

Politik Bilim

“Türkiye’nin ilk hızlı treni” (3)

Aykut Göker

<http://www.inovasyon.org>

TCDD’nin hızlı tren siparişini verdiği İspanyol firması CAF’ın **1892**’de demiryolu ulaşım araçları sanayii ile de ilgilenerek vagon aksâmı yapmaya başladığını söylemişim. CAF bu alanda kararlı bir gelişme göstermiş ve 1905’te adını ‘Beassain Vagon Fabrikası’ biçiminde değiştirerek bütünüyle vagon yapımına yönelmiştir. I. Dünya Savaşı sırasında çok miktarda vagon siparişi alan ve yük vagonu yapımında uzmanlaşan CAF, 1917’de, artık 1600 kişi çalıştıran bir şirkettir. İç Savaş sonrasında CAF’ın, İspanyada demiryolu sistemini ayağa kaldırma çabalarına vagon yapımcısı olarak katıldığını; 1958’de her türlü demiryolu aracının imaline yönelerek faaliyet alanını genişlettiğini; **1969**’da da kendi **ARGE birimini kurduğunu** görüyoruz. CAF, 1990’da Madrid-Barcelona hattında çalışacak AVE trenleri için aldığı siparişlerle yüksek hız treni aksâmı yapımına da başlamıştır.

Yazmıştım, ama yineleyeyim: CAF’ın tarihçesindeki son kilometretaşında 2005 tarihinin ve altında da şunların yazılı olduğunu görürüz: “*Türk Demiryolu Şirketi, CAF’a Ankara-İstanbul hattı için 10 Yüksek Hız Treni ihale etti. Bu, Yüksek Hız Demiryolu taşımacılığı tarihinde İspanyol teknolojisi ile yapılan ilk ihracattır.*”

Şimdi dönüp, bizim TÜLOMSAŞ’ımızın gelişim çizgisine göz atalım: **1894**’te Almanların lokomotif ve vagon tâmiri için Eskişehir’de kurduğu küçük atölyenin TÜLOMSAŞ’ın nüvesini oluşturduğuna değinmişim. Bu atölyenin Kurtuluş Savaşı’mızda önemli bir yeri vardır. İsmet Paşa, işgâl kuvvetlerinin topladığı top kamalarının yerine yenilerini bu atölyede yaptırmıştır. 1923 sonrasında burası artık, Türkiye’nin vagon ve lokomotif tâmir ihtiyacını karşılayan **Cer Atölyesi**’dir. Tâlihın garip cilvesine bakın ki, bu atölye, 1958’de, Türkiye’nin, o kararlı demiryolu politikasını terk ettiği bir dönemde, **Eskişehir Demiryolu Fabrikası** adıyla, “*yeni ve büyük hedefler için organize edilir.*” Bu hedeflerden birisi ilk yerli lokomotifi imal etmektir ve 1915 beygir gücünde, 97 ton ağırlığında, saatte 70 km hız yapabilen ilk Türk buharlı lokomotifi **Karakurt**, demiryolcuların deyimiyle, 1961 yılında “*istim tutar.*” Aynı yıl fabrikanın onurlu bir serüvenine, ilk Türk otomobili **Devrim**’in yapımına tanık oluruz. Bu konuda olumlu-olumsuz çok şey yazıldı. Benim açımdan **o otomobil**, fabrikanın o dönemdeki mühendis ve ustalarına egemen olan yapma/yaratma heyecanının ve fabrikadaki yetenek birikiminin çarpıcı bir göstergesidir ve önemli olan nokta bu heyecanın, birikimin varlığıdır.

Bu heyecan dalgasının üzerine daha sonra ne inşa edilmiştir? 1960’lı yılların sonunda Alman ve Fransız firmalarıyla yapılan lisans anlaşmalarıyla dizel manevra lokomotiflerinin; 1971’de başka bir Fransız firmasının lisansıyla dizel-elektrikli anahat lokomotiflerinin üretimine geçildiğini görüyoruz. 1986’da TÜLOMSAŞ adını alan işletme, o yıldan başlayarak Alman, ABD ve Japon firmalarından aldığı lisanslarla elektrikli lokomotif üretimine yönelir. Şirketin, 1990’lı yıllarda, tasarımını kendisinin geliştirdiği dizel hidrolik manevra ve anahat lokomotifi üretme açılımları da olmuştur; ama esas itibarıyla, teknolojisini dışarıdan satın aldığı dizel elektrikli anahat lokomotifi üretimine devam etmektedir.

Sonuçta TÜLOMSAŞ’ın bugün geldiği noktayı -ki bu Türkiye’nin geldiği noktadır- ancak 2000’li yıllarda uyanıp hızlı tren işine başlamamız ve Türkiye’nin ilk hızlı trenini İspanyol CAF firmasına sipariş etmemizden daha iyi hiçbir şey anlatamaz.

Tabî, bu noktada insanın içinden, yahu biz geri zekâlı mıyız, diyesi geliyor ama bu doğru bir serzeniş olmaz. Ne var ki, Genç Cumhuriyet’in yokluk yıllarında, demiryollarında, son derece

bilinçli bir atılım politikası uygulayabilen o siyasî kadroları ya da 1960'larda gözlerini kırpmadan imalât yeteneklerinin sınırlarını zorlayabilen, Eskişehir'deki Demiryolu Fabrikası'nın o teknik kadrolarını yetiştirebilen bir ülke, demiryolu ulaşımında niçin bu duruma düştü, sorusunun yanıtını da vermek zorundayız.

CBT. 01 Haziran 2007