

Politik Bilim

“Türkiye’nin ilk hızlı treni” (2)

Aykut Göker

<http://www.inovasyon.org>

İlk hızlı trenini İspanya’dan alan Türkiye’nin demiryolu tarihine de, isterseniz, İspanya’nınki ile karşılaştırmalı olarak göz atalım. TCDD’nin web sitesinde “*Türk Demiryolu Tarihi, 1856 yılında başlar. İlk demiryolu hattı olan 130 km’lik İzmir-Aydın hattına ilk kazma bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla bu yılda vurulmuştu.*” deniyor. Geçen hafta yazmıştım; İspanya’da ilk hat **1848**’de işletmeye açılmış. Demek, bundan sekiz yıl sonra Osmanlı İmparatorluğu’nda ilk demiryolu inşaatı başlamış. Doğrusu, zaman içinde kapatılamayacak bir gecikme değil.

İspanya ana şebekesini **1870**’lerde tamamlamış. Osmanlı İmparatorluğu, İspanya’ya göre, tabii çok daha geniş bir coğrafya’ya yayılıyor; ama, Osmanlı topraklarında **1856-1922** yılları arasında yapılan hatların uzunluğu da az değil: TCDD verilerine göre toplam 8619 km. Genel olarak yabancı devletlerin telkiniyle ve yabancı şirketler eliyle inşa edilen bu hatlardan bazıları şöyle: Rumeli Demiryolları 2.383 km; Anadolu-Bağdat Demiryolları 2.424 km; İzmir-Kasaba ve uzantısı 695 km; İzmir -Aydın ve şubeleri 610 km; Şam-Hama ve uzantısı 498 km; Yafa-Kudüs 86 km; Bursa-Mudanya 42 km; Ankara-Yahşihan 80 km... Osmanlı İmparatorluğu’ndan genç Cumhuriyet’e yaklaşık 4.000 km’lik demiryolu hattı kalmıştır. Bunun da yarısından çoğu yabancı şirketlere aittir.

1923-1950 yılları arasında Genç Cumhuriyet’in demiryollarına büyük bir önem verdiğini hepimiz biliyoruz. Şu satırlar da yine TCDD’nin web sitesinde yer alıyor: “*Gerçekten de onca kıtlığa, imkânsızlıklara rağmen, demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı’na kadar büyük bir hızla sürdürüldü. Savaş nedeniyle 1940’tan sonra yavaşladı. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 km’lik demiryolunun 3.208 km’si 1940 yılına kadar tamamlandı.*” Hatırlayalım, 1936-1939 İspanya için İç Savaş yıllarıdır; ve İspanyol demiryolu şebekesinin büyük ölçüde harap olduğu yıllardır. Ama İspanya, harap olan şebekesini savaş sonrasında yeniden inşa edip geliştirmeye yönelirken, yine hepimiz biliyoruz ki, Türkiye’nin ulaşım politikasında 1950’den itibaren dramatik bir değişiklik olmuştur. TCDD kendi web sitesinde bu dönemeci şöyle açıklıyor:

“Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Ancak karayollarının demiryollarını bütünleyecek, destekleyecek biçimde geliştirilmesi gereken bir dönemde, Marshall yardımıyla demiryolları âdeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmıştır.”

1960 sonrası plânlı kalkınma döneminde de, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştır... “*Bütün plânlarda, sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için demiryollarında yatırımlara ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi öngörülmüş olmasına rağmen bu hayata geçirilememiş; 1950-1980 yılları arasında yılda sâdece ortalama 30 km yeni hat yapılabilmektedir.*” Ve İspanya 1980’li yıllarda mevcut şebekesini hızla modernleştirip 1990’ların hemen başında hızlı tren teknolojisine geçmeye hazırlanırken, demiryolunu "Komünist ülkelerin işi" sayan bir zihniyet Türkiye’de iktidardadır.

Peki, biz vagon ve lokomotif yapımıyla, yâni işin sanayi yönüyle hiç uğraştık mı? Uğraştık. Bunun tarihini de, “*Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat demiryolu ile ilgili olarak, buharlı lokomotif ve vagon tamiri ihtiyacını karşılamak üzere Eskişehir’de Anadolu-Osmanlı Kumpanyası adı verilen küçük bir atölyenin kurulduğu 1894 yılından*” başlatmak mümkün.

Bu atölye bugün TÜLOMSAŞ kısa adıyla anılan Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.'nin temelini oluşturmuştur. TCDD'nin hızlı tren siparişini verdiği İspanyol firması CAF'ın 1860'ta kurulduğunu söylemişim. Bu firmanın vagon aksâmı yapımıyla ilgilenmeye başladığı yıl ise, 1892'dir; yâni Eskişehir'deki atölyenin kuruluşundan sâdece iki yıl önce... TÜLOMSAŞ'la CAF'ın tarihçelerini de karşılaştırsak iyi olmaz mı? Gelecek hafta da bunu yapalım.

CBT. 25 Mayıs 2007