

MISIR PİRAMİTLERİNİN YAPIMINDA "RAYLI SİSTEM" DEN Mİ YARARLANILDI?

Şevket Çorbacıoğlu, İnş.Müh.

Pozitivizm dışındaki herhangi bir konuyu işlerken, konunun geçmişine (tarihine) bakma gereksinimi duyarsanız. Bu bir bağlamda metodik çalışmanın başlangıcıdır. Özde, insanın olaylara ve oluşumlara karşı beliren septik (kuşkucu) bakışının mitolojik çözümüdür de... Bu olgu olaylardaki ve oluşumlardaki saklı gizemin kaldırılması için, her olay ve oluşumun "İLKİNİ" bulma ve öğrenmede, beynin gösterdiği "güdü" olarak belirir.

Böylesi güdüsel bir dürtü içinde; "DEMİRYOLU" OLUŞUMUNUN "ilkini" öğrenmek amacıyla kaynakçalara başvurduğumda M.Ö'sinin ve M.S'sinin Demiryolları ilkleriyle karşılaştım. Milattan sonraki demiryolu ilkinden çok Milattan önceki demiryolu ilki bana söylenceler (efsane) kadar gizemli geldi. Evet, kaynakçalara göre M.Ö Mısır Piramitlerinin yapımında Demiryolundan, yani RAYLI SİSTEM'den faydalanılmıştı.

Günümüzün popüler kara taşıma sistemi, kafamdaki düşsellikte adeta mitleşti. Anadolu'nun Demiryolu tarihçesine yaklaştığımda; hayal gücümle kafamda büyüttüğüm raylı sistemin, özellikle 1950'lerden sonra, amaçlı bir şekilde nedenli küçültülmesi değil de, karşılaştığım bir başka ilginçlik beni hayretler içinde bıraktı: Kaynakçalardaki M.Ö 2600 yıllarında Mısır'da bulunduğu

savlanan bronz ray kalıntılarının yanısıra, M.Ö 3000 yıllarında Demir, yani MADEN SANAYİ'nin "ilki" Anadolumuzda gelişmişti. Avrupa'ya ise bu sanayi tam 2000 yıl sonra M.Ö 1000 yıllarında ulaşabilmişti.

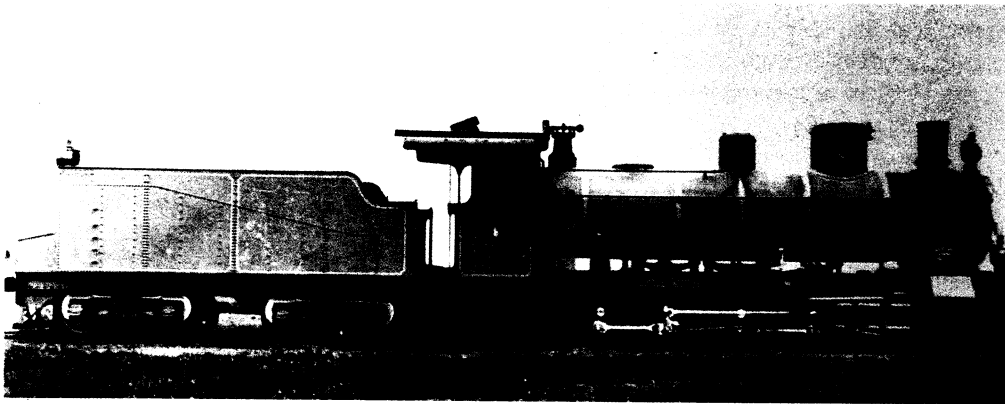
..... VE BUNDAN SONRAKİ "İLKLER".....

M.S. "ilk" raylı sistem 1670'de İngiltere'nin Newcastle bölgesinde uygulanmış. Hafif raylı sistem bile denemeyecek bu ilkel sistem tahta raylardan oluşuyormuş. 18. yüzyıldan itibaren bunların üzeri demirle kaplanmaya başlanmış.

Ancak bugünkü anlayışa uygun demiryolu lokomotifin bulunmasıyla ortaya çıkmış. İlk madeni ray 1738 yılında İngiltere'nin Cumberlan'daki maden ocaklarında kullanılmaya başlanmış. Fakat asıl ulaşım; 1776 yılında yine İngiltere'nin SHEFFIELD yakınlarında rastlanıyor.

İlk buharlı araba deneyini Joseph Cugnot adındaki Fransız mühendis 1770 yılında yapmış. İlk demiryolu izni 1801 yılında bir şirkete verilen ve 16 km uzunluğunda olan demiryoludur. İlk buharlı makina ruhsatını 1802'de alan Vivian ve Trevithick adlı iki İngiliz'den, VIVIAN olanı bugünkü demiryolunun ana özelliğini ortaya koymuştur. İlk olarak 1813'lerden sonra BLACKET adındaki İngiliz, Lokomotif tekerleklerinin düzgün yüzeyli raylar üzerine yeterli aderans

**Osmanlı
Demiryollarında
kullanılan Alman
yapımı bir buharlı
lokomotif
(Kaynak:
Bayındırlık ve
İskan Bak.,
Demiryollar ve
Limanlar İnş.
Reisliği, 29 Teşrin
1935 Andıcı)**



ile oturabileceğini ispatladı. 1827'de Marc Seguin adındaki Fransız Mühendisin alev borulu kazanı bulması, bir maden işçisinin oğlu olan George Stephenson'un da, eşapman (atımlı adımlarla hareketin gerçekleştirilen çark ve balans sistem) buharını bacaya üfliyerek ocaktaki gazları emen çekme gücünü sağlamasıyla demiryolunda büyük bir gelişme oldu. Bu süreç LOKOMOTİFİN temelini oluşturdu. Yavaş yavaş DEMİRYOLU yapım hızıyla birlikte, geliştirilen Teknolojilerle üzerindeki LOKOMOTİFİN de hızı gelişmeye başladı ve ilk hız 1829'da 24 km/saat olarak elde edildi. Demiryolunun ilk elektrikleştirilmesi, yani ilk elektrikle Cer (Çekme) 1895'te Baltimore şehrinin yeraltı demiryolunda, fakat ulaşım alanında gerçekleşmesi, 1899'da İsviçre'nin Dorf-Thoune hattında 1899'da oldu. İlk defa elektrikleştirilmiş olan yollarda endüstriyel frekanslı akımdan (işitilebilir ses frekansından düşük frekans, sanayi frekansı. Avrupa 50 Hz) Almanya'da yararlanıldı. İlk otomatik koşum takımı (vagonları yönlerine göre ayırıp, seri olarak yeni katar oluşturulması) 19.yy'ın sonlarında Amerika'da uygulandı. 1937 yılına doğru demiryolu üzerindeki araç hızı artmaya başladı. Bu yıllarda, 70-90 km/saat arası olan hız, yine aynı yıllardan sonra tren hızlarındaki (ekspres) artış ile 100 km/saat'e çıktı. İlk büyük hız 28-29 Mart 1955'de Bodeaux-Bayonne hattında yapılan 331 km/saatlik hızdır. Demiryolunun askerlik alanında görülen ilk hizmeti; 1859 İtalya savaşında gerçekleşti. Bu savaşta 27 km hızla 600.000 yolcu taşındı.

HIZLI TREN SÜRECİ...

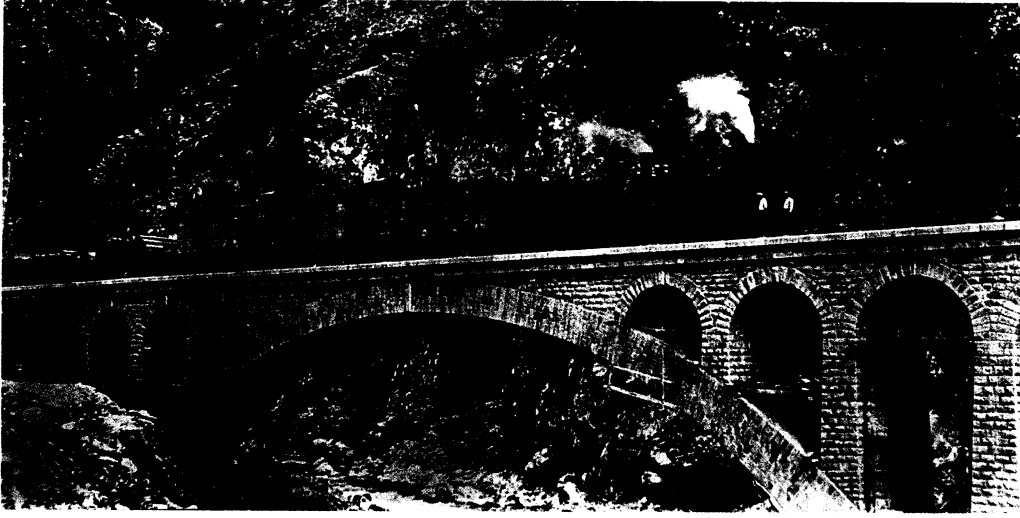
Hızların türdeş hale getirilip, kumandanın merkezleştirilmesiyle ilk defa en iyi rantabl ve seri trafiğin uygulanması tekniği; "DOLEVALLORBE" hattında gerçekleştirilmeye başlandı. İlk defa büyük hız (200 km/saat) Mayıs 1967'de yerleşik performans haline geldi. Bu yerleşik hız ilk defa 20 Haziran 1967'de gaz türbinli bir deney otomotrisi (raylar üzerinde kendi kendine hareket edebilen, genelde elektrik enerjisiyle çalışabilen ve hızlı trafik olanağı sağlayabilen demiryolu tramvay ve metro aracı.) yeni alt yapılar üzerinde özerk çekicilerle dünya hız rekoruna ulaştırılarak, ilk defa yolcu taşımacılığında uygulanmaya başlandı. Bu süreç aynı zamanda HIZLI TRENERİN gerçekleştirildiği süreçtir. O dönemde, petrol ürünlerinin fiyat artışı düşünülmeyişinden, hızlı tren projeleri GAZ TÜRBİNLERİNİN kullanımına dayanıyordu. Fakat uzmanlar yine de; yüksek hızlı elektrikli çekicilere, elektrik enerjisi sağlamayı öngören yatırım programına da yöneldiler ve sonuçta ilk defa, ELEKTRİKLİ LOKOMOTİF CC-21001, ardından da; bir OTOMOTRİS (Motorlu tren) olan Z-7001 yapıldı. Öte yandan fabrikadan çıkan TGV-001, bir dizi denemeden sonra 1972 yılı Aralık ayında, en yüksek ve konfor/güvenlik koşullarında, saatte 318 km hızla ulaştı. Gaz türbinlerinin sağladığı bu başarıların sonucu olarak, ETG ve RTG türbotrenleri, yani gücünü bir veya birkaç gaz türbininden alan trenler yapıldı. Burada kısaca gaz türbininden söz etmek istiyorum; türbin bilindiği gibi;



akmakta olan akışkanın enerjisini mekanik enerjiye dönüştürmede kullanılan aygıtların ortak adı olduğuna göre demek ki akışkan olarak gaz kullanırsanız gaz türbinini elde edersiniz, fakat bu deyim daha çok sıkıştırıcı, yanma odası ve türbinden oluşan bir içten yanmalı motorun tümünü tanımlamakta kullanılır. Bir elektrik üreticisinin, pervanenin ve pompanın tahrik edilmesinde kullanıldığı için trenlerde, uçaklarda kullanılan motorlar üretilmiştir. Örneğin uçaklarda kullanılan; türbofan motor, türbojet motor ile hem jet hem de pervane tepkisi oluşturabilen türboprop motor ve türbinli tren olarak da bilinen TÜRBOTREN

Yüksek hızlı yolcu treni, yani TÜRBOTREN de kullanılan türbin normal bir yolcu vagonuna yerleştirilecek kadar küçük olduğundan böylesi trenlerde vagonlardan ayrı bir lokomotif kullanmaya gerek yoktur. Bilinen bir türbotren, her birinin arkasına güç üniteleri dediğimiz türbinler yerleştirilmiş dizi vagonlardan oluşmuştur. Vagonlar özel tasarımlar uyarınca alüminyumdan yapılmır. Bunkadaki amaç; ağırlığı azaltarak kullanılan enerjiyi en aza indirmektir. Demiryolu taşıtıyla tekerlekleri arasında bağlantı sağlayan ve taşıtın ağırlığını dingillere aktararak yol engellerinden kaynaklanan sarsıntıları, salınım ve devrim genliğini sıfıra indirgiyerek (sönümlemek) oluşturulan organ, yani salınımlı bir yatma SÜSPANSİYON sistemiyle trenin virajlara öbür trenlere oranla yüzde 40-50 daha hızlı ve güvenceli girmesi sağlanır. Bu süspansiyon sisteminde vagon ağırlık merkezinin üzerindeki bölümlerinden asılır. Böylece vagon özel bir çatının içinde serbestçe salınır ve viraja girdiğinde dışa değil, içe doğru yatar. Türbo tren ilk kez ABD'de yapıldı; 1970'lere dek kullanıldı. 1980'lerde Fransız yapımı türbotrenler bir müddet kullanıldı, fakat petrol fiyatların artması, Japonların yüksek hızlı ŞİNKANSEN trenlerinin başarıya ulaşması sonucunda bu dönemlerde türbotrenlerin kullanımı azaldı. Yalnız bu trenler için geliştirilen SÜSPANSİYON sisteminden hala yararlanılmaktadır. Bu süreçten sonra trenlerin hızını artırmak için yeni tasarımlar geliştirildi. Örneğin trenlerin

**İrmak - Filyos
Hattı ,8.5. km
(Kaynak:
Bayındırlık ve
İskan Bak.,
Demiryollar ve
İnş. Reisliği, 29 İlk
Teşrin 1935,
Andıcı)**



hızla yol alabilmesi için havaya en az direnç gösterecek şekilde tasarlanmış, yani AERODİNAMİK yaya sahip MANYETİK TRENERLER (MAGLEV) yapıldı. Bu alanda geliştirilen en ileri teknoloji manyetik trenlerle sürtünmesiz raylı ulaşım teknolojisidir. Bu trenlerin çok ilginç çalışma yöntemleri var. Buna maksimize olmakta olan teknolojinin ukalalığı da diyebilirsiniz: Maglev olarak adlandırılan manyetik trenin hızı düz hız olma yolunda 50-60 km/h'a ulaşınca sert plastikten yapılmış olan tekerlekler içeriye çekilmekte, daha sonra tren rayların yaklaşık cm yukarısında havada asılı olarak 500 km/h'lık hıza ulaşınca tek momentum kazanmaktadır. Bu trenlerin tarihi de 1960'lara dayanır. İlk tren yukarıda belirlediğim Japon ŞİNKASEN'dir (200 km/h). Hız rekoru ise, yine yukarıda adını belirttiğim Fransız, Train a grand Vites (TGV) dir (318 km/h). Yıl 1972. 1976'da ilk elektrikle çalışan katarlar yapıldı. Bu katarlar birbirlerine bir "taşıyıcı halka" ile bağlanmış sekiz vagonla bunların iki ucunda yer alan iki çekiciden oluşmaktadır. Bir yenilik olan bu organ, yolcuların ilk defa tren içinde dolaşmasını ve vagonların bağlantısını sağlamakta ve komşu iki KROSERİNİN (birbiri üzerine geçmeli ...) ortak Bojisi (viraj kolaylığı sağlayan iki dingilli taşıyıcı şasi) üzerinde yer almaktadır.

YENİ AVRUPA DEMİRYOLU projesinde FRANSA'nın merkez olması kararlaştırılmış ve ANAHATLARIN buradan dağılması öngörülmüştür. Dünyada ilk defa bir ülke ulaşım politikalarının merkezi yapılarak küreselleşmenin ulaşım yanı kurumsallaşma sürecine sokulmuştur. Bu bir bağlamda Avrupa ekonomisindeki görece durgunluğun yüksek hız demiryolculuğuna bağlanması anlamını taşımaktadır. Bu bağlamda ulaşım politikalarını evrensel düşüsellikle çözmeye çalışan Batı'nın Avrupa demiryolu ağı seçtiği Fransa, Fransa Ulusal Demiryolu Şirketi (SNCF) 325 numaralı katarı ile 5 Aralık 1989'da 482,4 km/h'ye ulaştı. Avrupa şimdiden 2020 yılının projesi için doksan milyar dolar ayırmış bulunmaktadır. 2020 yılına kadar 7400 km'lik yeni yol yapımı ve 19.300 km'lik varolan yolun yenilenmesi

ile Calais-Rotterdam, Seville-Köln gibi liman kentleri, yüksek hız demiryolu terminalleri ile doğrudan demiryolu ağına bağlanacaktır.

Milattan sonraki batının demiryolu ile ilgili tüm "ilklerle" sahip olduğunu gördük. Batı bu ilklerini ne zaman yoğunlaştırmış? İlk "madeni ray"ı bulduktan sonra... Peki batı maden olgusunu ne zaman tanımaya başlamış? .. Milattan önce bin yılında... Peki Anadolumuz madeni ne zaman işlemeye başlamış? .. M.Ö. 3000 yılında, yani batıdan 2000 yıl önce... Birileri çıkıp Anadolu o zaman bizim veya sizin değildi diyebilir. Anadolu salt Selçuklulardan oluşmadı. Anadolu binlerce yıllık insan mozayığı ile örülü medeniyetlerin ve kültürlerin evrensel köprüsü gibidir. Anadolu aslında Anadolularla doludur.

Gelelim Anadolumuzun demiryolu ile ilgili "ANADOLU İLK(LERİNE)" ...

Hem Anadolunun (ülkemin) demiryolu tarihine başlangıç yapmak, hem de Anadolumuzun dünya medeniyetlerinin orijini olması yanında, medeniyetleri güçlendiren dünya, maden (demir) sanayisinin de orijini olduğunu vurgulamak için demir madeninin tarihçesine değineceğim. İnsanlık tarihinde; tarih öncesi demir ile tarih devri arasındaki çağın (protoistoria) ikinci dönemi olan ve Tunç Devrinden sonra gelen "Demir Devrinin" yani "Demir Çağının" başlıca özelliği insanın bulduğu demiri kullanmaya başlaması ve belli süreçlerden sonra "Demir Sanayisini" oluşturmastır. İşte bu demir sanayisi, yani maden sanayisi M.Ö. 3000 yılında Anadolu'da ortaya çıktı, ancak M.Ö. 1000 yıllarında Doğu Avrupa'da demir (maden) bilinmeye başlandı ve katıksız demir elde etmek olan demir metalurjisi yaşama geçti. Anadolu'da Avrupa'dan 2000 yıl önce demirin işlenmesi bence demiryolunun başlangıcındaki noktadır. Ben bunu demiryolu ilkinin ilki olarak kabul ediyorum. Çünkü evrende tek ilk vardır. Bunu M.Ö. ilk ve M.S. ilk diye ikiye bölemeyiz. Bu tek "ilk" batıya ait değil, Anadolu ve

doğuya aittir. Çünkü demiryolu tarihçesini araştırırken kaynakçalarda, beni hayrete düşüren şu açıklamaya rastladım: -"Demiryolunun kökeni çok eskilere dayanır. Arkeologlar Mısır'daki bir piramitin yakınında M.Ö. 2600 yıllarında yapıldığı sanılan BRONZ RAY kalıntılarını gün ışığına çıkarmışlardır. Piramidin yapımında kullanılan taşların, ocaklardan taşınmasının bu raylardan yararlanılarak yapıldığı sanılmaktadır. Mısır'da kullanılan "ray" örneğinden lokomotifin yapımının gerçekleştirilmesine dek binlerce yılın geçmesi gerekmiştir... M.Ö. 3000 yılında "maden sanayi" Anadolu'da, M.Ö. 2600 yılında "madeni ray" Mısır'da 2000 yıl sonra yani, M.Ö. 1000 yılında maden sanayisi ancak Avrupa'da. Fakat M.S. 1996'da Avrupa yakaladığı üstün teknolojilerle yaşamın neresinde? Anadolu ve Mısır neresinde? Kore'nin bile gerisindeler...

Bana ilginç gelen; M.Ö. 2600 yılında uygulanan "madeni ray" ile M.S. 1776 yılında uygulanan "madeni ray" arasında tam 4376 yıl süreç geçmiş olması. İşte bu süreç gizem dolu. Bu süreçte insanlar KOÇ kadar olup bir Anadol bile yapamamışlar. Araştırmacılar bu sürecin gizemini acaba çözebilecekler mi? Aslında Anadoludaki maden sanayisinde başlangıç tarihi olan M.Ö. 3000 yılını baz alırsak M.S. 1776 yılı arasında tam 4776 yıllık gizemli bir süreç geçmiş. Süreçten başka hiçbir şey yok. O süreçte acaba bir şey var mı? Ne dersiniz! "Tanrıların Arabalarını yazan Erich Von Daniken'e" bu süreçte bir şey olup olmadığını sorsak bilebilir mi acaba?

Anadolumuzun hala M.Ö.sinin ilki ile uyurken batı ve gelişmişlik düzeyini yakalamış ülkeler her gün yeni bir "ilk" ile uyanıyorlar. Çağımızda demiryolunun gelişmesini lokomotifin gelişmesine bağlamıştık. Bizim gelişmemiz de lokomotif geliştirecek 16.yy sonrası her geçen gün gelişen Avrupanın gelişmesine endeksli olduğu için M.S. sınıf demiryolu "ilklerine" sahip olmamız elbetteki olası değil. Demiryolu için yaptığımız, Anadolu hırsız batının bulduğu ve eskittiği "ilkleri" ülkemize getirerek demiryolumuza yamamak. Düşünün miladın öncesinde Anadolu binlerce yıl kültürün madeni, bilginin madeni, yani her türlü ilmin ve fennin madeni, hatta madenin de madeni olmuş. Fakat miladın sonrasında bir "Hiç" olmuş. Salt olanların daha doğrusu olduranların tutsağı olmuş.

MARSHALL YARDIMI SONRASI MARŞANDİZ(İMİZ)

Daha hızlı, daha uzak gitmeyi ve götürmeyi düşünebilen canlı, İNSAN. İşte bu insan binlerce yıl rüzgar ve hayvan gücünden faydalanarak kendisini ve yükünü daha uzağa götürmenin uğraşını verdi. 19. yy'dan itibaren kullanımı insan gücüne dayanan bisikletin dışında buhar gücüyle çalışan makinelerin, içten yanmalı motorların ve elektrikli motorların bulunmasıyla birlikte ortaya çıkan taşıma türlerinden biri olan "Demiryolunu" da geliştirmeye başladı. Çekilen taşıtların belli bir yönden şaşmaması ve sürtünme

direncinin azaltılması için yapılan araştırmalardan doğan demiryolu ülkemize, Avrupa 1776'da madeni rayları yaptıktan yani demiryolunu keşfettikten tam 178 yıl sonra 1854 yılında Osmanlılar döneminde girdi. Ama Anadolu'ya değil Ortadoğu'ya (Kahire-İskenderiye hattı). Bu hattın işletme hakkı Avrupalılara verilmişti. Anadoluya ise 6 yıl sonra 27 Ocak 1860 yılında demiryolu yapılabildi. Bir İngiliz şirketi tarafından yapılan bu demiryolu İzmir-Aydın arasında açılan 23 km.lik hattır. Batıdan tam 92 yıl sonra 1893 yılında Anadolu Demiryolları Şirketi Osmaniyesi aracılığıyla Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya hatlarının iznini alabildik. 1901-1908 yılları arasında yapılan Hicaz Hattı Anadolu mühendislerinin denetimi altında yapılan ilk hattır. Cumhuriyet dönemine dek yapılan hatların yarısı batının ayrıcalığında, yarısı Osmanlı devletiniydi. Cumhuriyet döneminde demiryollarının ulusallaştırılmasına başlandı. İlk olarak 1923 yılında Anadolu hattı devletleştirildi.

24 Mayıs 1924'de 506 sayılı kanunla "Devlet Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi" adı altında katma bütçeli bir kurum oluşturularak ilk defa devlet aracılığıyla işletmeciliğe başlandı. Bu kurum 31 Mayıs 1927 yılında 1042 sayılı kanunla Ulaştırma (Münakalat) Bakanlığı'na bağlı "Devlet Demir Yolları ve Limanlar İdaresi Umumiyesi" haline getirildi. Yeni kurum bir yandan yeni demiryolu döşerken bir yandan da yabancı şirket hatlarını devletleştiriyordu. 1929 yılında 2766 km.lik devlet yoluna karşılık yabancı şirketlerin ayrıcalığında 2378 km.lik yol vardı. Yabancı şirketlerin ayrıcalığındaki bu yollar 1941 yılında 400 km.ye düştü. 1948 yılına dek yabancı imtiyazlı demiryolu kalmadı.

Çocukluğumda sık sık dinlediğim ve ezberlemeye çalıştığım 10. Yıl Marşının bir dördlüğündeki son iki dizesi beni hep çocuk dünyamda düşselliğe itmisti.

"... Başta bütün dünyanın
Saydığı baş Kumandan
Demir ağlarla ördük
Anayurdu dört baştan..."

Emperyalizme karşı kazandığı savaş büyük önder kurtarıcı dünyada saygın hale getirmiştir. Bunu biliyordum. Çünkü anlatıyorlar ve dinliyordum. Ama Anayurdu yani Anadoluyu demirağlarla nasıl örlerlerdi? Bunu çözemiyordum. Çünkü Atatürk'ün hep cephede yaptıkları anlatılmış, savaş sonrası cephe gerisinde yaptıkları anlatılmamıştı. Bu nedenle amaçlanan demiryolu olduğunu bilmiyordum. Köy kökenliydim. Kentleri hep demirle örülü gizem dolu efsanevi yerler olarak düşledim ve istedim. Fakat sonraları kentlerin de köyüme benzediğini görünce çocukluğumun düşsel kurgusu bir anda yok oldu. Köyüme dönmek istedim, dönemedim. Çünkü etrafımı hiç tanımadığım köyler çevirmişti.

Genç Cumhuriyet, gerçekten anayurdu demir ağlarla örmeye başlamıştı. Taa 1950'lere dek. İçten yanmalı motorların çıkmasıyla beliren başka taşıma türlerinden sonra 1950'ler sonrası anayurdun da içten yanmaya başladığı ve hiçbir yere hareket edemediğini gözlemledik ve hala gözlemliyoruz. Çünkü 1950'lerden sonra demiryolu değil ikinci plana, sonları itilmişti. Evet, 1950 Demokrat Parti'nin iktidar başlangıcı Anadolunun içten yanmaya başladığının hareket noktasıdır. Gerçi, karayolları rekabeti karşısında 1951 yılında servise konan motorlu trenlerle, gündüz seferleri konmuş ve bu yaklaşımla demiryolu kara yolunun (otoyol) önüne geçmiştir. Hatta demiryolu taşımacılığıyla ilgili kurum 29 Temmuz 1953 yılında 6186 sayılı kanunla (Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)) adı altında iktisadi devlet teşekkülü olarak daha da kurumsallaştırılarak ileriye yönelik yeni projeler amaçlamıştır. Fakat her ne hal olduysa 1953 TCDD'li süreç otoyolunun, demiryolunun önüne geçmeye başladığı sürecin başlangıcından kendini soyutlayamamıştır. Bu olgunun nedeni olarak Anadolu arazisinin arızalı ve engebeli olması gösterilmektedir. Bu da yapım güçlüğü ve yüksek maliyeti gündeme getiriyormuş. Şunu sormak gerek Anadolu arazisi; raylı sistemin otoyolun önünde olduğu İtalya, İsveç ve İsviçre'nin arazisinden daha fazla mı özürü? Anadolu arazisinin özürü niçin otoyol yapımında gündeme getirilmiyor? Yapım zorluğu çekilen toprağın düzeltilmesi tünel ve köprü yapımı, fazlasıyla günümüz otoban inşaatlarında mevcut değil mi? Daha doğrusu arızalı olan yönetim anlayışlarındaki ulaşım politikalarıdır.

İşte Cumhuriyetin ilk yıllarındaki ve 1950 sonrasının demiryolu manzaraları Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında sırasıyla; 1927'de Haydarpaşa-Ankara hattı (1888'de İzmir-Ankara hattı olarak gerçekleşti.) Kayseri'ye, 1930'da aynı hat Sivas'a uzatıldı. 1931'de Sivas-Malatya hattı yapıldı. 1935 yılında Sivas-Malatya yolu Diyarbakır'a uzatıldı. 1936'da Ankara-Adana hattı işletmeye açıldı. 1938'de Haydarpaşa-Ankara hattı Erzincan'a ... 1939'da Haydarpaşa-Ankara hattı Erzurum'a 1944 yılında da Sivas-Malatya hattı Kurtalan'a uzatıldı. 1951 ve sonrasında sadece Haydarpaşa-Ankara hattı Erzurum'dan Horasan'a uzatılabildi. İşte demiryolunun son Erzurum'dan Horasan'a uzandığı 1951 yılı aynı zamanda Menderes'in Marshall yardımına uzandığı yıldır.

İkinci Dünya Savaşı'nın yıkımını yaşayan Avrupa 1947'de ABD'den yardım önerisi aldı. Yardım planının babası ABD'li dışişleri bakanı asker George C. Marshall olduğu için plan "Marchall Planı" olarak adlandırılır. Kısa adı Avrupa Kalkınma Planı" olan Marshall Planı, yani Marshall yardımlarındaki temel amaç, ABD'nin ekonomik bağlamda dünyadaki etkinliğini artırmak için önce kurumlaşarak sonrasında da sömürü alanlarını genişletmektir. ABD buna önce; Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nı (OEEC) kendi işleyişine sokarak Avrupa İktisadi İşbirliği ve Kalkınma

Teşkilatına (OECD) dönüştürmekle başladı. Böylelikle 1947'de Avrupa'da görülen ABD bugün dünyanın her yerinde görülmektedir. Bazen Kore'de, bazen Vietnam'da, Liberya'da, Somali'de son zamanlarda bildiğiniz gibi, dünya petrol rezervinin %64'üne sahip Ortadoğu'yu (Petrolistan'ı) mesken edindi. Eskiden Sovyetler Birliği ile belirlediği dünyayı artık tek başına belirliyor. İsteddiği an istediği şekilde dünya ülkelerinin iç işleyişine karışabiliyor. dünya insanları artık ABD'nin müdahalelerini kanıksar oldu. Doğrusu kanıksar olduk. Geçenlerde bir gazetede-(4.9.1996 tarihli gazete olsa gerek) şöyle bir alt başlığa rastladım: "... Amerika Irak'ın askeri üslerine hava ve denizden füze yağdırdı..."

"Marshall Yardımı"nın ülkemize yansımalarına baktığımızda ülkemiz yöneticilerinin Marshall yardımına diğer dünya ülkelerinden daha farklı yaklaştıklarını görüyoruz. Bu yardımı almak için Türkiye ABD'ye doğrudan başvurmuş. Yardım 1948-1952 yılları arasında gerçekleşmiş. Evet ABD ülkemize bu yıllarda 351.700.000.-Dolar Marshall yardımında bulundu. Yardımın yoğunlaştığı dönem Demokrat Partinin Menderes'li Bayar'lı iktidar dönemidir. Bu dönem kapitalizmin ülkemizde ilkel bir şekilde yüzünü gösterdiği dönemdir. Bu süreçte ülkemiz küçük Amerika olma özlem ütopyası ile küçültüldü. Otomotiv sanayisini optimize eden ABD'nin ister istemez petrol kuyularında karargah kurması gerekiyordu. Bu nedenle dünyanın belli petrol bölgelerini denetimi altına alarak enerji sömürü platformlarını genişletti ve istediği gibi yönlendirmeye başladı. Artık akaryakıt varillerini özgürce yuvarlıyor, boru hatlarında işletme hakkını istediği gibi kullanıyordu. Enerji stokunu dolara dönüştürebilmesi için az gelişmiş ülkelerde ve gelişmekte olan ülkelerde demiryolunu değil otoyolunu destekledi. Dünyada otoyol projelerini standart hale getirmek için bu ülkelere kendi otoyol projelerini dayattı. Ülkemizdeki ulaşım politikalarının da ABD politikaları doğrultusunda gelişmesi karayolu taşımacılığına ağırlık kazandırdı ve bugün motorlu karayolu araç sayısı Avrupa'daki toplam araç sayısına ulaşmış gibi.... 1950'lere dek demirağlarla örülmeye çalışılan genç Atatürk Cumhuriyeti Raif Ertem'in dediği gibi "Teneke Cumhuriyetine" dönüştürüldü adeta.

1923-1950 yılları arası kara ulaşımında otoyolun önünde farklı bir şekilde yürüyen demiryolunun MARŞANDİZİ, 1950 sonrası otoyola takılmaşcasına otoyol demiryolunun önüne geçti. Günümüzde demiryolu, değil otoyolun, tüm kara ulaşım yöntemlerinin gerisinde kalmıştır. Yıllarca Anadolu insanını ve yükünü taşıyan MARŞANDİZ artık ABD'nin yükünü taşıyor oldu.

1963-1967 yıllarında CHP döneminde uygulanmaya başlanan ve kısmen de uygulanan Birinci Beş Yıllık Planla demiryolunun makûs talih değiştirilmeye çalışıldı. Fakat değiştirilen demiryolunun makûs talih değil, makası oldu.

Çünkü bu ilk beş yıllık plan döneminde demiryoluna 540.700.000.-TL ödenek ayrıldı. Bu ödeneğin %82'si (443.786.000) harcandı. 430 km yol yenilendi. 1048 makas değiştirildi. DP'nin devamı AP, yani meslekdaşımız Sayın Süleyman DEMİREL'in döneminde başlatılan İkinci Beş Yıllık Plan döneminde ise (1968-1972 yılları) 1.003.916.000.-TL ödenek ayrıldı. Plandan çok pilavın tercih edilmesinden olsa gerek bu ödeneğin ancak %16'sı (161.803.000.-TL) harcanabildi ve 51 km yol yenilendi, 59 adet makas değiştirildi. Ülkemizde 1970'lerde toplam hat uzunluğunun 9883 km., 1982 yılında 10168 km. 1990'lı yıllarda 10312 km. olduğu saptanmaktadır. Fakat Avrupa'da bu rakam 1955 istatistik verilerine göre 258.000 km., Rusya'da ise 130.000 km.dir.

Genelde demiryolları ticari bağlamda sürekli deniz, kara ve havayollarıyla yarışma halindedir ve batıda bu kara ulaşım yöntemleri genelde birbirleriyle atbaşı gitmektedirler. Bizde ise son ayakta demiryolumuz en arkada gelmektedir. Demiryolu dünya ülkelerinin çoğunda önemini korumaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkeler kendi demiryollarının yapısını yoğunlaştırmış bulunmaktadır. Sanayileşmiş ülkeler ise demiryolu şebekelerini ekonomik gereklerle uydurarak üretkenliklerini artırmak için yeni teknolojilerle bu güne dek zor olanı yapmaya çalışmaktadırlar. Modern performanslarını korumak için sürekli çağdaş anlamda gelişmenin yöntemlerini belirlemenin uğraşı içerisinde. Fakat ülkemizde öyle mi? Bakın 1982'nin verilerine; TCDD'nin toplam geliri 84 milyar, gideri 76 milyar. Toplam gelirin 26 milyarının sübvansiyon, yani hazine desteği olduğunu düşünürsek demiryoluna ülkemizde hangi boyutlarda bakıldığını görebiliriz. Gerçi 1984'ler sonrası demiryolumuz tarihi yapılar örneğinde olduğu gibi restore (Mavi Tren) edilmeye çalışılmış ise de hatta büyük reklam kampanyalarıyla demiryolu yolculuğu özendirilmeye çalışıldıysa da netice alınamamıştır. Bu nedenle 1996 yılının demiryolu verilerine yer vermeye hiç gerek görmedim. Çünkü bilinen demiryolu mavi tren istemez...

Avrupa ve Japonya demiryolundaki hızlarını 482 km/h ve 513 km/h'a ulaştırmışken biz hala Avrupa'nın 1800'lerdeki hızındaysak hızlı tren savları bence havada kalan ütöpik yaklaşım fantezisi gibi geliyor. Böylesi bir teknolojinin demiryolumuza konuşlanabilmesi için, demiryolunun alt yapılarının tümünden değiştirilmesi gerekmektedir, çünkü mevcut raylar üzerinde, yukarıda dediğim gibi ancak batının 1800'lerdeki hızını yapabiliyoruz (17 80 km/h). Alt yapı değişikliği çok büyük özdeksel kaynak gerektiren bir olgu. Teknolojik birikim, bilgi ve beceri isteyen bu olgunun yaşama geçirilmesini kim istemez ki, fakat bu çok ama çok zor. Zaman zaman Anadolu'nun bozkırında birbiri ile koşut giden otoyol ve demiryolu içinde otoyol deli dumrul misali gelip geçenden istediği noktalarda para alabiliyor (paralı

yol), ama garibim "DEMİRYOLU" Anadolu'nun bozkırında veya uçsuz bucaksız ovasında, vadisinde "OTOYOLUN" solunda, sağında görünmesine, altından girip üstünden çıkmasına karşın zerre kadar otoyoldan yüz bulmamakta, sonunda boynu bükük beli kırık şekilde uçsuz bucaksız ovada aniden kaybolarak bir daha görünmemektedir. Aslında otoyol demiryoluna yardım etmeli, ama nerde? Sürekli kendisini yenilemekte, ve büyümektedir. Demiryoluna üzerindeki değerli taşlarla (ARABALARLA) sürekli hava atmaktadır. Demiryolu çok kısa bir süre olsa da hava atacağı bir noktayı yakalama şansına kavuşacaktı, fakat o da gerçekleşmedi. Eğer halen bitirilemeyen ve sorunlar üstüne sorun olan "ARİFİYE-SİNCAN" yüksek hız demiryolu projesi biterse; Otabanda üzerindeki envayi çeşit takılarla hava atan otoyola öyle bir hava atacak ki, belki de yılların intikamını bir hamlede alacak. Bu yol Ankara-İstanbul arasında iki buçuk saatte alırsa şu anki konumuyla ancak altı saatte Ankara-İstanbul arasını tamamlayabilen otoyolu çatlatır gibime geliyor. Ama müsaade ederler mi acaba?...

Tüm dünyada RAYLI SİSTEMLER, yani Demiryolu yatırımlarına büyük ağırlık verilmiş durumda. Özellikle Avrupa Ekonomisi, yukarıda belirtmeye çalıştığım gibi görece durgunluğunu yüksek hız demiryolu taşımacılığı ile gidermeye çalışmaktadır. Örneğin; bugün Almanya ve Fransa, ABD'de Teksas Hızlı Projesi için birbirleriyle yarış halindedir. Avrupa Hızlı Tren Proje ve hizmetlerini ihraç bile ediyor. Fakat biz nerdeyiz? Maalesef biz genç Cumhuriyetin 1939'lardaki demiryolu ağlarına takılmış boğuşuyoruz. Biz, ABD güdümünde ABD benzeri otoyollar yapıp 10 km'de bir DELİ DUMRUL gişeleri ile gelenden geçenden para toplarken, yeni otoyollar, yeni yeni deli dumrullar yaratmanın peşindeyiz. Oysa ki kaynak yoksulu ülkemizde uygun/ucuz ulaştırma yöntemi olan Demiryolunu geliştirememişiz. Ulaşım politikalarının yanlışlığında otoyol yolsuzluğunu ve DEMİRYOLSUZ(luğu) geliştiriyoruz.....

Şimdi yalnız müzelerde görülen atlı tramvay

