

“Tren gelir, hoş gelir...” Kara Trenin Hikâyesi

Mehmet ÖZDEMİR
Anadolu Üniversitesi

Geçen sayımızda “Yaşlı, Yaşlı Yollar” başlığıyla, seyahat olayının iki temel bacağından bahsetmiştik: Ulaşım ve konaklama.

Yazımızda “Karayolları” ve “Denizyolları”nın zaman içinde Dünyada ve bizdeki gelişimi üzerinde durmuştuk. Bu yazımızda ulaşımın önemine tekrar değinerek Sanayi Devrimi’ni tekrar vurgulayacak, Sanayi Devrimi’nin anası “Buhar Makinası”na ve onun yavrusu “KARA TREN”in tarihçesine göz atacağız.

TEKERLEKTEN “BUHAR MAKİNASI”NA ULAŞIM

Ulaştırma sektörünün, hatta birçok teknolojik alanın en önemli keşfi, *tekerleğin icadıdır* (MÖ 3500). Tekerlek teknoloji teriminin ilk sembolüdür. İnsanın sırtta, başta ve kolda taşınması, ulaştırma dünyasının ilk basamaklarıdır. Tekerleğin icadıyla “hız” kavramı anlam kazanmıştır. *Demiryolları, Havayolları, Denizyolları, Karayollarının* hepsinde tekerleğin önemi büyüktür. Tekerlek bugünkü halini alabilmesi için birçok aşama geçirmiştir...

Ulaşım araçları medeniyetin temelini teşkil etmiştir. Aynı zamanda bir milletin medeniyet seviyesinin sembolü de olmuştur.

Bugün yaşadığımız uygarlığa ulaşmak kolay olmuştur. Bilgiye ulaşmak ve bilim adamlarının verilerini kabul etmek her zaman sorun olmuştur. Yeniliklere karşı çıkan birileri hep olmuştur.

İnsanlığın doğuşu ile beraber, iktisadi ihtiyaçlar ve savaşlar ile tabii afet, işgal ve istila gibi çeşitli sebepler insanları isteyerek veya istemeyerek başka bölgelere göç etmeye zorlamıştır. Bu göçler, ilk zamanlar yürüyerek veya hayvanlardan istifade edilerek yapılmıştır. Tekerleğin icadı bu işi kolaylaştırmış, “araba” ile seyahat etme devri başlamıştır.

Ulaşım, turizm faaliyetlerinin olduğu gibi, ekonomik faaliyetlerin de en önemli parçasıdır. Üretim sürecinde çok önemli bir evredir. Üretilen mal, tüketicisinin eline ulaşmadan ekonomik açıdan üretim tamamlanmış sayılmaz. Üretim sürecinin tamamlanması ulaştırma ile mümkündür. Ulaştırmanın ekonomik işlevi de kapalı ekonomiden pazar

ekonomisine dönüşümü sağlamasıdır. Ulaştırma maliyeti düştükçe kâr artar, fiyat düşer...

Ulaştırma ekonomik, toplumsal ve kültürel etkinliklerin kilit ögesi niteliğinde bir sistemdir. Bu sebepten dolayı bir ülkenin kalkınması ve ekonominin gelişmesi ancak sağlıklı bir ulaştırma sistemiyle gerçekleşebilir. Bir ulaştırma sisteminden beklenen, hem en iyi biçimde hizmet sunması hem de sistemin en ucuz şekilde oluşturulmasıdır.

Ulaştırmanın, ülkelerin sosyal, kültürel ve iktisadi kalkınmalarında, kaynakların verimli bir şekilde değerlendirilmesinde, kalkınmanın dengeli oluşmasında büyük yeri vardır. Bir ülkenin modernleşmesi, o ülkenin sahip olduğu ulaşım imkânları ile çok yakın ilişki içerisindedir. Sanayi öncesi toplumlarda ulaşım, insanoğlunun tecrübelerinden elde ettiği araçlar ile yapılmaktaydı. *Bu araçlar, uzun asırlar boyunca büyük değişimlere uğramadan* toplumların birbirleriyle iletişim kurmalarına hizmet etti. Olumlu hizmetlerin yanında *ulaşım, emperyal güçlerin hedeflerini gerçekleştirmesinde de çok önemli rol oynadı.*

Ulaştırma; turizm, ticaret ve sanayi kesimlerinin itici gücü olduğu gibi, militarist faaliyetlerin de etkisini artıran önemli bir faktördür.

Ulaştırmadaki öncelikli amaçlardan biri de devamlı kendini yenileyerek çağa ayak uydurmak, maliyeti olabildiğince düşürerek emniyet faktörünü artırmaktır. *Gelişmiş ülkeler ulaştırma alt yapısını tamamlamışlardır.* Maliyetleri düşüren, konfor ve güvenliği ön planda tutan, süratli ve zamandan tasarrufu sağlayan ulaşımı yakalayabilmişlerdir (Akalan 2000: 99).

TREN ULAŞIMIN HİZMETİNDE

Onsekizinci yüzyılda, önce İngiltere sonra Almanya ve diğer Batı Avrupa ülkelerinde başlayan sanayileşmenin en önemli sonuçlarından biri, kara taşımacılığında çok büyük miktarlarda mal taşımaya imkân veren *trenin icadı oldu.* Hem Kuzey Amerika hem de Avrupa 19. yüzyıl içinde bir baştan bir başa demiryolu ağlarıyla kaplandı. Böylelikle *sanayileşen ülkeler yeni pazarlara demiryolları sayesinde açıl-*

dı. Demiryolları bu çağda sermayenin yoğunlaşmasını ifade ediyordu. Sanayileşen ülkelerde demiryolları özel girişimle döşenmiş ve uluslararası sermaye ile dünyaya ulaşımıştır. Sanayileşemeyen ülkelerde ise demiryolu yapımını devlet üstlendi. 19. yüzyıla kadar malların deniz ve nehir ulaşımı dışında taşınması mümkün değildi. Bu yüzden kurulan devletler (kentler) hep suyollarının çevresinde olmuştur. Demiryolları ile birlikte ise uygarlıklar sudan çok uzak bölgelere taşındı. Demiryolları dünyanın dört bir yanına mal ve hizmet arzını çok hızlı bir şekilde artırdı ve dengeledi (Toprak 2003:9-10-11).

Ondokuzuncu yüzyılda çağdaşlık, demiryollarıyla ve demiryolları aksamıyla güç kazandı. Buhar ve demir 19. yüzyılın ilk yarısına damgasını vurdu. Demir ve çelik her türlü ulaşım alanını kuşattı. *Sanayileşmesini erken sağlayan ülkelerde demiryolu ekonomik gelişmeyi simgeledi. Büyük sermaye gerektiren demiryolu, sermaye birikimi sonucunu oluşturdu. Öte yandan demiryolları geniş iş imkânları oluşturarak, yoğun emek kullanımını sağladı. Bu ülkelerde ulusal pazarı pekiştiren ve ulus devleti simgeleyen demiryolu oldu.*

Peki, bu kadar önemli işlevi olan ulaşım aracı demiryolu nedir? Demiryolu, lokomotif, vagon gibi demir tekerlekli taşıtların yürüdüğü paralel iki ray döşenerek yapılan bir tür yol, tren yoludur (Türkçe Sözlük 1998: 353). Diğer bir tanıma göre ise lokomotiflerin vagonları çekmek suretiyle her türlü taşımanın yapıldığı, iki paralel ray dizisinden oluşan yola demiryolu denmektedir. Demiryolunun oluşması yol ile makinanın uzun zaman birbirinden ayrı fakat birbirine paralel bir gelişme süreci takip ettikten sonra, her ikisinin bir arada kullanılması fikrinin doğmasıyla mümkün olmuştur. Bugün demiryolu denince; bütün güzergâh boyunca birbirine paralel iki çelik ray ile bunun üzerinde hareket eden vagon ve lokomotif denilen diğer iki vasitanın bütünü anlaşılır.

Ray ve vagon, çok daha önce kullanılmasına rağmen; *bir buhar makinesi olan lokomotif daha geç ortaya çıkmıştır. Fransa ve Amerika'da daha önce birçok buhar makinesi yapılmış ve caddelerde yürütülmüştür. Ama bugünkü manadaki lokomotifin yapılabilmesi, Fransız Mac Seguin'in borulu kazanları icat etmesiyle gerçekleşmiştir.*

Yine George Stephenson'un icat ettiği bir buhar lokomotifi ile demiryolları, tarihin gidişinde önemli değişimlere yol açmıştır. Lokomotifi yaparak tarihteki yerini alan Stephenson, daha sekiz yaşında iken çalışmaya başlamış, makineye kuvvet veren islimi elde et-

mek için kazanların altında ateşin yanmasına bakma işi ona verilmiş ve iki sene içerisinde makine ile ilgili olan her şeyi öğrenmişti (Keçeli 1945:9).

Bugün demiryolu dediğimiz ulaşım aracının ilk önemli icadı, lokomotifin icadından başka bir şey değildir. Çünkü demiryolunun diğer unsurları daha önceden biliniyordu. Daha 16. yüzyıldan beri İngiltere ve Fransa'da maden nakliyatını kolaylaştırmak için vagonetlerin altına tahta raylar döşenirdi. Demirden yapılmış ilk ray, 1767'de İngiltere'de üretilmiştir. Bu raylar üzerinde madenleri limanlara indirmek için, birbiri arkasında bağlanmış basit yapıları vagonetler atlarla çekilirdi. Bu, bugünkü tren ve vagonların atası sayılır. 1767'de James Watt tarafından buhar makinesi keşfedildikten sonra tekerlekler üzerinde kendi kendine hareket edebilecek bir buhar makinesi oluşturmak fikri İngiltere'de oluşmaya başlamıştır.

Bu fikri harekete geçiren *George Stephenson* olmuştur. 1814 yılında yaptığı makine, yürüyebilen bir lokomotifti. 27 Eylül 1825 tarihinde açılan *Stockton ve Darlington* demiryolunda Stephenson'un buharlı lokomotifle yaptığı deneme, yolun meyilli olmasından dolayı netice vermedi. Ama Stephenson çalışmalarına devam etti. 1829'da *Liverpool ve Manchester demiryolu* direktörleri tarafından imal edilecek en iyi makine için 500 sterlin vadedilerek bir yarışma açıldı. George Stephenson "Rocket" adlı makinesiyle birinciliği kazandı. Bu makine 13 tonluk net yükü saatte 19 km hızla çekmiştir.

Bu başarılı sonuç buharlı lokomotifin kullanılmasına doğru geniş ufuklar açmıştır. Bu ilk tip lokomotif gelişerek bir asır sonra bugünkü halini almıştır.

İlk işletmeye açılan hat, 1830 yılında Liverpool-Manchester hattıdır. Kısa zamanda İngiltere, Fransa ve Amerika Birleşik Devletleri de demiryolu yapımına çok önem vermiş ve ciddi sermayeler yatırmıştır. Fransa'da ilk demiryolu hattı 1832 yılında St. Erienne-Lyon arasında yapılmıştır. Almanya'da ise 1835 yılında Nürnberg-Maliner arasında ilk demiryolu inşa edilmiştir. Amerika'da ilk demiryolu 1830 yılında Baltimore-Ohio arasında gerçekleşmiştir. Ülkelerarası ilk demiryolu ise Belçika'nın Liege ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında 1843 yılında hizmete girmiştir (Engin 1993:17).

Daha sonra sırasıyla Avusturya, Rusya, Hollanda ve İtalya'ya tren seferleri başlamıştır. 1850'li yıllarda *Avrupa'daki demiryolu hatları genel ihtiyacı karşılayacak hale gelmiştir. 1890 yılına gelindiğinde tüm dünyada demiryolu hattı 616.000 km'ye, 1910 yılına gelindiğinde 1.030.000 km'ye ulaşmıştır. Bundan son-*

raki yıllarda hat yapımı hızını kaybetse de devam etmiş; ancak, demiryolu taşıtlarında özellikle de lokomotiflerde gelişme kaydedilmiştir.

Kısacası 18. yüzyılda önce İngiltere ve ardından diğer Batı Avrupa ülkelerinde başlayan *sanayileşmenin en önemli sonuçlarından biri* kara taşımacılığında çok büyük miktarlarda mal taşımaya imkân veren *trenin icadı oldu. Hem Kuzey Amerika hem de Avrupa 19. yüzyıl içinde bir baştan bir başa demiryolu ağlarıyla kaplandı.*

Demiryollarındaki bu gelişmeler sadece ekonomik sonuçları doğurmadı. Ulaşım ile medeniyet arasındaki yakın ilişkiyi göz önüne aldığımızda ve bu bağlamda demiryolunun işlevine baktığımızda karşımıza ilginç bir manzara çıkmaktadır. Demiryolu vasıtasıyla sadece mallar değil kültürler de taşındı. İstasyonlar kültürel etkileşimin yaşandığı mekânlar haline geldiler. Her türden basılı yayın kısa zamanda demiryolları ile büyük merkezlerden ülkelerin en ücra köşelerine taşındı. Bu gelişme, aynı zamanda, belli bir siyasal organizasyon içinde yaşayan toplulukları daha türdeş anlayışa taşıdı. Milliyetçiliğin doğuşunda sık sık sözü edilen ortak ülkü ve değerlerin paylaşılmasında, ulaşım ve özellikle de demiryolu çok önemli rol oynadı. Öte taraftan bu ağ, milli devletin en mühim unsurlarından biri olan milli ekonominin de temel alt yapısını oluşturdu. Trenlerin taşıdığı büyük miktarlardaki demir ve çelikle modern şehirler inşa edildi. Bu gelişme, şehir mimarisinin temel niteliğini değiştirdi. Özellikle Amerika'da yüksek binalar şehrin silüetlerine hâkim hale geldiler.

Demiryolları, bir ülkenin iç iletişimini sağlamanın yanında onu dış dünyaya da açmıştır. Sanayileşmiş Batı Avrupa'da ülkeler birbirlerine demiryolları aracılığı ile bağlandılar. Öte taraftan limanlara kadar inen demiryolları vasıtasıyla, kıtalararası mal taşımacılığının ölçeği genişledi. Kıtaların iç bölgelerinde yer alan devletler, demiryolları vasıtasıyla deniz aşırı ülkelere mal temin etme imkânı buldular.

TÜRKİYE'DE DEMİRYOLLARI: EMPERYALİZMİN KATARI MI?

Dünyadaki bu gelişmeler karşısında Osmanlı Devleti'nde demiryollarının şose yollardan daha eski bir mazisi vardır. Osmanlı'da ilk demiryolu yapılması fikri, memlekette henüz şose denilebilecek bir yol parçasının bile olmadığı bir zamanda, 1830'dan sonra başlamıştır. Bu tarihe bakıldığı zaman trenin icadından beş sene sonradır.

Osmanlı'da demiryolu yapmak için Avrupa devletleri bazı tekliflerde bulunmuşlardır. Avrupa ülkelerinin Osmanlı'ya demiryolu yapmak hevesleri ise şu sebeplerden kaynaklanmıştır. 17 Ağustos 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması ile İngiltere Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaret konusundaki son engellerini de yıkmıştı. İhracat yasakları, tekel usulü ve iç gümrükler kaldırılmış, böylece *Osmanlı pazarlarına girmek ve oradan hammadde ithal etmek için bir engel kalmamıştı.* Bu anlaşma ile ilgili İngiliz elçisi Ponsonby gönderdiği raporda "daha çoğunu istemeye hakkımız olmayacak kadar eksiksiz ve önceden umut ettiklerimizin çok üstünde" ifadesini kullanmıştır (Qutaert 1985:1630).

Osmanlı İmparatorluğu üç kıtada yayılmış geniş bir imparatorluktu. *Bu büyük ülkenin ulaşım sisteminde önemli sorunlar söz konusuydu.* Patika yollar çok kötü durumdaydı, İstanbul ve İzmir limanları da dâhil rıhtımlı ve tesisatlı liman yoktu. Teknolojik açıdan geri kalmışlık, Osmanlı Devleti için demiryolu taşımacılığı ile gelen emperyalizm, beraberinde anılan yerlerde dışa bağımlılığı getirmiştir (Tekeli ve İlkin 1985:1630).

- Asya kıtası tabii servetiyle dikkat çekiyordu. Avrupa, Asya'nın zenginliklerinden faydalanmak için bir yol arıyordu. *Avrupa demiryolları daha dokuz yaşında iken Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapılarak Hindistan'a ulaşılma fikri uyandı.* Böylelikle Hindistan İngilizlerin egemenliğinde bulunacak ve Rusya'ya karşı Hindistan'ı koruyabilecekti. İngilizlerin de buradan sonuç olarak hedefleri, Osmanlı Devleti'nin üzerinden kolayca öncelikle Hindistan'a daha sonra da bütün Asya ülkelerine mallarını götürmek ve oradaki ürünleri de kendi ülkelerine taşıyabilmek için, Akdeniz'i Basra'ya bağlamak.
- Hindistan ve bütün Asya ülkelerini pazar haline getirirken, Osmanlı Devleti'ni de pazar haline getirmek.
- Osmanlı Devleti'nin zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarını kullanmak.
- Osmanlı Devleti toprakları içerisinde kalan Hıristiyanlık âleminin kutsal yerlerini tekrar ele geçirmek.
- Zayıflayan Osmanlı Devleti'nin mirasına konmak, mümkün olduğu kadar sömürmek ve mümkün olduğu kadar toprak kapabilmektir.

Osmanlı Devleti'nin demiryollarına bir an önce kavuşmak istemesinin nedenleri ise ihtiyaçtan daha ziyade askeri ve siyasi idi. Demiryolları iç güvenliğin

sağlanmasında, merkezi otoriteyi güçlendirmede ve devletin en ücra köşelerine kadar ulaşılmasında çok etkili olacaktır.

- Yapılacak demiryolu, savaş sırasında asker ve cephane sevkinde çok önemli rol oynayarak savaşlarda Osmanlı'nın en büyük gücü olacaktır.
- Demiryolları sayesinde bütün bölgeye ulaşarak, vergiler daha düzenli toplanabilecek ve kötü giden mali durum biraz olsun düzelebilecekti.
- Demiryolları sayesinde tarım alanları genişleyecek; üretim artacak ve bütün imparatorluğa üretilen mallar ulaşabilecekti. Bu da paralel ekonominin canlanması demektir.
- Demiryolları insan ve mal ulaşımını kolaylaştıracak, iç ve dış ticaret canlanacaktı.
- Arabistan, Mezopotamya, Mısır ve Suriye gibi uzak bölgelerdeki değişik uyrukların isyanları demiryolu sayesinde hızlı bir şekilde asker sevkıyatı yaparak bastırılıp, egemenliği kurduktan sonra alınan vergilerle mali yapı düzeltilecekti.
- Müslümanlarca kutsal olan Mekke ve Medine'ye demiryolları sayesinde ulaşılıp İslam'ın ve bunun sonucu, halife olarak sultanlığın gücünü artırmaktı (Pamuk 1994:35).

Bütün bu iç ve dış sebeplerden sonra Osmanlı'ya ilk demiryolu düşüncesi İngilizlerden gelmiştir. Zaten bu düşünceler yabancı ağırlıklı olup, kendi emperyalist siyasetlerinin gerçekleşmesi yolunda aranan araçlar ve çareler sebebiyle gündeme getirilmiştir. İngilizlerden sonra Almanya da emperyalist düşüncelerle Osmanlı Devleti'ne yaklaşmıştır. Almanya İmparatorluğu, 1871'de Prusya'nın egemenliği altında federal bir devlet olarak kurulduğu zaman, dünyanın belli başlı kolonileri büyük devletler arasında bölüşülmüştü. Almanya ise çok geride kalmış, ancak uzun uğraşlardan sonra Afrika'da birkaç yer ile Avustralya adalarında birkaç ada ele geçirebilmişti. Bu yüzden Osmanlı Devleti, Almanya için çok önemli bir pazardı. Bu pazara girmenin en iyi şekli ise Bağdat hattının yapım hakkının alınması idi. Bu durum sadece İngilizleri değil Rusları da rahatsız etmiştir (Conker 1935:223).

Almanya, Bağdat hattının yapımını alarak, hem İngiltere ile Hindistan arasındaki yolu kesmek ve böylece İngilizlerin en büyük amacı olan Hindistan'a inme planını bozuyor hem de ilerideki bir savaş durumunda Türkiye'yi en büyük müttefiki haline getiriyordu.

Osmanlı 1839 yılında Tanzimat'la beraber Avrupa'ya yüzünü dönünce limanlar açılmış ve emperyalist

devletlerin iç pazara hâkim olmak için aralarında rekabet oluşmuştur. Tanzimat'ın ilanından, Kırım Savaşı'nın sonu olan 1854 yılına kadar Osmanlı'ya demiryollarının sadece ismi girmiştir. Bu dönemde Avrupalılar Osmanlı Devleti ile temasa geçmişler ve hükümete projeler sunmuşlardır. Kırım Savaşı'nda Osmanlı'nın iki müttefiki İngiltere ve Fransa sermaye ve kârlarını artırmak için Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşaatına başlamışlardır.

Bu süreçte siyasal, askeri, teknolojik ve sosyo-ekonomik açıdan önemli sorunlar yaşayan Osmanlı İmparatorluğu, demiryolları vasıtasıyla bir ekonomik ünite olmak yolunda ilerledi. Ancak bu süreç, aynı zamanda Osmanlı pazarının dünya ekonomik sistemine eklenmesi için de alt yapının oluşması anlamına geliyordu. 1870'lerde Avrupa devletlerinin demiryollarına ilgisi bu açıdan değerlendirilmelidir.

Demiryolu ağının genişlemesi, sadece ticari malların ülkenin dört bir yanına taşınması değil; bunun yanında kültürel unsurların da taşınması anlamına gelmekteydi. Anadolu'da birçok şehir, modernleşmeye demiryolları üzerinden girdi. Öte taraftan demiryolları, devlet aygıtının otoritesini sağlamlaştırmasında bir araç olarak kullanıldı. Merkezi otoritenin hem fonksiyonel hem de sembolik imgelelerinden biri oldu. II. Abdülhamid döneminin ulaşım politikasına ve buna bağlı olarak demiryollarının gelişimine bu açıdan da bakmak gerekir.

Anadolu halkı demiryolunu ve okulu Sultan Abdülhamid döneminde tanıdı denilebilir. Ürünler para etti, Rumeli göçmenleri yeni tarım metotları getirdiler. İstanbul dahi bolluk gördü (Ortaylı 2011: 94). Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilen ilk demiryolu, İskenderiye-Kahire arasındadır. 1837 yılında başlayan bu hat, Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa ile İngilizlerin zorlaması sonucu yapılmaya başlamıştır. Ancak İskenderiye-Kahire arası demiryolu yapımına uzun bir dönem ara verilmiş, ancak 1854 yılında bitirilebilmiştir. 1869 yılında Mısır Demiryollarının uzunluğu 1300 kilometreyi aşmıştı. 1905'te 4400 kilometre ile Mısır dünyanın en yoğun demiryolu ağlarından birine sahip olma unvanını elinde tutuyordu. Osmanlı Devleti'ndeki ikinci demiryolu inşaatı ise Rumeli'de Çernavoda-Köstence arasındaki 66 kilometrelik yoldur. Bu hat tarımsal potansiyeli değerlendirmek üzere yapılan ilk demiryolu hattıdır. İngiltere'ye yapılan hububat ihracatını ucuzlatmak için döşenmiştir. Bu hat ise Aralık 1882 tarihinde Romanya Hükümeti tarafından 1.560.000 Frank karşılığında satın alın-

mıştır. Daha sonra da 220 kilometrelik Varna-Rusçuk hattı tamamlanmıştır. Bu hat 1886'da Bulgar Hükümeti'nce satın alınmıştır.

Daha sonra, 1856'dan itibaren, İzmir-Aydın Demiryolu, İzmir-Turgutlu Demiryolu, Rumeli Demiryolu, Hicaz Demiryolu ve Anadolu-Bağdat Demiryolu hatları devreye girmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'na "tren"; evet, emperyalizmin katarı olarak girmiştir, diyebiliriz. Ancak ülke için büyük faydaları da oldu. Ayrıca Kurtuluş Savaşı'mızda mevcut hatlardan çok istifade edilmiş, DEMİRYOLCULARIMIZ büyük kahramanlıklar göstermişlerdir (Gürel 1969).

ŞARK EKSPRESİ, ORIENT-EXPRESS, VAGON-Lİ

"Orient-Express" adı hep sırlarla, entrika ve gizli aşk maceralarının geçtiği yer olarak ünlenmiştir. "Doğu'nun ve Batı'nın Birleşmesi" bu yolculuğa egzotik bir hava katmıştır. *Graham Green'in İstanbul Treni* adlı kitabı, *Agatha Christie'nin Şark Ekspresinde Cinayet* adlı romanı ile adeta *Şark Ekspresi Edebiyatı* oluşmuştur. Parası ve zamanı bol konuklarının renkli kişilikleri, bu çok lüks ve çağı için çok konforlu seyahatin popüleritesini daha da artırıyordu.

Vagon-Li Şirketi'ne ait olan Şark Ekspresi, "Orient-Express" orijinal ismi ile 1883 yılında Paris'ten ilk seferine başladı. Şark Ekspresi'nin bu ilk seferine Fransız, Alman, Avusturyalı ve Osmanlı asilzadeleri, zengin işadamları, diplomatlar ve yüksek bürokratlar katıldı. Ayrıca katılanlar arasında *The Times* gazetesi muhabiri ile romancı ve seyyah *Edmond About* da bulunuyordu. İşte Edmond About bu gezi ile ilgili hatıralarını 1884 yılında *De Pontaise a Stamboul* isimli kitabında yayınladı. *The Times* muhabiri de 2. *Abdülhamid* ile görüşmek amacıyla bir süre İstanbul'da kaldı. Böylece 5 Haziran 1883 tarihinde ilk Orient Express seferi yapılarak, Doğu ile Batı birleştirilmiş oldu. Böylece de İstanbul'un turistik sloganı "Where the East Meets West" olarak kaldı... (Özdemir 1992:129).

Tabii İstanbul'un zamanın turizminin böyle gözde bir şehri olması, *konaklama talebini* de beraberinde getirdi. Şark Ekspresi'nin seferlerinin başlamasından sonra İstanbul'a gelen turistler şehirdeki çeşitli otellerde kalıyorlardı. Bu oteller yalnızca İstanbul'da değil, daha başka yerlerde de "Orient Express" yolcularının trende buldukları lüks ve konforu karşılayamıyordu. *Wagons Lits*'nin yayılışı ile birlikte şirkete bağlı büyük oteller, ya da "Palace"ler, bizim dilimizde de "Palas"lar kurulmaya başladı. İstanbul'da bu boşluğu kısa süre sonra

kuruluşuna 1892 yılında başlanan 1895'te ise açılış balosu yapılan *Pera Palace Hotel* doldurdu.

Levanten mimar *Alexandra Vollaury*'nin tasarladığı otel, Haliç'in muhteşem manzarasına hâkim, kültürel faaliyetleri ve sosyal aktiviteleri nedeniyle "Küçük Avrupa" olarak bilinen *Pera*'nın *Tepebaşı* bölgesindeydi.

Orient Express'in o dönemki sahibi olan *La Campa-guie International des Wagons Lits et des Grand Express Europeans*, kendi işletme şirketini kurarak *Pera Palace Hotel*'in yarı mülkiyetini aldı. Otel, Birinci Dünya Savaşı'na kadar çok parlak bir dönem geçirdi. 1895 yılından itibaren İstanbul'a gelen yolcular treni işleten Vagon-Li Şirketi'nin satın aldığı *Pera Palas*'ta kalmaya başladılar. Dört yıl süren (1914-1918) I. Dünya Savaşı süresince Şark Ekspresi seferleri yapılamadı. Tren savaş sırasında istasyonda kaldı.

Birinci Dünya Savaşı'nı sona erdiren antlaşma İtilaf Devletleri ile Almanya arasında Paris yakınlarında Şark Ekspresi'nin bir vagonunda imzalandı. Daha sonra bu vagon tarihi öneminden dolayı Fransızlar tarafından müzeye kondu.

Bir dönem "Şark Ekspresi" ile özdeşleşen *Pera Palace Hotel*, İstanbul'un en ihtişamlı yapılarından biri olarak açıldığında, birçok ilkleri bünyesinde barındırıyordu. İstanbul'da Osmanlı sarayları dışında elektrikliğin verildiği, ilk elektrikli asansörün ve ilk odalarındaki musluklarından sıcak suyun aktığı binaydı. Türkiye'nin Avrupa standartlarındaki ilk oteli olan *Pera Palace Hotel*, kuruluşundan itibaren tarihi olaylara tanıklık ederek, kent kültürünün önemli simgelerinden biri haline geldi.

Şark Ekspresi Birinci Dünya Savaşı'nın bitimiyle tekrar seferlerine başladı. Bu sefer 1905 yılında açılan ünlü "Simplon Tüneli"nin ismiyle "*Simplon Orient Express*" olarak anılmaya başlandı. Şark Ekspresi'nin yeni sefer güzergahından I. Dünya Savaşı'nın mağlupları olan Almanya ve Avusturya'nın istasyonları çıkarıldı. Böylece *Şark Ekspresi; Paris, Lozan, Milano ve Venedik üzerinden 58 saatte İstanbul'a ulaşmaya başladı.*

Orient Express sadece yolcu treni değildi. Tren, çeşitli ticaret eşyalarını karşılıklı olarak İstanbul'a ve Paris'e taşıyordu. İstanbul'da Fransızca olarak yayınlanan *La Patrie* gazetesinde yayınlanan haberlere göre 1925 *Şapka İnkılâbından* sonra binlerce *şapka ve kasket Şark Ekspresi* ile İstanbul'a getirildi...

Şark Ekspresi, sadece İstanbul'a kadar gelmekle kalmadı! "*Vagon-Li*" 1924 yılının Ağustos ayından itibaren, Mustafa Kemal'in izniyle, *İstanbul-Ankara arasındaki yataklı ve yemekli vagon seferlerini* de başlatmıştı. Karayollarının henüz gelişmediği bu yıllarda,

Vagon-Li trenleri İstanbul-Ankara arasında tüccarlar, politikacılar, henüz Ankara'ya taşınmamış elçilik mensupları gibi, pek çok önemli kişiye hizmet veriyordu. Başlangıçta İstanbul-Ankara arası haftada iki gün (Salı ve Cumartesi) bir yataklı ve bir yemekli vagonu servise koyan şirket, daha sonra sefer sayısını haftada üçe çıkardı. Daha sonra, 1926 yılında Mustafa Kemal'in isteğiyle, şirkete yeni kurulan TCDD yataklı ve yemekli vagonlarını 40 yıl boyunca işletme ayrıcalığı tanındı.

Şirketin Osmanlı döneminden beri Fransız ve Türklerden oluşan bir personel yapısı vardı. Vagon-Li şirketinde 12 Şubat 1933 tarihinde Belçikalı müdür Jannoni, telefonda Türkçe konuşan memur Naci Bey'e, şirketin resmi dilinin Fransızca olduğunu belirterek, 10 Lira para cezası ve 15 gün işten uzaklaştırma cezası vermiştir.

Bu olay zamanın gazetelerine yansınca, *siyasi tarihimizde "Vagon-Li Olayı"* denilen gösteriler başlamıştır. 25 Şubat 1933 günü aralarında Peyami Safa, Cahit Arif, Tefvik İleri gibi tanınmış isimlerin de bulunduğu Darülfünun (Üniversite) ve Milli Türk Talebe Birliği öğrencileri toplanıp, şirketin Beyoğlu'nda bulunan bürosu önünde protesto gösterileri yapmaya başlamışlar ve daha sonra olaylar büyümüş, camları kırarak binaya giren öğrenciler, Mustafa Kemal'in duvarda asılı duran resmini aldıktan sonra, büroyu tahrip etmişlerdir. Nümayişçi grup ellerinde Mustafa Kemal'in resmi ve Türk bayraklarıyla şirketin Karaköy bürosuna gelmiş, aynı şekilde Mustafa Kemal'in resmini duvardan aldıktan sonra, büroyu tahrip etmişlerdir. Daha sonra İstanbul Valiliği önüne gelen kalabalık, gazete bürolarının önünde bir süre daha gösteriye devam etmişler ve ellerindeki Mustafa Kemal resimlerini Halkevleri'ne teslim ederek dağılmışlardır.

Yaşanan olaylar üzerine şirket, Naci Bey'i işe başlatmış, azınlıkların ve gayrimüslimlerin yoğun olarak yaşadığı *Pera civarındaki birçok yabancı şirket Türkçe isim kullanmaya başlamıştır.*

Vagon-Li Şirketi daha sonra Osmanlı döneminden kalan yabancı şirketler gibi devletleştirilmiştir (tarihinde.com 2012).

CUMHURİYET DÖNEMİ: DEMİR AĞLARLA ÖRDÜK ANAYURDU DÖRT BAŞTAN...

Osmanlı Dönemi'nde yapılan hatların 4.136 km'lik bölümü bugünkü milli sınırlarımız içinde kaldı. Bu hatların 2.759 km'si yabancı şirketler, 1.377 km'si devlet eliyle işletilmekteydi. Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, on-

ların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere hizmet eden türde gelişen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "*milli ekonomi*"nin yaratılması amaçlanmıştı. Aynı zamanda demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi de hedeflenmişti. 24 Mayıs 1924 tarihinde çıkarılan 506 sayılı kanunla Osmanlı'dan kalan hatlar millileştirilmiş ve "*Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi*" kurulmuştur. Demiryolları yapımı ve işletilmesinin bir arada yürütülmesi ve daha geniş çalışma imkânları verilmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanunla "*Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi*" adını almıştır.

1953 yılına kadar Katma Bütçeli bir Devlet İdaresi şeklinde yönetilen kuruluş, 29 Temmuz 1953 tarihinden itibaren 6186 sayılı kanunla "*Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi*" (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü (KİT) haline getirilmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan *1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında*, demir-çelik, kömür ve makine gibi sanayilere öncelik verilmesi, demiryollarının önemini daha da arttırmıştır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından *demiryolları yatırımlarına ağırlık verilmiştir.* Bu nedenle, demiryolları hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde tüm olumsuz koşullara rağmen, *demiryolu yapımı ve işletmesi adeta milli ülkü haline gelmiştir.*

Bu dönemin önderleri, tabii başta ATATÜRK olmak üzere bu milli ülküyü devamlı dile getirmişlerdir:

"İktisadi hayatın faaliyet ve zindeliği ancak münakale vasıtalarının (ulaşım araçlarının), yolların, şimendiferlerin (trenlerin), limanların hali ve derecesiyle müteneşiptir (orantılıdır)..."

"...Memleketin bütün merkezleri yekdiğerine az zamanda şimendiferle bağlanacaktır. Mühim maden hazineleri açılacaktır. Memleketimizin baştan nihayete kadar harap manzarasını mamureye tahvil etmekten (bayındır hale getirmek), ibaret olan gayenin temel taşları her yerde gözleri tesrir edecektir (sevindirecektir)(Mustafa Kemal, 1920)."

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

“Dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki mevcudiyeti hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalınayak ve sopa ile müstevililere karşı koymaya çalışırken, bütün membarları elinden gitmişken ve hazinelerinde bir tek lira yok iken, ilan ettiği ilk programında, Ankara’dan Yahşihan’a kadar şimendifer temdit edeceğini (uzatacağını) söylüyordu.”

Cumhuriyetimizin ilk yıllarında demiryolu sevdası herkesin yüreğini tutuşturmuştu. İşte, demiryolunun önemini, kazandırdıklarını Dr. Necdet Bey’in 30 Ağustos 1930’da demiryolunun Sivas’a ulaşması nedeniyle yapılan törendeki konuşması çarpıcı bir şekilde ortaya koyuyor:

“Gözümüz aydın, işte tren geldi... Demiryolu cumhuriyetin çelik koludur... Artık Sivas hiçbir yere uzak değildir... Şimdi Ankara bize bir günlük yoldur. Bu demirleri toprağın pasını silmek için bu yerlere döşedik. Sarı başak ekinleri altına çevirmek için ucuca ekledik. Ankara-Sivas arasını on günden bir güne indiren işte bu demirlerdir... Kurak tarlalarla kıraç ovalara bolluk ve zenginlik getiren, işte bu demirlerdir... Şimdi bir lira eden bir “rupla tahılı” yarımdan sonra beş liraya çıkaracak işte bu demirlerdir... Bu demir değil, altın yoludur... Yol yerin damarıdır. Nabız çarpmayan toprak, kangren olmuş demektir. Toprağın yaşayabilmesi için, vücudumuzu saran kan damarları gibi, onun vücudunu da, yol damarları sarmalıdır. Toprağın nabız, insanınki gibi, bir dakika durmadan işlemelidir... Bir ekini yeşerene kadar su, yetiştikten sonra yol besler...” (Onur 1953: 73-78).

Gerçekten de onca kıtlığa, imkânsızlıklara rağmen, demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı’na kadar büyük bir hızla sürdürüldü. Savaş nedeniyle 1940’dan sonra yavaşladı. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 km’lik demiryolunun, 3.208 km’si 1940 yılına kadar tamamlandı.

Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacıyla özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşmak amaçlanmıştı. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte politik merkez Batı’dan Orta Anadolu’ya kayarken; ulaşılabilirlik de Batı’dan

Orta Anadolu’ya, Doğu ve Güneydoğu Anadolu’ya yaygınlaştırılmıştır. Bu politikaya göre 1923’te Kayseri, 1930’da Sivas, 1931’de Malatya, 1933’de Niğde, 1934’de Elazığ, 1935’te Diyarbakır, 1939’da Erzurum demiryolu ağına bağlanmıştır.

Bitmez tükenmez, ardı sonu gelmez döğüşlerden yorgun ve parasız çıkan bir milletin, on beş sene içinde; sarp, dağınık, haberleşme imkânları kısıtlı, tabiat şartları çok çetin bir yurttan 2.700 km yepyeni çelik çubuklar uzatması bir inancın ürünüdür. Dağları yarararak, ıssız yurt köşelerini lokomotifin tiz düdükleriyle çınlatması, yurdun hemen hemen her köşesinde bir iş ve hayat kaynağı yaratması; ayrıca ecnebi şirketlerden satın alınan 3.000 kilometrelik çelik yola kaynak bulabilmesi; Milli Ülkü’ye olan inançtan başka bir şekilde izah edilebilir mi?

KAYNAKÇA

- Akalan, A. O. (2000). Cumhuriyetten Günümüze Ulaştırma, *Kök Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 11 (1): 99.
- Conker, O. (1935). Osmanlı İmparatorluğu Zamanında Büyük Devletlerin Türkiye’de Takip Ettikleri Demiryolu Piyasası, *Demiryolu Dergisi*, 12 (223).
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Gürel, Z. (1969). *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- <http://tarhinzinde.com/vagon-li-wagons-lits/>
- Keçeli, H. (1945). İlk Lokomotifi Yapan George Stephenson, *Demiryolları Dergisi*, 21 (248-250): 9.
- Onur, A. (1953). *Türk Demiryolları Tarihi:1860-1953*. Ankara: T.C.S.V. Yayınları.
- Ortaylı, İ. (2011). *Defterimden Portreler*. İstanbul: Timaş Basım.
- Özdemir, M. (1992). *Turizmin Türkiye’nin Sosyo-Ekonomik Yapısına Etkileri*. Ankara
- Pamuk, Ş. (1994). Türkiye’de İlk Demiryolu: İzmir-Aydın, *Toplumsal Tarih*, 1(5): 35-37.
- Qutaert, D. (1985). 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları. İçinde; *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi* (6). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (1985). Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi. İçinde; *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* (6). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Toprak, Z. (2003). Demiryolu Devlet ve Modernite. İçinde; *Demiryolu Tren Çağı (9-11)*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Türkçe Sözlük*, Cilt 1 (1998). Ankara: TDK Yayınları.