

# Ayaş Tünelinde Son Tango ya da Bir Acıklı Güldürü...

Ümit SARIASLAN<sup>(\*)</sup>

**Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ten:**

"...Demiryol, yol gereksinmesi memleketin tüm gereksinmelerinin o kadar başında kendisini duyurmaktadır ki, *hiçbir düş ve kuram peşinde aldanmaksızın* memleketin kaynakları ve evladı ile işe devam etmek kesinlikle gereklidir.

Uygarlığın bugünkü araçlarını, hatta bugünkü düşüncelerini demiryol dışında yayabilmek güçtür." (BMM, Ekim 1924)

\*\*\*

"Memlekette *her vasıta (araç) ile bir karış fazla demiryolu yapmak, fakat durum her ne olursa olsun, bir gün geri kalmamak* ilkesi(nin), ulusun gerçek gereksinmesine tamamen uygun olduğu kanısındayım." (BMM, 1 Mart 1924)

\*\*\*

**İsmet İnönü'den:**

"...*Ulusal devlet için demiryolu gereksinmesi, ulusal birlik, ulusal savunma, ulusal politika sorunu; yüzyılların sonucu olan ulusal bağımsızlığın korunması sorunudur.*" (BMM, Cumhuriyet'in 18. yılında, Ekim 1941).

\*\*\*

**Hasan-Ali Yücel'den:**

"*Pozitif bilim, günlük hayata girmedikçe, toplumun işleri, o işleri bilenlerin toplu düşüncelerine dayanmadıkça, hayat, yoksul gerçeklikler halinde*

---

<sup>(\*)</sup> Eğitimci, yazar.

*kalmaya mahkumdur."* (Ankara Üniversitesi Fen Fakültesi'ni açış konuşmasından, 8 Kasım 1943).

### **Yapmadıklarımızdan da Sorumluyuz!**

Türkiye plansızlığın cezasını çekiyor. Türkiye bilimsizliğin cezasını çekiyor.

Onca deneye karşın ekonomisini ulusal olmayan dinamiklere bağlayışının faturasını ödüyor. Türkiye, uygulanmayan projelerin, başlanıp bitirilmeyen girişimlerin, havaya saçılan, yanlış adreslere yönlendirilen ulusal servetlerin ülkesi oldu.

Bugünün işi bir kez olsun bugün bitirilmeyen, bitirilmeyen ülkede, "yiğit kamçısı" sallaya sallaya bir yandan geleceğin insanların vergilerinden, birikimlerinden çalınarak gün kurtarılırken; öte yandan ertelenen, zamanında yapılmayan her kamu işi geleceğin insanların çözmek zorunda kalacağı büyük dert yumakları olarak yarına aktarılıp durmaktadır.

Etkili ve yetkili yerlerde yıllardır otura gelenlerden ise yapıp ettiklerinden(!) değil; asıl, yapmadıklarından dolayı bir sorgu sual alınmadığı için de ülke, a'dan z'ye yeni bir "kurtuluş savaşı" verilmesi; ulusal güçlerin yeniden, ivedilikle "ulusal erekler" doğrultusunda ayağa kaldırılmasını gerektirir duruma gelmiştir.

Ülkenin ve ulusun, yaşamsal sorunlarının hep bir başka bahara ertelenecek, doğan kamburun sırtına yüklene durmasına; özcesi koyun masalına, daha uzun dayanacak durumu kalmadı. Tarihi kendisiyle başlatan siyasetçilerin, kırsal kültürün boyunduruğundaki yönetim aygıtının, akşamdan sabaha kırk havaya girerek, ağıt ve yakınma; oyalama ve unutturma yöntemiyle gelecek kuşakların birikimlerinden, vereceği vergilerden çalan, ulusal varlık ve varsılıklarımızı bilimsizliğin-plansızlığın-hesapsızlığın cangılında çar-çur eden yağma ekonomi-politiğinin sunacağı bir çözüm kalmamıştır.

Çünkü "kalkınma" da "hak" gibi; "verilmez alınır!"

### **Çok Pahalı Bir "Özür"!**

İşte, Ankara-İstanbul arasını başlangıçta "4,5 saate" indireceği öngörülen, ne var ki yılan hikayesine döndürüldüğü için bir türlü bitirilmeyen, kamuoyunda "hızlı" tren" diye bilinen "proje" de başlıkta vurgulanan acıklı güldürünün bir parçasıdır.

Ulaştırma Bakanı **Oktay Vural** çeyrek yüzyılı aşkın bir süredir sürünce- mede bırakılmış, bir adım ileri iki adım geri uygulama hızıyla dünya kamu yatırımları tarihinde tersine rekor kırarak tarihe geçecek Ankara-İstanbul arası "hızlı tren projesi"ne kendince "son nokta"yı koydu. Basında bu olay, Bakan'dan "hızlı tren özürü" diye yer aldı.

Bilindiği gibi *nokta* "netameli" bir yazım imidir. Bitirir; bir bitişi, tama- ma erişi, sonlanışı imler görünür temelde; ama asıl, bir başlangıcı imler nokta. "Netameli" oluşu da bundandır! Sayın Bakan'ın da koyduğunu dü- şündüğü o "nokta", bizce "son"a değil, "başlangıç"a konulmuştur. Bilerek ya da bilmeyerek.

Nedir bu "başlangıç?" Yarım yüzyıldır "gözü kapalı", Batı kapitalizmi- nin kuyruğuna takılarak geçip geldiğimiz "eğri yol"un ciddi ciddi sorgulan- ması gerektiğidir! Toplum olarak salt yapılanlardan(!) değil; asıl yapılması gerekirken yapılmayanlardan dolayı hesap sormayı akıl etmek; bu yüzden ulusun ve ülkenin yitirdiklerini düşünmek; ha bugün ha yarın sıtmasında kıvrılmak yerine, kendi işine kendi sahip çıkmak uyanıklığını göstermek- tir. O "nokta"nın böyle bir başlangıca konulmuş olmasını sağlayamaz isek işimiz zordur. Belki bu açıdan, Ulaştırma Bakanı'nın "özrü", gerçekte "te- masımızı" sağlamada bir basamak olacaktır.

### **Ankara-İstanbul Arası "Hızlı Tren"**

Ankara-İstanbul arası "hızlı tren" projesi diye bilinen, iki büyük kenti- mizi daha kısa bir yoldan, daha kısa sürede birbirine bağlayarak ekonomiye ve yaşam düzeyimize olumlu katkılarda bulunacak demiryolu yapımının öyküsü nicedir acıklı güldürüye dönüşmüştü. "Hızlı tren" için ilk adım 1970 yılında atılmış, Ankara-İstanbul arasındaki 577 kilometrelik demiryolu hattının 420 kilometreye indirilmesi girişimiyle konu gündeme gelmişti.<sup>1</sup> 1975 yılı biterken "Demiryolu ağı için önerilen ana hedef, Türkiye'nin Ba- tısı ile Doğusunu bağlayacak yüksek sür'atli bir ana yolun teşekkülü" olarak konulmuştu.<sup>2</sup> Sözü edilen bu "ana yol" "çift hatlı, elektrikli, 160-200 km/saat hızla" çalışacak trenlere uygun olarak yapılacaktı. "1981 yılına kadar yapımı tamamlanacak" bu hat bitirildiğinde Ankara-İstanbul arası trenle yolculuk 4 saate inecekti.<sup>3</sup> 31 Mayıs 1976'da Nurol İnşaat ve Ticaret

<sup>1</sup> *Demiryollarımız ve Ankara-İstanbul hızlı treni*, H. Rasih Civelekoğlu, Demiryol, Y. 1. S. 2, Şubat 1997.

<sup>2</sup> Lokomotif ve vagon imalatları ile demiryolu şebekesinin geliştirilmesi, Demiryol, Aralık 1975, S. 599.

<sup>3</sup> agy,

A.Ş.'ye "ihale" edilen,<sup>4</sup> aynı yıl yapımına başlanan "proje", Ulaştırma Bakanı'nın "yeterince ödenek ayrılmamasından kaynaklandığını" belirterek "vazgeçildiğini" açıkladığı tarihten (20 Ağustos 2001'den) çok önce rafa kaldırılmıştı! Onun yaptığı bilineni duyurmaktır.

Osmanlı'nın belini büken "imtiyaz demiryolculuğu" kısır döngüsü Sakarya, 30 Ağustos ve Lozan'dan geçerek gelen cumhuriyetin halkçı ve ulusal gereksinmelere göre planlanmış, ulusal emek ve sermaye temelinde yürütülen "demiryolu atılımı"yla kırılmıştı. Çünkü, genç cumhuriyetin kurucuları, demiryolları tarihinin Osmanlı'dan cumhuriyete akan süreçte, "ülke"yi emperyalizmin parçalayıp yok etme politikalarının da tarihi olduğunu sinayarak görmüşlerdi.

1950'den sonra yeniden emperyal politikaların güdümüne sokulan Türkiye'ye Batı kapitalizminin dayattığı ilk koşul, "demiryoluna dur" demek oldu. 1923-1943 yılları arasında başarılan "demiryolu tansığı"nda edinilen deneyim ve verimlerden döngeri yapılarak, ülke geleceği karayolu ekonomisinin "karanlığı"na kaydırıldı. Cumhuriyet treni kör hatta çekildi, paslandırdı. **"Hızlı tren" in trajik serüvenini ta oradan tutmak gerekir.**

Temeli atıldığı günden, ilgili bakanca "devlet adına özür" dilendiği güne kadar, bu demiryolu hattının yapımı üzerinde gelişen olaylar, ne yazık ki acıklı güldürü kapsamındadır. "Bir adım ileri iki adım geri" yürüyüşe rahmet okutacak kerte bir hızda, deyim yerinde ise "eksi hız"la yürütülmeye çalışılan bir demiryolu. Kamuoyunda oluşmuş Ankara-İstanbul arası "hızlı tren" beklentisi de arada sırada verilen demeçlerle diri tutularak, temelli çürütülmeden!..

### **Yeni Durdurulmuyor ki!**

Plan düşüncesinden uzaklaşıldığı, "Halk plan değil pilav" istiyor ucuz politikacılığının devletin işlerinin planlanmasıyla sorumlu kurumlara dek bulaştırıldığı bir süreçte başlayan Ankara-İstanbul arası "hızlı tren projesi", oynayamayan gelin örneği yürüdü. İç ve dış politikadaki dalgalanmalar, eğilim ve istenç kaymaları, dolaylı ya da doğrudan, içten ya da dıştan dayatmalar, ekonomisini Batı kapitalizminin çıkarlarına bağlamış ülke yönetimlerini erinde gecinde trene "tu kaka" demeye getirecekti.

---

<sup>4</sup> Tünel Dosyası, Trilyonluk Savurganlık, Yavuz Yurdakadim, Parlamentodan Haber, Temmuz 2001, s. 106.



12 Eylül'den sonra iyice "dolara endekslenen" ülkede, trene ve demiryoluna yatırım yapmanın "anlamsızlığı" nı açıkça dillendirmenin koşulları da iklimi de oluştu. Resmi kayıtlarda "Sincan-Arifiye" yolu diye geçen, kamuoyundaki adıyla **Ankara-İstanbul arası "hızlı tren" ilk, "fon yokluğundan dolayı" 1981'de durduruldu.** 1983-1993 arası on yıllık bir devre için 1980 yılında hazırlanan, ancak uygulanmayan Ulaştırma Ana Planı kapsamında, 1983'te hattın yapımına yeniden başlandı.<sup>5</sup> Anılan planda 259 kilometrelik Arifiye-Sincan hattının bitiş tarihi olarak 1995 yılı öngörülmüştü! Aynı plana göre, "Arifiye-Sincan" hattının bitirileceği öngörülen tarihten iki yıl önce, "1993 yılına kadar demiryollarımızın taşımacılık alanındaki payı % 20'ye çıkartılacak, karayollarının payı % 36'ya düşürülecekti. Oysa bu "plan" hedefleri için hiçbir ciddi girişimde bulunulmadığı gibi, tam tersine aynı "plan"a aykırı olarak "otoyol hamleleri" başlatıldı.<sup>6</sup>

1986'da kurulan 1. Özal Hükümeti'nin Ankara-İstanbul arası "hızlı tren projesi"nden sorumlu Bayındırlık ve İskan Bakanı **Safa Giray**'ın bakanlığı sırasında olan olacaktır. Ağır-aksak "yürüyen" Ankara-İstanbul arası "hızlı tren" yapım çalışmaları "resmen" rafa kaldırılacak, bu iş de "uygulanmayan projeler" arasında yerini alacaktır. Projeyi başlatan Demirel, "**Eğer bu proje ekonomik değilse hiçbir proje ekonomik değildir. Bu yol Türk ulaştırma sisteminin şahdamarı olacaktır. Bu yatırımdan vazgeçmek ekonomik cinayettir.**" dese de.<sup>7</sup>

Dört ayağı "dört eğilim" üzerine kurulu koltuğunda oturan Turgut Özal'ın "Demiryolculuğun komünist ideolojiye uygun olduğunu" demesine daha dört yıl vardır.<sup>8</sup> Ancak onun güdümündeki zamanın DPT Müsteşarı **Yusuf Bozkurt Özal**'ın "**Bu proje tasfiye edilmelidir**" uyarısı doğrultusunda, yapımdan sorumlu Bakan **Safa Giray**, "**Bu proje ekonomik değildir. Tren yolu bir trilyon liralık oyuncaktır. (...) Bu projeye ödenek vermeyelim. Bu iş bitmez. Hükümetimiz, kısa zamanda kendisini finanse edecek paralı otoyollara ağırlık vermektedir.**"<sup>9</sup> diyerek Vural'dan çok önce son "nokta"yı koyacaktır. Hızlı Tren, 1. Özal Hükümeti döneminde durdurulmuş bir daha kalkmamıştır! Vural'a "hızlı tren" projesine değil; yıllardır yurt ve dünya kamuoyu önünde sürdürülen "**acıklı güldürü**" ye son "nokta"yı koymak düşmüştür bu yüzden!...

<sup>5</sup> TCDD Genel Müdürü Ender Çetinkaya, *Master Planı Asya Geçiti Görüşmelerini Başlatıyor*, Demiryol, Eylül 1983, S. 92.

<sup>6</sup> *Menzir'in Demiryolu atağı*, Seyfi Çetinkaya'nın haberi, Cumhuriyet 22 Aralık 1999.

<sup>7</sup> *On altı yıldır sürdürülen Ayaş tüneli inşaatı durduruldu*, Milliyet, 12 Ekim 1986.

<sup>8</sup> *Özal treni kaçırıyor*, Cumhuriyet 28 Haziran 1990.

<sup>9</sup> Milliyet, aynı haber.

## Acıklı Güldürü: Bir Tarih Taraması

O tarihten sonra gün gelecek Ankara-İstanbul arası çift hatlı demiryolu ya da halk arasında bilinen adıyla "hızlı tren projesi"nin yeniden canlandırılması için yeniden çalışmalar başlatılacak; basında birbiri ardı sıra bu hatla ilişkin haberler, olumlu olumsuz yazı ve yorumlar yayımlanacaktır. Kaldığı yerden sürdürüleceği "umudu" veren üst düzey demeçler, anılan yolun bütünü ya da bir bölümüne ilişkin yeniden "ihale" ya da iyileştirme haberleri ortalığı sarsacaktır. Basın, bu iş ne zaman başladı, ne zaman neyin ihalesi yapıldı; ne zaman niye ihale yenilendi... ne nerde durdu; ne nerede yeniden başladı... bilmecesinin peşinden koşacaktır.

Ertesi yıl (1987), Ulaştırma Bakanlığı eşgüdümüyle düzenlenen "8. Ulaştırma Şurası"da, 1980'lerde hazırlanan Ulaştırma Ana Planı'nda yer alan "demiryolu ulaşımının karayolu ulaşımı üzerine çıkarılması" hükmüne karşın "**...karayolu taşımacılığının teşvik edildiği**" vurgulanacaktır.<sup>10</sup>

Hattın yapımına "sıfır" TL ayrılarak "resmen durdurulduğu tarihten üç yıl sonra Ulaştırma Bakanı **Veysel Atasoy**, "...projenin 150 km. sürat için planlandığını, Batı'da şimdiden (1989) 300 km. sürat yapabilen ulaştırma sistemlerinin kullanıldığını" belirterek "**...projenin ekonomik olmaktan çıktığı**" görüşünü yinelese de hattın "Yap-İşlet-Devret" yöntemiyle yapılabilmesi için "fizibilite çalışmalarının sürdürüldüğünü" söyleyecek;" aynı yılın sonunda, bir gazete, "**Bağımsız Türkiye Projesi**" canlanıyor, diye başlık atacaktır.<sup>12</sup>

"**Ben zengin severim**" diyen Cumhurbaşkanı **Özal**, trenin komünist işi olduğunu buyurmasından iki ay sonra, Paris'te TGV'ye binecek, "**Bu trenlerin Türkiye'ye de gelmesi gerek**" diyecektir. Yanında bulunan Ulaştırma Bakanı **Cengiz Tuncer**'in "bu konuda ihale açıldığını"(!) hatırlatması üzerine de: "**O zaman bu işi hızlandırmak lazım**" buyuracaktır!<sup>13</sup> Ulaştırma Bakanı **İbrahim Özdemir**, 1991'in Ağustos'unda "**Sincan Çift Hatlı Demiryolu Projesi(nin) iptal edildiğine, terkedildiğine veya kullanılmayacağına ilişkin söylentilerin asılsız olduğunu**" belirterek, Sincan-Çayırhan kesiminde 1976 yılında başlanan yapım çalışmalarının sürdüğünü; "**...yapımı zorunlu olan bu hat ile ilgili çalışmaların kaynak yetersizliği**

<sup>10</sup> Tercüman, 19 Mart 1987.

<sup>11</sup> Çift hatlı Ankara-İstanbul yolu gerçekleşiyor, Tercüman 30 Mart 1989.

<sup>12</sup> Milliyet, 31 Aralık 1989.

<sup>13</sup> Turgut Özal "hızlı tren"i çok sevdi, Sabah, 23 Kasım 1990.

**nedeniyle istenilen hızda gerçekleştirilemediği" için, kalan işin "Yap-İşlet-Devret" yöntemiyle sürdürülmesi amacıyla "yazılı çağrı çıkarıldığını", "verilen teklifler üzerinde çalışıldığını" söyleyecektir.<sup>14</sup>**

TCDD'nin yayımladığı 136. Yıl Özel Eki'nde (1992) başbakan **Süleyman Demirel**, "Hükümet olarak, demiryolu ulaşımının ülke ekonomisine katkısının bilincindeyiz. Bu nedenle mevcut demiryolu ağının geliştirilmesi ve büyütülmesi için mevcut demiryollarının standardının yükseltilmesine, **yeni hatların yapılmasına ilişkin projelere ağırlık veriyoruz.**" diyerek "hızlı-tren" in de hız kazanabileceğini(!) dolambaçlı yollardan duyumsatacak; aynı "ek"te yer alan yazısında Ulaştırma Bakanı **Yaşar Topçu**: "... Maalesef son yıllarda ülkemizde demiryolu ulaşımı, yanlış politik tercihler sonucu ihmale uğramıştır." saptamasını yaptıktan sonra, "**Mega projelerin başında gelen Hızlı Tren ve İstanbul Boğazı Tren Tüp Geçiti işini en yakın zamanda hayata geçireceğiz.**" diyerek çok "kesin" konuşacaktır.

Bakan'ın "**mega proje**" den anladığı ve amaçladığı nedir bilinmez ama, basında Hamburg-Hannover hattında çalışacak ilk "uçan tren" in (hızı, saatte 500 km) iki yıl sonra hizmete gireceği haberi yer alır.<sup>15</sup> Biz Ankara-İstanbul arası "hızlı tren" i daha yapım aşamasında "sürünen tren" etmişken Cumhuriyet Bilim Teknik, bu kez "**Hızlı Trenlerin Büyük Atağı: Avrupa ikinci demiryolu devrimini yaşamaya başladı**" diye başlık atacaktır:

"Avrupa geçen yüzyıldaki (19. yy) aratmayacak bir demiryolu devriminin eşiğinde. Planlanan hızlı tren şebekesi gerçekleştiğinde kıtanın ekonomik coğrafyası tümüyle değişecek. (...) 1990 yılında alınan ve AT ulaşım bakanlarının onayladığı kararlar doğrultusunda hazırlanan projelere göre, **Avrupa'da şu anda mevcut otoyollarının iki misli uzunluğunda demiryolu yapımı planlanıyor.**"<sup>16</sup> Hepten komünist olmuş Avrupa kimsenin haberi yok!

Mehmet Barlas, "**Hızlı Tren**" Demirel'in pahalı oyuncuğu mı olacak? diye sorup, "Eğer bu Hızlı Tren için gerekli 6-7 milyar doları, Türk hazinesi borçlanarak bulacak yerde, Demirel şahsen sağlasaydı, herhalde kimsenin bu projeye ağzını açacak hali kalmazdı." diyecek, Demirel'e köşesinden bir öneride bulunacaktır:

<sup>14</sup> *Hızlı tren projesi Ayaş Tüneli'yle canlanacak*, Tren Magazin Ağustos 1991.

<sup>15</sup> Cumhuriyet Bilim Teknik, 17 Aralık 1988, S. 94.

<sup>16</sup> Cumhuriyet Bilim Teknik, 3 Ekim 1992, S. 289.

"Mesela Cavit Çağlar'ı çağırıp sorsun:

- **Cavit Bey... Sen olsan fabrikalarını böyle bir borca sokup, böyle bir yatırıma girer misin?"<sup>17</sup>**

Mehmet Barlas'ın önerisinin kaale alınıp alınmadığını bilmiyoruz! Ancak, yazısından yansıyanı, bizi elli yıldır "iyi etme"ye çalışan **Dünya Bankası** duymuş olmalıdır. İşte o günlerden bir haber daha: "Dünya Bankası, başta TEK olmak üzere PTT, Tekel, **Demiryolları** ve TKİ'nin reform planına alınmasını istedi: Dünya Bankası Başkan Yardımcısı Thalwitz'in önceki gün gerçekleşen görüşmede, Başbakan Tansu Çiller'e "**özelleştirmede çekinmeden adım atma**" tavsiyesinde bulunduğu öğrenildi. Thalwitz, Türkiye'nin "radikal adımlar atabilmesi" halinde, Dünya Bankası'ndan "finansal destek sağlayabileceğini" de ima etti. (...) Dünya Bankası'nca Çiller'e gönderildiği belirtilen mektupta, "**...ekonomik hayatiyeti bulunmayan ve sektörün % 23'ünü oluşturan KİT'lerin kapatılması bir mecburiyete dönüşmüştür. Bunların kapatılması ile tasarruf edilecek kaynaklar, özel sektörde her yıl 50 bin yeni iş yaratma gibi bir imkan sağlayabilecektir. Böyle bir programın uygulanması, enflasyonun geriletilmesini sağlayacak, böylelikle özel sektörün daha verimli yatırımlar başlatmasına imkan tanınacak, ekonomik büyüme hızlandırılacaktır.**" denilecektir.<sup>18</sup> Bu KİT'lerin içinde cumhuriyet Türkiye'sinin temel ekonomik direklerinden **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları** da vardır! Alaturka liberalizm şampiyonluğunda "Demirel'in kızı" Demirel'den ileri gidecektir.

Barlas Demirel'e "elense" çeke; Dünya Bankası, başta TEK olmak üzere PTT, TEKEL, Demiryolları ve TKİ'nin "iyi edilmesi" için çırpına dursun; Bayburtlular, ta 1924'te Atatürk'ün Trabzon gezisinde gündeme gelen "**Bayburt'a demiryolu**" projesi için üç günde on bin imza toplayacaklardır!<sup>19</sup>

Oktay Ekinci, 1994 yılında "İstanbul'un Sorunları" adlı bilgilendirme toplantısı (brifing)nın ardından yazdığı yazıda: "Son yıllarda sık sık gündeme gelen **Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi ve buna bağlı İstanbul Boğazı Tüp Geçişi ülkeyi kan gölüne çeviren karayolu lobilerinin geleneksel engellemelerini aşamıyor.**" diyecektir.<sup>20</sup>

<sup>17</sup> Hürriyet, 2 Şubat 1993.

<sup>18</sup> *Beş büyük KİT özelleştirilmeli.* Nursun Erel'in haberi, Cumhuriyet, 19 Temmuz 1993.

<sup>19</sup> *Bayburtlu demiryolu istiyor,* Yüksel Gider'in haberi, Cumhuriyet, 28 Ağustos 1993.

<sup>20</sup> *Çözüm demiryolu güvencesinde,* Oktay Ekinci, Cumhuriyet 7 Eylül 1994.

Aradan iki yıl geçmeden TCDD Genel Müdürü Talat Günsoy: "Demiryolu taşımacılığında on yıl sonra Türkiye, Avrupa ile yarışır duruma gelecek. Bu konuda hiçbir endişem yok." diyecek<sup>21</sup> ve aynı günlerde yayımlanan "Demiryolcu" dergisinde şunları yazacaktır: "Hızlı tren projesinin 1995 yılında tamamlanması planlanıyor. Demek ki herhangi bir aksaklık ve gecikme olmadığı takdirde, Ankara-İstanbul güzergahını 4,5 saate indirecek olan "Hızlı Tren" projesi ile Türkiye 1996 yılına merhaba diyebilecek."<sup>22</sup>

Aynı yıl (Nisan 1996), Dünya Bankası'nca kiralanan Amerikan Booz Allen ve Hamilton firmasının hazırladığı "TCDD Yeniden Yapılanma Çalışması" yayımlanacak, Birleşik Taşımacılık Sendikası (BTS), adı geçen kurumun hazırladığı "rapor"u, "Dünya Bankası aracılığıyla demiryollarımızın tasfiyesi" olarak değerlendirecek;<sup>23</sup> Booz-Allen "rapor"u, TCDD'nin 1996 yılında zarar "eden"<sup>24</sup> KİT içinde "birincilik" aldığı(!) günlere rastlayacaktı.<sup>24</sup>

Bütün bu gelişmelerin ardından 1997 yılı başında, Ulaştırma Bakanı Şinasi Barutçu, bilinmez hangi esinle(!) "1997 yılı Türk demiryolları için bir atılım yılı olacaktır." diyecektir.<sup>25</sup>

Mutlu Güneş Sönmez, Cumhuriyet/Ekonomi'deki "Demirağlar pas tutuyor" başlıklı incelemesinde: "Demiryollarının komünist ulaşım tipi" olduğu savı, belki de ülkemizin "yeni dünya düzencilerine", "yapacak değil ama satacak çok şey var" mesajı vermek için söylenmişti. Öyle olsa gerek ki bizim emektar TCDD için her gün yeni bir "iyileştirme" programı hazırlanıyor."<sup>26</sup> diye yazacak;

"Demiryolları unutuluyor: Hükümetlerin demiryollarıyla ilgili tüm yaklaşımları kağıt üzerinde kaldı (denilerek) Demiryolu taşımacılığının geliştirilmesine yönelik "umut saçan" hükümet açıklamalarının gerçeği yansıtmadığı" belirtilecek;<sup>27</sup> ardından, İstanbul'da 2. Demiryolu Kongresi (15/17 Aralık 1997) toplanacaktır: Ulaştırma Bakanı Necdet Menzir,

---

<sup>21</sup> *Demiryollarını liberal politikalar çürüttü*, Ahmet Çelik'in haberi, Cumhuriyet, 3 Ocak 1996.

<sup>22</sup> *Dünden Bugüne Demiryollarımız*, Demiryolcu, Yıl 6 S. 1 Ocak-Şubat 1994.

<sup>23</sup> *Otoyollar Türkiye için lüks*, Yusuf Özkan'ın haberi, Cumhuriyet, 2 Kasım 1996.

<sup>24</sup> *Demirağlar pas tutuyor*, Mutlu Güneş Sönmez, Cumhuriyet / Ekonomi, 5 Mayıs 1997. S. 28.

<sup>25</sup> Demiryol, Yıl: 1, S. 1. 1997.

<sup>26</sup> M.G. Sönmez, Cumhuriyet... agy.

<sup>27</sup> *Demiryolları unutuluyor*, Celal Yılmaz'ın haberi, Cumhuriyet 13 Ekim 1997.



"kongre"de yaptığı açış konuşmasında: "Ankara-İstanbul arası sürat demiryolu projesi kapsamında, **proje bir bütün olarak kabul edilerek etüd ve projeleri yeniden ihale edilecek**" diyerek "ihale yenileme" zincirine bir yeni halka daha ekleyip "...Dünün çetin ve zor koşullarında bu başarıyı yakalayabilen bizler, bugün de aynı mucizeyi gerçekleştirebilecek güçteyiz. **Öyleyse yeniden demiryolu!**" diyecek (2. Ulusal Demiryolu Kongresi, TCDD yayını); "**Kongre, demiryollarının ihmal edilmesinin trajik boyutlara ulaşan sonuçlarının devletin en üst düzeydeki temsilcilerince itiraf edildiği bir platforma**", ağlama duvarına "dönüşecektir."<sup>28</sup>

Kongreyi izleyen günlerde Mümtaz Soysal, yalnızca "Menzir'in" değil ülkenin de "Menzili"ne ilişkin saptamalar yaptığı yazısında "...dikkatlerden kaçan bir nokta var: **Amerika'yla şu aylarda yapılan bütün temaslar onların enerji bakanı katılmadan yapılmıyor.** Yalnız Bakü-Ceyhan petrol boru hattı konusu mu? Enerjinin üretimine ve tüketimine ilişik olan ve Türkiye'nin ulaştırma politikasında etkileyen neler konuşulmaktadır?" diye soracaktır.<sup>29</sup>

TCDD Genel Müdürü Tekin Çınar, "Ankara-İstanbul koridorunun artık Eskişehir-Bilecik üzerinden kurtarılması gerekiyor. Bu koridorda **"hızlı tren projesi"ne de hizmet edecek en kısa ve uygun güzergah, 1970'li yıllardan bu yana "Sincan-Çayırhan-Arifiye" şeklinde belirlenmiş olarak bekliyor.**" diyecektir.<sup>30</sup>

Ulaştırma Bakanı Menzir'in estirdiği olumlu hava sürerken TÜBİTAK tarafından hazırlanan bir çalışmanın sonuçları yayımlanacaktır: "Avrupa ülkeleri demiryollarında yüksek hızlı ulaşımı seçerken Türkiye yolda kaldı, hızlı trenler Avrupa'yı sardı: **TÜBİTAK tarafından Bilim ve Teknoloji-Strateji ve Politika Çalışmaları çerçevesinde hazırlanan 'Yüksek Hız Trenleri-Sistem ve Teknoloji'** konulu çalışma, ülkemizin demiryolu konusunda dünyanın ne denli gerisinde olduğunu ortaya koydu."<sup>31</sup>

"GAP'ı gaptırmam!" diyen Demirel "hızlı tren"in "gaptırıldığını" düşünmüş olacak ki 2. Ulusal Demiryolu Kongresi'ne mesaj yollamakla yetinecek,<sup>32</sup> "hızlı tren" projesi güzergahında bulunan Ayaş Tüneli'nin yapımını

<sup>28</sup> Cumhuriyet, 16 Aralık 1997.

<sup>29</sup> Mümtaz Soysal Açık, "Menzir'in Menzili", Hürriyet 24 Aralık 1997.

<sup>30</sup> *Trenlere koridor açılacak, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi uygulanmayan planları da açığa çıkardı*, Oktay Ekinci'nin haberi, Cumhuriyet, 22 Aralık 1997.

<sup>31</sup> Barış Doster'in haberi, Cumhuriyet 23 Aralık 1997.

<sup>32</sup> *Yarım Kalan Demiryollar*, Füsün Özbilgen, Radikal, 17 Aralık 1997.



üstlenmiş Nuro'l İnşaat'ın sahibi, Nurettin Çarmıklı, "**Bu projenin bitmesini istemeyen karanlık güçler var**" diyecek, "**Demirel, attığı temeli unuttu**" diye sitem edecektir.<sup>33</sup>

"Trafik kazalarında Avrupa'yı solladık"tan (Kerem Ilgaz'ın haberi, Cumhuriyet 9 Mart 1998), ülkedeki kamyon sayısını on beş Avrupa ülkesindeki kamyon sayısının üzerine çıkardıktan sonra, sıra "TCDD'ye AB reformu"na gelecek;<sup>34</sup> "**Devlet Demiryollarında 1985'te başlayan yeniden yapılanma, AB'ye adaylığın tescillenmesiyle hız kazan**"acaktır. Kazanacaktır ya Falih Rıfkı'nın deyişle "**bizi mukaddes liberalizme sömürtüp durmak**" için çırpınıp duran "milli kılavuz"ların "kriterleri" içinde demiryolu politikalarına ilişkin tek "ölçü" yer almayacaktır.

TCDD Genel Müdürü Hasan Mollaoğulları, "...1950'lerde Devlet Demiryollarının Türkiye yükünün yüzde 70'ini, yolcu sayısının yüzde 40'ını taşıyan; bugün bu (sayıların) yük taşımacılığında yüzde 7'ye, yolcu taşımacılığında ise yüzde 3'e düştüğünü" söyleyecektir.<sup>35</sup> Şu sözleriyle de satırbaşlarıyla açıklamaya çalıştığımız bu acıklı güldürüdeki yerini sağlamlaştıracaktır:

**"Kurum (TCDD) her ay maaşları ödeyebilmek için Hazine'den 13-14 trilyon lira alıyor. (...) Şu anda trenleri durdursanız, personele evde oturun deseniz ve maaşlarını ödemeye devam ederseniz kurumun 300 milyon dolar kârı olur."**<sup>36</sup>

Genel Müdür demiryolu çalışanlarını "tam maaşla izinli" yapmak düşü kurduğu sıra, başbakan **Bülent Ecevit**, Dünya Ekonomik Forumu toplantısına katılmak için gittiği Davos'ta "Trenle romantik yolculuk" yapacak, "Ben trende kendimi daha iyi ve daha rahat hissediyorum." Ayrıca, **Türkiye'de de demiryolu ulaşımının gelişmesini istiyorum.**" diye trene ve demiryolculuğa güzellemede bulunacaktır.<sup>37</sup>

Booz-Allen firmasının "yeniden yapılanma" projesi kapsamında TCDD'nin, 2005 yılında gelişmiş ülke demiryolları arasında yerini alması öngörülmüştü. Bu ereğe ne kerte yaklaşıldı bilinmez ama 2000'in ilk ayında Ulaştırma Bakanı Enis Öksüz, tam bir yılan hikayesine dönen "**...Ankara-İs-**

---

<sup>33</sup> *Tüneller Dosyası...*

<sup>34</sup> TCDD'ye AB reformu, İlkin Aydın'ın haberi, Sabah, 18 Ocak 2000.

<sup>35</sup> Raif Ertem / Rasgele, Ulaşımın Çözümü: Demiryolu, Denizyolu, Cumhuriyet, 11 Kasım 1999.

<sup>36</sup> Sabah, TCDD'ye AB reformu...

<sup>37</sup> Barçın Yinanç, Milliyet 28 Ocak 2000.

tanbul demiryolunun uluslar arası ihaleye çıkarıldığını ve internet aracılığıyla herkese açık olduğunu söyleyerek, "...projenin en geç 2,5 yıl içinde bitirileceğini ve 200 km. hız yapan trenlerin çalışacağını" belirtecektir,<sup>38</sup>

Bakan Öksüz, "Türkiye'nin demiryollarından para kazanma imkanı olduğunu" söyleyerek, eski Ulaştırma Bakanı Barutçu'dan üç yıl sonra "2000 yılının hamle yılı olacağını" muştulayacak, nasıl olacak bilinmez "Raylarda dolar basacağız" diyecektir.<sup>39</sup> Ne acıdır ki hemen ardından gelecek Bakan, Oktay Vural, "hızlı tren" yolunda başlangıç değeriyle "Üç yüz küsur milyon doları toprağa gömdük" diye ulustan "özür" dileyecektir!

Bu "özür"e giden yolda, Ulaştırma Bakanı Oktay Vural, Ayaş Tüneli'nde basın temsilcilerine yaptığı açıklamada "hızlı tren" projesine gönderme yaparak, "Teknolojisi hızlı trene uygun değil. Nereden başladığı nereye gideceği hesaplanmadan milyonlarca dolar harcanmış." diyecek, daha 1986'da "Ben bu projeye para verirken düşünürüm" diyen ve rafa kaldırılmasına imza atan eski Bayındırık Bakanı Safa Giray gibi, "Ben böyle bir projeye para harcamam." diyecektir.<sup>40</sup>

Ulaştırma Bakanı Vural, "...Türkiye'nin 26 yıldır beklediği "hızlı tren" projesine böylece "son nokta"yı koyduktan sonra, gazetecilerin "Bunun sorumlusu sizce kim" sorusunu "Kimseyi yargılamak istemiyorum. Bir sorumluluk aramak gerekirse projelere yeterince kaynak ayrılmamasından kaynaklandığını söyleyebiliriz. Bu ödenekle 50 yılda biter." diye yanıtlayacak; hemen ardından "Ankara-İstanbul arasını 4 saate indirecek bir diğer projenin 36 ay (üç yıl) sonra biteceğini, maliyetinin 403 milyon dolar olacağını" muştulayacaktır!<sup>41</sup>

1. Çiller Hükümeti döneminde Ulaştırma Bakanı olan Mehmet Köstepen, "Bizim inisiyatifimiz altında yürümedi"(!) dediği projenin sorumlularını "cumhurbaşkanları ve başbakanlar" olarak ilan edecektir.<sup>42</sup>

Bizim politikacılar, "yaptıkları"(!) kadar yapmadıklarından da sorumlu olması gereken seçilmişlerimiz "hızlı treni" taça atmak için yarışadırsun,

<sup>38</sup> Ankara-İstanbul demiryolu uluslar arası ihaleye çıktı, Milliyet 17 Ocak 2000.

<sup>39</sup> Posta Gazetesi, 23 Nisan 2000.

<sup>40</sup> *Sürat treni sahipsiz kaldı*, Ayfer Selamoğlu'nun haberi, Radikal, 22 Ağustos 2001.

<sup>41</sup> Cumhuriyet, 21 Ağustos 2001.

<sup>42</sup> *Sürat treni sahipsiz kaldı...*

**OECD Ulaştırma ve Çelik Bölümü Başkanı Wolfgang Hübner, "Avrupa'da toplu taşımacılık, raylı sistem çok gerekli. Çünkü artık yeni bir otoyol yapacak alan kalmadı!" diyecektir.<sup>43</sup>**

Son olarak Bakan Vural'ın, 3 Ağustos 2001'de "kuruluş"a çıkardığı, Atatürk'ün demiryoluna ilişkin sözleriyle süslenmiş göreve başlama yazısında verdiği "söz"ü de aktaralım: **"...Kamu kaynaklarının bize emanet edildiği bilinciyle, kaynaklar israfa asla kaçılmayarak, gösterişten uzak, etkin ve verimli kullanılacaktır."**

Eh ne denir!..

### **Geçmiş Bakmak Yeniden**

Tüm dünyada, özellikle, girdik giriyoruz diye sancılandığımız AB ülkelerinde birbiri peşi sıra "hızlı tren" ulaşımını sağlayacak yatırımların planlandığı, uygulamaya sokulduğu bir çağda, bu işin bizdeki "ilk" girişimini doğmadan öldürerek yine "treni kaçırdık"!

Anadolu içlerine doğru; ancak, Batı'nın yayılmacı emelleri doğrultusunda, ulusal gereksinme ve ereklere aykırı, Batılı demiryolu yatırımcılarının çıkarları çizgisinde; imparatorluk topraklarında "nüfuz bölgeleri" oluşturma stratejisiyle döşenen hatların biri de **Ankara-İstanbul demiryoludur**. Aralık 1892'de Ankara'ya gelip, 1924'e kadar burada çakılıp kalan bu hattı Anadolu içlerine taşımak cumhuriyetin kurucularına kalacaktı.

**1856'dan 1923'e değin geçen yaklaşık yetmiş yılda Osmanlı'dan kalan 4000 kilometreye yakın, çoğu hurda ve "savaş"ta kullanılamaz duruma gelmiş demiryollarını, cumhuriyet kurucuları 1923'ten 1943'e kadar iki katına çıkaracaktır.** Yirminci yüzyılın başında gerçekleştirilmiş, böyle tansıklı bir demiryolu yapımçılığının, zengin deneyim ve "dersler"le yüklü bir demiryolu tarihinin sahibi olan biz, ne yazık ki yirmi birinci yüzyılın başında demiryolu dersinden çaktık!

Anlamalı olmaz mıydı; Alman emperyalizminin yönelim ve yayılması doğrultusunda, Osmanlı'nın "zafiyetinden" yararlanılarak "Doğu'ya doğru" döşenmiş, Ankara'da çakılıp kalmış bu hattı tüm Anadolu'ya yayan cumhuriyetin çocukları olarak, yeni demiryolu çağında, yeni biçimiyle; kendi istenç ve dayancımızla bu kez İstanbul'a uzatmak?..

---

<sup>43</sup> *Otoyol yerine raylı sistem*, Konuşan: Leyla Tavşanoğlu, Cumhuriyet, 26 Ağustos 2001.

1923-1943 yılları arasında yıldırım hızıyla başlatılıp yürütülen demiryollarının temel atma, istasyon açma tarihlerine bir bakınız; **4 Eylül, 23 Nisan, 29 Ekim, 30 Ağustos...** Şakası yok, demiryolu yapıyorsunuz, altmış yıl, yetmiş yıl öncedesiniz, üstelik savaştan yeni çıkmış bir ulusun kendi gücü ve emeğiyle; birbiri ardı sıra açılıyor bu istasyonlar: **Kayseri, Sivas, Malatya, Erzincan, Erzurum, Diyarbakır...**

Dışta bağımsızlık, içte egemenlik ilkesine dayalı bir yeni devlet olarak Lozan'da varlığını dünyaya kanıtlayan genç cumhuriyetin her biri bir yeni "bağımsızlık kalesi"dir bu istasyonların. Dünya âleme bunu eylemle kanıtlayarak yüksek istenci ve inancının göstergeleri; kanlarını kurtuluşun toprağına sermiş halkına, ulusuna borcunu ödemenin erdemidir bu kavuşma noktaları.

Dün (Osmanlı'da) Batı kapitalizminin "nüfuz" bölgeleri oluşturarak koloniler kurma politikasının güdümünde, batılı kumpanyaların "imtiyaz" kavgalarıyla biçimlenen **demiryolculuğumuz, deyim yerinde ise "hatalı çıkış"la işe başlamıştı.** Osmanlının demiryolu politikası "gayr-ı milli" idi; "İmparatorluğun bütçe açıklarını kapamak için ağır faizle ödünç para vererek memlekete yerleşen Avrupa sermayesi, Türkiye'yi sanayi mamulâtına (ürünlerine) Pazar yapmak, diğer taraftan Türkiye'de ucuz bir hammadde membaı (kaynağı) bulmak maksatlarını güdüyordu. Bu maksatla hareket eden bir sermaye kuvvetinin münakalâta (ulaşıma) lâkayt (ilgisiz) kalamayacağı aşikârdı."<sup>44</sup>

"Onun için imparatorluk zamanında şimendifer inşası hususunda yapılan bütün teşebbüsler ya garp sermayesinden gelmiştir, yahut garp sermayesine dayanmıştır. Bu itibarla imparatorluk devrinde şimendifer, milli ihtiyaçlara cevap vermekten, bir milli vahdet (birlik) ve milli iktisat unsuru olmaktan ziyade, kendisine işletme sahası arayan Avrupa sermayeciliğinin istismar (sömürü) vasıtalarından biriydi."<sup>45</sup>

Ne yazık ki 1950'den sonra ulaşım konusunda yapılan girişimler, yine "garp sermayesine" yaslanılarak; ancak bu kez "şimendifer"e değil, yine "milli ihtiyaçlara cevap vermekten, bir milli vahdet (birlik) ve milli iktisat unsuru olmaktan ziyade, kendisine işletme sahası arayan Avrupa sermayeciliğinin (yeni) istismar (sömürü) vasıtalarından biri" olan karayoluna yatırımıyla gelişecektir. Bu kez, otomotiv sanayisinin dünya devleriyle onların

<sup>44</sup> *Demiryolu Siyasetimiz*, Ali Süreyya, ÜLKÜ / Seçmeler, Haz. Zerrin Bayraktar, Cem Alpar, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi yayını, 1982.

<sup>45</sup> agy.

içerdeki uzantılarının baskısıyla ülke, her açıdan bir "karayolu" cehennemine dönüştürülecektir.

Ali Süreya'nın Şubat 1933'te "ÜLKÜ"de yayımlanan yazısı üzerinden yetmiş yıla yakın zaman geçmiş; değişen nedir? Şükran Kurdakul'un demesiyle "Dün, Osmanlı döneminde Küçükasya'ya ray döşemekteydi emperyal güçlerin çıkarı; bugün rayların işlemez duruma getirilmesindedir."

### Ulaştırılmama "Ana Planı"

1972-1982 "on yıllık ana plan"ından sonra, demiryolu ulaştırmasını karayolu egemenliğinden kurtarmayı temel alan, ikinci Ulaştırma Ana Planı (1983-1993) on yılda on adım yol alınmadan "projeler mezarlığı"ndaki yerini alacak; on koca yıl gittikten sonra koltuğa oturan, zamanın TCDD Genel Müdürü Talat Günsoy: "Demiryolu taşımacılığında on yıl sonra Türkiye, Avrupa ile yarışır duruma gelecek."<sup>46</sup> diyerek Ulaştırma Ana Planı'ndaki hızlı tren projesi de içinde olmak üzere nice yaşamsal yatırıma ebelik edecek koskoca bir "on yıl"ın daha tarihin karanlığına havale edildiğini açıklayacaktır.

Bir türlü başlayamayan "demiryolu atılımı"nın kilometre saatini bir kez daha sıfırlayacaktır. Durduğumuz yerde "atılım saati"ni sıfırlayacak yerde, bu "plan" ereklere doğrultusunda Ankara-İstanbul arası hızlı tren yapılmış olsaydı, "1,5 ilâ 6 milyar dolara malolacağı hesabediliyordu. Dış krediyle yapılması durumunda, en kötümser bir tahminle kredinin geri ödemesinin 15 yılda tamamlanacağı öngörülüyordu."<sup>47</sup>

Dediğim dedik çaldığım düdüğü politikasıyla yola çıkanlar, iç ve dış borç batağı içinde "yatırım" ekonomisi yerine, borçlana borçlana "batırım ekonomisi"ni yerleştirenlerin umurunda değildi varılacak nokta. Onlar, liberalizm bayraktarları da bilmezler mi "Liberal ekonomik sisteme sahip ülkelerde demiryolunun taşımacılıktaki ortalama payı yükte % 40-50, yolcuda % 20-25'tir."<sup>48</sup> Bizde nasıl bu oranlar? "1955'te demiryollarının yük taşımacılığındaki payı % 53, yolcu taşımacılığındaki payı % 24 iken; 1996'da

<sup>46</sup> *Demiryollarını liberal politikalar çürüttü*, Ahmet Çelik'in haberi, Cumhuriyet, 3 Ocak 1996.

<sup>47</sup> *Demiryollarımız ve Ankara-İstanbul hızlı treni*, H. Rasih Civelekoğlu, Demiryol, Şubat 1997. Yıl 1, s. 2.

<sup>48</sup> Cumhur Yener, *Mevcut Demiryolunda Tilting-Body tipi Hızlı Tren İşletiminin Teknik ve Ekonomik Analizi*, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi'ne sunulan bildirden. TCDD Yayını.



(Booz-Allen'in devreye girdiği yıl!) bu oranlar % 7 ve 4'e gerilemiştir."<sup>49</sup> Demek liberalizm taklitçiliği yapılan elli yılda ülkemiz demiryolculuğu çürütülmüştür.

Bir ayakları Avrupa'da olan, her ağızlarını açtıklarında AB "ölçütleri"nden dem vuranların birinin ağızından demiryolu duyuyor musunuz? Ülkemizin de üyesi olduğu Avrupa Komisyonu'nca kurulan **Geleceğin Trenleri ve Demiryolu Sistemleri** çalışma grubu içinde biz var mıyız?<sup>50</sup> ölü toprağı serpilmiş üzerlerine! Osmanlı ile övünmeyi bir türlü bırakmayanlar **Abdülaziz**'in ünlü İngiltere gezisinden döndükten (19 Ağustos 1867) sonra, İngiliz sermayesinin baskısıyla da olsa Osmanlı'da demiryolu tartışma ve tasarımlarının arttığını görmek için bir tarih kitabı açıp okuyamazlar mı? Ne engeldir ki gittikleri, gördükleri ülkeler demiryolu ulaşımıyla ülkemiz demiryolculuğunun düzeyi konusunda bir duyunç ve durum değerlendirmesi yapmazlar?

"Her gün İtalya'dan Hollanda'ya günlük taze meyve ve sebze sevkini sağlayan, yük treni taşımacılığı benzeri bir uygulamayı ülkemizde Akdeniz Bölgesi için araştırarak bir proje ve benzer diğer etkinlikler için daha ne kadar bekleyeceğiz?"<sup>51</sup> Üstelik Akdeniz narenciyesinin kalbi Antalya'ya demiryolu yapım işinin ta 1943'te TCDD'nin yapımı kararlaştırılan hatları arasına alınmasına karşı!<sup>52</sup>

İşin uzmanları istedikleri kadar, TGV'yle Paris-Lyon arasındaki "...demiryolu yolcu trafiği % 75 artmıştır. Bunun % 33'ü havayolundan, % 18'i karayolundan gelmiştir. Artan trafiğin % 49'u ise TGV hattının yapımıyla yaratılan yeni trafiktir."<sup>53</sup>; "Paris-Lyon arasında uçak yolcularının % 40'ının hızlı treni yeğledikleri dikkate alınır, Ankara-İstanbul arasında bu oranın % 70-80'lerde gerçekleşeceğini düşünmek hayalcilik değildir."<sup>54</sup> deseler de ülkeyi yönetenler bildiğini okumaktadır.

<sup>49</sup> DEMED, Demiryolları Memurları Derneği, aylık yayın organı, Mayıs 1988, S. 27.

<sup>50</sup> Prof. Dr. Bülent E. Platin. Geleceğin Trenleri ve Demiryolu sistemleri, Elif Yılmaz'ın "Hızlı Tren" yazısı içinde. Bilim ve Teknik. S. 362. Ocak 1998.

<sup>51</sup> agy.

<sup>52</sup> 20. Cumhuriyet Yılında Milli Sınırlar İçinde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış, Demiryollar Dergisi, S. 224/226. C. XIX. Yıl 1943.

<sup>53</sup> Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız, Prof. Dr. Güngör Evren, Araş. Gör. K. Selçuk Öğüt, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi'ne sunulan bildiri'den.

<sup>54</sup> Ankara-İstanbul Arası Hızlı Tren, Sabahattin Sağıroğlu, Türk-İnşa, Mayıs 1993, S. 132.



Sonra, "Borç, borç!" diye el açanların hiç gözden çıkarmaması gereken şu rakamlar: Paris-Lyon hızlı tren hattında enerji tüketimi "...otomobilin yolcu başına tüketiminden on kat, uçağın yolcu başına tüketiminden ise 13 kat daha azdır."<sup>55</sup> Düşük enerji tüketimi ile sağlanan yüksek hız yanında, hat yapımı için gereken arazinin otoyol yapımı için gerekenden daha düşük olduğu göz önüne alınırsa, bu denklemin çevre kirliliği ve doğa yıkımının önlenmesi açısından taşıdığı yaşamsal yarar açıktır.<sup>56</sup>

İyi bir planlama ile yapım ve işletme de içinde olmak üzere sonuçta kârlı bir yatırım olduğu uzman çevrelerce benimsenen "...hızlı trenlerde yolcu başına her kilometre için tüketilen enerji(nin) otomobillere göre % 50, uçaklara göre % 75 daha az" olması yanında, bu "hat"ın yapım giderlerini karşılayacak "hızlı bir geri ödeme olanağı bulunduğu düşünülürse", iş yerine "laf" üreterek anılan projenin geciktirilmesinin ülke ekonomisine zararı,<sup>57</sup> karayolu yatırımlarıyla doğaya verilegelen zararın üstüne eklemek gerekecektir.

### **Bu Kazığın Üstüne de Soğuk Su mu İçeceğiz?**

Son yirmi yılda yirmi milyar doları aşkın paranın banka batıranların ceplerine girdiği şu ülkede "ekonomik olmadığı", "ödenek bulunmadığı", "başı-sonu belli olmadığı..." gibi sade suya tirit gerekçelerle yılan hikayesine döndürülen bu işin sorumluluğu, başta son otuz yılda gelmiş geçmiş hükümetlerin, o hükümetlerde sorumluluk almış siyasilerin, devlet kadrolarında görev yapan bürokratların ve dünya demiryolculuğunun 19. yüzyıldan bu yana geçip geldiği deney ortada iken, tren konusunda hâlâ devekuşu taklidi yapmayı "marifet" sanan yerli sanayicilerimizin omuzlarındadır.

Ankara-İstanbul arası hızlı tren projesinin birinci aşaması olan Sincan-Çayırhan arasındaki 85 km.lik bölümün % 80'inin tamamlanmasına karşın yapım çalışmalarının durdurulmasını ülkesinden ve çağından sorumlu yurttaşlar olarak kabul edemeyiz.

Siyasetçinin görevi onca emek, para; umut ve beklentiyi toprağa gömmek; daha önemlisi toplumun zihnindeki çağdaş ve gelişmiş demiryolculuğun bu ülkede kurulamayacağı düşüncesini pekiştirmek değildir! Yirminci

<sup>55</sup> *Avrupa süper trenlere yöneliyor*, Cumhuriyet, 28 Haziran 1990.

<sup>56</sup> Elif Yılmaz, *Hızlı Tren; Yirmi Birinci Yüzyılda Demir Atla Dörtümla*, Bilim ve Teknik S. 362. Ocak 1998.

<sup>57</sup> Sağıroğlu, agy.

yüzyılın başında demiryolu kumpanyalarından "çektığımız"ı, yirmi birinci yüzyılın başında petrol kumpanyaları ve eklentilerinden çekmeyi nereye değin sürdüreceğiz?

Kentleri, köyleri yaşanmaz kılan bu cangılın sağaltımının demiryolu ulaşımına geçişle önlenebileceğini ne zaman kavrayacağız? Bu bağlamda insanını ve doğasını korumak için İsveç'in AB kamyonlarına topraklarından "ancak trenle" geçiş izni vermesini de "komünistlik" mi sayacağız?

### **Çözüm Bizde, Ulusun Yaratıcı Gücünde Saklı; Tüm Sorun O Gücü Yönlendirmedir.**

Hızlı Tren'i dünyanın gündemine Tokyo-Osaka arasında işleyen "**mermi tren**"le Japonya sokmuştu. Okyanus dibinde "fay hatlarıyla pazarlık yaparak" 25 yılda bitirilen dünyanın en uzun (54 km) su altı tüneline de onlar yaptılar (1864-1989). Bize, **Seikan Tüneli** içinde döşeli raylarda giden "hızlı tren"leri anımsayıp Ayaş Tüneli önünde günah çıkarmak mı, düşünmek mi düşünüyor şimdi? Dünyanın en çetin tüneller geçiti Erzurum demiryolunu yetmiş yıl önce yapmış bu ülke demiryolculuğunu dünya önünde başı eğik duruma sokmaya kimsenin hakkı yoktur. Bu "utanç", bu ulusun ve cumhuriyetin değildir; utanması gerekenlerin adresleri bellidir.

**Her konuda olduğu gibi Türkiye'nin sorunu "para" değil, "kafa" sorunudur.** Bunun böyle olduğunu anlamak isteyenler Kurtuluş Savaşı sırasında, Kuvayı Milliye'ce yabancılarca işletilen hatlara el konulmasından başlayıp, Lozan'da kapitülasyonların kaldırılması sırasında verilen ekonomik kurtuluş savaşından; Lozan'la siyasal varlığını berkiten cumhuriyetin ilk "mali yıl" toplantısında "Erzurum'a demiryolu" kararı alınmasından geçerek; yirmi yıl boyunca sıtmal bir çalışma temposuyla sürdürülen cumhuriyet demiryolculuğu tarihine bir göz atsınlar!...

Demiryolu serüvenimizin canlı müzesi olarak saklamak gerekirken, önce battal kılınıp sonra tümüyle iskelete döndürülen, **Yedikule Cer Atölyesi**'ne; ilk yerli malı lokomotiflerimizin, ilk otomobilin yapıldığı dev **Eskişehir Cer Atölyesi**'ne baksınlar; kuruluş yıllarındaki hızlarını kesmek için elimizden geleni ardımıza koymadığımız **Sivas Cer Atölyesi**'ne; **Adapazarı Vagon Fabrikası**'na baksınlar; TCDD'nin yayımladığı "**Demiryollar Mecmuası**"nın 1925-1950 yılları arasında çıkan sayılarına baksınlar... Buna karşın "Bir şey göremedim!" derlerse aynaya baksınlar...

Osmanlı'dan kalıt "**Biz bu demiryolu işini yapamayız, yaptırmazlar**"

teslimiyetçiliğiyle başımıza bela edilmiş "imtiyaz demiryolculuğu"na yeniden dönüp; demiryolculuğu yeniden "**Yahudi balığı**" yapmaya hiçbir siyasi kadronun, hiçbir gerekçeyle hakkı ve hukuku olamaz. Yukarıda da söyledik: "**Kalkınma**" da "**hak**" gibi; verilmaz, "**alınır!**"

Demiryolu ulaşımı ve bunun gibi yaşamsal sorunların "ağırlığı ölçüsünde", değil ertelenmesi; çabuklaştırılmasının çağdaş yönetim anlayışı ve ulusçu bir yaklaşım olduğunu belirtip geçelim; "tarih" önümüzde duruyor. "Çağ atlama" mışız demek ki; sorunların üzerinden atlamışız! Atatürk demiryolculuğundan sonra bir "iflasın belgesi"dir yaşananlar. Ne var ki "**iflas**" eden ülke değil, **elli yıllık demiryolu düşmanı politikalarıdır!**

"Ulusal petrol davası"nın öncüsü, **Muammer Aksoy**, daha 1976'da, "1987'de gelecek "iflas"ı haber vererek uyarıyordu: "1987'de dışarıya 6 milyar doları aşan dövizi, sırf petrol tüketimi yüzünden ödeme zorunluluğunda kalarak **iflas etmememiz** için, karayolu taşımacılığında uzaklaşma zorunluluğu vardır!"<sup>58</sup> Uygarlık ve demokrasi savaşımıcısı Aksoy'un bu "uyarı"sından 10 yıl sonra **1. Özal Hükümeti** kurulacaktır.

Çözüm içinse, ilkin "hızlı tren" de içinde olmak üzere, onca "fiyasko" ortada dururken ekonomiyi eline verip berbat ettirdiğimiz IMF, Dünya Bankası, vb. Batı sermayesinin, onların ekonomik ajanlarının güdümünde direnmeyi (ısrarı) bırakıp, ülkeyi ve toplumu bu noktaya getiren "gayr-ı milli" politikadan bir an önce dönülmelidir.

Elli yıldır kör hatta çekilip paslandırılan demiryollarını ele güne rezil ettiğimiz yetmiyormuş gibi, şimdi, bir de bu haliyle(!) TCDD'nin özelleştirilerek,<sup>59</sup> kurumun "...bağlı ortaklıklarındaki üretim tesisleriyle fabrikalarının satılmasından dem vurulmaya başlandı.<sup>60</sup> Hızlı tren "buharlaştı" ama, Booz-Allen ve Hamilton'ın demiryollarımızı yeniden "yapılandırarak" ülkeyi "arabalandırma"(!) çabası sürüyor anlaşılan.

### "İyileştirme" mi "özelleştirme" mi?

TCDD'nin "iyileştirilmesi" çabaları, BOOZ Allen ve Hamilton firmasınca hazırlanan "yeniden yapılanma", "iyileştirilme" planlarından çok önce

<sup>58</sup> *Trafik Haydutları*, Cumhuriyet, 2 Eylül 1976.

<sup>59</sup> *Bakan Vural*: TCDD'yi bir an önce özelleştirmeliyiz, Hürriyet, 26 Ağustos 2001, Muharrem Sarıkaya'nın haberi.

<sup>60</sup> *TCDD tesislerini satışa çıkaracak*: Genel Müdür Vedat Bilgin'in açıklaması, Posta Gazetesi, 1 Eylül 2001.

başlamış. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı Özel Fonu'ndan yine Dünya Bankası aracılığıyla İTALCOESULA firmasına yaptırılan "**Demiryolu Etüdü Kesin Raporu**" ve Dünya Bankası önerileri doğrultusunda 1972-1982 yılları arasında kapsayan on yıllık bir "master plan" hazırlanmış.<sup>61</sup> 1979'da "iyileştirme"ye, önce, demiryollarının "bağlı" işletmeleri limanlarımızdan başlanmış. Demiryollarında "iyileştirme" girişimleri, ülkemiz ekonomisiyle birlikte demiryollarını da ağır bunalıma sokan 1958 devalüasyonundan kök tutup, 1974 petrol krizinde ivme kazanarak, aralıklarla da olsa gündemden hiç düşmemiş. TCDD ve Denizcilik Bankası sorumluluğunda yürütülen "Limanlar İyileştirme Projesi"nin "dış finansmanında" kullanılmak üzere de Dünya Bankası'ndan 75 milyon dolar kredi verilmiş.<sup>62</sup>

Bu arada (1980), "Karayolunun % 72.26 olan yük taşımacılığındaki payının yarı yarıya azaltılması, demiryolunun % 10.41 olan yük taşımacılığındaki payının ise **üç katına çıkarılmasını** hedefleyen" 1983-1993 yılları arası "on yılı" kapsayan "ikinci" Ulaştırma Ana Planı hazırlanır. Yukarıda da söylediğimiz gibi, bu "plan" da raflarda tozlanacak; trafik kazalarında ülke karayolları kan gölüne dönüşecektir. Ama hep, yeniden bir "iyileştirme", yeniden bir "yapılanma" avazı ortalığı saracaktır. Anılan bu "plan"ın hasıraltı edildiği süreçte, bırakınız taşımacılıktaki payının artırılmasını, "...karayolu yapımına hız verilmesi; taşıt üretiminin teşvik edilmesi sebebiyle, demiryolunun yük taşımacılığındaki payı % 7'ye, yolcu taşımacılığındaki payı ise % 4'e "düşecektir."<sup>63</sup>

TCDD'nin "iyileştirilmesi" çalışmalarına hiç değilse "limanlar"a el atarak 1979'da başladığı kesindir. Ne ki TCDD'nin yayımladığı "Demiryol"da, bu "iş"e 1995 yılının Ekim ayında başladığı; Hazine, DPT Müsteşarlıkları ile Ulaştırma Bakanlığı'nın katılımıyla kurulan bir "yönlendirme komitesi"nin TCDD'de "yeniden yapılanma" projesini "uluslar arası tecrübe"ye sahip" olduğu söylenen Amerikan Booz Allen-Hamilton Firması'na "ihale" ile verdiği belirtiliyor.<sup>64</sup>

---

<sup>61</sup> 50. Türk Yılı Türk Demiryolları, Demiryol, (Özel Sayı) Ekim 1973. S. 573.

<sup>62</sup> Dünya Bankası "Limanlar İyileştirme Projesi"ne 75 milyon Dolar kredi açtı. 7-18203 S. Bakanlar Kurulu Kararnamesi: Resmi Gazete: 15.11.1979, Demiryol, Ocak 1980. S. 648.

<sup>63</sup> Civelekoğlu, agy...

<sup>64</sup> TCDD yeniden yapılıyor, Demiryol, Yıl. 1, S. 1 Ocak 1997. Ayrıca bakınız: "Sendika ve Derneklere Sunuş: TCDD Yeniden Yapılanma Çalışması, Ankara 19 Nisan 1996. Booz. Allen ve Hamilton Ltd.

Yukarıda sözü edilen ve "Demiryol" dergisinde yayımlanan yazıda, bu "iyileştirme"nin "TCDD'nin 2005 yılında gelişmiş ülke demiryolları arasında" olmasını sağlayacağı "ham hayali"nin altı özenle çizilirken, söz konusu çalışmanın amacının "demiryollarını özelleştirmek olmadığı" özellikle vurgulanmıştı.<sup>65</sup> Yaşanan son gelişmeler, TCDD'nin "ticarileştirilmesi" doğrultusundaki hareketlenme, bu "proje"nin gerçek ereğini ortaya koymuştur! Olan bitene bakılırsa; demiryol dergisinde yayımlanan yazıda demiryolunu iyileştirme çalışmalarının amacının "demiryollarını özelleştirmek" demek olmadığı vurgulamasının bir tek açıklaması olabilir: "**Hangi hatta gittiğini, kimin trenine bindiğini bilmemek!..**"

### Yenilen Pehlivan Doymazmış

1983-1993 Ulaştırma Ana Planı 1986'da ortadan kaldırılır.

Plan işi de Ankara-İstanbul arası "hızlı tren" işi gibi yılan hikayesine döner. Birinin gerekleri yerine getirilmeden ötekine başlanır. Uygulanmayan ulaştırma planlarında demiryolu ulaşımının öneminin altı çizilir. Uygulamada ise demiryoluna yatırımın hep üstü çizilecektir.

Bu planlardan birisi olan ve 1988'de DPT tarafından 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında 22 kişilik bir komisyona hazırlatılan bir başka "Ulaştırma Ana Planı"nda demiryollarının içine sokulduğu **etkisizleştirilme**, ulaşım sektöründen "**tasfiye**" edilme sürecinde, kurumun başına geleceği(!) bildikleri için, işin uzmanları "**Demiryollarını dar anlamda ticari kâr veya zarar ölçüsünde değerlendirmenin ölçü olmadığını, esas olanın ülke düzeyinde belirlenmiş ulaştırma hedeflerine, ekonomiye en ucuza malolacak biçimde erişilmesinin sağlanması olduğu temel prensibini ortaya koyduk.**" diyeceklerdi.<sup>66</sup>

"Devletin KİT'lerden elini eteğini çekmesiyle birlikte yoğun bir zarar sürecine giren TCDD, sübvansiyonların kaldırılmasıyla -1996'da 7. BYKP'de ulaştırmaya ayrılan 103.1 trilyon kamu sabit sermaye yatırımının % 65'i karayoluna, % 19.8'i havayoluna, % 6.8'i demiryoluna ayrıldı- çökme noktasına" gelmişken,<sup>67</sup> "...Gündemdeki yeniden yapılanma projesi, demiryollarımızın Türkiye ulaştırmasında yüklenmesi gereken işlevi gözardı ederek ticari ölçütlerle değerlendirme yapmaktadır."<sup>68</sup> Bu "uyarı"dan yan-

<sup>65</sup> TCDD yeniden yapılıyor, Demiryol, Yıl. 1, S. 1 Ocak 1997.

<sup>66</sup> Prof. Dr. Güngör Evren: Uygulanmayan planı niye yapalım? Milliyet, 23 Aralık 1988.

<sup>67</sup> M.G. Sönmez, Cumhuriyet Ekonomi, agy...

<sup>68</sup> Prof. Dr. Güngör Evren, Demirağlar İçin Yürümek, Cumhuriyet, 4 Nisan 2000.



**sıyan, bir kamu hizmet temel aygıtı olan demiryollarının herhangi bir ticari kurum gibi görüldüğü ve ona göre "iyileştirileceği"nin kanıtıdır.**

Kaldı ki, 1993'te Dünya Bankası'nca Çiller'e gönderildiği belirtilen mektupta, bir büyük KİT olan TCDD de içinde olmak üzere, "...ekonomik hayatıyeti bulunmayan ve sektörün % 23'ünü oluşturan KİT'lerin kapatılması bir mecburiyete dönüşmüştür, bunların kapatılması ile tasarruf edilecek kaynaklar, özel sektörde her yıl 50 bin yeni iş yaratma gibi bir imkan sağlayabilecektir. Böyle bir programın uygulanması, enflasyonun geriletilmesini sağlayacak, böylelikle özel sektörün daha verimli yatırımlar başlatmasına imkan tanınacak, ekonomik büyüme hızlandırılacaktır." (!) denilmiyor muydu?...<sup>69</sup>

"TCDD'yi iyileştirme" kapsamı içinde, "ticarileşme" ortak paydasında, zaten "eski" TCDD olmaktan çıkmış; temel fabrikaları, meslek okulları, kapatılıp, dağıtılarak kolu kanadı budanmış "kurum"un, önce işletme, yatırım ve üretim birliklerini ayırması; yolcu sayısı belli bir oranın altına inmiş istasyonlarını kapatması, fabrikalarını satması, işçi sayısını azaltması istenerek "özelleştirilme"si gündeme getirilmiştir.

Demiryolu tarihinde batırıldıktan sonra "özelleştirilen" demiryolu işletmeciliği örneği var mıdır bilmiyorum. Bu iş, en üst düzeyde bir yatırımcılık ve işletmecilikle; özel sektörün de alana el atmasını (desteğini) özendirerek kamu öncelikli politikalarla birlikte yürümüş Batı'da. Ki tüm bu altyapı ve deneyime karşın, demiryolunun anayurdu, İngiltere'de demiryollarının özelleştirilmesinden sonra yaşanan sıkıntılar ortadadır.\* Biz hangi hattı, hangi işletmeyi hangi özel sektörle işleteceğiz. Görünen köy kılavuz istemez; var mıdır özel sektörcce girişilmiş ya da girişilecek Ankara-Erzurum hattı gibi bir hat yapmak girişimi?...

Mehmet Barlas'ın Demirel'e başta Cavit Çağlar olmak üzere, sanayici ve işadamlarına sormasını önerdiği soruyu, biz kendi bakışımızdan soralım iş adamlarımıza, sanayicilerimize? Var mısınız Ankara-İstanbul arası yarım bırakılmış demiryolunu bitirmeye?!..

Demiryolunun kısa erimde tatlı kâr getirecek arsalarını, altyapılarını... satıp savmak, hele bir de kimi işletmelerini "kâr garantisi"yle "özel şirketlere devretmek" tasarımları,<sup>70</sup> bize yeniden "imtiyaz demiryolculuğu" süre-

<sup>69</sup> *Beş büyük KİT özelleştirilmeli*, Nursun Erel'in haberi, Cumhuriyet 19 Temmuz 1993.

<sup>70</sup> Alparslan Kara, BTS Eğitim Grubu adına 2. Ulusal Demiryolu Kongresi'ne sunulan bildiri'den.



cinde, Osmanlı'da demiryolu döşeyen yabancı kumpanyaların kimi hatların "ticari potansiyeli" az diye yapımdan yan çizmeleri üzerine, imparatorluğun ilgili hattın yapımını güvenceye almak için ödemeyi yükümlendiği "kilometre garantisi"ni anımsattı!

**Nicedir çağcıl Curzonlar, Lozan'da "ceplerine koyduklarını" sırasıyla çıkarıyorlar. Biz de ökseye düşüyoruz. Ne yazık ki bir İsmet Paşa yok ve biz, Paşa gibi, o açık "tehdit"ten; yerli ve yabancı oyun ve alanlardan; büyük yenilgi ve yitirilerden... hâlâ ülkenin geleceği için bir ders ve sınanma aracı olarak yararlanmayı akıl edemiyoruz.**

### **"Hiçbir Düş ve Kuram Peşinde Aldanmaksızın" Yapılacak Olan**

Oysa "Gelecekte hızla artması beklenen ulaşım taleplerini sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi ile verimli bir biçimde karşılayabilmek için Türkiye'nin 1950'li yıllardan beri sürdürmekte olduğu, hemen hemen tek ulaşım türüne (karayolu) dayalı ulaştırma politikasını radikal biçimde değiştirmesi gereklidir."<sup>71</sup> Bu değişiklik için de "Dostlar AB yolunda görsün" diye değil, ulusal çıkarlar ve gereksinimler doğrultusunda konulmuş ve konulacak ereklere; tasarlanmış ve tasarlanacak planlara "**hiçbir düş ve kuram peşinde aldanmaksızın**" inançla, uygulama istenci ve dayancasıyla sarılmak gerekir.

Çünkü, Avrupa'da ve dünyada 19. yüzyıla damgasını vuran, 20. yüzyılı baştan başa geçip 21. yüzyılda uçakla yarışmaya, yeni bir "altın çağ" yaşamaya hazırlanan demiryolu ulaşımcılığı, İsmet Paşa'nın sözleriyle, ulusal birliğin, dirlik ve düzenliğin sağlanması açısından birincil önemde "ilk ve ertelenemez bir sorundur; ulusal devlet için demiryolu gereksinmesi, ulusal birlik, ulusal savunma, ulusal politika sorunu; yüzyılların sonucu olan ulusal bağımsızlığın korunması sorunudur." (BMM, Cumhuriyet'in 18. yılında, Ekim 1941).

### **Ört ki ölem!**

Dünya Bankası yol göstericiliğinde(!) kamu kurum ve kuruluşlarının; sermaye ve yatırım piyasasının; son günlerdeki moda tanımıyla "reel sektör"ün, vd. bir türlü sonu gelmeyen "iyileştirilme"sinden; "**Devlet İhale Yasa Tasarısına AB rötüşü**"ndan;<sup>72</sup> yine "Dünya Bankası'nın yan kuruluşu

<sup>71</sup> *Ulaştırma Ekonomi İlişkisi Çerçevesinde Türkiye'de Ulaştırmanın ve Demiryollarının Geleceği*, Prof. Dr. Haluk Gerçek, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi'ne sunulan bildiri'den.

<sup>72</sup> "*Koray Aydın'ın karşı çıktığı yasa için uzmanlar geliyor: Devlet İhale Yasa Tasarısı'na AB rötüşü*". Cumhuriyet, 7 Eylül 2001.

olan Yabancı Yatırım Danışmanlık Kurumu'nun (FIAS) raporları doğrultusunda" hazırlanan, gördüğü tepkiler üzerine Meclis'ten geçirilmeyen, "yabancı yatırımların önündeki bürokratik engeller"i kaldırmaya yönelik "**Endüstri Bölgeleri Yasa Tasarısı**" girişiminden<sup>73</sup> sonra, şimdi de kamu kesimindeki yolsuzluklar ve alınacak önlemler için Dünya Bankası devrede! Bir yandan, "...ekonominiz çok iyi gidiyor, az kaldı; ha bugün ha yarın başaracaksınız..." diye Nasreddin Hoca'ya taş çıkartacak bir mizah örneği veriyorlar; öte yandan kendilerinin de çöktandır "**ortak**" oldukları "**kamu kesimi yolsuzlukları**"nın önlenmesi için devreye giriyorlar!...<sup>74</sup>

**İzmir İktisat Kongresi**'nde (17 Şubat 1923), yabancı demiryolu kumpanyalarının yükümlülüklerinden kaynaklanan zararların, işin teslim tarihindeki değeri üzerinden ödettirilmesi kararı da vardır.

"Hızlı tren" tasarımı, yürürlüğe konulduğu günün fiyatlarıyla, halkın 315.5 milyon dolar parasını, bugünün kuruyla yaklaşık bir milyar dolarını (Evet; ne yazık ki dolar!) yutarak, büyük "kamu kesimi yolsuzlukları" arasında yerini aldı. "Yolsuzluk" illa açıktan "para götürme" değildir ki!... on dokuz hükümet, sekiz başbakan, 26 bakan görmüş,<sup>75</sup> bir temel toplumsal-ekonomik "proje"nin tasarımından uygulamasına; başlamasından "kadük" edilmesine sergilenen şu tablo, "**kamu kesimi yolsuzluğu**" olarak adlandırılmayacaksa ne diye adlandırılacaktır?... Dünya Bankası bu "yolsuzluğun" da sorumlularının aranıp, gereğinin yapılmasını önerecek midir?!...

İzmir İktisat Kongresi üzerinden üç çeyrek yüzyıldan çok bir zaman, koca bir yirminci yüzyıl geçti. Toplanışından sekiz ay sonra dünyaya duyurulacak Cumhuriyet'in ekonomi-politikasıyla birlikte, ulusalcı demiryolculuğun temel ilke ve ufkunun da çizildiği bu kongrede alınan "yukarıdaki" kararın iletisi taktır:

Yer altı-yerüstü kaynaklarından, saniyesinin yitirilmemesi gereken "zaman"ına değin ulusal kaynakları çar-çur edilmeden yurdun yararı ve gönenci için kullanılmalıdır. Onurlu ve bağımsız bir ulus olarak yaşamının temelidir bu...

**Bugün değişen nedir?...**

(Ankara, Ağustos-Eylül 2001)

<sup>73</sup> "Endüstri Bölgeleri Tasarısı: Yabancılar herşey serbest", Cumhuriyet, 28 Ağustos 2001.

<sup>74</sup> Dünya Bankası düzenliyor, Başbakanlık'ta yolsuzluk konferansı, Cumhuriyet 7 Eylül 2001.

<sup>75</sup> Bir Hızlı Trenimiz Olamadı! Perihan Çakıroğlu, Finansal Forum, 25 Ağustos 2001.

## Sil Baştan "Rehabilitasyon"

Biz bu irdelemeyi Ağustos 2001'de yapmıştık. Neredeyse sekiz ay oluyor.

Geçen bu sürede dişe dokunur bir değişiklik olmadığı ortadadır. Demiryolu politikamız, "avara kasnak siyaseti"ne dönüştürülmüştür.

Ulaştırma Bakanı'nın üstüne bir bardak soğuk su içmemizi önerdiği Ankara-İstanbul arası hızlı tren projesi zaman zaman şu ya da bu gerekçe ile gündeme çıkmayı sürdürdü. Bitmez-tükenmez bir "rehabilitasyon" ve ne başlayıp ne biten bir "etüt-fizibilite" sürecine girildi. Ayaş Tüneli'nin idam fermanının açıklandığı gün de söylediği gibi, Ulaştırma bakanı Oktay Vural o konuşmasından iki ay sonra, bir kez daha, "...mevcut demiryollarının rehabilitasyon projesine hız verileceğini" açıkladı. (*Rehabilitasyon Projesi İnandırıcı Bulunmadı*, Caner Öztürk'ün haberi, Cumhuriyet 7 Kasım 2001).

Demiryolcular Bakan'ı inandırıcı bulmadılar ama Bakan açıklamalarını sürdürdü: "Bizde bitmeyen senfoni çok!" dedi. Her zaman yaptığı gibi, açıklamanın ardında bir de **stepne** vardı: "Bunun dışında, mevcut hattı rehabilite ettiğimiz, Ankara-İstanbul arasını 3 saate indirecek bir proje var." diyen Ulaştırma Bakanı, sözünü ettiği "rehabilitasyon projesi"nin bir "Fransız-Türk konsorsiyumu"na ihale edildiğini, ancak "kredi onayı olmadığı için 1 yıldır beklediklerini" de sözlerine ekledi. (*Ulaştırma Bakanı Oktay Vural'dan Acı İtiraf: Bizde Bitmeyen Senfoni Çok, Hızlı Tren Başka Bahara*, Mutlu Sereli'nin haberi, Cumhuriyet 17 Kasım 2001).

Ulaştırma Bakanı'nın bu açıklamasından yaklaşık iki buçuk ay sonra, yine aynı "proje" için beklendiğini bildiğimiz bir başka "kredi"nin "onay"ı kredi süresinin bitimine beş kala çıkıyordu. İspanyol kaynaklı 400 milyon dolarlık bu kredi, TCDD Genel Müdürü Vedat Bilgin'in verdiği bilgiye göre hattın "keskin virajlı" bölümlerinin iyileştirilmesinde kullanılacaktı. (*Hızlı Tren Eylül ayında Start Alıyor*, Gila Benmayor, Hürriyet, 1 Mart 2002. Ayrıca bkz. Benmayor, *Derviş Hızlı Tren Projesi'ne El Attı*, 11 Ocak 2002. Yazar öyle diyor ama Derviş'in İspanyol kredisi konusuna "müdahil" olmasının patırtılı öyküsünden daha sonra haberdar olacaktık: *Bakanlardan Derviş'e Tepki*, Cumhuriyet 20 Ocak 2002). Bu duruma göre aynı iş için iki ayrı ülkeden "kredi" alacağız demektir. Fransız kredisi de gelirse, onu da hattın virajsız bölümlerinde yapılacak iyileştirmeye harcarız artık. Kendisine Ankara-İstanbul arasını 3 saate indireceği öngörülen "rehabilitasyon" işinin ne zaman başlayacağı sorulan TCDD Genel Müdürü Vedat Bilgin "**Eylül'den (beş ay var! ÜS) önce başlayabilir.**" demiş. (Benmayor, *Hızlı Tren Start Alıyor...*).

Bugün 19 Mart 2002. Yılan hikayesinde yeni bir perde.

Bakan Vural, Ayaş Tüneli'nin üstüne bize bir bardak soğuk su içirdiği 2001 Ağustosundan itibaren iki ay geçmeden, Kasım 2001'de yukarıda sözünü ettiğimiz "mülakat"ta Cumhuriyet'in muhabirine Ankara-İstanbul arası hızlı tren projesi (Ayaş Tüneli), **"İptal olmadı ama Bakanlık olarak bir etüt yaptırıyoruz. Etütten sonra nereye gider, ne yaparız belli değil."** demiş, son kararın yine "fizibilite etüdü" yapılarak verileceğini açıklamıştı. (Hızlı Tren Başka Bahara). Bakan Vural bu bir türlü bitmeyen "fizibilite" işiyle uğraşırken, bu kez Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in soru önergesine muhatap olacaktır.

Ulaştırma Bakanı, Kamer Genç'e verdiği yanıtta "...fizibilite etüdünün 2002 içinde yapılarak kalıcı bir karar verileceğini" söylemiş. (*Hızlı Tren Projesi'nin 'Kaplumbağa Hızı'*, Cumhuriyet, 19 Mart 2002). Göreceğiz bakalım. Bakan en son Kasım 2001'den beri "etüt"le uğraştığına göre, ipe un seriliyor gibi. Öyle ya madem "rehabilitasyon" yapacaksınız, bunun için de son anda İspanyol kredisini yakaladınız, Fransız kredisi de arkadan gelecek(!), işe başlamak için neyi bekliyorsunuz?!... Değilse şu çağda ne menem bir "etüt"tür ki ne başladığı belli, ne bittiği...

\* \* \*

Oysa Türkiye, Ankara-İstanbul hızlı tren projesi de içinde olmak üzere, demiryolculuğunu yeniden dünya ölçülerine çıkarabilir. Üç çeyrek yüzyıl önce aynı alanda başarılan iş, üretilen sonuç ortadadır! Yeter ki ulusun gücüne ve ulusal kaynaklara yaslanılsın. Ulusal öncelik ve gereksinmelere dayanılsın. Ülkenin sorunlarına ülkenin içinden bakılabilsin. Bunu yapmak zorundayız. Lafla peynir gemisi yürümüyor. Türkiye, her açıdan taşıdığı gizilgüçle, yer altı ve yerüstü kaynaklarıyla, demiryolculuğumuzun tarihsel gelişim sürecinde biriktirdiği onca kazanımla, inandığı ve inandırıldığı zaman her soy güç işin altından kalkacak insanıyla bunu başaracak karatta bir ülkedir.

Elverir ki sorun, doğru ortaya konsun, doğru ve ülke çıkarına çözümler üretilsin. El atına binen tez iner. Demiryolu öncelikli bir ulaşım politikası, "yeni bir yüzyıl" ve "yeni bir dünya"nın eşliğinde, hiç gecikmeksizin uygulamak zorunda olduğumuz bir seçenek olmanın ötesinde bir anlam ve işlev taşıyor. Tarihimiz bunun tanığıdır. Demiryolu öncelikli bir ulaşım politikası, yarım yüzyıldır kıyısında dolaştığımız demokrasiye bizi en kısa yoldan taşıyacak bir araç olarak da politik lokomotifini bekliyor.

Demiryolunu battal etmek "demokrasi"yi battal etmekle eşdeğerlidir artık.

(Ankara, 19 Mart 2002)

(\*) İngiltere'de demiryolu özelleştirmeciliğinden çark ediliyor! İngiltere'de demiryolları yeniden kamulaştırılıyor. Temelde bir kamu hizmet sektörü olan demiryolu ulaşımının özelleştirilmesi, anavatanında bile tutmadı. **Blair**'in yakın çalışma arkadaşı ve İngiltere Ulaştırma Bakanı **Stephan Byers**, demiryollarını toplumdandan, parlamentodan yükselen sesleri dikkate alarak içine düştüğü kötü durumdan kurtarmak için devletleştirme kararı aldı. Byers, "Özelleştirilen tren yolları yatırım yokluğundan kaosa ve çok sayıda (kaza ile) can kaybına yol açınca, tren yolları ağını özel sektörden alıp "kâr amacı gütmeyen" bir işletmeye dönüştürerek fiilen kamulaştırmak zorunda kaldı." (**Ergin Yıldızoğlu**, Global/Polikültür, *Sol Toparlanıyor!* Cumhuriyet 23 Ocak 2002). "İflas noktasına geldiği için devletten yardım isteyen demiryolu şirketi **Railtrack**'a (devletten) istediği desteğin yapılmasına ve şirketin" kamuya devrine karar verildi. (**Necati Doğru**, *İngiltere Demiryollarını Devletleştiriyor! İyi mi?* Cumhuriyet 17 Ekim 2001).

Bizdeki özelleştirme şampiyonlarına, kamu deyince, aklına "tamu" düşenlere; "etüt" ve "fizibilite" uzmanlarına; ne başlayıp ne biten işlerin yorulmak bilmez sahiplerine(!) duyurulur... (Demiryollarının özelleştirilmesi ya da ağızlara sakız edilmiş deyişle "rehabilitasyon"u değil, çağcıl ölçüt ve ölçeklerde "modernizasyon"u gereklidir. Bu konuda TCDD Genel Müdürü Vedat Bilgin'in içinde bulunduğu ayrıntılı bir çalışma: 21. Yüzyıla Doğru *Demiryollarının Modernizasyonu / Yeni Bir Gelişme Stratejisi*, Demiryol-İş Sendikası Y. Ankara 1996)

(Ankara, 19 Mart 2002)



## **BİR ÖNEMLİ NOT**

*Ulusal demiryolculuğun kuruluş tarihi 24 Mayıs 1924'tür; 23 Eylül 1856, "imtiyaz demiryolculuğu"na ferman buyruluşunun tarihidir!*

*1838'de Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında yapılan **Baltalimanı Ticaret Antlaşması**, İngiliz demiryolu kumpanyaları ve tüccarı önündeki, "fihilen" çoktandır kalkmış olan engelleri "hukuksal" olarak da kaldırmıştı. Kağıt üzerinde kaldıramadığı bir engel dışında: ulaşım! İmparatorluk döneminde Anadolu toprakları içinde döşenen ilk demiryolu, Baltalimanı Antlaşması arkasından "ilk imtiyaz"ı alan İngilizlerce yapılan İzmir-Aydın hattı olacaktır. İngiliz sermayeli "İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi"ne "imtiyaz" verilmesine ilişkin ferman **23 Eylül 1856**'da yayımlanır. Adı geçen demiryolu hattı "teminatsız" olarak işi üstlenen İngiliz demiryolu şirketine verilir. "Yapılan İzmir-Aydın demiryolu sözleşmesine göre, Osmanlı Hükümeti, şirkete, yatırdıkları 30.6 milyon frank sermaye için yılda % 6 kâr garantisi sağlamak zorundaydı. Ayrıca şirket hükümete ait topraklardan, maden ve ormanlardan ücretsiz olarak yararlanma hakkına sahipti. Buna karşılık (bu) demiryolunun 70 kilometrelik bölümü 4 yıl içinde tamamlanmış, on yıl süren İzmir-Aydın demiryolu 1866 yılında hizmete açılabilmişti." (Murat Özyüksel, Hicaz demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul/Ekim 2000).*

*1856'da Anadolu toprağında başlatılan "imtiyaz demiryolculuğu" ile 1914'e değin anayurtta yapılan demiryolu, toplam 4000 km. dolayındadır. Kurtuluş Savaşı sürerken Kuvayı Milliye'nin el koyduğu hatlar da bu rakamın içindedir! Cumhuriyetin kuruluşunu izleyen ilk yıl (1924'te), Anadolu'daki tüm demiryolları ve demiryolu işletmesi "**Anadolu Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi**" adı altında kurulan genel müdürlüğe bağlanır. **24 Mayıs 1924'te çıkarılan 506 sayılı yasa ile Anadolu topraklarındaki 4138 km demiryolunun 3116 kilometresi yabancı işletmecilerden satın alınarak ulusallaştırılır. Bu tarih ulusal demiryollarının kuruluşu ve kurumsallaşması tarihinin de başlangıcıdır.** Kurumun başına da 16 Temmuz 1920'de büyük demiryolcu, Kurmay Albay Behiç Erkin getirilir. Behiç Erkin ulusal demiryolculuğun kurucusu ve ilk genel müdürüdür. Kasım 2001 ölümünün 40. yılıdır.*

*Bu tarih, **24 Mayıs 1924**, 12 Mayıs 1965 tarih ve 25/172 sayılı TCDD Yönetim kurulu kararıyla da "**TCDD'nin kuruluş yılı**" olarak onaylanır. Her yılın bu gününde ulusal demiryolculuğumuzun kuruluş yıldönümü kutlanır.*



***Ne var ki ulusal demiryolculuğun uluslar arası otomotiv kumpanyalarına boğdurulması için dolu dizgin gidilen 1980 sonrası süreçte, TCDD'nin kuruluş yılı olarak kutlanan 24 Mayıs 1924 bırakılacak; Osmanlı'nın "gayr-ı milli" demiryolculuk politikasının çocuğu "imtiyaz demiryolculuğu"nun Anadolu toprakları üzerinde döşeyeceği ilk hat olan "İzmir-Aydın" hattına verilen "imtiyaz fermanı"nın yayım tarihi başlangıç alınacaktır!***

*İngiltere'nin İngiliz demiryolculuğunun başlangıç tarihini, 1825'te Stephenson'ın Darlington-Stockton arasında istim alan ilk trenine bağlaması pek doğal! Ama bizim, Osmanlı'nın "gayr-i milli" demiryolu politikası çerçevesinde, İngiliz emperyalizminin çıkarları doğrultusunda Anadolu'ya döşenen bu ilk "imtiyaz demiryolculuğu" hattının yapımına "ferman" buyurulan tarihi, 23 Eylül 1856'yı demiryollarımızın kuruluş tarihi olarak, ulusal demiryolculuğun kuruluş tarihi yerine "ikame" etmemizin anlaşılır bir yanı var mıdır?!..*

***Vardır elbet; bu yüzden acıklı güldürüdür yaşayageldiğimiz!***

(Ankara, Nisan 2002)