hatların geçeceği İzmir, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara sancaklarının aşar gelirleri karşılık gösterilmişti. Demiryolu Şirketi'ne ayrıca, döşenecek hatların her iki yanından, yirmişer kilometrelik bir alan içinde, maden arama ve ağaç kesme hakkı tanınıyordu.⁽²¹⁾

Demiryolu inşa maliyeti, Haydarpaşa-İzmit hattının yenilenme masraflarıyla birlikte 70 milyon Frank olarak hesaplanmıştı. Raylar, lokomotif gibi gerekli demiryolu malzemesiyle birlikte sermaye gereksinimi 100 milyon Frank'a ulaşıyordu. Gerekli tutarı elde etmek amacıyla 80 milyon Franklık 1. seri tahvil, başta Almanya olmak üzere birçok ülkede piyasaya sürüldü.⁽²²⁾

Dikkat edilirse, yurtdışı piyasalardan alınan borç, tekrar yurtdışından demiryolu araçlarının satın alınımında kullanılmış ve bu sayede gerek yabancı ülkelerin sanayisine gerek demiryolu şirketlerine gerekse bu

şirketlerin arkalarındaki bankalara yüksek düzeyde gelir transferi sağlanmıştır. Hem 1838 Osmanlı-İngiliz Dış Ticaret Sözleşmesi'nin getirdiği yüksek boyutlardaki dış ticaret açığı ve açığı finanse etmek için alınan yüksek boyutlardaki dış borcun yatırım alanlarına aktarılmayıp ancak borcun finansmanında kullanılması hem de kilometre, faiz vb. güvenceler aracılığıyla Osmanlı Devleti'nin yüksek düzeylerde gelir aktarımı yapması, verilen garantilere aşar gelirlerinin karşılık gösterilmesi ve bilindiği gibi, hat işletmeye açıldıktan sonra belirlenmiş olan miktara göre düşük bir gelir elde edildiğinde aradaki farkın devlet tarafından ödenmesinin garanti edilmesi sonucunda Osmanlı maliyesi ağır kayıplara uğramış ve sonunda borçlarını ödeyemez duruma gelip büyük borç batağına sürüklenmiştir. Nitekim bu gelişmeler sonucunda ülkenin mevcut sanayisi ve gelirleri kaybedilmiş olup, sonunda 1881'de Düyun-u Umumiye İdaresi kurulmuştur.

Düyun-u Umumiye İdaresi, yalnız Osmanlı Devleti'ne borç verenlerin alacaklarını garanti altına almakla kalmıyor, aynı zamanda demiryolu şirketleri ile Osmanlı Hükümeti arasında belirlenen kilometre garantilerine ayrılan gelir kalemlerini de tahsil ederek, demiryolu şirketlerine ödemeyi yükümleniyordu. Böylece Osmanlı topraklarında demiryolu yapma ayrıcalığı elde edebilen şirketler, daha başlangıçta ödeyebilecekleri her kilometre demiryolu için asgari bir kâr garantisi sağlamış oluyorlardı.⁽²³⁾

Özyüksel'e göre, İzmit-Ankara demiryolunun yapımıyla ilgili olarak

gerçekleşen durum, daha sonra gerçekleştirilecek diğer hatlar için de geçerli olacak mekanizmayı açıklamaları bakımından karakteristiktir:

"(...) Yukarıda sözü edilen İzmit-Ankara hattı için kilometre güvencesi sağlamak üzere hükümetin imtiyaz sahiplerine ödemeyi kabul ettiği miktardan böylece toplanmış olan paradan alınacak ve Düyun-u Umumiye İdaresi tarafından imtiyaz sahiplerine ödenecektir; kalan yine aynı yönetim tarafından Devlet Hazinesine aktarılacaktır. Daha sonraki yıllarda demiryolu şirketleri ile Düyun-u Umumiye İdaresi arasında organik bağlar ortaya çıkmıştır."⁽²⁴⁾

Ancak Osmanlı'nın içine düştüğü bu durum, Kurtuluş Savaşı ile son bulmuş ve yeni Türkiye Cumhuriyeti kurulmuştur. Kurtuluş Savaşı'nı büyük bir zaferle verip ardından Cumhuriyeti ilan ettikten sonra, ulaşım politikaları da parçacı ve belli bir kesimin lehine hizmet veren bir yapıdan tümüyle çıkarılmış ve ülke sathında bütüncül bir kalkınma hedefinin ayrılmaz ve tamamlayıcı bir parçası haline gelmiştir. Demiryolları da bu amacın *mihenk taşıdır* denilebilir.

Cumhuriyet döneminde tüm ülke sathında milli ekonomi yaratma politikası, demiryollarına şu hedeflerle yansımıştır:⁽²⁵⁾

- 1 Potansiyel üretim merkezlerine ve doğal kaynaklara ulaşabilmek;
- 2 Üretim ve tüketim merkezleri arasında, özellikle limanlar ile ard bölgeler arasındaki ilişkileri kuracak şekilde demiryolları bağlantısı gerçekleştirmek;

- 3 (Bölgeler arasında kalkınma farklılıklarını giderecek olan y.n.) ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacı ile özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşabilmek
- 4 Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması yoluyla ülkeyi demiryolu ağıyla örmek ki burada siyasi birlik gözetilmektedir (y.n.).

Bu şekilde söz konusu amaçlarla dönemin en revaçta ulaşım alt sektörü olan demiryolları yapımına girilmişti. Bu dönemde sanayileşmek fikri en temel kalkınma aracıdır. Sanayileşerek kalkınma, ülkenin temel ham madde merkezleriyle fabrikalar arasında demiryolu bağlantısının kurulması ve bu sayede bu bölgelerde nüfusun artmasının sağlanması ve gelir yaratılması ki bu şekilde talep oluşturulması hedeflenmiştir. Bilinçli ve planlı bir şekilde üretim merkezleri örgütlenmeye başlamıştır. Bu bağlamda ulaşım da üretim ve tüketim merkezleri arasındaki en temel bağlantı noktasıdır. Yani sıra, büyük bir milli ruhla, yabancı sermayeye verilen imtiyazlarla yaptırılan demiryollarının millileştirilmesi öncelikli bir uygulama olmuştur ve ardından yeni demiryolları yapımına girilmiştir. Ünlü "demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan" sözü, bu hamlelerin yansımasıdır. Tarımsal ve sınai kalkınmanın sağlanması amacıyla ulaşım sektörü ve özellikle de demiryolları gerek satın alınan gerekse yeniden inşa edilen hatlarıyla iktisadi kalkınmanın bir aracı olarak kullanılmışlardır. Tezel'e göre, "Kemalistlerin 1920'lerde demiryolu yapımına bu kadar ağırlık vermelelerinin ardında, bütünlük bir iç pazar yaratmak, ülkenin ihraç kapasitesini arttırmak gibi temel iktisadi,

toplumsal nedenler vardı. (...) Birçok bölgede kağıt ve katır taşımacılığı ile sürdürülen Birinci Dünya Savaşı'nın anıları, ulaşırma bağlantıları adeta olmayan Kafkas cephesinde, savaşma fırsatı bulamadan donarak ölen on binlerce askerin acısı, Mustafa Kemal'in, İsmet Paşa'nın ve arkadaşlarının bizzat yaşadıkları deneyimlerdi."⁽²⁶⁾

Yeni hatların en önemlisi Ankara-Sivas-Samsun bağlantısıydı. Bu hat, Türkiye'nin en önemli tahıl üretim bölgelerinden birini daha hem bir limana hem de nüfusu hızla artmakta olan başkente bağlamış oldu. Samsun limanının gelişmesi hızlandı. Samsun hem nüfus hem de iktisadi faaliyet hacmi bakımından Karadeniz sahillerinin en büyük şehri haline geldi.⁽²⁷⁾

Bununla beraber, Tekeli ve İlkine göre, yeni hatların yapılmasında üç ilkenin hakim olduğu görülmektedir.⁽²⁸⁾

- 1 Ülkenin demiryolu bulunmayan doğu kesimini "anahatlar" ile Orta Anadolu'ya ve Batı'ya bağlamak için yapılan Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum, Çetinkaya-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan, Malatya-Yolçatı-Elazığ-Genç yollarıdır.
- 2 Var olan birbirinden ayrı şirketlerin yaptığı hatları ağ haline dönüştüren "İltisak hatları"dır. Afyon-Karakuyu, Fevzi Paşa-Malatya, Boğazköğrü-Kardeş gediği vb.
- 3 Orta Anadolu'da gelişen demiryolu ağını limanlara bağlayan hatlardır. Samsun-Kalın, Irmak-Zonguldak hatlarında olduğu gibi...

Sonuçta, Cumhuriyetin ilk yıllarında ulusal bütünleşmeyi sağlamak, iktisadi kalkınmayı ülke sathına yaymak

amacıyla var olan hatların satın alınmasının yanı sıra, var olan hatları da bir ağ şekline dönüştürmek için yeni demiryolu yapılmasını kapsayan bir demiryolu politikasının beş yıllık sanayi planlarının bir parçası haline getirilmesi sayesinde girilen sanayileşme sonucunda fabrikaların da belli merkezlerde toplanması değil, ülke genelinde dağıtılması sağlanmış ve nüfus dengesi de sağlanmaya çalışılmıştır. İnceleme konumuz olan "Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Döneminde İzlenen Demiryolu Politikasının Ekonomik Etkileri" başlıklı yazımızda, Osmanlı döneminde inşa edilen demiryollarının inşa amaçları ile Cumhuriyet döneminde gerek devir alınan yani millileştirilen hatların gerekse yeni yapılan hatların amaçlarının farklılıkları ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda ekonomik kalkınmanın temel parametreleri açısından ulaşım sektörü bir katalizör görevi üstlenmektedir.

Üretim ve tüketim sektörleri arasında temel aracı konumunda olan, üretici fiyatlarında bir düzelme ve dolayısıyla verimlilik artışı sağlayıp yatırımların, üretimin ve istihdamın artması ve bu şekilde sosyal ve mekânsal organizasyonun biçimlenmesine katkıda bulunan ulaşım sektörü, kalkınmanın başat göstergeleri olan eğitim ve sağlık gibi temel gereksinimlerin tamamlayıcı faktörlerle birlikte ele alınmasını sağlamaktadır. Kalkınma, sadece nicel bir değerlendirmeyi ifade etmemekte olup, ayrıca nitel gelişmeyi de içermektedir. Bu bakımdan ulaşım sektörü ve özelde demiryollarının bir ülkenin ekonomik kalkınması bakımından ne denli önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Osmanlı döneminde bahsedilen imtiyazlarla yapılan demiryolları, diğer ekonomik sebepli dış borç stokunun

yanı sıra, mevcut dış borç açığını daha da arttırmış olup, Osmanlı hükümetinin dahi ülke ekonomisi ve diğer gerekçeler bakımından yapılmasını istediği hatların uygun görülmeyip inşa edilmemesi, yüksek maliyetlerle yapılan hatların sadece belli çıkar gruplarına hizmet vermesine ve sonuçta da parçacı, tüm ülke sathında hizmet vermeye olanak tanımayan koloni tipli ekonomilerde görülen ağaç şeklinde demiryolu yapısının kabul edilmesine neden olmuştur. Sadece demiryolunun geçtiği bölgelerde sağlanan ekonomik gelişmeyle sınırlı bir gelişmeden, maalesef ekonomik kalkınma olarak söz edilemez. Egemenlik haklarımızdan yoksun olmamız, iktisadi bağımlılığımız, hem Osmanlı maliyesini hem de bir bütün olarak ülke ekonomisini iflasa

sürüklerken, Genel Borçlar İdaresi anlamına gelen "Düyun-u Umumiye İdaresi"nin kurulmasını kaçınılmaz kılmış ve mevcut borç yüklerinin olmadığı durumda kalkınmamıza, sanayiye, tarıma, hizmetler sektörüne ve en önemlisi insanımıza yapılacak yatırımlar ve kaynaklar, merkez gelişmiş devletlerine aktarılmak zorunda kalmıştır. Tüm gelir kaynaklarımızı el konulan bu süreçte, şu da bir gerçektir ki, Osmanlı Hükümeti'nin demiryollarına verdiği özel önem nedeniyle demiryollarının yapımı devam ettirilmeye çalışılmıştır. Ancak üretim süreçlerinde bir dönüşüm yaşanmaması nedeniyle bütüncül bir katkı bakımından yeterli olamamıştır. Cumhuriyet dönemiyle birlikte bahse konu kalkınma amacıyla örtüşen *ulaşım politikası bütüncül olarak ele*

alınmıştır. Öncelikle yabancı hatların millileştirilmesi ve ardından ağ şeklinde demiryolu hatlarının örülerek, tüm ülke sathında üretim ve tüketim merkezlerinin buluşturulması, ekonomik kalkınma farklılıklarının bulunduğu az gelişmiş bölgelerin kalkınmasının sağlanması ve milli güvenlik gibi amaçlarla, bir ülkenin egemenliğinin temel göstergesi olan bütüncül kalkınma ve temelindeki sanayileşme hamleleriyle birlikte, eşi bulunmaz bir seferberlik tüm ülke çapında Cumhuriyet ruhuyla başarılmıştır.

¹ Basalla, George.2004. Teknolojinin Evrimi, Çev:Cem Soydemir, Ankara:TÜBİTAK Yayınları, 11.Basım.

² Armaoğlu, Fahir.1991. 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1990), Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.

³ Armaoğlu, a.g.e.

⁴ Taşan, Hasan.1979."Türkiye Ulaştırma Politikalarının Temel İlkeleri ve Bu Politika İçinde Demiryollarının Durumu Ne Olmalıdır ve Ulaştırma Alt Sistemlerinin Ulusal Kaynakların Kullanımı Açısından Karşılaştırılması", 1.Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara.

⁵ Kepenek, Yakup ve Nurhan Yentürk. 1994, Türkiye Ekonomisi. İstanbul: Remzi Kitabevi, 6.Baskı.

⁶ Atik, Saffet. 1979. "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekân Organizasyonuna Etkileri", 1.Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara.

⁷ Kepenek ve Yentürk, a.g.e.

⁸ Ergün, İsmet.Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara: Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, No:10,1985.

⁹ Kepenek ve Yentürk.a.g.e.

¹⁰ Özyüksel, Murat.1988. Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu-Bağdat Demiryolları, İstanbul: Arba Yayınları.

¹¹ Tekeli, İlhan ve Selim İlkin. 2004. Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyaısı Oluşurken, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 1.Baskı, 3. Cilt.

¹² Taşan, a.g.m.

¹³ Leduc, Octave. Demiryolu Dersleri, Çev: Mehmet Bozkurt, İstanbul: İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi Matbaası, 2. Baskı, 1970.

¹⁴ Yavuz, Ünsal.1989. "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", IX. Türk Tarih Kongresinden Ayrı Basım, Ankara: T.T.K.Basımevi.

¹⁵ Efdal As.2006. Cumhuriyet Dönemi

Ulaştırma Politikaları (1923-1960), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi.

¹⁶ Özyüksel, a.g.e.

¹⁷ Özyüksel, a.g.e.

¹⁸ As, a.g.e.

¹⁹ As, a.g.e.

²⁰ Özyüksel, a.g.e.

²¹ Özyüksel, a.g.e.

²² Özyüksel, a.g.e.

²³ Özyüksel, a.g.e.

²⁴ Özyüksel, a.g.e.

²⁵ Atik, a.g.m.

²⁶ Tezel, Yahya Sezai. 2002. Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 5. Baskı.

²⁷ Tezel, a.g.e.

²⁸ Tekeli ve İlkin, a.g.e.

19. Yüzyılda EGE'DE DEMİRYOLU DEVİRİMİ

 Orhan Berent



1825'te İskoçya'nın Darlington ile Stockton şehirleri arasında yeryüzünün ilk tarifeli tren seferi gerçekleştiğinde, bu yeni olgunun dünyadaki tüm üretim güçleri ve üretim ilişkilerini o günden itibaren geri dönmeyecek bir biçimde yeniden şekillendireceğini birkaç kişi dışında kimse sezemiyordu. Mezkur tarihten yaklaşık 21 yıl gibi görece kısa bir süre sonunda Osmanlı coğrafyasında demiryolu inşası için toprağa ilk kazma vurulurken ve tahtta Abdülmecit ve onun ardılı Abdülaziz gibi yeniliklere sempatiyle bakan padişahlar oturmasına, bugünden bakıldığında kalkınmacı diye nitelendirilebilecek Keçecizade Mehmet Emin Fuat Paşa, Sadık Rifat Paşa ve Ali Paşa gibi reformlara açık devlet adamlarının varlığına karşın; yavaş yavaş çözülme sürecine giren imparatorlukta bu yepyeni ulaşım teknolojisiyle tanışma süreci oldukça maceralı geçecektir.

Kalkınma kavramına vulgar bir yaklaşımla bakıldığında bile onun coğrafya ile doğrudan ilişkisi kolaylıkla fark edilebilir. Araştırmacı Rob Potter, toplum ve bireyle ilgili bu değişimi incelerken yenilenen bölge coğrafyalarının yeni bir kültürel coğrafya yarattığına işaret eder ve ulaşım sistemlerinin bu yenilenmede ne derece etkin olduğuna işaret eder. Anadolu'nun ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın demiryolunun tarihçesini aktarmadan önce o dönemdeki yolculuk ve yük taşıma şartlarına, dönemin siyasi olaylarına da kısaca göz atmak faydalı olacaktır.

İngilizler Kırım Savaşı'nda Osmanlı'nın yanında yer alırken doğuda Rusya'ya karşı İmparatorluğun bir süre daha yaşatılması konusunda kararını vermiş, daha önceki yıllarda diğer Avrupa devletlerinin yaşadığı kapitülasyon tecrübesini iyi analiz etmiş ve Anadolu'nun henüz bakir durumdaki Batı Anadolu bölgesinde hattın 30 km yakınındaki madenlerin arama ve işletme ruhsatlarını da içeren bir demiryolu inşaatı imtiyazının peşine düşmüştü. 1856 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile bir İngiliz şirketi arasında sözleşme imzalandığında, aynı zamanda emperyalizm de Anadolu topraklarına

ilk selamını çakmıştı. Elbette sadece muğlak bir emperyalizm imgesiyle tarihi irdelemek ve yapılanlara o gözlükle bakmak yanlıştır. Sonuçta, sanayi devrimini yaşamamış ve oldukça geri üretim ilişkilerini canlı tutmakta direnen Osmanlı İmparatorluğu'nun, kalkınma amacı içeren birçok yenilikte olduğu gibi demiryolu inşası ve işletmesi konusunda da yabancı ülkelerin yararına olan sözleşmelerle bu işe soyunması kaçınılmazdı. Kalkınma günümüzde sürdürülebilir ölçüde daha iyi bir hayat kalitesi anlamına gelse de 19. yüzyılda sadece bayındırlık ve teknoloji ithali ile eş tutulduğundan, tüm bu gelişmelerin sonradan bölge halkına neler sunduğu da ayrı bir tartışma konusudur.

Karadan Hindistan'a ulaşmak için Anadolu'yu kullanmak isteyen İngilizler yarımadanın içlerine uzanacak bir ulaşım sistemine hakim olmakla hem kendi mallarını imparatorluğa pazarlamak hem de kendi hammadde ihtiyaçlarını sorunsuzca İzmir ihracat limanına aktarmak için bu yolu yapmaya pek hevesliydi. Zaten daha sonraki yıllarda İngilizlerle rekabette olan Almanlar da Bağdat Demiryolu vasıtasıyla İç Anadolu'daki tarımsal potansiyeli değerlendir-

mek ve bir tür hububat yolu açma çabasına girişecekti. Bu bağlamda bir parantez açmak gerekirse, tüm bu planlanan demiryolu hatlarının hayata geçirilmesini Osmanlı da istiyor, ancak bu güzergâhların bir savaş ve ardından gelecek bir işgal olasılığında yabancı güçler tarafından askeri amaçlarla kullanılacağı endişesini de her zaman taşıyordu. Bu endişenin beraberinde 2. Abdülhamit'in Almanlara duyduğu kayıtsız şartsız güven ve bu bağlamda sonradan halefi olacak İttihat ve Terakki yönetiminin Alman emperyalizmi ile flörtü, egemen ülkelerin kendi aralarındaki rekabetler, zamanla her iki tarafın değişik stratejik tercihlerde bulunmasını da beraberinde getirecek, Osmanlı Birinci Dünya Savaşı sırasında ittifak devletleri safında savaşa girdiği için İngiliz ve Fransızların işlettiği demiryollarına el koyacak, mütareke döneminde ise demiryollarını istemeye istemeye gerçek sahiplerine iade edecekti.

İzmir-Aydın ve peşinden inşa edilen İzmir-Turgutlu demiryolları, 19. yüzyılın ortasından itibaren İzmir hinterlandını baştan aşağı yeniden şekillendirdi. Ancak burada önemli olan ve kimi zaman da gözden kaçan nokta, İngilizlerin şehir plancılığında nelere dikkat ettiği ve hangi etkenleri göz önüne aldığıdır. Bu soruyu cevaplamak için de bir bakıma emperyalizmin Türkiye'ye girişinin miladı denilebilecek 1856 yılına kadar İzmir kentsel mekânının algılamadaki güçlükleri de aşmak gerekmektedir. Ancak bu güçlükler aşıldığı takdirde İngilizlerin gerçek niyetini ve daha sonra onların bıraktığı demiryolu mirasını har vurup harman savuran Türk mahalli yöneticilerinin acziyeti- ni açıklayabiliriz.



19. yüzyılda İzmir



İzmir daha 18. yüzyıl başlarında İmparatorluğun yegâne ihracat limanı olup sahip olduğu gayrimüslim nüfus itibarıyla da yeniliklere açık bir şehirdi. Zengin Ege havzasının kıyı kesiminde yer alıyor ve oryantalistlerin gözüyle gizemli doğunun ilk limanı ve parlayan incisi olmaya en büyük aday görünüyordu. Kimler yoktu ki bu şehirde? Yerli Rumlar, özellikle 18. yüzyılda ana kara Yunanistan'dan ve adalardan buraya mali göçle hicret etmiş Yunanlılar, küçük ama her zaman şehre damgasını vurmuş nitelikli bir azınlık olan Ermeniler, Anadolu'nun çeşitli yerlerinden zaman içinde İzmir'e göç edip yerleşmiş Romaniot ve Kanuni zamanındaki Sefarad akınıyla gelmiş Yahudiler, İngiliz, Fransız, Hollandalı, İtalyan Levantenler ve elbette Türkçe ya da değişik diller konuşan Müslümanlar.

Sonraki yıllarda Karl Marx'ın sosyalizm teorilerinde şekilleneceği

üzere İmparatorluğun en ileri kenti olmasına rağmen üretim güçleri ile üretim ilişkileri arasındaki çelişki, değişimin eli kulağında olduğunu gösteriyordu. Toprak zengin ve bereketli, tarım ürünleri boldu ama bunların pazarlara ulaştırılması hâlâ ilkel yollarla yapılıyordu. Yük taşımacılığı deve kervanlarıyla yürütülüyor, yolcu ulaşımı da atlar ve atlı arabalarla sağlanıyordu. Menzil adı verilen ve sık mola verip bu amaçla yapılmış hanlarda at değişimi ve konaklama imkânları sunan bir sistemde kervanlar yolda sık sık eşkiya hücumuna maruz kalıyor ya da uzun yolculuk süreleri sebebiyle malların büyük bir kısmı limana inmeden taşra yollarında bozuluyordu. Bu anlamda demiryolu bir bakıma Batı Anadolu'ya, özellikle İzmir'e, ihtiyacını duyduğu modern üretim ilişkilerini, ekonomik ve sosyal olarak refahı getirecekti, elbette sınıfsal çelişkilerin izin verdiği paylaşım

ölçüsünde. Nitekim tüccarlara daha az riskle daha çok kazanç kapısı açılır, simsarların hareket alanları genişlerken, köylüler ve demiryolu işletmeciliğiyle sayısı artan işçi sınıfı bu refahtan yeterince payını alamamıştır.

İlk inşaat çalışmaları

19. yüzyılın ortalarında İzmir'de İngilizlerin ezici üstünlüğü vardı. Nitekim imtiyazı aldıktan sonra da vakit geçirmeden yolun inşaa çalışmalarına başladılar. Ancak ray döşeme işinden önce kapsamlı bir topoğrafik çalışmanın yapıldığı ve ayrıca İzmir'e 2000'li yıllarda bile hâlâ şekil verebilen önemli bir şehir planlamasının da mevcut olduğu aşikârdır. Bu yüzden İngilizlerin gar inşaatı için bugünkü Alsancak semtine denk gelen Punta burnunu tercih etmelerine şaşırılmak gerekir. Bunun iki sebebi vardır. Birincisi şehirde faaliyet gösteren ve bugünkü Pasaport ile Gümrük arasındaki tek limanın sahibinin Fransızlar olması, ikincisi de İngilizlerin demiryolu inşa etmekle sınırlı kalmayıp Tuzla denilen mevkide ayrı bir liman inşa etme isteğidir.

O devirlerden günümüze gelen sınırlı belgeler ve 1922'den sonra şehirden kaçmak zorunda kalan Rum, Ermeni ve bazı Levantenlerin tanıklıkları, söz konusu bölgenin uzamını insansız ve bataklık arazide sazlıkların olduğu, ancak güneye doğru sınırlı bir bahçe tarımının yapıldığı bir tür boş alan olarak tarif eder. Şüphesiz bu elverişsiz duruma paralel giden başka bir paradoks daha vardır. Demiryolu, bir takım



Alsancak Garı, 1900'ler...



Alsancak Garı, günümüz...

mühendislik endişeleri ve yüksek rampa eğimleri nedeniyle Şirinyer'den İzmir'e kervanların -elbette develerin- izlediği yolu takip edip Müslüman mahallelerinin olduğu yere inmeyecek, tam tersine tepelerin yamaçlarından geçerek Ermeni mahallesinin bulunduğu Haynots'un güney ucundaki kervan köprüsü denilen (bugünkü Tepecik) mevkiine varacak, sonra da hiç bilinmeyen bir yoldan Meles çayını köprüyle aşıp bataklıkların, ufak tarlaların ve eski Rum mezarlıkları haricinde mamurluk izine rastlanmayan bir noktadan deniz kenarında nihayetlenecektir. Çevredeki tek yerleşim yeri ise kuzeye doğru Darağacı mevki denilen Rum mahallelerinin olduğu kesimdi.

Öteden beri İzmir aşağı şehirde gayrimüslimlerin yukarı şehirde Müslümanların ikamet ettiği bir kent olarak algılanmış, birkaç yüzyıl bu şekilde içselleştirilmişti. Ancak bir şartla! Yöneten Osmanlı olduğu için "Gavur İzmir" yakıştırması bile Batı'dan Doğu'ya açılan ilk liman nitelemesi ve bölgeden elde edilen

milli hasıla sayesinde gayrimüslimlerin önde olması fazla göze batmıyordu. Rum, Ermeni ve Levantenler de ulaşım, güvenlik ve bayındırlık hizmetlerinde "Türklerin dediği olur" şiarıyla hareket ediyordu. Fakat demiryolu ile birlikte kent uzamını şekillendiren farklı güzergâhların açılması yerel yöneticileri telaşlandırmış, bunu bir çeşit otoriteye başkaldırı olarak algılamışlar, hatta Cumhuriyet Dönemi tarih kitaplarında bile İzmir'e demiryolu yapımı salt emperyalist kazanımların amacı olarak algılanmıştır. Halbuki yukarıda da bahsedildiği gibi pratik ne idari hakimiyet dinliyordu ne de yüzyılların otoritesini. Son sözü bilim söyleyecekti.

19. yüzyılda bu mevkiinin coğrafi özellikleri şöyle özetlenebilir: Sahil şimdiki çizgisinden yani Tariş Genel Müdürlüğü'nün ve gümrük depolarının bulunduğu alandan daha geridedir ve burada teknelerin bakımının yapıldığı küçük bir girinti vardır. İleride yapılacak havagazi fabrikası ve elektrik santralinin

olduğu alan ise neredeyse denize komşudur. Halkapınar'a doğru Darağacı'nın arka taraflarında 1860'larda İzmir-Aydın demiryolu inşaatı sırasında kaldırılmış bir Rum mezarlığı, yine aynı semtte bir Rum hastanesi bulunmakta ise de rayların döşeneceği havzanın güneydoğusunda Hacı Frangu semtine kadar yapılaşmaya hazır ve nazır oldukça boş saha mevcuttur. Özetle Punta (Alsancak) Garı, denize ulaşip bir liman inşa etmeye namzet bir sahanın tam kalbinde yer alıyordu.

22 Eylül 1857'de Punta önünde gereken yerlerde istimlakleri tamamlanmış ve bataklık alanları kurutulmuş mevkide hattın temeli atıldığında, İngilizler rayları döşemeye başlayıp iki ayda yaklaşık iki km demiryolu ve triyaj sahaları yaparak kısa sürede Ermeni Mahallesi Haynots'un arka tarafına düşen yere, yani "Kervan Köprüsü"ne, Kokluca yolunu dik keserek ulaşmıştır (km 2.200). Aynı yılın sonunda Alsancak Garı'nın temeli atılmış, ancak ondan daha önce "Kervan Köprüsü" mevkiinde



Alsancak Garı, günümüz...

Anadolu topraklarındaki ilk tren istasyonu hizmete açılmıştır. İstasyon kapladığı geniş alan nedeniyle tam bir havza görevi görüyor, buradaki yük rampaları vasıtasıyla vagonlardan indirilen mallar at arabalarıyla şehir içine ya da iç limana naklediliyor, sevk edilecek olanlar ise depolarda korumaya alınıyordu. Aşağı yukarı Alsancak Garı'nın tamamıyla bitmesi, daha doğrusu sundurma inşaatlarının tamamlanmasına kadar Kemer İstasyonu havzası, günümüzdeki benzerlerini andıran bir tür kargo köyü görevi üstlenmiştir. Zaten İngilizlerin amacı da yük taşıma yoluyla elde edilecek gelirle piyasaya sürülmüş tahvillerden vuku bulacak faiz ve amortisman bedellerini bir an önce sıcak parayla karşılamaktır. Bunun için İzmir-Aydın demiryolu ulaşacağı her yere gitmeli, bereketli Ege ovalarında girilmedik yer bırakmamalıydı.

Hattın temelinin atılmasından yaklaşık bir yıl sonra anıtsal Punta (Alsancak) Garı'nın temeli de 30 Ekim 1858'de atıldı. Zamanla Alsancak

Garı ve çevresi taş evleri, gümrüğü, karakolu, idari tesis binaları, kiliseleri ile bir İngiliz kasabası görünümüne büründü. İki yılı aşkın bir süre sonunda Torbalı'ya ulaşıldı ve garın 1860'ta resmi olarak açılmasıyla ilk trenler çalışmaya başladı. 15 Eylül 1862'de Selçuk, 1864'te de Ortaklar'a ulaşıldı. Daha önce önemsiz bir köy olan Ortaklar'da ve bereketli İncirliova'da Kemer istasyonuna çok benzeyen aynı tarzda bir bina yapıldı. En sonunda da 1866'da Aydın'a varıldı. Çalışmalar durmaksızın devam etmekteydi. 1881 Kuyucak, 1882 Sarayköy, 1889 Goncalı-Denizli ile süren inşaat, 1912'de Eğirdir Gölünde sonlandı.¹

Kentin içine yayılma; Banliyöler

İngilizler ana hattı inşa ederken şube hattı yani kör hat olarak tabir edilen Şirinyer-Buca arası 2.400 metrelik hat için 1866'da imtiyaz istedi. Dört yıl sonra ise 1870'de Şirinyer-Buca arasında trenler işlemeye başladı.²

Böylece 2006 yılına kadar varlığını sürdürecektir banliyö hatlarından biri güneyde açılmış oldu. 1876'da da yoğun bir Rum nüfusun bulunduğu Seydiköy'de Gaziemir'den çarşı içine 1.600 metrelik bir hat açıldı, kapatıldığı 1986 yılına kadar da üzerinde 110 yıl trenler gidip geldi.³

Küçük ve Büyük Menderes ovalarına doğru: Tire, Ödemiş ve Söke

1860'da Torbalı'ya varan hattan bir şubenin doğuya yönelerek Bayındır üzerinden Tire ve Ödemiş'e gitmesi planlandı. Ancak demiryolunun bu kesimlere ulaşması 1884'te Bayındır'a ulaşıldıktan tam dört yıl sonra oldu. 1888 yılında Çatal'da ikiye ayrılan hat Tire ve Ödemiş'e ulaştı. Ortaklar'dan pamuk cenneti Söke'ye varmak için ise 1890 yılının beklenmesi gerekti. Aynı yıl Dinar'dan Çivril'e 90 km'lik bir şube hattı açıldı.⁴

Kuzeyde olup bitenler...

1863'te Smyrna-Cassaba (İzmir-Turgutlu) hattı için yine İngilizler imtiyaz aldı. 1864'te hat Mersinli'ye ulaştı. 1865'te ise Halkapınar'dan ayrılan şube hattı Bornova'ya, devam eden ana güzergâh ise Karşıyaka'ya ulaştı ve 1866'da Turgutlu'ya varıldı. 1875'te Turgutlu-Salihli-Alaşehir hattı açıldı. Bu tarihlerde İzmir'e ikinci bir demiryolu koridoru açan İngilizlerle, Fransızlar arasındaki rekabet iyice kızışmıştı. Fransızlar da bu arada boş durmayıp çalışıyor ve Alaşehir-Uşak arasının yapımını üstlenip bir de 1887'de ulaşım açtıktan sonra tüm Smyrna-Cassaba hattını ele geçirip İngilizlerden devir alıyorlardı. Aynı Fransızlar 1890'lar da Afyon'a ulaştıklarında ise büyük bir işi tamamlamanın güvenini ve rahatlığını kazanacaklardı. Sonuçta 1912'de Kırkağaç-Bandırma hattı da devreye girince yol tamamlandı. Bu arada 1915'te İttihat ve Terakki ileri gelenleri tarafından İzmir Şimendifer Mektebi kuruldu.

Demiryolunun İzmir'e etkileri

Alsancak Garı başlangıçta şehrin hayat alanlarından biraz uzakta kurulmasına rağmen Basmane Garı merkeze olan yakınlığıyla dikkat çekiyordu. Körfez girintisinin ucunda yer alan Halkapınar'dan gelen demiryolu daha önce inşa edilmiş İzmir-Aydın demiryolunu dik açıyla kesiyor ve Meles çayının kenarından devam ederek Kokluca ve Pınarbaşı köylerine giden yolu soluna alıyor, iki yüz metre sonra sağa doğru hafif bir kıvrımla, adını burada açılmış ilk basma kumaş fabrikasından alan Basmane semtine girip sonlanıyor-



Basmane Garı, günümüz...



Halkalı Garı, günümüz...

du. İngilizler bu hattın da tıpkı Alsancak-Aydın demiryolunda olduğu gibi şehir içinde çok sayıda yerleşim yerinin yanından geçmesine dikkat etti. Demiryolundan önce Bornova ve Karşıyaka'ya karayoluyla ulaşım sadece Darağacı kesiminden sağlanıyorken, yeni ve kestirme bir ulaşım koridoru yaratılmıştı. Sol tarafta ise genellikle Rum işçi ailelerinin ikamet ettiği, günümüzde temelleri bile kalmamış meskenler ve doğuya doğru da Yunan işgali zamanında karakol ve daha sonra Cumhuriyet Dönemi'nde atlı polis merkezi olarak

kullanılmış binalar mevcuttu. Ancak İngilizlerin Basmane-Stavria-Halkapınar istikametindeki yeni rotası hiç alışılmamış bir durum daha yaratıyordu.

İki hattın birbirini dik açıyla kestiği yere Rumca haç anlamına gelen İstavroz (Stavria) deniyordu. Günümüzde bile dünya üzerinde pek az örneği olan, belki de şehir merkezlerinde işlek hatlarda yüksek demiryolu trafiği nedeniyle hiç tercih edilmeyen artı işareti şeklinde bu tür bir geçit, 150 yıl boyunca birçok yabancı tren meraklısının uğrama-



dan ve fotoğraf çekmeden geçemeyeceği bir mekân olarak dünyaca ün kazanmıştır.

Basmane Garının Yapımı

Basmane Garı tahmini olarak 1876 yılında İngilizler tarafından bugünkü görünümüne hiç benzemeyen bir şekilde inşa edilmiş, günümüzdeki bina ise ancak Fransızların hattın işletmesini devraldığı bir zaman diliminde çeşitli eklemelerle son şeklini almıştır. Ünlü mimar Eiffel'in proje çizimini yaptığı ise kanıtlanmamış bir şehir efsanesidir.

Fransa, başlangıçtan beri Basmane-Kasaba hattının ileride tamamıyla kendilerine bırakılacağı yolundaki bir ümidi her zaman içinde taşımaktaydı. Başından beri Ege Bölgesi'nde güç kazanmayı çok istiyorlarsa da Smyrna-Cassaba hattının imtiyazı da Aydın demiryolundan sonra 1863'te İngilizlere verilmiş, Gediz havzasında söz sahibi olmak isteyen Fransızlar bu durumdan hiç memnun kalmamıştı. Pasaport'tan Gümrük'e

kadar olan alanda büyük bir liman kurmak istiyorlar, şehir içini kat edip Konak semtinde sonlanacak bir demiryolu hattının sadece kendilerine ait olmasını bekliyorlardı. Bir bakıma Punta'da (Alsancak) küçük bir liman sahasına sahip olan ve Güney Ege'den getirdikleri malları dış dünyaya ulaştırmada avantaj sağlamış olan İngilizlerle yarışmak ve buna benzer bir şekilde Kuzey Ege'deki tarım ürünlerini kendi rıhtımlarında depolamak istiyorlardı. Olayları uzaktan seyreden Osmanlı idaresi ise her iki hattı Konak'ta birleştirecek dev bir İzmir merkez garının hayalini kuruyordu.⁵ Gerçi Alsancak'tan gelip sahilten Kordonboyu'nu kat eden ve gündüzleri atlı tramvayların, geceleri de yük trenlerinin kullandığı, üstelik alışılmamış bir şekilde caddenin ortasından geçen tek bir hat Fransız limanına kadar uzanıyordu ama, iki ülkenin demiryolu şirketlerinin rekabeti ve çift başlılık 30 yıl sonra hem İngilizleri hem Fransızları hem de Osmanlı idaresini hayal kırıklığına uğratacak,

iki anıtsal gara sahip ama bunların güzergâhını ortak bir noktada birleştirip verimli kullanamamış tuhaf bir anlayış Cumhuriyet dönemine de miras kalacaktı.⁶

İngilizler 1865 yılında Halkapınar'dan Bornova'ya ulaşırken o zamanlar önemli İngiliz aileleri burada ikamet ediyor ve şehrin kaderini ellerinde tutuyorlardı. Keza güzergâh üzerinde deniz kenarında bulunan Bayraklı'da da böyle bir durum vardı. Yine ana hat üzerinde önemli bir yeri olan Cordelia (Karşıyaka) ise şirin bir sayfiye kasabasıydı. Bir kısım yolcu Basmane merkez garından trene binerken bir kısmı da Darağacı'ndan tramvayla Halkapınar'a geliyor, trene aktarma yapıyordu. Şüphesiz tüm bu saydıklarımız büyük bir ulaşım devrimiydi. Eskiden şehrin merkez mahallelerinde bile rahatlıkla rastlanılabilen deve kervanları 1910'lara doğru iyice seyreلمişti.⁷

Fransızlar Basmane-Turgutlu hattını ele geçirip 1912 yılında

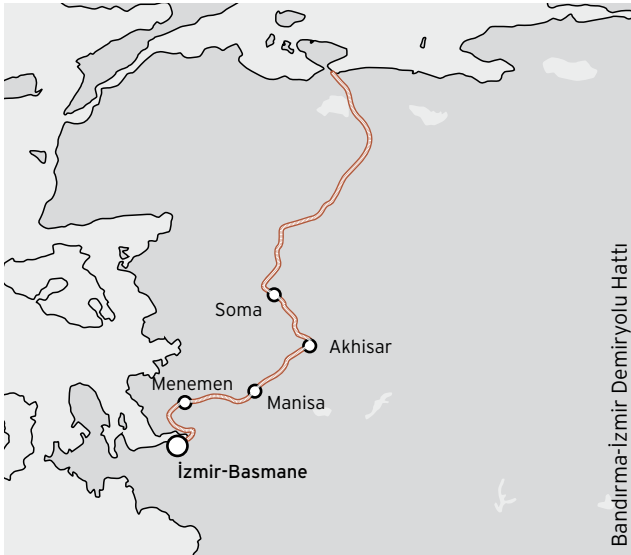
Soma Bandırma uzatmasını da tamamladıklarında büyük bir başarı ve prestij kazandılar. Artık Ege Bölgesi'nin geniş Gediz havzasında tarımsal ürünleri limanlara ulaştırmak tamamen onların eline geçmişti. Bu durum Osmanlı'yı yeni düzenlemeler yapmaya itti. İngilizlerden daha yumuşak başlı olarak gördükleri Fransızlardan, İstanbul-Eskişehir-Afyon güzergâhını yapan CFOA şirketiyle bazı konularda iş birliği yapmaları istendi. Bu sayede Afyon'da iki demiryolu trafiği birleşti ve Afyon şehri demiryolu açısından önemli bir merkez haline geldi. Ayrıca Osmanlı idaresi hattaki tarifeleri kesin olarak kontrol edemese de iki şirketin tek tip bir fiyat üzerinde taşıma yapmasını sağlayabildi ve Birinci Dünya Savaşı'na kadar bunu yürürlükte tutmayı başardı.

1912 yılı Ege Bölgesi demiryolu tarihi açısından önemli bir yıldır. Bu tarihte İngilizler Eğirdir'e Fransızlar ise Bandırma'ya ulaşmış,

en son noktaya varmışlardı. Çünkü Osmanlı'nın yavaş yavaş Alman siyaseti altına girmesi ulaşım planlarını da etkilemişti. Yeni bir yatırıma girmek istemeyen her iki ülke bekle ve gör politikasını yeğledi. Ancak bu işte en prestijli görünen Fransızlardı. Çünkü Bandırma hattı sayesinde İzmir ve İstanbul arasında süre bakımından en kısa yolculuğu gerçekleştirmiş oluyorlardı. İngilizler ise Eğirdir'e saplanıp kalmış görünüyordu. Konya çok yakındaydı ama demiryolunu oraya ulaştırmak için İngilizlerde herhangi bir istek yoktu. Resmi tarihin uydurmalarına bakılırsa o civardaki halkın ve bittabi irticanın eylemleri bu uzatmayı engellemişti. Hâlbuki bir başka şirket Chemins de Fer Ottomans d'Anatolie 1896'da Afyon-Konya demiryolunu tamamlamıştı. İngilizlerin bu kör hattı sonraki yıllarda TCDD'nin de dikkatini buraya vermesine yol açtı. Ancak tek yapabildikleri 1936'da Karakuyu'dan Afyon'a

114 kilometrelik bir bağlantı yapmaktı. Ancak bu şekilde Güney Ege demiryollarında devamlılığı sağlayabilirlerdi. Aynı yıl da Gümüşgün'den Burdur'a 24 km, Bozanönü'nden Isparta'ya 14 kilometrelik birer kör hat inşa edildi. Burdur'dan Antalya'ya bir demiryolu döşeyip Antalya'nın tarım ürünlerini çabuk yoldan İzmir'e taşıma düşüncesi bir ara planlandıysa da çeşitli nedenlerle bundan vazgeçildi. Kuzeyde 1932'de 253 kilometrelik Balıkesir-Kütahya hattı açıldı. Böylelikle Eskişehir'e ve Ankara'ya bağlantı sağlandı.

Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı hükümeti yurt içinde mevcut tüm demiryolu hatlarına el koydu. Ayrıca 1915'te Ermeni tehciri sebebiyle ara eleman konusunda büyük sıkıntı çekildi. Zaten yabancı şirketlerin Müslüman çalışanları ancak kalifiye olmayan işlerde kullanması da o zamana kadar manüfaktür üretim ilişkilerine bile yabancı kalmış Türklere büyük bir



Bandırma-Izmir Demiryolu Hattı



dezavantaj sağlıyordu. Ancak savaş sırasında da bu hatların çalışması gerekiyordu. Bunun için 1915'te İzmir'de bir şimendifer mektebi açıldı. Amaç Türk ve Müslüman demiryolu çalışanı yetiştirmektir. Mütareke sonrası yabancı şirketlere işletmeleri istemeye istemeye iade edilirken Türklerin tüm ümitleri kırılmış gibiydi. Ta ki genç Türkiye Cumhuriyeti tüm demiryollarını millileştirene kadar. Böylece kalkınma yolunda yeni bir demiryolu seferberliği başlatılmış, devletçilik doktriniyle Anadolu bozkırlarında ümran tohumları ümitli bir şekilde yeşertilmeye çalışılmıştır.

Kendi milli burjuvasını yetiştirememiş, hatta bununla kalmayıp manifaktür üretim tarzından pre-kapitalist aşamaya girmeye hazırlanan gayrimüslim vatandaşlarını hainlik ya da kompradorluk suçlamasıyla bir



Aydın şimendifer hattı marangozhanesi hatıra fotoğrafı, 1924

şekilde hudut dışı etmiş yeni kurulan bir devletin bunu nasıl becerdiği ayrı bir çalışmanın konusu olmakla beraber, 1950'lerde iktidara gelenlerin ulaşım tercihlerinin farklılığı

yüzünden henüz pek körpe olan milli demiryolu fidanlığı da, ne yazık ki emperyalizmin yeni patronu Amerika tarafından vurulan acımasız balta darbelerine maruz kalacaktır.

¹ Bazı kaynaklar Eğirdir Gölü'nü güneyden aşırıp Konya'nın hedeflendiğini iddia etseler de, Almanlar hububat yolunu hayata geçirmek amacıyla daha önceden İstanbul Haydarpaşa'dan ray döşemeye başlayıp çoktan Konya'ya varmıştır.

² Yine bazı kaynaklar güneydeki 1870 Buca ve 1876 Seydiköy hatlarını ilk banliyöler olarak zikretmesine rağmen bu yakıştırmaya yanlıştır. Ondan önce kuzeyde 1865'te açılan Bornova hattı ilk banliyödür. Karşıyaka ise ana hat üzerinde olmasına rağmen sadece burada sonlanan tren seferlerinin tertibi yüzünden banliyö sayılmıştır.

³ İngilizlerin amacı demiryolunu mümkün olduğunca çok sayıda yerleşim yerinin yanından geçirmektir.

⁴ Dinar'ın tahıllarına ulaşan İngilizlerin Çivril kasabasına yaklaşık yüz yıl sonra TCDD tarafından verimsiz olduğu gerekçesiyle 1988'de kapatacağı bu kör hattı neden inşa ettiği hâlâ tartışmalıdır ve kuşkuyla karşılanmaktadır. Acaba İngilizler Çivril'den Uşak'a bir bağlantı yapmayı mı düşünüyordu yoksa bilinmeyen bir madeni çıkarıp rahatlıkla taşımak için mi buraya girmişti? Bu sorulara hâlâ bir cevap bulunamamıştır.

⁵ Cumhuriyetten önceki yıllarda bu durum yabancıların da ilgisini çekmişti. Kentteki nüfus yoğunluğunun ilerde batıya doğru da yayılacağını düşünen Fransızlar bir kısım Osmanlı yöneticisi ile paralel olarak Konak semti gümrük bölgesinde büyük bir İzmir Garı hayal ediyorlardı. Böylece İzmir-Aydın ve İzmir Kasaba demiryolları şehrin merkezinde büyük bir istasyonda buluşacaktı. Bunun dışında daha eski tarihlerde Mithat Paşa'nın valiliği döneminde de Fransızlar tramvay yerine demiryoluyla Urla ve hatta Çeşme'ye kadar uzanmayı teklif etmişlerdi. Ancak bu istekleri olumlu karşılanmayacak, sadece Güzelialı'ya tramvay gidecekti. Böylece şehrin batısına ve sayfiye merkezlerine açılacak olan verimli bir demiryolu hattı sadece rüya olarak kaldı ve şehrin karayolu taşımacılığına olan mahkûmiyeti 1950'li yıllarda tescil edildi.

⁶ 1930'larda her iki hattı millileştirip İngiliz ve Fransızların elinden alan genç Türkiye Cumhuriyeti ne yazık ki bu tuhaf denklemi çözememiş, idari örgütlenmeye başlarken Alsancak'tan güneye, Basmane'den kuzeye giden iki hat için aynı şehirde iki ayrı bölge müdürlüğü tesis etmişti.

⁷ 1955 yılında İzmir Limanı'nın temeli atılırken aslında bu girişim bir İngiliz rüyasının gerçekleştirilmesinden başka bir şey değildi. Osmanlı döneminde Fransızlara ait Gümrük bölgesi fazlasıyla şehir içinde kaldığından merkez limanı olarak pek elverişli bir mevki de değildi. Bu yüzden İngilizlerin rıhtımı hem çevredeki boş alanların fazlalığı hem de Alsancak Garına olan yakınlığı nedeniyle tercih edildi. Üstelik liman daha sonraki kapasite artırımlarında Darağacı sahillerine doğru uzayabilecekti. Nitekim de öyle oldu. 1970'lerin başında deniz doldurularak Darağacı sahili daha da genişletildi, bir liman bulvarı inşa edilirken deniz tarafında kalan kısım da İzmir limanının genişleme alanı olarak tescil edildi. Zaten bu bölgede yer alan İzmir elektrik santrali ve İzmir Havagazı fabrikasına hammaddeleri olan kömürü getirmek için raylar mevcuttu. TARIŞ merkezinin ve depolarının da bu alana kurulmasıyla 1950'lerden itibaren Alsancak Garınının arka tarafı bir antrepo ve liman art alanı görünümüne büründü.



F. Onur Uysal

TÜRKİYE DEMİRYOLUNDA ULUSLARARASI BİR MERKEZ OLABİLECEK Mİ?



Üç kıtanın buluştuğu bir coğrafyada yer alan Türkiye, havayolunda hedeflediği ve kısmen başardığı transit uçuşlara dayalı bir büyümenin benzerini, demiryollarında da arzuluyor.

Peşi sıra açılışı yapılan iki proje, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve Marmaray, son dönemde katlanarak artan Çin-Avrupa demiryolu yükleri için yeni bir adres olma iddiasında.

Peki Türkiye'nin demiryollarındaki bu arzusu ne kadar gerçekçi, bugüne kadar hangi adımlar atıldı, ne kadar mesafe kat edilebildi?



Demiryolu olmazsa olmaz...

Karayolu, Türkiye içi taşımalardan çok büyük bir pay olsa da, ülke ekonomisinde önemli bir yer tutan Avrupa ve Orta Asya ile dış ticarete sınıra dayanmış durumda. Avrupa, yollarında daha fazla tır görmek istemiyor, tırların önünde her geçen yıl yeni engeller yaratırken, inter-modal taşımacılığın gelişmesi için de önemli teşvikler sunuyor. AB'nin üye ve aday ülkelere yönelik fon desteklerinde demiryolu altyapısının geliştirilmesi önemli bir yer tutuyor.

Büyük miktarda tarım ürünü ve endüstriyel hammadde ticareti yapan Orta Asya ülkeleri için ise trenden başka bir seçenek yok gibi. Rusya, Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan gibi ülkeler bu ürünlerini çevre ülkelere ve açık deniz limanları aracılığıyla tüm dünyaya ulaştırmanın yollarını arıyorlar.

Herkesin gözü burada...

Bölgemizdeki tüm lojistik oyuncuların dikkatini çeken ve her sene katlanarak büyüyen bir pazar var: Çin-Avrupa demiryolu trafiği. Çin ile Avrupa arasındaki büyük ölçüde denizyolu üzerinden yürüyen konteyner trafiği yılda 20 milyon TEU'nun¹ üzerinde. Dev konteyner gemileri, iki kıta arasında, neredeyse Türkiye içi taşımalar için istenen fiyatlarla taşıma yapıyorlar. Demiryolu dâhil başka bir modla ulaşılamayacak fiyatlarla.

Ancak özellikle Çin'in bu konudaki politikaları son 10 yılda denizyoluna bir alternatif mod ekledi: Demiryolu. Çin, demiryolu taşımalarına önemli teşvikler vererek bir taşla birkaç kuş vurmaya hedefliyor: Çin'in limanlara uzak iç bölgelerinin gelişmesi. Avrupa'ya kadar ulaşan hat üzerindeki ülkelerle ekonomik ve sosyal iliş-

kilerin güçlendirilmesi. Avrupa'nın hızlı tedarik ihtiyaçlarına da cevap verilebilmesi.

Bu çabalar karşılık buldu, son 10 yılda, demiryolu ile Çin ile Avrupa arasında taşınan konteyner hacmi her sene artarak 2018 yılında 280 bin TEU'yu, 2019'da ise 322 bin TEU'yu buldu (UTLC). Halen yüzde 1,3 olan demiryolunun payının 2030 yılında yüzde 10 pay alarak 3 milyon TEU'ya ulaşması bekleniyor.^{2,3}

Transit trafik ne işe yarar?

Transit trafiğin ülkemizden geçmesinin ne faydası olur diye aklı gelebilir. En direkt katkısı Türkiye'deki operatörler için yeni bir iş imkânı olması. Transit geçen tırlardan farklı olarak, Türkiye parkurunu geçecek vagonların bir sınırdan alınıp diğer sınıra teslimini, Türkiye'de faaliyet gösteren demiryolu operatörleri,



Türkiye'nin demiryolu transit bağlantıları

kendi lokomotifleri ile yapıyor. Üstelik havamızı da tırlar kadar kirletmiyorlar.

Hız odaklı transit taşımacılığın, tren operatörlerimizin hızını ve kalitesini arttırmayı teşvik edeceğini hesaba katmak gerekiyor. Özellikle deniz yollarına alternatif olmaya çalışan rotalarda hız demiryolunun en büyük silahı. Bu açıdan rekabetçi bir hizmet sunulduğunda transit trafik gelişiyor. Çin-Avrupa yüklerinin tamamına yakını kendine çeken Rusya'nın bu konuda yaptıkları öğretici.⁴ TCDD Taşımacılık'ın da, Bakü-Tiflis-Kars hattından Mersin Limanı'na taşıdığı transit yüklerde rekor kırdığının altını çizmek lazım.⁵

Transit yüklerin artmasının önemli bir katkısı da, yüksek kapasiteli demiryolu hatlarının kurulmasını sağlaması. Türkiye'de yük trafiğinde

kullanılan hatların tamamı tek hatlı. Yarısından biraz daha fazlası sinyalli. Bu hatlar mevcut trafik için yeterli geliyor, hatta kimi güzergâhlarda fazlasıyla. Ancak trenlerin hızlarını hayli düşürüyor. Kendi trafiği kadar transit taşıma yapılan bazı komşularımız gibi bir hacime ulaşmamız durumunda, mevcut hatlarımızın verimli kullanımı mümkün olacak, kullanımın hat kapasitesini aşması durumunda altyapının çift hatlı ve sinyalli hale getirilmesi yönünde planlar yapılacaktır.

Son olarak, çevre ülkelere uzanan gelişkin bir transit trafiğin, güzergâh üzerindeki hizmet kalitesini arttıracak, işletme maliyetlerini düşürecek, bunun da ülkemiz ile bu güzergâhlar kullanılarak yapılan ihracat/ithalat taşımalarında maliyetleri azalıp, kaliteyi yükselteceğini belirtmek gerekiyor.

Türkiye transit trafiğin neresinde?

Türkiye, zengin doğal kaynaklara sahip komşularının çevre ülkelere ve dünyaya erişiminde rol oynama-yı bir hedef olarak önüne koymuş durumda. Boru hatları, limanlar ve havaalanlarının yanı sıra demiryolu bağlantıları da önemseniyor, planlanıyor ve yatırım yapılıyor. Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan İstanbul Boğazi demiryolu geçişi projesi Marmaray bu projelerden en önemlisi. Ermenistan ile sınırların kapanmasıyla kopan Kafkasya demiryolu bağlantısına alternatif açılan Kars-Akhalkalaki, bilinen ismiyle Bakü-Tiflis-Kars hattından da beklenti yüksek. İran yönlü demiryolu bağlantısının en büyük sorunu olan Van Gölü geçişi de, devreye alınan iki yeni feribot ile büyük ölçüde çözülmüş durumda.



Öte yandan, Türkiye'nin iki güney komşusu Suriye ve Irak ile demiryolu bağlantısı, Suriye'deki savaş nedeniyle tümüyle kopmuş durumda. Bakım, pandemi gibi gerekçelerle kesintiye uğrayan Yunanistan demiryolu bağlantısı da halen aktif değil. Orta Asya'ya ulaşım için yıllardır kullanılmakta olan İran bağlantısının hacmi ise, İran'a uygulanan ambargodan da kaynaklanan nedenlerle sınırlı kaldı.

Türkiye'nin demiryolu transit bağlantıları

Demiryolu ile taşınan transit yük istatistikleri incelendiğinde, miktarların yok denecek kadar az olduğu görülüyor. 2016'da demiryollarında 7 bin ton transit yük (iki sınır arasında veya sınırlı limanlar arasında) taşındı. Bu rakam, 2012-2016 döneminin en düşük rakamı. Ancak 2014 yılına ait olan en yüksek rakam bile 28 bin ton.^{6,7} Bu en yüksek rakam, Türkiye'de demiryolu ile taşınan yükün yaklaşık binde biri.

Oysa komşularımızda demiryolu ile taşınan transit yükler çok daha büyük bir yer tutuyor. Örneğin ambargoya rağmen İran, bir önceki İran yılında (Mart 2017-18) demiryolu ile taşınan transit yük miktarını, bir önceki yıla göre yarı yarıya arttırarak 1,6 milyon ton taşıma rakamına ulaştı.⁸

Demiryolu ağı toplam 1448 km olan bir diğer komşumuz Gürcistan ise, 2018'de demiryollarında 4,2 milyon ton transit yük taşıdı. Bu demiryolu ile taşınan toplam yükün yüzde 40'ına denk geliyor.⁹

Diğer bir deyişle, transit trafikten önemli kazançlar elde eden Rusya, Bulgaristan, Gürcistan, İran gibi

komşularının aksine Türkiye, demiryollarını büyük ölçüde kendi ticareti için kullanabiliyor. Bu tablonun önümüzdeki dönemde çok değişmeyeceği ve Türkiye'nin demiryollarında transit trafiğinin çok küçük kalacağını söyleyenler olsa da,¹⁰ bu değerlendirmenin yapıldığı dönemde devam eden/planlanan yedi projeden dördü hayata geçti.¹¹ Bakü-Tiflis-Kars hattı, Marmaray, Van Gölü feribotları ve Samsun-Kalın hattı.

Şüphesiz bu projelerin tamamlanması, Türkiye üzerinden geçen güzergâhların rekabetçiliğini arttırdı. Ancak transit trafiğin gelişiminde yük koridorlarının hacmi, taşınan yükler ve alternatif modların rekabetçiliği belirleyici bir rol oynuyor. Bu yüzden Türkiye'den geçen üç demiryolu koridorunu ayrı ayrı incelemekte fayda var.

Ortadoğu'ya demiryolu bağlantısı var, ama...

Irak ve Suriye ile Avrupa arasındaki direkt demiryolu bağlantısı Türkiye'den geçiyordu. Suriye'de yaşanan savaş nedeniyle Türkiye'yi Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a bağlayan demiryolu hattı artık kullanılamaz durumda. Savaş öncesinde Türkiye ile bu iki ülke arasındaki ticarette demiryolu önemli bir rol oynuyordu, şimdi tüm taşımacılık tırlarla yürüyor. Taşımacılık o denli tırlara yaslandı ve bölge halkı için bir geçim kaynağı haline geldi ki, demiryolu hattı açılabilir bile tırları "işsiz" bırakacak bir hacme ulaşması pek mümkün gözüküyor. En azından kısa vadede.

Türkiye ile İran arasındaki demiryolu bağlantısı ise, en yoğun kullanılanlar arasında. On yıllardır, sadece Türkiye ile İran değil, İran ile Türkmenistan ve Kazakistan arasındaki trafiğe de

hizmet etti. Hattın en önemli zaafı Van Gölü geçişi. Sık sık arızalanan, düşük kapasiteli demiryolu feribotları nedeniyle zaman zaman uzun kuyrukların olduğu Van Gölü'nde, geçen sene devreye alınan iki yeni büyük feribot sorunu büyük ölçüde çözmüş gözüküyor. Hat, özellikle pandemi nedeniyle kesintilere uğrayan tır trafiğine alternatif olabileceğini gösterdi ve 2020 yılında iki ülke arasındaki demiryolu trafiği katlandı.

Ancak İran ile Avrupa arası demiryolu trafiğinde tek sorun Van Gölü geçişi değil. Belki de en önemli sorun, İran'a uygulanan ambargo. Ambargoya Avrupa ülkeleri daha esnek yaklaşırsa da, ABD ile ticari ilişkisi olan firmalar İran'a uzak duruyor. İran'da vagonların tamamının özel firmaların mülkiyetinde olması da, TCDD Taşımacılık ile karşılıklı vagon değişiminin önünde engel oluşturuyor. Avrupa vagonlarının İran'a girememesi de transit trafik açısından bir başka önemli engel. Karşılıklı işletilebilirliğe ilişkin İran ile AB arasında anlaşmalar yapılmadan, ciddi bir transit trafik oluşması mümkün gözüküyor.

Orta Asya sıcak denizlere nereden açılacak?

Enerji, maden ve tarım ürünü ihracatçısı Orta Asya ülkelerinin, Kafkasların ve Rusya'nın önemli ihtiyaçlarından biri ürünlerini dünyaya ulaştıracak limanlara erişim. Bu konuda iki çözüm aktif olarak kullanılıyor. İlki Karadeniz limanları. Rusya'nın Kavkaz limanının yanı sıra, Gürcistan'ın Batum ve Poti limanları Rusya ve Kafkasların, kısmen de Kazakistan, Türkmenistan gibi ülkeler için çözüm oldu. Gürcistan

Demiryolları'nın taşımalarında transit yüklerin payının bu denli yüksek olmasının ana sebebi bu.

İkinci çözüm ise daha çok Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan gibi ülkelere hitap eden İran limanları. Ambargo, gerek başka ülkelerin yüklerinin İran üzerinden gelmesini, gerekse İran limanlarının aktif olarak kullanılmasını kısıtlasa da, transit trafiğe büyük önem veren İran yönetimi, altyapı yatırımları ve fiyat politikaları sayesinde önemli bir hacime ulaştı.

Türkiye, Bakü-Tiflis-Kars hattı ile tüm bu ülkelere doğrudan Akdeniz'e açılma fırsatı veriyor. Demiryolu bağlantılı Mersin Limanı, büyük konteyner gemilerinin ana duraklarından ve Karadeniz limanlarına göre büyük bir süre ve maliyet avantajı sağlıyor. İran limanlarına göre Avrupa'ya yakınlık ve konteyner hatlarının çeşitliliği en öne çıkan yanları.

TCDD Taşımacılık, Bakü-Tiflis-Kars hattına büyük önem verse ve transit taşımaları rekor hızlarla tamamlasa da, Türkiye'nin Orta Asya'yı sıcak denizlere ulaştırmada aslan payını alması kolay değil. Bakü-Tiflis-Kars hattını Mersin'e bağlayan demiryolu hâlâ tek hat ve büyük bir kısmı elektriksiz ve sinyalsiz. Rus ve CIS vagonları, Gürcistan'a doğrudan, İran'a bojileri değiştirilerek girilebiliyor. Türkiye ise bu vagonları sadece Kars'a kadar kabul ediyor. Bu da gönderilmek istenen her ürünün Gürcistan-Türkiye sınırında aktarılması ve benzer bir vagonun tahsis edilmesi demek. Tüm Orta Asya ve Kafkas bölgesinde 700 metrelik trenler rahatlıkla çalıştırılırken, Türkiye'ye girdiklerinde 530 metrelik kısmının devam edebilmesi de transit trafiğin gelişimi için önemli bir engel.



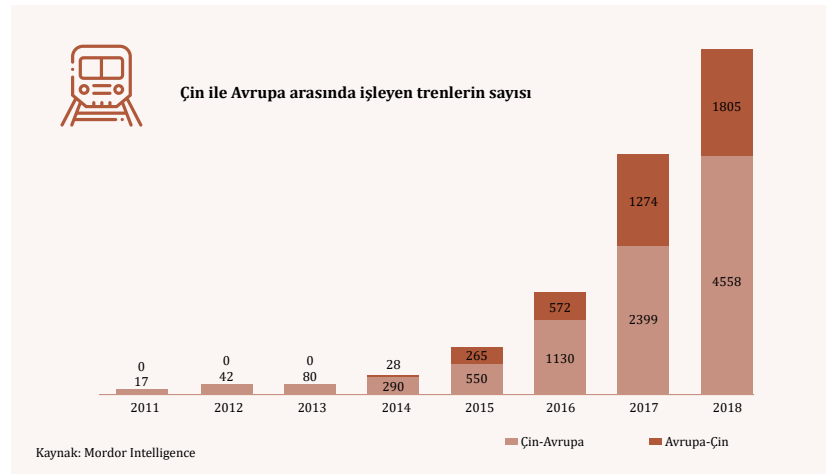
Çin-Avrupa trafiği demiryolunun katalizörü

Orta Doğu, Orta Asya, Kafkaslar, Rusya... Hepsi önemli. Ama herkesin olduğu gibi Türkiye'nin de gözü Çin-Avrupa trafiğinde. Neden mi?

Çin ve Avrupa arasındaki trafik yedi yılda, aşağıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere neredeyse her yıl katlanarak arttı. 2020'de geline nokta çarpıcı: Sadece 2020 Temmuz

ayında Çin ile Avrupa arasında işleyen trenlerin sayısı 1232 oldu.¹²

Trafiğin bu denli büyümesinde, Avrupa'nın Çin'in katma değerli ürünlerine hızlı erişme ihtiyacı önemli bir neden. Ancak sürdürülebilir maliyet ve hacime ulaşması zaman alan demiryolu projelerinin başlangıçta Çin tarafından sübvansede edilmesi de bu koridorun gelişmesinde çok büyük rol oynadı.



Avrupa-Çin demiryolu bağlantıları

Çin-Avrupa koridorunun köşe başını Rusya elinde tutuyor. Hattın gelişme potansiyelini erken keşfeden Rusya, Trans Sibirya hattını gerek altyapı, gerekse işletmecilik olarak hızlı geliştirdi. Daha 2014 yılında, Trans Sibirya hattında trenlerin ortalama hızı günde 900 km'nin üzerine çıktı.¹³

Kazakistan'ın bu pastadan pay alma çabası ile Çin'in sanayisi daha az gelişmiş, liman bağlantıları zayıf batı bölgelerini dış dünyaya açma planları çakışınca, Çin'in kuzeyinden Rusya üzerinden akan trafiğe ikinci bir alternatif doğdu. Demiryolları ve araçlarına 2011'den bu yana 3.2 milyar USD yatırım yapan Kazakistan, Çin-Avrupa trafiğinden giderek daha fazla pay alıyor. 2019'da Çin-Avrupa arası demiryoluyla taşınan 742 bin TEU'luk yükün yaklaşık yarısı, 347 bin TEU'su Kazakistan üzerinden taşındı¹⁴. Yapılan yatırımların ve artan trafiğin önemli sonuçları oldu:

Şangay-Almaata arası konteyner taşıma maliyeti 2015'te 8.000 USD'den 2019'da 2500 USD'ye düştü.¹⁵ Komşuları arasındaki ticaretin transit geçiş noktası haline gelen Kazakistan, 2019 yılında demiryolu ile 17.5 milyon ton transit yük taşıdı.¹⁶

Marmaray Çin'i İngiltere'ye bağlayabilecek mi?

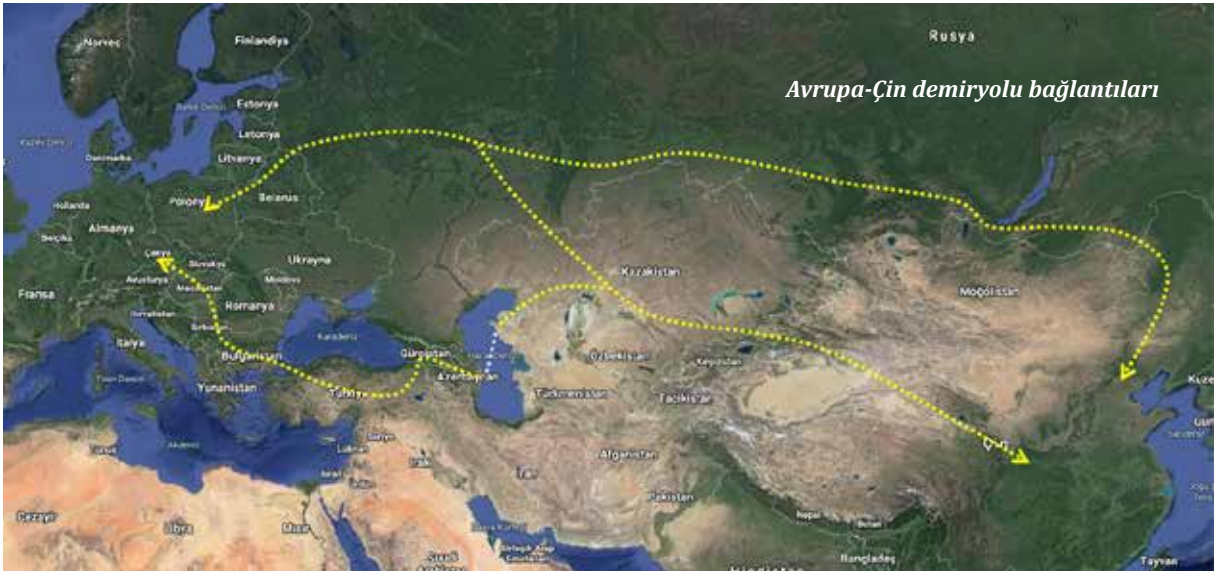
Marmaray'ın mottosu "Çin'den İngiltere'ye kesintisiz ulaşım" oldu olmasına ya, Çin-Avrupa trafiğinde fazla bir şey değişmedi. Açılıştan bu yana geçen bir buçuk senede sadece bir Çin treni geçiş yaptı. Peki neden?

Çünkü Türkiye'den geçen orta koridor Marmaray'a rağmen o kadar kesintisiz değil. Trenlerin önce Hazar Denizi'ni feribotla geçmesi, ardından Gürcistan Türkiye sınırında TCDD vagonlarına aktarılması ve Türkiye ve Balkanlar'dan geçebilecek uzunluğa düşürülmesi gerekiyor. Kuzey koridorunda Çin ile Almanya arasında trenler üç-dört ülke geçerken (Rusya, Belarus, Polonya ve bir

kısmında Kazakistan), orta koridor-da sekiz ülke geçiliyor (Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya).

Kuzey koridorunun tamamı çift hatlı, elektrikli ve sinyalli. Bu sayede yurtiçi ve bölgesel taşımalar ve yolcu trenlerinin yanı sıra, günde 40 Çin-Avrupa treni geçiş yapabiliyor. Türkiye'nin de bulunduğu orta koridorda, tek hatlı, elektrifikasyonu olmayan, sinyalsiz hatlar bulunuyor.

Kuzey koridorunda geniş hattan standart hatta geçilen Belarus-Polonya sınırında üçü Çin-Avrupa trafiğinde aktif olarak kullanılan beş ayrı demiryolu geçiş bulunuyor.¹⁷ En büyüğü Brest/Terespol. Yılda 300 bin TEU konteyner elleçleme kapasitesi bulunuyor. Yapılan yatırımla 2025'e kadar bir milyon TEU'ya çıkarılacak.¹⁸ Orta koridorda geniş hattan standart hatta geçiş Gürcistan/Türkiye sınırında. Tek geçiş, tek hat. Gürcistan, kendi tarafında Ahılkelek'te kurulu terminale fazla bir yatırım yapmadı. Bunun



üzerine Türkiye tarafında sınıra yakın Canbaz istasyonunda yeni bir terminal kurulmaya başlandı.

Çin, Avrupa'ya uzanan ulaşım koridorlarını tek bir seçeneğe sıkıştırmama gayretinde olsa da, en iyi seçenekle maliyet ve kalite olarak rekabet edebilecek noktaya gelmeden, orta koridorun Çin-Avrupa trafiğinden pay alması neredeyse imkânsız.

Transit merkez olmak güzel ama kolay değil

Türkiye'nin gerek batı gerekse doğu yönünde yönetilebilir, öngörülebilir, sürdürülebilir bir ticaret için daha fazla demiryoluna yaslanması zorunlu. Transit ticaret, ülkemizin mevcut demiryolu trafiğinin kat kat ötesinde bir hacmi hızlıca yaratmanın, bu sayede daha hızlı, daha yüksek kapasitede bir altyapı ve modern, yüksek verimli bir

demiryolu filosu kurulmasını finanse etmenin en etkili yolu. Ülkemizde çift hatlı elektrikli sinyalli demiryolları, modern güçlü lokomotifler, tasarım harikası vagonlar görmek istiyorsak, transit trafiğe, bu trafiğin yaratacağı ölçek ekonomisine ihtiyacımız var.

Ancak transit trafik için çekim merkezi olmak kolay değil, en başta alternatiflerden daha iyi olmayı gerektiriyor. Hangi konularda iyiyiz ve hangilerinde değiliz açıkça ortaya koyabilmek ise, daha iyi olma yolunda atılacak ilk ve en önemli adım. Güçlü bir transit trafik, sadece daha iyi demiryolu demek de değil. Hem ülke içinde hem de komşularla ekonomik, verimli ve sürdürülebilir ulaşım kanalları oluşturmak, kalkınmanın önemli şartlarından biri. Pandemi nedeniyle sınırların kapatıldığı İran ile Türkiye arasında dış ticaretin devam etmesini sağlayan demiryolu oldu.¹⁹ Avrupa sınır kapı-

larındaki zorlukların da aşılmasında trenlerin katkısı büyük oldu.²⁰

Tabii tersi de geçerli. Uluslararası ticaret yolları da sabit değil, sürekli bir devinim içinde, hızla değişiyor. Ekonomik olarak öne çıkan ülkeler/bölgeler/şehirler bu yolları kendine çekerken, önemsizleşenler üzerinde bulundukları ticari yolların da değerini azaltıyor.

Demiryollarında uluslararası bir merkez haline gelmek, iyi düşünülmüş uzun vadeli stratejilerin, bu stratejiler doğrultusunda atılan çok yönlü adımların eseri olacak.

¹ TEU: 20 ayak konteyner eşdeğeri birim (twenty-foot equivalent unit).

² Growth of container transportation via railways between China and Europe is possible even without subsidies', UTLC, 2019

³ UTLC ERA increases Europe-China-Europe rail cargo shipments for Q1, 2019, by 54%compared to Q1, 2018, UTLC, 2019

⁴ Petr Kaderavek, 'Trans-Sibeian in Seven Days - Addressing the Challenge', Railvolution, 2014

⁵ Onur Uysal, 'Bakü treni rekor sürede Mersin'de', Rail Turkey, 2017

⁶ TC Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2012-2016

⁷ Demiryolundaki transit trafik istatistikleri 2016 yılına dek yayınlandı. Bu nedenle 2019'da açılan Marmaray'ın ve 2017'de açılan Bakü-Tiflis-Kars hattının etkilerini karşılaştırmak mümkün olmuyor.

⁸ 'Iran railroad transit up 50%', Financial Tribune, 2018

⁹ 'Georgian Railway 2018 Annual Report

¹⁰ Jean Patrick Charrey, 'Türkiye demiryollarında merkez olabilir mi?', Rail Turkey, 2015

¹¹ Onur Uysal, 'Türkiye'nin transit projeleri ne zaman hayata geçecek?', Rail Turkey, 2017

¹² SCDigest Editorial Staff, 'Global Supply Chain News: Volumes for China to Europe Cargo Trains Continue to See Rapid Growth', SupplyChainDigest, 2020

¹³ Petr Kaderavek, 'Trans-Siberian in Seven Days - Addressing The Challenge', Railvolution, 2014

¹⁴ Nazira Kozhanova, 'Transit of goods through Kazakhstan grew 23%in 2019', The Astana Times, 2020

¹⁵ Keith Wallis, 'China-Europe rail rates falling as volumes rise', JOC, 2019

¹⁶ Nazira Kozhanova, 'Transit of goods through Kazakhstan grew 23%in 2019', The Astana Times, 2020

¹⁷ Majorie van Leijen, 'The Poland-Belarus border crossing: what are the alternatives?', RailFreight, 2018

¹⁸ Mykola Zasiadko, 'Belarus upgrades Brest intermodal terminal', RailFreight, 2019

¹⁹ Onur Uysal, 'İran taşımalarında demiryolu devrede', Rail Turkey, 2020

²⁰ Onur Uysal, 'İntermodal rekora koşuyor', Rail Turkey, 2020

one
belt
one
road

KALKINMA BOYUTU İLE KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

OBOR'a Doğru Genel Çerçeveyi Anlamak

Kuşak ve Yol Nedir? (One Belt One Road / OBOR)

2013 Yılında Çin Halk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Xi Jinping tarafından gündeme getirilen bir inisiyatif olan Kuşak ve Yol Girişimi dünyanın en geniş katılımlı girişimlerinden biridir. Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması anlamına da gelen bu girişim 60'tan fazla ülkenin iş birliği ile gerçekleşmekte olan bir üründür.

Deniz ve tren yolu olarak iki bölümden oluşan bu girişimin demiryolu bölümü "Kuşak", deniz yolu bölümü ise "Yol" olarak adlandırılmaktadır. Planlamaya göre Çin'den kalkacak olan hızlı trenler 11 gün gibi kısa bir süre içinde Avrupa'ya ulaşacaktır. Türkiye Kuşak ve Yol'un en önemli kolu olan "orta koridor" kolunu barındırmaktadır. Doğrudan Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan bu koridor hızlı trenlerin aktarma yapmasına gerek kalmadan hedeflerine ulaşmasını sağlamaktadır.

Kuşak ve Yol'un temeli ise 1997 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in de katılımı ile düzenlenen "**İpek Yolu 2000**" konferansıdır. Bu toplantının açılışında Süleyman Demirel: *"Demirperde'nin kalkmasıyla İpek Yolu, birleştirdiği insanlar arasında barışın ve ortak refahın gerçekleşmesini sağlayacak yeni fırsatları, yeni potansiyelleri ve yeni umutları beraberinde getirerek, dünya sahnesine bir kez daha çıkmaktadır."* ifadelerini kullanmıştır.

Bir Kuşak Bir Yol



Kuşak ve Yol'un Türk Ekonomisine Etkileri

Kuşak ve Yol kimi ekonomistlere göre büyük bir fırsat, kimilerine göre ise ekonomiye olumsuz etkileri olacak bir girişimdir. Ekonomistler fikir ayrılığına düşseler de hükümetler arası anlaşmalar tamamlanmış durumdadır. Hatta ilk tren 2017 yılında açılan Bakü –



Tiflis – Kars demiryolunu kullanarak Türkiye'ye ulaştı. Marmaray hattı üzerinden Avrupa kıtasına 7 Kasım 2019 tarihinde geçen Chang'an adlı Çin treni Kuşak ve Yol girişiminin Avrupa'ya geçen ilk treni olarak tarihe geçmiş oldu.

Çin'den hareket ederek Çekya'nın Başkenti Prag'a ulaşan Chang'an treni, 76 metre yükseklikli yüklemeye hacmine sahip 42 tır kapasitesine sahipti. Trende teknoloji ürünleri bulunmaktaydı. Chang'an tüm yolculuğunu 18 günde tamamladı.

İlk konuşulmaya başlandığı günden itibaren Kuşak ve Yol'un sadece Çin'in kazanacağı bir yapılanma olduğu söylemleri yüksek sesle dile getirilmekteydi. Ancak bu konuda da zıt görüşler bulunmaktadır. Özellikle kuru gıda, meyve, bakliyat ve hububat, tekstil-hazır giyim, mermer, deri, inşaat malzemeleri, otomotiv, demir-çelik, kağıt, mobilya ve orman ürünleri gibi birçok alanda üretim yapan Türk



76

metreküp yükleme hacmi

42

tır kapasitesi

üreticiler, Kuşak ve Yol'un hem Avrupa'ya hem de Asya'ya ihracat için çok önemli bir fırsat olduğu görüşünde birleşmektedirler. Ayrıca ikili anlaşmalarla ihracatının önü açılan bazı sektörler de bulunmaktadır. Bu sektörlerle yeni katılacaklar arasında yer alan özellikle süt ve süt ürünleri sektörünün öncü kuruluşları, Kuşak ve Yol'u fırsat olarak görmektedirler.

Sosyal Kalkınma Açısından Kuşak ve Yol

Kuşak ve Yol, güzergâhı üzerindeki ülkelerde bağlantı kara ve demiryolları, depolar, üretim merkezleri, kar-

Marmaray hattı üzerinden Avrupa kıtasına 7 Kasım 2019 tarihinde geçen Chang'an adlı Çin treni Kuşak ve Yol girişiminin Avrupa'ya geçen ilk treni olarak tarihe geçmiş oldu.

go gibi birçok ek hizmetle kalkınma sağlamaktadır. Ayrıca gerek Çin yatırımları gerekse bölgesel yatırımlarla üretimi de teşvik etmektedir. Bu oluşum, sosyal kalkınma açısından işsizlik sorununa önemli bir çözüm imkânı olarak kendini göstermektedir. Jeolojik ve ekostratejik avantajları sayesinde Türkiye diğer ülkelere göre daha çok kazanım sağlayan bir konumdadır. Çin proje ilan edildikten bugüne kadar banka, liman, fabrika, teknoloji yatırımları gibi konularda Türkiye'ye yatırımlar yapmaktadır. Bu yatırımlar üreticilere ve topluma ekonomik anlamda katkılar sağlamaktadır.

Kuşak ve Yol, güvenlik açısından da önemli bir güç oluşturmaktadır. Ticari hayatın güçlenebilmesi bölgesel

güvenlikle doğrudan ilişkili olduğu için güzergâh üzerindeki ülkelerin güvenlik sorunları da masaya yatırılmaktadır. Güvenliği tehdit eden unsurlar göz önüne alınarak gerekli tedbirlerin alınmasıyla, bölgesel güvenlik de sağlanmış olacaktır. Halkın ekonomik gelişimi, güvenlik tedbirleri ile kalıcı hale getirilmektedir.

3. köprü ve bağlantı yolları sayesinde de Türkiye projede önemli bir noktadadır. Kafkasya, Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Balkanların tam ortasında bulunması dolayısı ile de vazgeçilmez özelliğini korumaktadır. Türkiye üzerinden yapılacak her türlü transferin bölge ülkelerine de katkı sağlayacağı ortadadır.

Orta koridorun oluşturulması için her yıl 750 milyon dolarlık bir yatırım öngörülmüştür. Orta koridor için planlanan toplam yatırım miktarı ise 40 milyar dolardır. Bu yatırımlar için TBMM'ye sunulan 'İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı' mecliste kabul edilmiştir.

Türkiye ve Çin arasında "Türkiye-Çin Demiryolu İş Birliği Anlaşma Tasarısı" ile de politik iş birliği, lojistik iş birliği, mali iş birliği, kültürel ve fon iş birliği gibi önemli konularda anlaşmaya varılmıştır.

2009 yılında ise Türkiye ve Çin arasında imzalanan anlaşma ile iki ülke arasındaki ticaretin Çin Yuanı ve Türk Lirası ile yapılmasına karar verilmiştir.

Tüm bu unsurları göz önünde bulundurduğumuzda başta Türk halkı olmak üzere bölgemizdeki diğer ülkelerin halkları da projeden paylarını alacaklar ve yaşam standartlarında gelişmeler olacaktır.

Kuşak ve Yol ve Kültür İlişkisi



Çin Kültür Yılı, 2012



Türk Kültür Yılı, 2013

Tarihi İpekyolu sadece ekonomik açıdan değil, icatlar, edebiyat, felsefe, müzik, gastronomi, bilim gibi birçok konuda transfer sağlamıştır. Bu akış Avrupa'da da sanayinin gelişmesi gibi alanlarda büyük katkı sağlamıştır. Bu yol ile batıya göç eden bilim insanları ve felsefeciler günümüzü bile etkileyen önemli kültürel gelişmelere imkân oluşturmuştur.

2009 yılında yapılan anlaşma ile 2012 yılı Türkiye'de Çin Kültür Yılı 2013 yılı ise Çin'de Türk Kültür Yılı olarak ilan edilmiştir. Bu yıllarda yüzlerce kültürel etkinlik düzenlenerek iki ülke halkının kaynaşması konusunda önemli mesafe kat edilmiş oldu.

Kuşak ve Yol, ilan edildikten bugüne kadar konu özelinde düzenlenen programlarla kültürel misyonunu yerine getirmeye başlamıştır. Projenin ilanından bugüne kadar çok sayıda uluslararası kültür programları ile

Gaziantep, Antalya, İstanbul, Trabzon gibi şehirlerin tanıtımları sağlanmıştır. Bu kapsamda 2018 yılı "Çin'de Türkiye Turizm Tanıtım Yılı" olarak ilan edilmiş ve Çin'de düzenlenen etkinliklerle Türkiye'ye gelen Çinli turist sayısında büyük artış sağlanmıştır.

Kuşak ve Yol ayrıca yol üzerindeki Türk Cumhuriyetleri ile Türkiye'yi bağlamaktadır. Bu özelliği ile Kuşak ve Yol Girişimi, tarihi ve kültürel bağlar açısından uzun süredir ilişki seviyesi düşmüş olan bu coğrafya için tekrar eski günlere kavuşma fırsatı sunmuştur. Böylece Türk halkı tarihi kökleri ile tekrar güçlü ilişki içine girebilecektir.

Kuşak ve Yol bu özellikleri ile "Modern İpek Yolu" olarak adlandırılmaktadır.

Türkiye Demiryolları Haritası

Hızlı Tren

Ankara - İstanbul yüksek hızlı demiryolu hattının Ankara - Eskişehir etabı 2009 yılında, Eskişehir - Pendik etabı 2014 yılında ve Pendik - Halkalı etabı 2019 yılında, Polatlı - Konya yüksek hızlı demiryolu hattı ise 2011 yılında hizmete girmiştir.

Boğaziçi Ekspresi

Boğaziçi Ekspresi Ankara-Arifiye arasında her gün işletilmektedir. Boğaziçi Ekspresi'nin seyahat süresi yaklaşık 6 saattir. 240 yolcu kapasitesi bulunan Boğaziçi Ekspresi, 4 pulman vagonndan oluşuyor.

Konya Mavi Tren

Konya Mavi Treni her gün Basmane-Konya-Basmane arasında seyahat etme imkânı sunmaktadır. Konya Mavi Treni Konya, Afyonkarahisar, Uşak, Manisa ve İzmir(Basmane) güzergâhını takip etmektedir. Bu seferi ortalama 12 saat 30 dakikada tamamlayan Konya Mavi Treninde yataklı, yemekli ve pulman vagonlar bulunmaktadır.

Karesi Ekspresi

Balıkesir ve İzmir (Basmane) arasında her gün sefer düzenleyen bu trenin güzergâhı Balıkesir'den Soma'ya, Soma'dan Akhisar'a, Akhisar'dan Manisa'ya, Manisa'dan Basmane'ye şeklindedir. Sadece pulman tipi vagonlardan oluşan tren Basmane-Balıkesir arasındaki seferini yaklaşık 5 saatte tamamlamaktadır.

İzmir Mavi Tren

Ankara-İzmir arasında sefer yapan İzmir Mavi Tren, Ankara-Eskişehir-Kütahya-Balıkesir-Manisa-İzmir (Basmane) güzergâhını takip etmektedir. İzmir Mavi Treni pulman, yataklı ve yemekli vagonlardan oluşmaktadır. Ankara-İzmir arasında seyahat süresi ortalama 13 saat 40 dakika sürmektedir.

Ege Ekspresi

Ege Ekspresi Basmane-Kütahya-Basmane arasında her gün sefer yapmaktadır. Yalnızca pulman vagonlardan oluşan tren Basmane-Kütahya arasındaki parkurunu yaklaşık 11 buçuk saatte tamamlamaktadır. Trende pulman vagon bulunmaktadır.

Göller Ekspresi

Isparta (Burdur) - İzmir (Basmane) hattında her gün karşılıklı olarak işletmekte olan Göller Ekspresi, toplamda 262 yolcu kapasiteli 4 vagonlu konforlu setlerden oluşuyor. Göller Ekspresi'ni kullanacak olan Burdur yolcuları için Gümüşgün durağı ile Burdur arasında otobüslerle aktarma yapıyor.

6 Eylül Ekspresi

6 Eylül Ekspresi her gün düzenli olarak İzmir (Basmane)-Balıkesir (Bandırma)-İzmir (Basmane) arasında işletilmektedir. Ortalama 7 saat içerisinde bir seferini tamamlayan tren yalnızca pulman vagonlardan oluşmaktadır.

Pamukkale Ekspresi

Pamukkale Ekspresi her gün Denizli-Eskişehir-Denizli arasında işletilmektedir. Pamukkale Ekspresi anahat treni Denizli'den Sandıklı'ya, Sandıklı'dan Afyon'a, Afyon'dan Kütahya'ya, Kütahya'dan Eskişehir'e, Eskişehir'den Denizli'ye seyahat eder ve dönüşte ise aynı güzergâhı izler. Tamamen pulman vagonlardan oluşan tren parkurunu yaklaşık 8 saatte tamamlamaktadır.

17 Eylül Ekspresi

17 Eylül Ekspresi İzmir (Basmane)-Balıkesir (Bandırma) - İzmir (Basmane) arasında her gün işler. Yalnızca pulman vagonlardan oluşan tren Basmane-Bandırma arasındaki parkurunu 6 saat 40 dakikada tamamlamaktadır.

Toros Ekspresi

Toros Ekspresi her gün düzenli olarak Konya-Adana-Konya arasında işletilmektedir. Tamamen pulman vagonlardan oluşan tren Konya-Adana parkurunu 5 saat 47 dakikada, Adana-Konya parkurunu 6 saat 30 dakikada tamamlamaktadır.

Doğu Ekspresi



Doğu Ekspresi Ankara-Kars-Ankara arasında her gün işletilmektedir. Pulman, örtülü kuşetli ve yemekli vagonlardan oluşmaktadır. Kuşetli vagonlarda 10 kompartıman bulunmakta her kompartımanda 4 kişi yolculuk yapabilmektedir. Yemekli vagonunda 14 masa 47-52 arasında değişen oturma yeri bulunmaktadır. Trenin geçtiği doğal güzellikler nedeniyle gezginler, fotoğraf sanatçılarınin oldukça yoğun talep gösterdiği trenlerdendir. En yoğun sezon yaz dönemi olup, bu sezonda seyahatler genelde pulman vagonlarla yapılmaktadır. Kış aylarında ise yürüyüş grupları, fotoğraf sanatçıları, dağcılık grupları, üniversite öğrencileri, öğretmenler gibi farklı meslek gruplarından talepler genelde kuşetli vagonlara alınmaktadır. Bu grupların tercihi aralık sonunda başlayıp mart ayı ortalarına kadar devam etmektedir. Doğu Ekspresi Ankara-Kars arasındaki seferini yaklaşık 25 saat içerisinde tamamlamaktadır.

Ankara Ekspresi



Ankara-Halkalı-Ankara arasında her gün karşılıklı olarak işletilen, pulman, yataklı ve yemekli vagonlardan teşkil edilen Ankara Ekspresi 1 Temmuz 2019 tarihinde işletilmeye başlanmıştır. Bir yataklı vagon 10 kompartımandan oluşmakta ve her kompartımanda 2 kişi seyahat edebilmektedir. Trende seyahat süresi yaklaşık 8 saat 40 dakikadır.



Van Gölü Ekspresi



Ankara-Tatvan-Ankara arasında haftada 2 gün işleyen Van Gölü Ekspresi Ankara'dan salı ve pazar günleri, Tatvan'dan ise salı ve perşembe günleri hareket etmektedir. Yolculuk süresi 24 saat olan Van Gölü Ekspresi 300 kişi taşıma kapasitesine sahip olup, 4 pulman, 1 yemekli, 1 kuşetli ve 1 yataklı olmak üzere 7 vagonundan oluşmaktadır. Yemekli vagonunda 14 masa 47-52 arasında değişen oturma yeri bulunmaktadır. 1 yataklı vagonunda ise 10 kompartıman olup, 1 her kompartımanda 2 kişi seyahat edebilmektedir.

Güney Kurtalan Ekspresi



İlk seferine 02.06.1957 tarihinde başlayan Güney Kurtalan Ekspresi, 300 kişi taşıma kapasitesine sahip, 4 pulman, 1 yemekli, 1 kuşetli ve 1 yataklı olmak üzere 7 vagonundan oluşmaktadır. Yemekli vagonunda 14 masa 47-52 arasında değişen oturma yeri bulunmaktadır. 1 yataklı vagonunda ise 10 kompartıman olup, 1 kompartımanda 2 kişi seyahat edebilmektedir.

Fırat Ekspresi



Fırat Ekspresi Elazığ-Adana-Elazığ arasında her gün işletilmektedir. Tamamen pulman vagonlardan oluşan tren Elazığ-Adana arası parkurunu yaklaşık 10 saatte tamamlamaktadır.

Erciyes Ekspresi



Erciyes Ekspresi Kayseri-Adana-Kayseri arasında her gün işletmekte ve Kayseri-Adana parkurunu 5 saat 32 dakika, Adana-Kayseri arasındaki parkurunu ise 5 saat 51 dakikada tamamlamaktadır.

Dünya Demiryolları Haritası



Le Petit Train Jaune / Fransa



Avrupa'nın göz bebeği Fransa'da yer alan bu hat, yolcularını ülkenin en güzel manzaralarıyla buluşturuyor. Petit Train Jaune, Villefranche De Conflent ile Latour De Carol arasında 63 km boyunca pastoral manzaralar eşliğinde devam ediyor. 19 tünel ve 2 ana köprüden oluşan bu hat, ilk açıldığı yıl olan 1927'de Fransa'nın en yüksek demiryolu hattıydı.



Orient Express / Avrupa



"Şark Ekspresi" olarak bilinen bu rota, özellikle 19. yüzyılın sonlarında oldukça popülerdi. İlk seferine 1883 yılında çıkan Paris kalkışlı Orient Ekspresi; Viyana, Budapeşte, Milano ve Venedik'ten geçiyor ve İstanbul'a ulaşıyordu. Şimdi ise Orient Express ile İstanbul-Bükreş-Viyana ve Venedik seferleri yapılıyor. Yeniden restore edilip raylara indirilen Orient Express, dünyanın en keyifli rotalarından birini sunuyor yolcularına.

Baltimore-Ohio Demiryolu



Erie Kanalı'nın inşaatından sonra New York'ta yaşanan ticari patlamayla rekabet edebilmek için rakip liman olan Baltimore limanının liderleri, şehri Batı Virginia, Wheeling'deki Ohio Nehri ile bağlayacak 600kilometrelik bir demiryolu hattı yapmayı önerdi.

1827 yılında Baltimore & Ohio Demiryolu, hem yolcu hem de yük taşımacılığı yapmak için bir ilke imza atan, aynı zamanda hem yük hem de yolcu taşımak için buharlı lokomotifleri kullanan ilk Amerikan demiryolu şirketi oldu.

Transcontinental Demiryolu



Bir balyoz, 10 Mayıs 1869'da Utah'daki Promontory arazisine, ülkenin ilk kıtalararası demiryolunu tamamlamak için törensel bir altın çivi çaktığında, Birleşik Devletler gerçekten birleşti. İnşaatı yedi yıldan fazla süren California'nın doğusundaki Central Pacific demiryolları binası, Nebraska'nın batısındaki Union Pacific demiryolları binası ve kıtalararası demiryolunun tamamlanmasıyla, 5.000 kilometrelik yolun seyahat süresi birkaç aydan bir haftadan daha kısa bir süreye indi. Kıtalararası demiryolu, Birleşik Devletler'in hızla batıya doğru ilerlemesine katkıda bulunarak Vahşi Batı'nın yükselişini engelledi ve bu topraklarda yaşayan yerli Amerikan kabileleriyle savaşmasına neden oldu. Aynı zamanda Batı'daki bol kaynakları çıkarıp Doğu'daki pazarlara taşımayı ekonomik olarak mümkün kıldı.

Lincoln'ün Cenaze Treni



Washington'dan ayrıldıktan sonra 21 Nisan 1865'de Abraham Lincoln'ün tabutunu taşıyan tren, memleketi Springfield, Illinois'deki suikaste kurban giden başkanın mezarına ulaşmadan önce, yaklaşık iki hafta boyunca yüz seksen şehir ve yedi devlet dolaştı. Lincoln'ün vücudunu 13 günlük yolculuk boyunca korumasıyla, yeni doğmakta olan cenaze mumyalama işleminin yaygınlaşmasına yardım etti ve aynı zamanda George Pullman yeni ve lüks yataklı vagonlarını Chicago'dan Springfield'a "Lincoln Special'da seyahat eden yolcuların konforu için ödünç verdi. Lincoln'ün cenazesinden sonra Pullman'ın ceviz ağacından yapılmış siyah iç mekân eşyaları, avizeler ve mermer lavabolar içeren, geceyi yolda geçirecek yolcular için daha rahat olan yataklı vagonları sipariş edilmeye başlandı.

Panama Demiryolu



1855 yılında Panama Demiryolu'nun tamamlanmasıyla, demiryolu hattı Atlantik ve Pasifik okyanuslarını ilk kez birbirine bağlamış oldu. 80 kilometrelik demiryolu, Amerika Birleşik Devletleri'nin Doğu ve Batı kıyılarında deniz yoluyla seyahat eden yolcular için Panama Kanalı'nın geçilmesini kolaylaştırdı. 1914 yılında Panama Kanalı açılınca kadar en yoğun kullanılan yüklü demiryolu hattıydı.



İngiliz Kanalı altındaki demiryolu tüneli 1994 yılında açıldığında, Büyük Britanya Buz Devri'nden bu yana ilk kez Avrupa ana karasına bağlandı. 16 milyar dolara mal olan, Folkestone, İngiltere ve Coquelles, Fransa arasındaki 50 km'lik tünel, Londra-Paris arası feribota ihtiyaç duymadan iki buçuk saatte geçme imkânı sağladı. "Chunnel" adındaki dünyanın en uzun denizaltı tüneli, Amerikan İnşaat Mühendisler Birliği tarafından modern dünyanın yedi harikasından biri seçildi.



Eski adı "Interrail" olan "Eurail" ile Türkiye'den başlayıp demiryolu ile Avrupa'ya seyahat etmek mümkün. Eurail Global Pass ile en doğuda TCDD trenleri ile bağlantı sağlayabileceğiniz İstanbul yer alır. En batı noktada Portekiz'in başkenti Lizbon ve İrlanda'nın büyüül kasabası Westport gelir. Eurail trenleri trenle Avrupa turu yapmak isteyenleri en kuzeyde İsveç'in Kiruna kentine götürür. En güneyde ise feribot bağlantısı ile ulaşabileceğiniz Yunanistan'ın Girit Adası'nın Heraklion ya da Kandiye kenti bulunmaktadır.



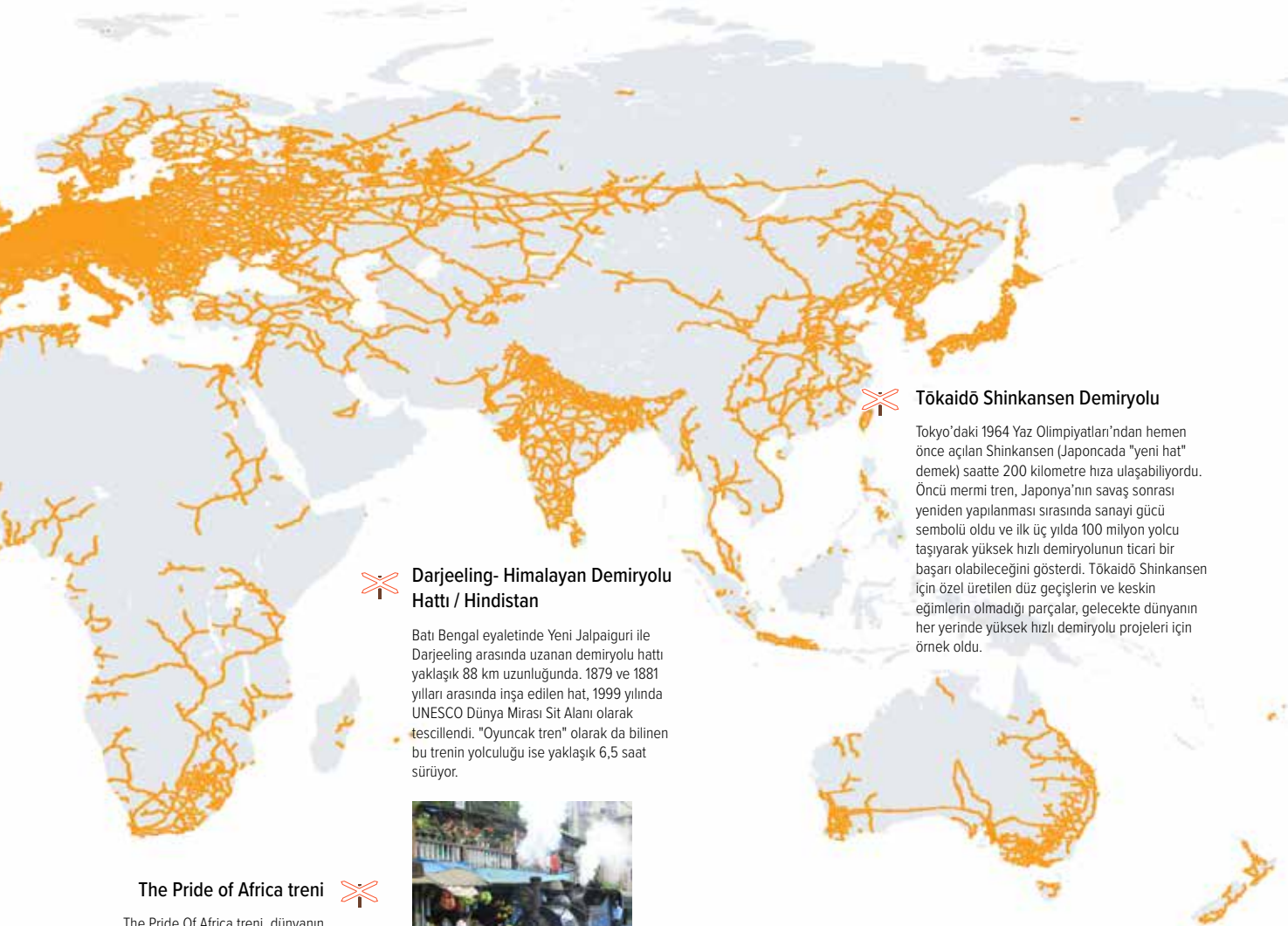
The Flam Railway / Norveç

Norveç'in Aurland kentinde Myrdal ve Flam arasında sefer yapan Flam Railway, Bergen hattının bir kolu olan Flamsdalen vadisinden geçiyor. 20 adet tünel, bir köprü ve 10 istasyonun bulunduğu, oldukça dik demiryolları üzerine kurulu bu rota, 20 km'lik uzunluğa ve 866 metrelik bir rakıma sahip. Vadilerden karla kaplı dağlara, şelalelerden donmuş göllere kadar pek çok eşsiz manzarayı görme şansı yakalayacağınız bu hattın, dünyanın en büyüleyici tren rotası olduğunu söylemek pek de yanlış olmaz.



Trans Sibirya Demiryolu / Rusya

Dünyanın en pahalı ve uzun demiryolu hattı olarak bilinen Trans Sibirya'da yolculuk yaklaşık iki hafta sürüyor. Yapımı 14 yılda tamamlanan bu hat, yaklaşık 10 bin kilometreden oluşuyor. Rusya'yı boydan boya gezebileceğiniz bu hat, Batı Rusya'yı Moğolistan, Sibirya, Çin ve Japon Denizi'ne bağlıyor.



Darjeeling- Himalayan Demiryolu Hattı / Hindistan

Batı Bengal eyaletinde Yeni Jalpaiguri ile Darjeeling arasında uzanan demiryolu hattı yaklaşık 88 km uzunluğunda. 1879 ve 1881 yılları arasında inşa edilen hat, 1999 yılında UNESCO Dünya Mirası Sit Alanı olarak tescillendi. "Oyuncak tren" olarak da bilinen bu trenin yolculuğu ise yaklaşık 6,5 saat sürüyor.



Tōkaidō Shinkansen Demiryolu

Tokyo'daki 1964 Yaz Olimpiyatları'ndan hemen önce açılan Shinkansen (Japoncada "yeni hat" demek) saatte 200 kilometre hıza ulaşabiliyordu. Öncü mermi tren, Japonya'nın savaş sonrası yeniden yapılanması sırasında sanayi gücü sembolü oldu ve ilk üç yılda 100 milyon yolcu taşıyarak yüksek hızlı demiryolunun ticari bir başarı olabileceğini gösterdi. Tōkaidō Shinkansen için özel üretilen düz geçişlerin ve keskin eğimlerin olmadığı parçalar, gelecekte dünyanın her yerinde yüksek hızlı demiryolu projeleri için örnek oldu.

The Pride of Africa treni



The Pride Of Africa treni, dünyanın en lüks ve pahalı trenlerinden biri. Tren, konuklarına farklı tur imkânları sunuyor. 3 günlük turlardan haftalar süren yolculuklara kadar pek çok farklı seçenek mevcut. Ancak bu trenin en ünlü güzergâhı Cape Town-Tanzanya rotası. Yılda yalnızca bir kez gerçekleştirilen bu tur, doğayla iç içe olabileceğiniz ve adeta safari yapabileceğiniz bir yolculuk. İki hafta süren bu yolculuğun fiyatı ise yaklaşık 30 bin dolar. Tren, 1920'lerin stilinde dekore edildiği için konuklarına nostaljik bir tema da sunuyor.



DEMİRYOLLARININ EKONOMİK VE SOSYAL KALKINMAYA ETKİLERİNİN İNSAN ÜZERİNDEKİ YANSIMALARI



Demiryolunun ortaya çıkışı genellikle modern çağın önemli bir göstergesi olarak kabul edilir. Dünyada bilinen ilk demiryolları ise on dokuzuncu yüzyılın başlarında kömür madenlerinde kömürün taşınması için kullanılan lokomotiflere dayanmaktadır. On sekizinci yüzyılda özellikle buharlı motorun icat edilmesi ve motor gücünün tekerleklerle iletilmesi bu gelişmede önemli bir rol oynar. Nitekim, sanayi devriminin de etkisiyle, ilk lokomotifte daha küçük boyutlarda üretilen ve hareket halinde iken çalıştırılabilen buhar motorları kullanılmıştır (Schivelbusch, 1986: 4).¹

Daha çok kısa mesafeli hatlarda taşımacılık için kullanılan demiryolu, İngiltere’de ilk kez halka açık olarak 1825 yılında Stockton-Darlington arasında hizmete girmiştir. Modern anlamda demiryolu ulaşımı ise on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren diğer Avrupa ülkelerinde ve Amerika, Asya, Avustralya ve Afrika kıtalarında sağlanmıştır (Koray Güner, 2002: 14).² Hatta bu dönem, bazı eleştirmenler tarafından Liverpool ve Manchester Demiryolu ile başlayan ve Birinci Dünya Savaşı’nda sona eren, kentleşme, sosyal, kültürel, ekonomik ve politik gelişmelere damgasını vuran "demiryolu çağı" olarak da adlandırılmıştır (Robbins, 1998: 5).

Bu gelişmelerin yanı sıra, demiryolu ulaşımının yaygınlaşması toplumların seyahat kültürü ile birlikte zaman ve mekân algısında da önemli değişimler yaratmıştır. Öncelikle, demiryolu istasyonları, köprüler, viyadükler, demiryolu hatları ve tünellerin inşası yeni bir manzara oluşturmuştur (Rada, 2019: 1).³ Trenle seyahat eden yolcuların bir noktadan başka bir noktaya daha kısa bir zamanda ve belirli bir rotayı izleyerek ulaşması on sekizinci yüzyılın geleneksel seyahat deneyimini ortadan kaldırmıştır. Artan hız ve seyahatin mekanikleşmesi, yolcular ile doğa arasındaki duyuşsal ilişki ve iletişimi azaltarak mekânı ölçülebilir ve soyut bir coğrafi alana dönüştürmüştür. Buna karşılık, yolcuların daha önce uzun süren doğa deneyimleri yerini yeni bir görsel deneyim olan panoramik manzaralara bırakmıştır. Hareket halinde iken yolcuların pencerelerden hızla değişen manzaraları izleyebilmesi oldukça yeni ve eşsiz bir deneyimdir. Mekân (hareket eden tren) ve hızla ileriye taşınan manzara kesin bir şekilde bölünmüştür ve geçilen yerler

arasındaki farklar daha net bir şekilde görülebilmektedir (Rada, 2019: 10). Yolculuk sırasında kitap okumak da bu dönemde edinilen yeni bir alışkanlıktır. Manzara seyretmek ve kitap okumak hem yolculukta geçen zamanı daraltması hem de farklı deneyimler sunmaları nedeniyle demiryolu seyahatinin getirdiği yeniliklerdendir.

Ancak on dokuzuncu yüzyılda pek çok yerleşim yerinin farklı zaman dilimleri kullanmasından dolayı demiryolu taşımacılığında önemli sorunlar ortaya çıkmıştır. Özellikle aktarmalı yolculuklarda yolcuların seyahatlerinde önemli gecikmeler ve aksaklıklar meydana gelmiştir. Bu nedenle, dünyada zamanın standartlaşması devletlerden önce ilk olarak demiryolu şirketleri tarafından sağlanmış ve insanların günlük yaşamlarında radikal değişimlere yol açmıştır. Farklı mekânlarda aynı zaman diliminin kullanılması hem yolcu hem de mal taşımacılığında büyük kolaylıklar sağlamıştır. Pek çok farklı demiryolu tarifelerinin neden olduğu bu karmaşa 1884 yılında Greenwich'in sıfır meridyen noktası olarak kabul edilmesi ve kısa zaman içinde pek çok ülkenin saatlerini buna göre düzenlemesi ile büyük ölçüde çözülmüştür (Rada, 2019: 4). Bu durum da toplumların standartlaşmış zamansal ölçülerle günlük yaşantısının düzenlenmesi noktasında etkili olmuştur.

Demiryollarının en temel etkilerinden biri de modern anlamda zaman ve mekân kavramlarını yok etmesidir. David Harvey'in "zaman-mekân sıkışması" terimiyle vurguladığı gibi demiryolu taşımacılığı hem seyahat süresinin büyük ölçüde kısaltmasını hem de mekânsal engelle-



rin ortadan kalkmasını beraberinde getirmiştir. Uzaklıkların yakınlaşması yani pek çok yerin artık ulaşılabilir olması bu etkinin bir sonucudur. Böylece, zaman içinde geliştirilen hızlı trenlerle mekânsal engellerin aşılması sorunu ortadan kalkmıştır. Bu durum, aynı zamanda, modern bireyin günlük yaşantısında hızlı tüketim alışkanlıklarıyla da paralel bir görüntü çizmektedir.⁴ Hızlı trenlerin ortaya çıkışı ile birlikte mekânsal sınırlar azalmış, şehirlerarası günlük kısa seyahatler artmış ve bireyin bulunduğu mekân ile ilişkisi zayıflamıştır. (Çat, 2015).⁵ Günümüzde iş seyahatleri ve Avrupa'da kullanılan Eurostar hattı hem küreselleşmenin hem de günlük pratiğin mekânlar arası bir hız kazandığını göstermektedir.

Demiryollarının ekonomik ve sosyal sonuçlarının insanın günlük yaşantısı üzerindeki etkilerine bakıldığında, istihdam, göç ve kentleşme gibi un-

surların da ön plana çıktığı görülür. Trenleri diğer ulaşım araçlarından ayıran en önemli farklardan biri kalabalıkları taşıma kapasitesidir. Bu durum bir yandan başka bir şekilde karşılaşmaları mümkün olmayan yolcuların birlikte seyahat etmesini sağlarken, diğer yandan bireyin mahremiyetini veya yalnız seyahat etme özgürlüğünü kısıtlar. Ancak demiryolu sistemi seyahat eden bireyler aracılığıyla farklı fikir ve düşüncelerin de yayılmasına katkıda bulunmuştur. Trenler köyleri ve kentleri birbirine bağlayan ulaşım araçları olarak pek çok kişiye istihdam olanağı sunmuştur. Özellikle demiryolu hatlarının kuruluşunda ve bu hatlar çevresinde kurulan tesislerde belirli iş gücü ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Göç alan kent nüfusu artmış ve demiryolu çevresinde kentsel mekânlar yataysal düzlemde genişlemiştir. Fabrikalar, demiryolları ve yeni sanayi bölgeleri ile yeniden



şekillenen ve "bir gecede büyüyen", gelişen ve dinamik bir manzara üzerinde gerçekleşen "geleneksel kentin modernizasyonunda" radikal bir atılım yaşandığı gerçektir (Berman, 1983: 150 & 18). Bu faktörler kentin hem ekonomik yapısını değiştirmekte hem de sosyal dönüşümü tetiklemektedir. (Kaya, 7-8).

Demiryolu sisteminin hem yolcular hem de çalışanlar üzerindeki psikolojik ve patolojik etkileri hâlâ tartışılan bir konudur. Teknolojik ve bilimsel gelişmelerin büyüleyici olmalarının

yanı sıra toplumların yeni yaşam tarzlarında "tutarlılık ve anlam bulmaya" zorlayan bir yönü de vardır (Gilmour, 1993: 25).⁶ Toplumlar her ne kadar modernleşme sürecinin bilincinde olsalar da demiryolunun kültür ve sanat dallarındaki yansımaları insanın bu anlam arayışına ışık tutar ve farklı bir perspektif sunar. Demiryolunun yaygınlaşması ile on sekizinci yüzyılda Avrupa'da popüler olan seyahat edebiyatı etkisini yitirir ve öykü, şiir, roman gibi edebi türlerde trenle seyahat konusu gittikçe daha fazla yer alır. Örneğin, 1866 yılında İngiltere'de yayımlanan *Mugby Junction* sayısında Dickens'ın "*The Signalman*" ve Andrew Halliday'ın "*The Engine-driver*" adlı öyküleri Viktorya dönemi demiryollarının demiryolu çalışanları üzerindeki etkilerini konu edinir (Harputlu Shah, 2019: 403).⁷ Edebiyatta demiryolunun ilk zamanlarda özellikle gizem, ölüm, suç ve korku öğeleri ile ilişkilendirilmesi toplumun yeni yaşam tarzına uyum sağlama sürecinde yaşadığı derin kaygıları da ortaya çıkarır. Demiryolları, edebiyat dışında resim ve sinema gibi pek çok sanat dalında da önemli bir yer edinmiştir. Zaman ve mekân algısının değişimi hem farklı düşünce akımlarını etkilemiş hem de yeni deneyimlerin farklı yöntemlerle sanata yansımaları sonucunu ortaya çıkarmıştır.

Demiryolunun zaman ve mekân algısı, seyahat, kültür ve sanat, kentleşme ve istihdam üzerindeki yukarıda bahsi geçen etkilerine bakılacak olursa on dokuzuncu yüzyıldan itibaren bireylerin ve toplumların modernleşme ve kalkınma sürecine son derece önemli katkılarda bulunduğu ve günlük yaşantıyı büyük ölçüde kolaylaştırdığı görülmektedir. Bu bağlamda, demiryolu modern çağın bir simgesi olarak insan hayatında bir ulaşım ve taşımacılık aracı olmaktan çok daha derin anlam ve işlevleri içermektedir. Günümüzde seyahat için hızlı trenlerin kullanılması ile mekânlar arasındaki zaman ve mesafe engelleri oldukça azalmıştır. Özellikle demiryollarının kentleşmeye olumlu etkisi ülkelerin ve toplumların kalkınması yolunda önemli bir unsurdur. Japonya ve İngiltere gibi gelişmiş ülkelerde küçük ve büyük pek çok yerleşim biriminin birbirlerine demiryolu ulaşım ağı ile bağlanmış olması kalkınmanın güzel bir örneğidir. Günlük yaşantıyı önemli ölçüde kolaylaştırması, ülke ekonomisine katkısı ile kültür ve sanattaki yansımaları demiryolunun modern çağdaki önemini gelecekte de koruyacağını açık bir gösterge-sidir.

¹ Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. The University of California Press: Berkeley, CA, 1986

² Güner, Koray. "Demiryollarının Gelişimi ve Kentleşme Olgusuna Etkisi". Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi, 2003.

³ Rada, Tevfik. "Erken Yirminci Yüzyılda Demiryolları ile Sinemanın Karşılaşması". Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Üniversitesi, 2019.

⁴ Harvey, David. *Postmodernliğin Durumu*. Çev. Sungur Savran. İstanbul: Metis Yayınları, 2010.

⁵ Çat, Büşra Özyayın. "Zaman-Mekân Sıkışmasının Günlük Mekân Kullanımına Etkisinin Yüksek Hızlı Trenler Üzerinden Okuması". Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, 2015.

<http://hdl.handle.net/11527/14298>

⁶ Gilmour, Robin. *The Victorian Period: The Intellectual and Cultural Context of English Literature 1830-1890*. New York: Longman, 1993.

⁷ Harputlu Shah, Z. "Railways and Railways Workers in *Mugby Junction*". *DEU Journal of Humanities* 2019 6/2, ss. 402-425.

**"Benim sendikamın
amblemi daima
buharlı tren..."**



**Zafer Boyar'la Türkiye'de
Demiryolu Sendikacılığı
Üzerine Söyleşi...***

* "Benim Sendikamın Amblemi Daima Buharlı Tren... Zafer Boyar'la Türkiye'de Demiryolu Sendikacılığı Üzerine Söyleşi", Tuğrul Paşaoğlu-Kıvanç Koçak, Tren Bir Hayattır, (der.) Tanıl Bora, İletişim Yayınları, 2012, s. 187-217.

B

ir trenin içinde yolla hemhal olma hali, yolculuk için mümkün olan her durumda treni tercih eden tren tutkunları, trenlerin iç düzeni, neredeyse evrensel bir insan kategorisi oluşturacak "demiryolcular", onların yaşam tarzları... Tren sahiden bir hayat...

Nitekim Tanıl Bora, 2012 yılında İletişim Yayınları'ndan çıkan, Tren Bir Hayattır adlı derleme kitabında yer verdiği yazılarla, söyleşilerle trenin sadece bir ulaşım aracı olmadığının altını çizmeye gayret ediyordu: Lojmanlara, okullara, hatta şarkılara, futbol takımlarına sahip hinterlandıyla ve ülke ekonomisindeki yeriyle tren/demiryolu dünyası çok katmanlı, âdeta nefes alıp veren, bambaşka bir hayata sahip aslında.

Bora'nın tren hayatının çok farklı yüzlerini ele alan yazılardan derlediği söz konusu kitabına Tuğrul Paşaoğlu ile birlikte yaptığımız Zafer Boyar söyleşiyle biz de katkıda bulunduk. Kelimenin tam manasıyla demiryolcu bir aileden gelen, demiryoluyla çevrili bir yaşamı olan Boyar, gençlik yıllarından itibaren demiryolu sendikacılığının da önde gelen isimlerinden biri olmuştu. Bu anlamda bilhassa Türkiye'deki demiryolu sendikacılığının gelişimi, yaşadıkları, siyasetle ilişkileri üzerine anlattıkları zengin bir panorama sunmuştu.

Öteden beri tartışılan kalkınma-demiryolu ilişkisine dair bir dosyada Boyar'la yaptığımız söyleşi sadece Türkiye'de siyasal iktidarın trene ve demiryolu emekçilere bakışını ele almakla kalmıyor, demiryolcuların hayatlarındaki, yaşam tarzlarındaki değişime dair de

etrafı bir bakış sunuyor. Sendikacılığın dönüşümüne, hak mücadelelerinde kitlesel eylemlerin usul usul sönüşüne, "Demiryolu komünizm işidir" anlayışının giderek yerleşip karayollarına ağırlık verilmesine, demiryollarına ait tesislerin özelleştirilmesine, demiryolu işçilerinin sosyal-kültürel-siyasi konumlanmalarına dair anlattıkları ülkenin trenlerle/demiryollarıyla kurduğu ilişkinin bir özeti olarak da okunabilir.

Boyar söyleşisinin elbette trenlerle kurulan "romantik" ilişki boyutu da var: Yıllarını bu alana vermiş bir emekçi olarak bir tür konserve kutusuna benzettiği şimdiki "hızlı" trenlerde "kara" trenin tadını, duygusunu alamadığını anlatıyor Boyar. Ki aslında bunun da yine yaşanılan dönüşümlerden bağımsız olmadığını görmek, sezmek mümkün.

Zafer Boyar, burada ancak bir kısma yer verdiğimiz uzun söyleşide bunlara ve daha fazlasına değinerek demiryolcu olmayı tarihsel ve kültürel bağlamı çerçevesinde "içeriden" anlatıyor.

Kıvanç Koçak

☞ [T.P.] Kaç yılında başladınız Demiryolları'na?

1959'da başladım ama biz üç göbekten demiryolcuyuz. Dedem Devlet Demiryolları'nda, babam Devlet Demiryolları'nda, hatta eniştem Devlet Demiryolları'nda.

Dedem o zamanların tabiriyle Yedikule Depo'nun "amele çavuşu". Yedikule Depo, şu anda harabe haldeki Demiryolu Tesisleri, 1917'de Fransızlar tarafından kuruldu ve Fransızların kurduğu bu demiryolları atölyesinde -cer atölyesiydi- giderek hizmet bu bölgeye münasır hale geldi. Burada çalışan işçi sayısı düştü. Bizim zamanımızda bir-iki kere kapatma teşebbüsü oldu, hizmeti başka yere kaydırmak için, biz engelledik o zamanlar. Üç yüz elli kişi falan çalışıyordu, sadece Yedikule'de veya cer kısmında. Oradaki hizmet daha sonraki yıllarda, benden sonra dağıtıldı gitti.

Babam demiryollarında boyahane postabaşısıydı. Sultan Hamit'in ünlü bir vagonu vardır, restorasyonunu falan benim rahmetli babam yapmıştı. İşte dede orada çalıştı, baba orada çalıştı, ben de orada çalıştım, benden sonra kardeşim çalıştı.

☞ [T.P.] Siz ne yapıyordunuz iş olarak?

Ben Yedikule'ye girdiğimde önce teknik büroda başladım, sonra elektrik. Büro işini istemedim, illa kanala ineceğim, tamirat yapacağım. Ondan sonra teknik üniversitenin akşam kursları vardı, Gümüşsuyu'nda, onlara filan devam ettim elektrik üzerine...

☞ [T.P.] Okuduğunuz lise erkek sanat mıydı yoksa normal lise mi?

Normal, normal. Ondan sonra şey ettik elektrik postabaşısıydım.

☞ [T.P.] Peki meslek okulu var mıydı, demiryollarında?

Demiryolu Meslek Okulu vardı. Ama o okula benim girmem söz konusu değildi, ben ortaokula başlamıştım. Derken Adapazarı Vagon Fabrikası kuruldu, 1953-1954'te; şimdi hâlâ faal olan ADVAS. Babamı oraya naklettiler Yedikule'den, o nakil olunca biz de Adapazarı'na gittik. Adapazarı'na gidince orada ortaokula devam ettim, yani bizim buradaki Demiryolu Meslek Okulu'na girmedim.

☞ [T.P.] Demiryolu çalışanları çocuklarını meslek okullarına gönderirler miydi?

Demiryollarında iki tane eğitim müessesesi vardı: Bir tanesi çırac okulları. Çırac okullarına demiryolcu çocukları öncelikli tercih olarak alınırdı. Demiryolcular çocuklarını eğer daha büyük idealleri yoksa buraya seve seve verirdi. Buradan çıkan çocuklar işçi olarak başladılar. Fiilen çırac okulunda okurlardı, öğleden sonraları da atölye kısmında bizlerin yanında çalışırlardı, yani işle beraber nazariyeyi de geliştirirlerdi. Bir de meslek okulları vardı. Bunlar demiryollarında daha çok memur kesimi yani hareket memurları. Demiryolunun işte diğer memur ihtiyacı tahakkuku, iş büroları falan buralara eleman falan yetiştirirdi. Onlar ortaokul sonrası alırlardı, çırac okulları ilkokul sonrası alırlardı.

☞ [K.K.] Peki sizin demiryolculuğunuz babanızın yönlendirmesiyle mi oldu, yoksa kendiniz mi tercih ettiniz?

Ben okul hayatından sonra özel sektörde bir müddet çalıştım. Korniş fabrikaları vardı o zaman, onlarda çalışırdım çok pis şartlarda. Sonra babam "Seni demiryollarına koyalım." dedi. O demiryolculuk isteği babadan geliyor, aileden geliyor yani.

☞ [K.K.] O ilk başladığınız dönemlerde demiryolu işçisi, demiryolu çalışanı olmak, o hayatın Türkiye'deki yansımaları nasıldı? Yani demiryolu çalışanı olmak özelliği olan bir şey mi, yoksa sıradan bir işçilik miydi?

50'lerden sonraki gerilemeye rağmen demiryollarında bir iş sahibi olmak Trakya'da evlilikte en önemli referanstı örneğin. Yani işi belli, ikramiyesi belli, emekliliği belli. Demiryolları kendi sağlık teşkilatını, kendi hastanelerini, sosyal kulüplerini, lokallerini, dinlenme tesislerini, spor kulüpleri, ayrıca daha birçok şeyi kurmuş... Camia, kendi kendine yeten, hiç kimseye, dışarıya ihtiyaç duymayan, doktoruyla, sporcusuyla, okullarıyla bir özel kurum. Çok önemli bir kurum ve bütün Anadolu'da da öyleydi o yıllarda. Ama yıllar geçtikçe bu kurumu dejenere ettiler o ayrı.

☞ [T.P.] Siz sendikal faaliyete başladığınızda kaç sendika vardı?

Türkiye'de demiryollarında iki sendika vardı. Bir tanesi genel sendika adı altında, ki ben onda başladım.

Benim onda başlamamın sebebi de hep kurulu düzene karşı olmak. Bir federasyon var onlar bayağı kuvvetli, genel sendika da aşırı dürüst bir sendika. Fahri Başkan, Ankara'da genel merkezde, öyle bir başkan ki *-yetişemedim ben ona son zamanlarıydı-* her şeyi cebinden harcar, bir kuruşuna karışmaz, toplanan her para çok açık, net. Federasyon bize vur patlasın çal oynasın geliyordu. Onun karşısında biz bu genel sendikayı tercih ettik. Ama 63'e geldiğimizde artık Sendikalar Kanunu çıkınca ister istemez teşkilatlanma değişti. İş kolu açısından federasyon öndeydi, ama Anadolu'nun birçok yerinde o genel sendika Demiryol-İş'in temel kadrolarını yetiştiren bir teşkilattı. Yani 1950'lerden geliyordu, federasyon 1952'de kurulmuştu. Bizim sendikamızla Haydarpaşa birleşti, tek sendika oldu, sonra tekrar ayrıldı. Bu ayrılıklardan sonra işte bu taraf, bütün Trakya bizde; karşı taraf belli bir yere kadar kuzey-batı demiryolları işçileri, Haydarpaşa Sendikası'ndaydı.

☞ [K.K.] Bütün bunlara baktığımızda demiryolu sendikacılığında, demiryolu işçisinde yaşanan dönüşümü, değişimi, demiryoluna bakışı nasıl tarif etmek gerek?

Bizden sonra bu iş koptu. Tamamen *tekkeyi bekleyen, çorbayı içer* hesabına döndü. Yıllarca affedersin çanta taşıyıcılığı yapmış adamlar, bugün Türk-İş'te belli yerlerde, Türk-İş yönetiminde, peşinde dolaşan insanlar... Bugün iktidarla o kadar güzel ilişkiler içindeler ki! İşler al takke, ver külah öyle gidiyor.

90 sonrasında Demiryol-İş içinde solda mücadele edebilecek ve o işi sürükleyebilecek kimse kalmadı. Kalanlar sağ frekanstadır; daha aşırısı, daha ılımlısı falan. Zaten işçi sayısını azalttılar, bütün KİT'lerde olduğu gibi, kamu kuruluşlarında da işçi sayısını büyük oranda azalttılar. Demiryolları 70 bin kişiydi; 34-35 bini Demiryol-İş'in sendikalı üyesiydi. Diğerleri de memur kesimidir. Çünkü memurlar, sendikalı olup, toplu sözleşme yapamıyordu. Biz yıllarca da onun kavgasını verdik. Yani bunlar da neticede memur değil, işçidir. Memur bir devlet otoritesini temsil eder ve onu yürütür. Bu adam tren yürütüyor. Bununla ne ilgisi var? Emeğini kullanıyor. Öyleyse bu işçidir. Bunun için davalar açıldı. Kazanıldı. Hatta kazanılan davaya istinaden makinist Nazım Sülecik isimli bir arkadaşımıza demiryolu farkları, sözleşme farkları verildi. Ama devam ettiremiyorsun; hükümet direnmiyor. Sende memuriyet sözleşmeye girerse arkadan sağlık iş kolunda, TEKEK'de şurada burada girecek! Hep bunları frenlemeye çalıştı. Memur kesim öyle durunca, bizim 34 binlik kadro herhalde şimdi 14-15 bine falan indi.

Canları yanan insanlar, isterse sağda olsun, yine bir yerde tepinmek zorunda kalıyor. Yani öyle ama ortaya sonuç alıcı eylem çıkmıyor. Mesela kıdem tazminatını düşürmeyle alakalı bir çalışma yaptılar. Ee biz başlattık, ben başlattım diyeceğim işin açıkçası. Çünkü belgelerle de sabit. Türkiye'de 200 bin imza topladık ve bunun için yargılandık. Bu 200 bin imzanın içinde belediyenin memurlarından üniversite hocalarına kadar imzalar vardı. Ve belli bir saatte

bütün gemiler, trenler, belediye otobüsleri aynı anda kornalara basıp eylem başlattırıldı. Yani böyle toplu kitle hareketlerini yönlendiriyorduk, yapıyorduk. Anlatmak istediğim, 90'dan sonraya geldiğimizde o kaybedilen hakların geri alınması bir tarafa, insanlar işlerini kaybettiler. İşini kaybeden insanın, iş korkusu taşıyan insanın hareketleri büyük ölçüde sınırlanır. Hepimiz çalışma hayatındayız. Çalışan sayısı dediğim gibi 15 bin civarına indi. Birçok yer kapatıldı. Bir tarafta demiryolculuğu, yani toplu kitle taşıma geri itildi, özel taşıma öne çıkartıldı. 1950'lerden gelen, Özal'la da belli bir noktaya tırmanan *"Demiryolculuk komünizm işidir. Belli duraklarda durur tren, herkes orada kontrol edilir. Kapitalist dünyada özel mülkiyet var, herkesin arabası var, herkese yollar yapıldı"* düşüncesi yerleşti.

Demiryolu hattının sağlı, sollu bazı yerde 35 metre, bazı yerde 150 metre demiryollarına aittir. Zaman zaman istilalara uğramıştır. Üstelik bu demiryolları yabancı şirketler tarafından yapılırken 1900'lerde – hatta 1872'ye iner başlangıcı–, onlar kilometre başına para alıyorlar, yol yapımından. Olabildiğince de olmadık yerlere böyle uzata gitmişler. Demiryolu mesela diyelim ki, 250 kilometreyken 350 kilometreye çıkmış. Bu tarz şeyler var. Demiryollarının hem kendi sahası hem onun teşkilatı için ayrılan yerler, atıyorum, Çerkezköy'ün, Alpullu'nun, Edirne'nin, Uzunköprü'nün, Sirkeci'nin en güzel yeri... Bütün buralardaki bizim tesislerimiz. İşte Zeytinburnu çimentoyu yıktılar, özele devrettiler; bilmem ambarları aldılar, filancaya verdiler. Sonra dinlenme tesisleri-



"Demiryollarında müessese şuuru vardı. Eğer demiryoluna beş tane işçi alınacaksa, öncelik babası ölmüş demiryolcuda. Sonra emekli yakını varsa o, yoksa çalışan işçinin çocuğu."

miz var misal Türkiye'nin birçok yerinde: Urla, Arsuz, Akçay, Menekşe, Samsun... Bunlar hep geçmişte, bizden önce çalışanların gayretleri ve o kuruluşun başında bulunanların gayretleri ile kurulmuş. Kurulmuş koca koca fabrikalar var. Şimdi Adapazarı fabrikası kendi vagon imal etmiyor. Yanılmıyorsa Japonlara ya da Çinlilere kiraya vermişler bütün tesisi. Orada bizim işçiyle çalışıyorlar, taşeron gibi. Yedikule'yi tasfiye etti, Beykoz kundura fabrikası, Paşabahçe... Bunların yerleri, mülkleri çok değerli. Bunların yerleri o kadar değerli ki, inanılmaz. Devlet bunları önce toplu konut bilmem ne diye aktarıyor, ondan sonra kendi adamlarını transfer ediyor ve bunun zeminini yıllar içinde hazırlıyor. 90 sonrası yapılan bu azaltma, bu kamu kuruluşlarının yağmalanması tamamen Özal'la başlayıp bu hükümet döneminde de devam eden bir olay. Örneğin Sosyal Sigortalar Kurumu: Devletin tek kuruluş katkısı olmadan sadece ve sadece işçi ve işverenin primleri ile kurulmuş Sosyal Sigortalar Kurumu. Prim tamamen bizimdir. Bizim ödediğimiz primlerle hastaneler kurulmuştur, tesisler yapılmıştır, bir sürü arazisi var. Ne oldu? "*Sağlık hizmetlerini şöyle yapıyoruz, böyle yapıyoruz*" deyip hepimizi perperişan ettiler, yağmaladılar, gitti... Kurumun elinde kalmadı bir şey. Benim param ya, nasıl buna karar verirsin?

Aynı bu şekilde devlet kuruluşlarını da 90 sonrasında bu yağmalama süreci içine soktular. İşçiyi azalttılar. Tesislere, onun menkullerine, gayrimenkullerine el koydular. Ve giderek de daraltma... Ha şimdi yeni bir atılım havası içindeler. Anladılar pabuç pahalı...



[K.K.] "Demiryolu işçisi"nin ayrı bir profili var mı? Demiryolu işçisini, demiryolu çalışanını diğer işçilerden ayırt edici, farklı özellikleri var mı? İçinde oldukları, girişte konuştuğumuz gibi hastanesiyle, spor kulübüyle, tesisleriyle özel bir komünite var sanki. Bu hayat tarzının o bilince kattığı bir şeyler var mıdır? Bu anlamda bir farklılıktan söz ediyorum esasen.

Türkiye'de işçinin sendika seçme özgürlüğü yok. Türkiye'de insanların iş bulma özgürlüğü de yok. Nerede iş bulmuşsa oraya geliyor. O iş yerinde hangi sendika varsa ona üye oluyor. Yani, "*DİSK'in idealleri şu, DİSK 1 Mayıs'a böyle bakıyor, tazminata şöyle bakıyor, iş güvencesine böyle bakıyor, o zaman DİSK'e gidelim,*" gibi bir durum yok. Ekmek peşinde. İki tane kardeş; aynı sofrada büyümüş, aynı mahallede yetişmiş, eğitimi almış. Birisi şeker fabrikalarında iş buluyor, giriyor Şeker-İş'e üye oluyor. Birisi metal fabrikasında iş buluyor, DİSK'e üye oluyor. İkisi akşam oturuyorlar. Biri DİSK, biri Türk-İş üyesi. Yani ama neden üye? Buldukları işten olayı. Yani biz o seviyeye hiç gelemedik. Şimdi demiryolu işçisinin de bundan farkı yok.

Yine de, öyle bir sınıf şuuru ile falan demeyeceğim ama, demiryollarında müessese şuuru vardır. Yani o camianın getirdiği bir şuur var. O şuurla hareket eden insanlar, tabii ki diğer işçilere nazaran farklı. Neden farklı? "*Bu tezgâhta babam çalıştı. Bu tezgâhta dedem çalıştı. Bu tezgâhta yarın oğlum çalışacak*" derler. Çünkü biz sözleşmede özel maddeler koyu-

yorduk. Eğer demiryoluna beş tane işçi alınacaksa, öncelik, babası ölmüş demiryolcudur. Sonra emekli yakını varsa o, yoksa çalışan işçinin çocuğu. Hep o camiadan, o tezgâhtan ekmek yediğimizi düşünen manevi bir bağımız var. Bu dayanışmayı yaşatan kurumlarımız var. Yazlık kamplarmız, eğitim kurumlarımız var. Şimdi çıkar okullarını kapattılar, meslek okullarını kapattılar. Bunlar hep 80 sonrası. Artık demiryolcu çocuğu o mesleğin eğitimini alarak yetişmiyor.

Demiryolu işçilerinin aile bağları gelişmiştir. Özellikle benim dönemimde öyleydi. Yine ispatlanacak bir şey söyleyeyim. Sırf İstanbul'da oturan işçilerin yüzlercesini, kurduğum kooperatifler sayesinde ev sahibi ettim. Eskiden işçiler Zeytinburnu'nun gecekondı döneminde, Kazlıçeşme'de, Halkalı'da, Kanarya'da falan otururdu, dağınık dağınık. Ben bunlara evler yaptım ve siteler haline getirdim. İnanır mısınız, cebinden sadece 1.000 lira vererek ev sahibi olan insanlar var. Bir sitede ölümünde, düğününde, çocuğunun doğumunda herkes "Aaa kime ne olmuş?" der. "Tesislerden falancanın çocuğu olmuş", "Elektrikten falancanın babası ölmüş"... Böyle olunca camia daha bir kaynaştı. Şimdi demiryolu işçisini biraz da farklı kılan bu.

Bir başka olay anlatayım: Şafak Sineması'nda 1978 ya da 1979'da ya sendikanın kuruluşunun ya da bizim şubenin kuruluşunun 25. yılını yaptık. Sokağa çıkmanın bile mümkün olmadığı günlerde. Şafak Sineması'nı 1.200 kişi doldurduk; işçiler, aileleri geldi. Kendi grevimizi bir tiyatro oyunu haline getirdik. Umur Talu sağ olsun, üniversiteden çocuklar,

yardımcı oldular. Tamamen işçilerden kadrolar oluşturuldu. Saat beşte işten çıkıyor, beş buçukta sendikada tiyatro çalışmaları yapıyorlardı. Bu tiyatro çalışmaları burada sergilendi. Sonra bütün Trakya'da iş yerlerinde sergilendi. Ayla Algan, Barış Manço, Cem Karaca gibi isimler, o toplanılara falan geliyordu. Sonra fotoğraf mesela. İFSAK'la işçilere 1,5-2 aylık fotoğraf kursları için anlaştık. Haftanın belli günlerinde İFSAK'taki arkadaşlarla kurduğumuz ilişkilerle, geliyorlar dersler veriyorlardı ve uygulamalı fotoğraf çekimleri yapılıyordu.

Piyasadan bir sürü kitaplar aldık. İstanbul Üniversitesi'nden de geldi. İşçilerin evlerine kitap listeleri yolluyorduk. İster yemek kitabı, isterse roman. Her işçi okuduğu kitabı on gün sonra temsilciliğe iade ediyordu. Biz de sendikada işaretliyorduk. *"Zaffer, bu kitaplara eğilimli"*, *"Bilmem kim şunlara"*... Yani böyle sistemler tutuyorduk. Geniş bir gazete koleksiyonumuz vardı; 12 Mart'tan önce tek tek bütün Cumhuriyetler, Milliyetler, Hürriyetler. Onları tıpkı Beyazıt Kütüphanesi gibi arşivlemiştim. Şimdi o arşivler kayboldu.

Artı hepimiz beraber o mevsimin getirdiği imkânlardan yararlandık. Örneğin biz her kış sezonunda demiryollarının bedava taşıma hakkıyla İstanbul'da böyle doğalgazlar, bilmem neler yokken dahi iki buçuk ton kömür getirtirdik, Soma'dan Tunçbilek'ten. Vagonlar tahsis edilir, gelir, o vagonlar neresiye merkez Yedikule, Sirkeci, Halkalı indirilir, oradan işçiler evlerine kömürlerini götürürlerdi. İşçi pazarları kooperatif oluşumları kuruldu. Yardımlaşma,

ölüm yardım dernekleri vardı. Ölüm halinde o zamanlar sigorta doğru dürüst yardım yapmazken, ölüm yardım derneği, ölen insanların cenazelerinden geriye kalanlarına verilecek bedellere kadar ilgilenirdi. Hâlâ yaşıyor Ankara'da, eski TRT binasıdır. Sonra, yardımlaşma derneği kuruldu. Yani bir maddi sıkıntı olduğunda, belli taksitlerle, maaşından kesilmek üzere, para alınırdı. Bir de yatakhanelerimiz vardı. Yani mesela "poz" dediğimiz bir şey vardır, *demiryolunun yeniden yapılmasına "poz" deriz biz*. Afyon, Tınaztepe, Savaşköy, Midyat'tan bile adamlar gelir, demiryollarında çalışır ama onlar belli işçi yatakhanelerinde yatar kalkardı. Trakya'nın köylerinden gelmiş, Anadolu'dan gelmiş, bu bölgede çalışmış. On ameleye bir baraka. Isıtılır, temizlenir, yatar, kalkar. 10 günde bir, 15 günde bir köyüne gider gelir. Daha büyük tesisler vardı. Bir demiryolcu ailesi buradan kalkıp İzmir'e gittiğinde İzmir'deki işletmenin tesislerinde, Ankara'ya gittiğinde orada, Halkalı'ya geldiğinde oradaki tesislerde kalırdı.

Demiryollarına giren bir insan, hırsızlık, namussuzluk yapmamışsa kolay kolay çıkmazdı. Böyle de bir güvencesi vardı. En ufak bir hakında, 100 gr. sabunu eksik verilse, bunu sendikadan sorar ve alırdı. Hiçbir hakkının kaybolmadığı, böyle bir dayanışma örgütüydü. Yani neticede tek yönden bir bağ, bir hizmet hakkı bağı değil çok yönlü ilişkiler bağıydı demiryolculuk. Bu da ister istemez demiryolu işçisini biraz daha farklı kıldı. Ama tekrar söyleyeyim bu bağlar çözüldü. Çoğu gitti.



[K.K.] İşin biraz daha romantik kısmına da bakalım mı? Sizin trenle kurduğunuz ilişkiye değinelim. Babanız da, dedeniz de zaten demiryolcu. Sizde atadan bir demiryolculuk hali var yani. Sonuçta ömrünüz trenlerle geçmiştir.

Babam, dediğim gibi, boyahane usta-başısıydı. Boş vagon, tamirden çıkar, tartılır, daraya biner, ondan sonra üzerine darası yazılır. Bunların da şablonları vardı. Fakat şablonun ek yerleri vardı. Adapazarı'nda ortaokula giderken, okuldan sonra babamın yanına gelirdim. Alırdım fırçayı, o ek yerlerini ben birleştirirdim. Yani böyle bir sevgi.

Mesela, bazen yedek parça sıkıntısı oluyordu. Çok iyi hatırlarım Fiat motorlu treni... Bayram üzeri, Edirne'ye gideceğiz. Yolcuyu almış, tren tıklım tıklım. Tren, Kabakça'da, Trakya hattında bir rampaya geldiğinde çekmiyor. Bizi de yolda bir problem çıkarsa, arızalı tren müdahale edelim diye tutuyorlar, teknik ekip olarak. Hareket halindeki trenden aşağıya inip, yavaşlamış trenin işte bilmem ne parçasını hareket halindeyken değiştirecek kadar işin peşindeydim.

Yemekhanelerimiz, kendi aramızda yaptığımız spor yarışmaları. Mesela demiryollarında, böyle hidrellez günlerinde, 1 Mayıs'ların falan söz konusu olmadığı dönemlerde yapılan bir uygulama vardı: alabildiğine eleştiri özgürlüğü vardı o gün. Yüzlerce işçi, sembolik olarak bir çeribaşı seçilir. O çeribaşının dokunulmazlığı vardır; deponun müdüründen, yemekhanedeki aşçıya kadar herkese ağzına gelen her şeyi söyler ama tahkikat

ya da eleştiriye uğramazdı. Ya şimdi düşünebiliyor musun? Herkes güler, kahkahalar atılır falan. Ondan sonra eğlenceler yapılırdı. Sonra yelken yarışlarımız vardı. Güreş kulüplerimiz vardı. Eski güreşçilerden, milli güreşçilerden Salih Bora'lar falan hep demiryollarından yetişen isimler. Galatasaray kulübündeki. Suat Mamat, abisi. Yine Celal Atik demiryollarının güreşçisidir. Neresinden tutsan güzel günlerdi...

☞ [K.K.] Şunu biraz daha açmak isterim ama, trenin sizde uyandırdığı duygu ne?

Tren deyince, bu konserve kutuları gelmiyor aklıma. Benim sendikamın amblemi daima buharlı tren olmuştur. Ben buharlı tren hastasıyım. İki sene önce Almanya'ya gittim, orada hâlâ o makineler var ve hâlâ çalışıyor. Bizde buharlı makine gerçekten demiryolculuğun başlangıcı ve devamı. Sonra çıkanlar, bunlar bana konserve kutusu gibi gelmişti.

Öyle makinistler vardı ki. Demiryollarına makinist olmak çok önemliydi, hareket memuru olmak çok önemliydi. Hani o kırmızı şapkalı diye yanından geçtiğimiz insanlar, yılların birikimiyle gelirdi. Bir adamın makinist olabilmesi için önce fizik kabiliyeti olacak, çeşitli imtihanlardan, sağlık kontrollerinden geçecek, renk körlüğünden bilmem neyine kadar. Ancak ondan sonra demiryollarına gelir. Önce ateşçi olarak başlardı. Yani günde 10 ton, 15 ton, 20 ton kömür atardı ocağa. Bu adam yıllarca burada çalıştıktan sonra yardımcı makinist olurdu aynı makinede. Sonra makinist olurdu. Başmakinist olurdu. Daha ömrü

yetmişse müfettişliğe kadar giderdi. En alttan gelen bir yapı yani. Ama bu sadece bizde değil bütün Batı'da da böyleydi. Fransa'da da böyleydi, Almanya'da böyleydi. Bizim sistemi-miz zaten dikkat ederseniz Fransız etiketlidir. Gardıfren, gar, makinist, römork, motris, şimendifer bu deyimlerin hepsi Fransızca'dan bizim literatürümüze geçti.

Bu insanların sevgisini ben çok iyi biliyorum. Mesela benim girdiğim yıllarda, Bırık Osman derdik, biri vardı. Babamdan büyüktü. Dağ gibi bir adamdı. 95-100 kilo belki. İnanır mısın, cebinden mendilini çıkartıp treninin tekerleklerini temizlerdi boş kaldığı zamanlarda. Maaşını aldığı anda, cebinden para verip tekerleklerin kırmızısını, beyazını çekerti. Böyle insanlar vardı. Sevgi o kadar ileri derecede. Ha içlerinde haylazları, bilmem neleri de vardı tabi.

☞ [K.K.] Zamanında bir interrail maceram oldu, trenle bütün Avrupa'yı dolaştım. Şöyle bir gözlemim oldu: Türkiye'de, İtalya'da, Fransa'da, Almanya'da, Avusturya'da yer fark etmiyor yani çok, bütün demiryolu personeline ortak bir tavır, bir yakınlık görüyorsun. Örneğin otobüs terminallerindeki soğukluğun ötesindeki bir şeyden söz ediyorum. Böyle bir şey var mı gerçekten, yoksa bana mı hep "iyiler" denk gelmiş, siz ne dersiniz? Bunun sebebi ne?

Sabo deriz biz, Sabo kokusu! Trenleri fren yaptırdığın zaman, altta döküm-şimdi plastikten yapılır- pabuçlar vardır. İşte fren yaptığın zaman bir

koku çıkar. Mesleğin kokusu kardeşim. Siz bana on tane adam dizin, "Bunlar hangi işi yapıyor?" diye sorun, inanın iki dakika bakayım demiryolcuyu ayırıyorum. Çünkü biz zaman zaman dünya demiryolu işçileriyle de birlikte toplantılar yaptık. Herkeste mesleğin kendinden gelen bir gizli duygu var, gizli belge var ve bunlar buluşuyor. Bir de gelgeç meslek değil.

Nasıl denizcilerin kendi geleneksel tavırları varsa, nasıl madencilerin birbirleriyle dayanışması varsa, bu meslek de kalıcı bir meslek ve köklü bir meslek. Sanayi Devrimi'nden sonra ortaya çıkan meslekler bunlar. Yani ne olursa olsun, 18. yüzyılın tohumları var içinde.

☞ [K.K.] En son şunu sorayım: Gidip gelmeyi en sevdiğiniz hat hangisi?

Ben banliyöden vazgeçmem. Niye severim? Hâlâ baktığım zaman, sağda solda yıkılan demiryollarını da görsem, yine de görüyorum işte. Ama gerçekten içim cız ediyor. Şimdi kalkalım gidelim, o çalıştığımız tezgâhlar, o kendi yaptırdığım çatılar, o yıllarca uğraşıp taktırdığım kapılar.. Mesela makineyi almayınca depolar; diziler geliyor çünkü uzun, eskiden bir dizi, lokomotif girerken 50 metrelik depo alıyordu. Artık almayınca onları 100 metreye, 150 metreye uzatmak için yıllarca yazışmalar yapmıştık, uğraşmıştık. Sivas'tan kapı bulmuştuk, Eskişehir'den boru bulmuştuk, yaptırmıştık. Şimdi onlara bakıyorsun da hiç kimse, hiçbir şey kalmamış; çatılar çökük. Bu duyguları yaşıyorsun işte. Bunları görmek için de banliyö benim hâlâ tercihim.



Rail Turkey

Rail Turkey, Türkiye'nin aynı anda Türkçe ve İngilizce olarak yayınlanan tek demiryolu haber ve yorum sitesidir. Rail Turkey, demiryolu yolcu ve yük taşımacılığı ile kentiçi raylı sistemlere ilişkin önemli gelişmeleri, projeleri ve tartışmaları ele almaktadır. Site yayın hayatına 2013 yılında başlamış, hem Türkiye hem yurtdışında demiryolu endüstrisi tarafından takip edilen önemli bir yayın organı haline gelmiştir. 2016 yılında ise, yolcu trenleri, tarifeler, istasyonlar ve yolculuk kurallarına ilişkin bilgilerin ve önerilerin yer aldığı, Türkiye'nin tek trenle seyahat sitesi Rail Turkey Seyahat yayın hayatına başlamıştır. Sitede yer alan diğer bölümler ise hem demiryolu profesyonellerinin hem de konunun ilgililerinin takip edebilmesi amacıyla hazırlanan demiryolu kütüphanesi, metro ve tramvaylar, yük terminalleri, demiryolu sözlüğü bölümleridir.



Kent ve Demiryolu

Kent ve Demiryolu, rant ekonomisinin getirdiği çarpık kentleşme, yanlış ulaşım politikaları, doğal çevrenin yok edilmesi, su ve enerji kaynaklarında darboğaz yaşanması gibi sonuçlara dikkat çekmek amacıyla ortak bir paylaşım sitesi olarak kurulan bir oluşumdur. Kent ve Demiryolu'nda ulaşım, kent, çevre, insan hakları, küreselleşme konuları ve bu konuların tarihsel süreçleri ile ilgili bilgi ve belgelere yer verilmekte; konuların ilgilileri sorunların çözümleri noktasında ortak hareket noktaları bulmaya davet edilmektedir.



Kuşak ve Yol Dergisi

Üç ayda bir Türkçe ve Çince yayınlanan Kuşak ve Yol Dergisi, Türkiye ve Çin arasındaki kültürel, ticari ve diplomatik ilişkilere katkı sağlayabilmek amacıyla Türk Çin Kültür Derneği tarafından yayınlanmaktadır.

Türk Çin Kültür Derneği kültürel değerlerin öneminden yola çıkarak kültürel alanı; ticaret, diplomasi, bürokrasi, ekonomi gibi pek çok alanın önemli bir bileşeni olarak görmektedir. Bu kapsamda yayınlanan Kuşak ve Yol Dergisi, Çin ve Türk medeniyetlerinin ilişkilerinin güçlendirilmesine katkı sağlamayı misyon edinmiştir.

Mustafa Karslı

Kuşak ve Yol Dergisi Genel Yayın Yönetmeni



Kebikeç

Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 1994 yılının sonbaharında kurulmuş ve 1995 baharında derginin ilk sayısı çıkmıştır. Kebikeç altı aylık olarak yayınlanmakta ve her sayısında farklı bir dosya konusunu ele almaktadır.

Türkiye'de 30 kadar üniversitenin, yurtdışında da Fransa ve Almanya millî kütüphanelerine ek olarak 15 kadar üniversitenin abone olduğu Kebikeç, EBSCO Araştırma Veritabanı ile kurumsal abonelik ve atıflı indeks sistemine girmiştir. Dergi, ULAKBİM Ulusal Veri Tabanları'nda ve Sobiad Atıf Dizini'nde de indekslenmektedir.

Derginin 11. sayısının dosya konusu "Demiryolları"dır.

Memleket Garları

Derleyen: Kemal Varol

Garlar, yakın zamana kadar şehirlerin giriş kapılarıydılar. Şimdi biraz eskidiler, hatta biraz nostaljinin konusu oldular.

Haydarpaşa, Sirkeci, Basmane... Memleketin namılı garları. Hele Haydarpaşa: 2008'de yüz yaşını doldurduğu günden beri akıbeti konuşuluyor, hayatına bir gar olarak devam edip etmeyeceği kaygıyla bekleniyor. Hiç şüphesiz, Türkiye'nin belli başlı manzaralarından, tipik şehir peyzajlarından biri o: Haydarpaşa.

Kemal Varol'un hazırladığı kitap, sadece Haydarpaşa'ya değil, bütün memleketteki garlara bakıyor. Sadece 'büyük' garlara gitmekle de kalmıyor, bazı 'ara garlara' da uğruyor. Doğudan batıya, kuzeyden güneye, dizi dizi garlar, istasyonlar: Haydarpaşa, Sirkeci, Hadımköy, Alsancak-Buca-Seydiköy, Basmane, Akhisar, Eskişehir, Samsun, Ankara, Ulukışla, Pozantı, Adana, İskenderun, Diyarbakır, Batman, Kurtalan...

Garlara dair bilgiler, hatıralar, gözlemler... Garların peyda ettiği hayaller...

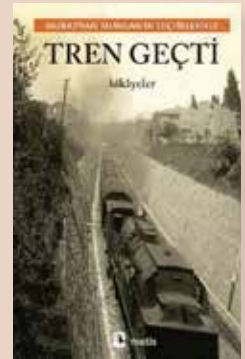
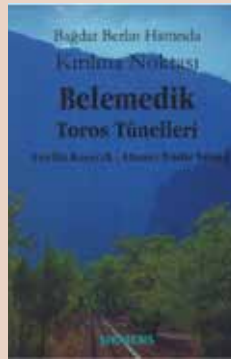
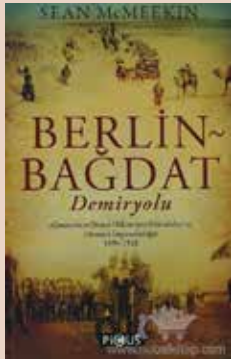
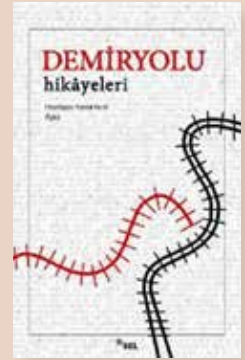
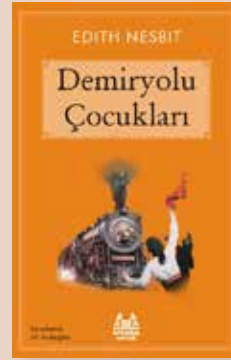
Garlar, yakın zamana kadar şehirlerin giriş kapılarıydılar. Modernizmin mabetleri arasında onlar da vardı. Şimdi biraz eskidiler, hatta biraz nostaljinin konusu oldular. Elinizdeki kitaptaki yazılar, garlara hem bu hüznle hem de sevgiyle bakıyorlar. Garlardan vazgeçmeye kimse razı değil!

Sıddık Akbayır, Feridun Andaç, Mehmet Aycı, Orhan Berent, Ahmet Büke, Behçet Çelik, Şeyhmus Diken, Haydar Ergülen, Yonca Kösebay Erkan, Enver Sezgin, Adnan Özer, Mustafa Uçar ve Erdoğan Yener'in katkılarıyla...

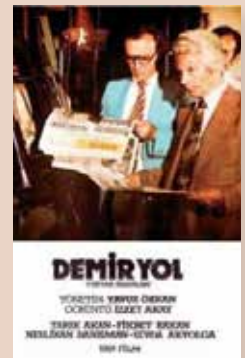




Okuma Önerisi



Film Önerisi



T Ü R K İ Y E D E M İ R Y O L U M Ü Z E L E R İ

