

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARININ SİYASİ ANLAMI VE İŞLEVİ



DR. SELİM SEZER
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI, 18 MAYIS 2024

OSMANLI MİRASI



- Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu inşasına 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde başlandı.
- İlk tamamlanan hat, 1863 yılında açılan İzmir-Aydın demiryolu hattı oldu.
- Dönemin padişahı Sultan Abdülaziz, açılış vesilesiyle İzmir'de bizzat katıldığı bir tören düzenlettirdi.
- Sultanın geçeceği yol üzerine kurulan taka, bir lokomotif, ay-yıldız ve tuğra bezemeleri yerleştirildi.

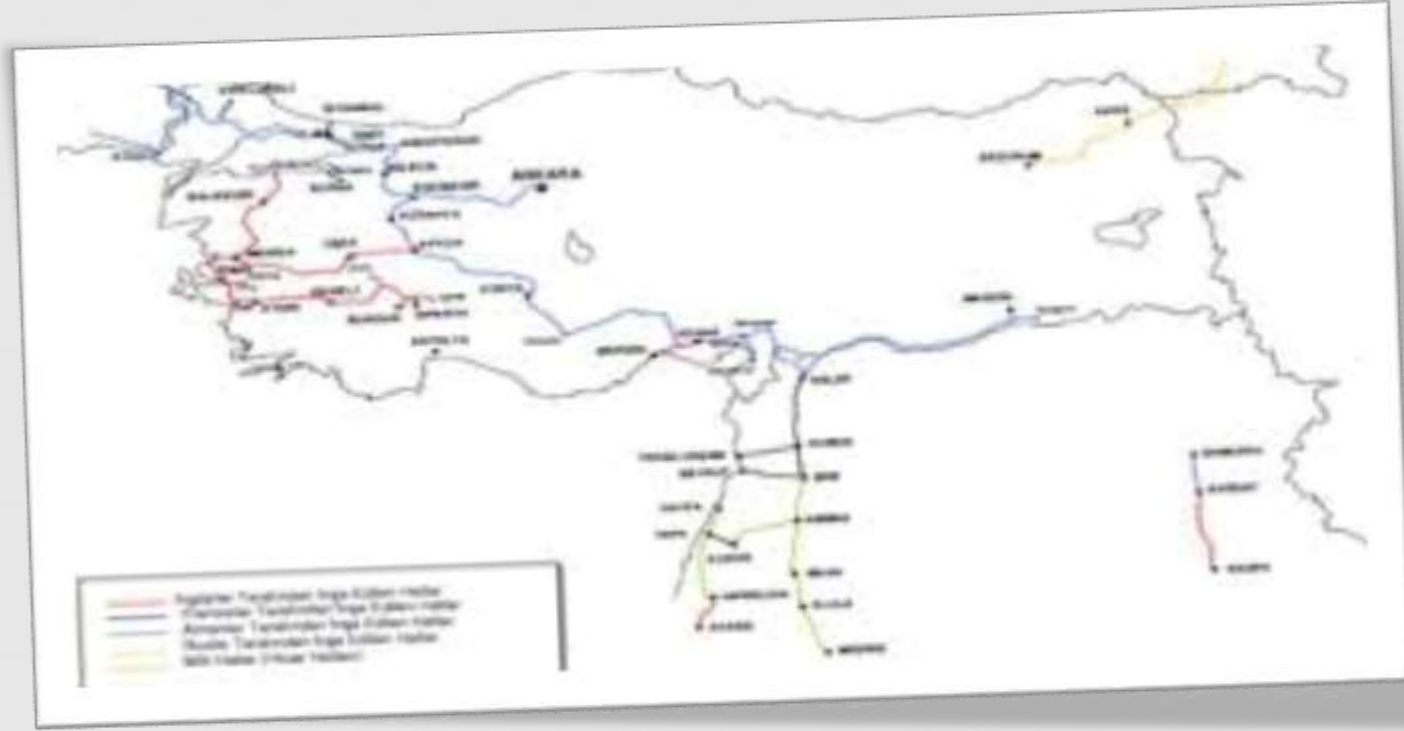
MODERNLEŐME SEMBOLÜ OLARAK DEMİRYOLU

«Abdülaziz'in İzmir ziyareti sırasında demiryolunun oynadığı önemli rol, kutlamalara sadece şehirde değil, kırsalda da geniş katılımı mümkün kılarak bölge halklarını hem Sultan'la hem de demiryolu ile yakınlaştırmış olmasıdır. Tüm dikkatleri demiryoluna odaklayan bu etkinlik demiryolu mekânlarının kullanımının normalleşmesine de zemin sağlamıştır. Demiryolu bir İngiliz şirketi tarafından inşa edilmiş ve işletilmiş olsa da bu "modern" mekân kentlisinden kırlısına Osmanlı halklarını bir araya getirerek bir "Osmanlı" saltanat gösterisinin sahnesi olmuştur.»

(Alıntı: Elvan Cobb, "Osmanlı'nın İlk Demiryolu Tecrübesi: İzmir-Aydın Hattının Zorlu Yılları", Toplumsal Tarih Akademi, Sayı 2 (2023), s. 21)

OSMANLI DÖNEMİNDE İNŞA EDİLEN DİĞER BAŞLICA HATLAR

- 1873: İstanbul-İzmit
- 1892: İzmit-Ankara
- 1896: Eskişehir-Konya
- 1903 yılında, Chemins de Fer Impérial şirketine verilen imtiyazla inşasına başlanan Bağdat demiryolu hattı, savaş sürecinde akamete uğradı. Bu, Sultan Abdülhamid'in önemli siyasi projelerinde biriydi.



OSMANLI DÖNEMİNDE TAMAMLANAN HATLAR

CUMHURİYET DÖNEMİ



- Demiryolu hatlarının hepsi yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla inşa edilmişti.
- Cumhuriyet rejiminin ilk adımlarından biri ise demiryolu şirketlerinin devletleştirilmesi oldu.
- Devlet Demiryolları idaresi 1927 yılında kuruldu.

DEMİRYOLU İNŞASI VE ULUSAL DEVLET İNŞASI



- ❧ Bu tarihten sonra çok sayıda yeni demiryolu inşa edilirken, hatların bir ucunun ya limanlara, ya hammadde kaynaklarını yoğun olduğu bölgelere (Ereğli gibi) ya da gelişmişlik düzeyinin geri olduğu bölgelere ulaşması sağlandı.
- ❧ Bir başka deyişle demiryolları, ulusal ekonominin ve sanayinin güçlendirilmesi ve ülkenin farklı bölgelerinin kalkındırılması işlevine matuf oldu.



BİR SİYASİ MANİFESTO: SİVAS TREN İSTASYONU AÇILIŞ NUTKU



☞ Başvekil İsmet (İnönü) Paşa'nın 30 Ağustos 1930 tarihinde Ankara-Erzurum demiryolu hattı projesinin Sivas ayağının açılışında yaptığı konuşma, Erken Cumhuriyet döneminde demiryollarına biçilen siyasi anlam ve işlevin en açık ve güçlü göstergesidir.



30 AĞUSTOS 1930 SİVAS NUTKU'NDAN

- «Aklımız ermeğe başladığı günden beri bu memleketin asgari olarak Rumeli hududunu, Anadolu hududuna bağlayan bir şimendiferin hasretiyle tutuştuğunu biliriz. Şimdi, şimendifer geçmeye başlayan toprakların altında İstanbullu, Sivashlı ve Vanlı yüz binlerce Türk'ün kemlikleri yatıyor.»
- «Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı, Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu. Çünkü Ankara'ya gelip demiryoluna hakim olduktan sonra, modern, milli bir devlet kurmak davasını haykıran Büyük Millet Meclisi'ni, araba ve heybeden başka bir vasıta-ı nakliyesi olmayan bir aşiret haline getireceğini zannediyordu.»

30 AĞUSTOS 1930 SİVAS NUTKU'NDAN

- «Ankara'da kurulan milli devlet, sulhtan sonra bile, iktisat ve siyaset sahasında derhal istifade edeceği kudretin şimendifer ve deniz yollarıyla bağlı olan vatan aksamından ibaret olduğunu gördü. Milli devlet ilk ve mübrem vazife olarak bütün vatan aksamını bir gayede, maddeten toplayacak bir çare bulmak mecburiyetini duydu.»
- «Bütün bu söylediklerim bir memlekete şimendifer lazım mı değil mi, yapılmasın demiyoruz tarzında mülâhazalardan başka bir şey, çok daha fazla bir şey olduğunu göstermek içindir. **Milli devlet için şimendifer ihtiyacı milli vahdet, milli müdafaa ve milli siyaset meselesi, asırların muhassalası olan milli istiklalin muhafazası meselesidir.»**

1945 SONRASI DEĞİŞEN YÖNELİM

- ❧ 1940'ların sonlarında ve 1950'lerde ise her ne kadar demiryolları inşasından tamamen vazgeçilmese de, tercih edilen ulaştırma kanalı otoyollar oldu.
- ❧ Bu, ABD'nin de desteklediği bir yönelimdi. Marshall Planı kapsamında otoyol inşasına önemli miktarlarda kaynak aktarıldı.
- ❧ Demokrat Parti döneminde Amerikalı danışmanların da etkisiyle, sanayileşme projelerinin yerine tarımda makineleşme ve kapsamlı bir otoyol inşası merkezli bir program benimsendi.
- ❧ Bu aynı zamanda Sovyet çağrışımlı bir modelden, Amerika'yla uyumlu bir modele geçiş anlamı da taşıyordu.