

'Bir karış daha demiryolu' politikası 1940'tan sonra durdu...

'CUMHURİYET'İN ÇELİK KOLU' (*)

Cumhuriyet yönetiminin 'şimendifer politikası', daha sonra 'demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan' dizeleriyle günümüze kadar ulaştı. Demiryolu yalnızca ulaşımı çözmedi, modern yaşamın bütün unsurlarını Anadolu'ya taşıdı.

İkinci Dünya Savaşı nedeniyle 1940'tan sonra yavaşlayan demiryolu inşasıyla daha sonra hiçbir iktidar ilgilenmedi. Ana ulaşım güzergahlarını demiryoluna ara ulaşım güzergahlarını ise kara yoluna göre düşünen plan unutuldu. Türkiye'yi kara yollarındaki 'trafik canavarı' teslim aldı...

USİAD Sanayi ve Teknoloji Politikaları Çalışma Grubu

Mahmut KİPER

Metalurji Mühendisi

mahmut.kiper@gmail.com - bilgi@usiad.net

Atatürk daha Cumhuriyet ilan edilmeden, Millet Meclisi'nin 1 Mart 1922 tarihli toplantısında ulaştırmanın ekonomik kalkınmadaki önemini şöyle vurgulamaktadır; "İktisat hayatının faaliyet ve zindeğisi ancak münakale vasıtalarının, yolların, şimendiferlerin, limanların hali ve derecesiyle mütenasiptir."

Ve ulaştırma vasıtalarındaki tercihi bu tarihlerde verdiği bir demeçte açıkça ortaya koyar;

"Memleketin bütün merkezleri yekdiğerine az zamanla şimendiferle (demiryolu) bağlanacaktır. Mühim maden hazineleri açılacaktır. Memleketimizin baştan nihayete kadar harap manzarasını mamureye tahvil etmekten ibaret olan gayenin temel taşları her yerde gözleri tesrir edecektir."

OSMANLI'DAN KALAN

Cumhuriyet kurulduğunda bilinmektedir ki, topyekun kalkınma hamlesi için ülke kaynakları harekete geçirilmelidir. Bu hareketin lokomotifi ise demiryolları olacaktır.

Ancak, bir önceki yazıda belirtildiği gibi, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapıлып işletmeye açılan demiryollarının toplam uzunluğu 8.619 kilometre olmasına rağmen 1923 yılında Cumhuriyetin ilanı ile belirlenen milli sınırlar içinde 4000 kilometre civarında demiryolu kalır.

(*) Cumhuriyet Strateji Haziran 2008

Bunların büyük bir bölümü de yabancıların imtiyazlarla elde ettikleri ülke kaynaklarını alıp götürmek için kurdukları ve işlettikleri demiryollarıdır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan yeni Cumhuriyete, yabancı şirketlere ait 2.282 kilometrelik normal genişlikte hat ve 70 km uzunluğunda dar hat ile devletin yönetiminde olan 1.378 kilometrelik normal genişlikte hat kalmıştır.

Daha 1924 yılının Ocak ayında Başvekil İsmet demiryolunu bir bağımsızlık vasıtası olarak şöyle tanımlar;

"Efendiler, bizim şimendifer siyasetimiz vardır. Her türlü nazariyet ve hayaletten azade olarak ameli bir surette vardır. Bunu iki kelime ile izah edeyim. Bir an evvel memlekette bir karış fazla demiryolu yapmak, ne vasıta ile kimin tarafından olursa olsun.

Memleketimizin dörtte üçü vasıtasız, şimendifersiz. Şimendifer bizim dahili ve harici istiklalimizi temin etmeğe vasıta-i asliye olmuştur. Diyorum ki, bir karış şimendiferimizin yapılmasında bir gün gecikmemeliyiz."

Bu hedefi 1924'ün Mayıs'ında Mustafa Kemal şu sözlerle pekiştirir;

"Memlekette her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu milletin hakiki ihtiyacına tamamen uygundur."

Başta demiryolcular, tüm vatandaşlar bu sloganı coşkuyla benimserler; "...bir karış daha demiryolu..."

MİLLİLEŞTİRME...

İşe, 1927'de demiryollarının millileştirilmesiyle başlanır.

Artık demiryolu Cumhuriyetin en önemli politikalarındandır.

Cumhuriyetin ilk yıllarını diğer tüm dönemlerden ayıran belki de en önemli özellik, sadece bu döneme has ulusal çıkarlar doğrultusunda milli ekonominin yaratılması için bağımsız politikaların oluşturulması ve bunların da her türlü yokluk ve imkansızlığa rağmen başarıyla uygulanmasıdır.

İsmet İnönü, 30 Ağustos 1930'da Sivas'ta yaptığı konuşmada, 1920'de Mustafa Kemal Atatürk'ün başkanlığı altında toplanan hükümetin ilk programına atıfta bulunarak şunları söylüyordu:

"Dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki mevcudiyeti hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalın ayak ve sopa ile müstevlilere karşı koymaya çalışırken, bütün membaları elinden gitmişken ve hazinesinde bir tek lira yok iken, ilan ettiği ilk programında; Ankara'dan Yahşihan'a kadar şimendifer temdit edeceğini söylüyordu."

DOĞU İLE BATI BULUŞUYOR

1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1 ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilerin kurulması ve endüstri devriminin temel özelliklerinden olan kitlesel üretimlerin en ucuz ve güvenli biçimde taşınabilmesi hedefiyle demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş ve demiryolları sanayinin yurt geneline yayılma sürecinde ve sanayi kuruluşlarının yer seçiminde belirleyici unsurlardan olmuştur.

Bu yıllarda, demiryolu politikaları ülkenin diğer tüm politikaları ile iç içe ve amaçlara göre şekillendirilmektedir. Demiryolları güzergahları özellikle şu amaçlara göre biçimlenmiştir;

1- Demiryollarının potansiyel üretim merkezlerine ve doğal kaynaklara ulaşması amaçlanmıştır. Örneğin; Ergani'ye ulaşan demiryolu bakır, Ereğli kömür havzasına ulaşan demir, Adana ve Çetinkaya hatları pamuk ve demir hatları olarak adlandırılmıştır.

2- Üretim ve tüketim merkezleri ile özellikle limanlar ile ardında kalan bölgeler arası ilişkilerin kurulması amaçlanmıştır. Kalın-Samsun, Irmak ve Zonguldak hatları ile demiryolu ulaşan limanlar 8'e yükseltilmiştir. Samsun ve Zonguldak hatları ile İç ve Doğu Anadolu'nun deniz bağlantısı pekiştirilmiştir.

3- Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacı ile özellikle az gelişmiş bölgelere demiryolu ile ulaşılması amaçlanmıştır. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte politik merkez Batı'dan Orta Anadolu'ya kayarken, ulaşılabilirlik de Batı'dan Orta Anadolu'ya, Doğu ve Güney Doğu Anadolu'ya yaygınlaştırılmıştır. Bu politikaya göre; 1927'de Kayseri, 1930'da Sivas, 1931'de Malatya, 1933'de Niğde, 1934 Elazığ, 1935 Diyarbakır, 1939'da Erzurum demiryolu ağına bağlanmıştır.

4-Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacına dönük olarak ülkeyi sarması hedeflenmiştir.

'ÇELİK KOL!'

Bu dönemde 1923 yılı itibarı ile 4000 kilometre civarında olan demiryolu 1940 yılına kadar gerçekleştirilen çalışmalarla 8637 kilometreye ulaşır. Diğer bir deyişle, Kurtuluş Savaşı'ndan sonra tüm olanaksızlıklar içinde yılda ortalama 250 kilometre uzunluğunda demiryolu yapılmıştır.

Cumhuriyet öncesinde demiryollarının yüzde 70'i Ankara-Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet devrinde yolların yüzde 78.6'si doğuda döşenmiş ve günümüz itibarı ile batı ve doğuda yüzde 46 ve yüzde 54 gibi oransal dağılım elde edilmiştir.

Demiryolunun ulaştığı her yerde yaşam eskisinden çok farklı olur. Türk bayraklarıyla süslü lokomotif, tiz düdüğünü çalarak dağları delen demiri seren demiryolcuların zaferini yeni ulaşılan beldelere duyururken, yöre halkı demiryolu ile gelen medeniyeti coşkuyla ve içtenlikle bağrına basar. Op. Doktor M. Necdet Bey'in 30 Ağustos 1930'da demiryolunun Sivas'a ulaşması nedeniyle yapılan törendeki konuşması demiryolunu ve onunla gelenleri ne güzel ifade eder;

"Gözümüz aydın. İşte tren geldi. Demiryolu Cumhuriyetin çelik koludur. Artık Sivas hiçbir yere uzak değildir. Şimdi Ankara bize bir günlük yoldur. Bu demirleri toprağın pasını silmek için bu yerlere döşedik. Sarı başaklı ekinleri altına çevirmek için ucuca ekledik. Ankara-Sivas arasını on günden bir güne indiren işte bu demirlerdir. Kurak tarlalarla, kıraç ovalara bolluk ve zenginlik getiren işte bu demirlerdir. Şimdi bir lira eden bir rupla tahılı yarından sonra beş liraya çıkaracak işte bu demirlerdir. Bu demir değil, altın yoludur. Yol yerin damarıdır. Nabızı çarpmayan toprak kangren olmuş demektir. Toprağın yaşayabilmesi için vücudumuzu saran kan damarları gibi onun vücudunu da yol damarları sarmalıdır. Toprağın nabızı, insanın ki gibi bir dakika durmadan işlemelidir. Bir ekini yetişene kadar su, yetiştikten sonra yol besler."

Cumhuriyetin çağdaş medeniyete ulaşma ve topyekun kalkınma ütopyasında bir karış daha demiryolu politikası 1940'a kadar kuşkuyla yer vermez şekilde başarılı olur. Bu başarının neferleri bu dönemin başarısını "Demiryollar" Dergisinin Şubat 1937 tarihli sayısında şu satırlarla kutlarlar;

"Bitmez tükenmez, ardı sonu gelmez döğüşlerden yorgun ve parasız çıkan bir milletin on beş sene içinde sarp, dağınık muvasale imkanları çok çetin bir yurttan 2.700 kilometre yepyeni çelik çubuklar uzatması, dağları yararak ıssız, habide yurt köşelerini tiz lokomotif düdükleleriyle çınlatması, yurdun hemen her köşesinde bir iş ve hayat kaynağı yarattıktan başka milli ülkü, milli vahdet abidelerini şirketlerden satın alınan 3.300 kilometrelik bir çelik ağıla tahkim etmeğe muvaffak olması, tarihimizin yazacağı eşine tesadüf edilmeyen en yüksek bir mevzudur."

Karayolu sistemi ise bu dönemde demiryollarını besleyecek şekilde tasarlanmıştır.

Demiryolları politikası kuşkusuz sadece ray döşemekten ibaret değildir. Ülke önce değişik yörelerde tamir atölyeleri kurar. Bu birikimler 1960'lardan sonra kendi vagon ve lokomotiflerini yapacak düzeye erişir. Özellikle, Sevr ile Anadolu parçalanırken İngiltere'nin kendine İstanbul dışında üs olarak seçtiği Eskişehir'deki Anadolu-Osmanlı kumpanyasından kalan demiryolu bakım-onarım atölyesi, 1920'de Milli Güçlerin eline geçer geçmez 'Eskişehir Cer Atelyesi' ismini alacak ve demiryolu seferberliğinde olduğu kadar ülkemizin mühendislik birikiminin oluşumunda da çok büyük işler yapacaktır.

TRAFİK CANAVARI KİM?

1940-1950 yılları ise demiryollarında "Durgunluk Dönemi"dir. Gerçekten de onca kıtlığa, imkansızlıklara rağmen, demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürer. Savaş nedeniyle 1940'dan sonra yavaşlar. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 kilometrelik demiryolunun 3.208 kilometresi, 1940 yılına kadar tamamlanmıştır.

1950-1980 yılları arasında ise gelişen teknoloji ve maddi olanaklara rağmen yılda sadece ortalama 30 kilometre yeni hat yapılabilmektedir.

Ülkemizdeki ulaştırma politikasında gözlenen bu değişikliğin ardında yatan nedenleri tahmin etmek zor değildir.

1948 yılında ABD yönetimi tarafından hazırlanan ve Hilts Raporu adı verilen bir rapor, Türkiye'de ulaşım ağırlığının demiryolundan karayoluna kaydırılması gerektiğini ve bu doğrultuda karayolu yapımı için Yollar Genel Müdürlüğü'nün kurulmasını öngörmektedir. Ayrıca raporda Yollar Genel Müdürlüğü'nün Ulaştırma Bakanlığı'ndan bağımsız bir şekilde kurulması vurgulanmıştır. Türkiye'nin gereksinimlerinin ve olanaklarının aleyhine veriler içeren, Türkiye'yi ulaşımda bağımlılığa, pahalılığa ve düzensizliğe iten rapor, aynen yasalaşmıştır.

Marshall yardımıyla da demiryolları adeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmıştır. ABD'nin Marshall yardımı ile Türk ekonomisi üzerinde etkin olmaya başladığı bu dönemde ve ardından gelen tüm dönemlerde demiryolları unutulmuş neredeyse paslanmaya bırakılmıştır.

PLANLI KALKINMA VE DEMİRYOLUNDA YAVAŞLAMA

1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde de, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştır. Bu planlarda, ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanması hedeflense de, plan öncesi dönemin özellikleri devam ettirilerek bu koordinasyon sağlanamamış ve karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde ağırlığını korumuştur. Tüm planlarda, sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için demiryollarında yatırımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi öngörülmüş olmasına rağmen hayata geçirilmemiştir ve olması gereken aksine demiryolu yapımına değil de karayolu yapımına ağırlık verilmiştir. Ayrıca, Türkiye'de yapılmış tek ulusal ulaştırma planı olan, ulaştırma sistemimizin iyileştirilmesi yönünde bir adım olarak görülen, karayolu ulaşım payının yüzde 72'den yüzde 36'ya düşürülmesini hedefleyen "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" da uygulanmamıştır.

1980'li yılların ortalarında ise, ülkemizde hızlı bir karayolu yapım seferberliği başlatılmış, otoyollar; GAP ve turizmden sonra ülkemizin 3. büyük projesi olarak kabul edilmiştir. Bu çerçevede 1990'li yılların ortalarına kadar otobanlar için yılda yaklaşık 2 milyar dolarlık yatırım yapılmıştır.

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın bir kamu girişimciliği sempozyumuna sunduğu tebliğe göre yolcu ve yük taşımacılığının yüzde 90'ndan fazlası karayolu ile yapılırken ancak yüzde 5'ler civarında demiryolu ile yapılmaktadır.

Oysa 1950'lerin ilk yarısında demiryollarımızın yük taşımacılığındaki payı yüzde 53, yolcu taşımacılığındaki payı ise yüzde 24 idi.

Kuşkusuz, karayollarına dayalı bu ulaşım sistemi hem ülkemize ve hem de halkımıza çok pahalıya mal olmaktadır.

Aynı tebliğde de vurgulandığı gibi, giderek artan trafik kazaları ile gündeme gelen trafik canavarı, acaba sürücüler mi, yoksa ülkemiz ulaşımını kendi çıkarlarına göre bu hale getirenler midir?

İlk dönemlerin demiryolu politikası, Anadolu'nun bir ulus devlete başarıyla dönüştürülmesinde büyük pay sahibidir. Demiryolları, memleketin kalkınma mücadelesinin lokomotifini, endüstri devrimine doğru yola çıkmayı sağlayan vasıtası olmuştur.

Bugünlere kalan ise, demiryolu ile medeniyetle buluşmuş pek çok yöre yanında o günleri gururla anmamızı sağlayan ve sanki o günlerden bir vasiyet gibi şu dizedir;

'.....Demir ağılarla ördük anayurdu dört baştan'



Cumhuriyet döneminde yapılan Erzurum Garı...