

## OSMANLI'DAN GÜNÜMÜZE DEMİRYOLU POLİTİKALARINA GENEL BAKIŞ (\*)

M. Cengiz YILDIZ (\*\*)

### Özet

*Osmanlı devleti, 19. yüzyılın sonlarında, büyük borç batağında bulunmasına rağmen, demiryollarına "hayır" dememiş, bütün olumsuzluklara rağmen, bu alandaki yatırımlardan geri kalmamıştır.*

*Demiryollarına verilen önem, Cumhuriyet'in ilk 15-20 yılı içinde de artarak devam etmiş, II.Dünya Savaşı'ndan sonra, bu politikada değişim olmuştur. Bahsedilen politika -daha doğrusu politikasızlık-, günümüze kadar, demiryollarının aleyhine olacak şekilde artarak devam etmiştir.*

*Türkiye'deki ulaşım politikalarına genel olarak bakıldığında, karayolu ulaştırma sisteminin "tekel" durumunda olması için, büyük çaba gösterildiği görülmektedir. Dünya ve Türkiye otomotiv sanayi sermayedarları, uluslararası petrol tekelleri, yerli ve yabancı büyük inşaat şirketleri gibi birçok kuruluşun, çıkarları gereği, karayoluna ağırlık verilmesini istedikleri dikkat çekmektedir.*

*Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Demiryolu, Demiryolu Politikaları, Otomotiv Sektörü*

### *A General View of Railway Policies from the Ottomans to the Present*

#### *Abstract*

*Though encumbered by significant amounts of debt towards the end of 19th century, the Ottoman State did not say "no" to railways, and did not abstain from making investments in this area in spite of all the difficulties.*

*The importance attached to the railways gradually increased for the first 15-20 years of the Republic, but a change in this policy was made following the World War II. The policy in question -in fact, lack of a policy- has been maintained up to date with an increasing rate against the railways.*

*When the transportation policies of Turkey are examined with a general perspective, it is seen that a great effort has been made for ensuring the "monopoly" status of the highway transportation. It seems that there is an emphasis on highways in the interests of the capitalists in the worldwide and Turkish automotive sector, the international oil monopolies, the local and foreign big construction companies, and other organizations.*

*Key Words: The Ottomans, railways, railways policies, automotive sector.*

\*) Bu çalışma, 7-9 Mayıs 2003 tarihleri arasında, Ankara'da düzenlenen, Trafik ve Yol Güvenliği II. Ulusal Kongresi'ne sunulmak üzere hazırlanmıştır.

\*\*) Yrd. Doç. Dr., Elazığ Zülfü Ağar Polis Meslek Yüksek Okulu  
(e-posta: mcylidiz@egm.gov.tr, mcylidiz@hotmail.com, mcylidiz@e-sosder.com.)

## Giriş

Türkiye, tarihte önemli bir ticaret yolu olan İpek Yolu üzerinde bulunmaktadır. Asırlar boyunca, bu yol kullanılmak suretiyle, Batı ile Doğu arasında irtibat sağlanmıştır. Alternatif bir yol olan ve Güneydoğu Yolu olarak bilinen Ümit Burnu'nu dolaşmak suretiyle oluşan ticaret yolu ise, Süveyş Kanalı'nın Kasım 1869'da açılmasından sonra neredeyse tamamen terk edilmiştir.

Batı ülkelerinde buharlı makinenin icat edilmesi, yeni birçok icadın -özellikle de İngiltere'de- ortaya çıkmasının yolunu açmıştır. Ortaya çıkan araçlardan birisi de, lokomotif ya da trendir. Demiryolu ortaya çıktıktan sonra, kısa bir sürede, Avrupa'nın birçok ülkesine yayılmış ve neredeyse, 19. yüzyılın ortalarında hakim ulaşım aracı olmuştur.

İngiltere, Osmanlı'ya demiryolu yapımını ilk öneren devlet olmuştur. Amaç, Osmanlı topraklarını kullanarak, Hindistan'a bir geçiş yolu açmaktır. Teklifin yapıldığı yıllarda, Süveyş Kanalı açılmadığı için, ya Afrika kıtası dolaşılmaktaydı ya da karayolu ile Kızıldeniz'e varılmakta, Arap Yarımadası dolaşarak oradan Hindistan'a gidilmekteydi. Bu yol, çok uğraştırıcı ve masraflı olduğundan dolayı, İngilizler, Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayan bir demiryolu planı yapmışlardır<sup>1</sup>. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra, demiryolu planının "tali" konuma düştüğü görülmektedir. Bu aşamadan sonra, İngiliz şirketlerinin demiryolu yapımı konusunda, eskiye nazaran daha az istekli oldukları dikkat çekmektedir. İngilizler, daha sonraları, 1875'de Süveyş Kanalı'nı, 1878'de ise Kıbrıs'ı ele geçirmişler ve Hindistan'a ulaşan yolları, neredeyse tamamen kontrol altına almışlardır.

Osmanlı'nın son dönemlerinde, demiryolu yapımı için Almanlara büyük imtiyazlar verilmiş, demiryollarından bazılarının (Hicaz Demiryolu gibi), yerli teknik imkanlar ve elemanlarla yapılmasının yolu da zamanla açılmıştır. Cumhuriyet dönemine gelindiğinde, demiryolu, en çok kullanılan ulaşım şekli olma özelliğini korumaktadır. 1940'lı yıllara kadar devam eden bu durum, II. Dünya Savaşı'ndan sonra yerini karayoluna bırakmış ve demiryolu ulaşımı, o dönemden bu güne kadar istenen düzeyde gelişmemiştir.

## Amaç

Bu çalışmada, Osmanlı'dan günümüze gelinceye kadar demiryolu yapımı, kullanımı ve işletilmesiyle ilgili takip edilen devlet politikaları, dönemler halinde verilmeye çalışılacak ve politikaların değişme-değişmeme nedenleri ve sonuçları üzerinde durulacak ve geçmişle günümüz arasındaki politikalar, birlikte ele alınacaktır. Betimsel birtakım bilgilerin aktarılması yanında, farklı değişkenler arasında ilişki bulunması yoluna gidilecek ve genellemelere ulaşılmaya çalışılacaktır. Dünya çapındaki demiryolu politikalarıyla benzeşen ve farklılaşan uygulamalar üzerinde de, yeri geldikince, durulacaktır.

## Osmanlı'da Demiryolu ve Demiryolu Politikaları

19. yüzyılın son çeyreğinde Türk insanının yaşamına giren ve daha sonraki dönemlerde çok daha önemli hale gelen demiryollarına, önceleri, Osmanlı'nın kurtuluşu ve kal-

1) Ehsan Aktaş, "Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları", 2. *Ulusal Demiryolu Kongresi*, İstanbul, 15-17 Aralık 1997, s.84.

kınması için bir vesile olarak bakılmış ve artan derecede önem verilmiştir. Osmanlı padişahları, bu ulaşım sektörüne önem verirken, II.Abdülhamit, bu konuda daha ısrarcı olmuş ve bugün bile kullandığımız demiryolu hattının neredeyse yarısının döşenmesini sağlamıştır. Ancak, bu arada, Batılı devletlerdeki büyük sermaye sahipleri ve yatırımcılar, güçlerini iyi kullanmasını bilmiş ve olabildiğince Osmanlı'yı sömürmenin yollarını aramışlardır. Bu alanda, çokça başarılı da olmuşlardır.

Demiryolu yapılması düşüncesi açısından, Osmanlı ile Batı arasında, uzun bir zaman dilimi bulunmamaktadır. Osmanlı'nın Batı'dan farkı, bu faaliyetin, yabancı (Batılı) girişimciler tarafından yapılmasıdır. Osmanlı'da ilk demiryolu, Batılı sermayedarlar tarafından inşa edilmiş, çok sonraları Türk mühendis ve işçiler bu alanda görev almışlardır. Osmanlı devletinin ihtiyaç duyduğu alan ve miktar yanında, yabancı devlet ve yatırımcıların planlarına göre de demiryolu inşa edilmiştir.

Osmanlı'da ilk demiryolu yapımına 1856'da başlanmış (Köstence-Çernovodo hattı ve İzmir-Aydın hattı), 1860'da tamamlanarak işletilmiştir. Demiryollarının çok yaygınlaştığı ve bu alandaki yatırımın en üst düzeye çıktığı dönem, II.Abdülhamit dönemidir. 1800'lü yılların son on yılında, yapılması için izin verilen demiryolu hattının uzunluğu 5 bin km.den fazladır.

Osmanlı'da ilk demiryolu ulaşımından birisi de, İskenderiye-Kahire arasında olmuştur. Ayrıca, Batı ile ilişkileri koparmak istemeyen Osmanlı, bu amaçla, Rumeli Demiryolu projesini 1888 yılında gerçekleştirmiştir<sup>2</sup>.

Osmanlı'nın ilk dönemlerinde, demiryollarına, devletin parçalanmasını engelleyecek bir unsur olarak bakılırken, bunun yanında, "Batı gibi olma"nın da bu sayede gerçekleşebileceği umulmuştur. Ancak, Batı'nın buradaki yegane amacı, Osmanlı'nın daha da gerilmesi ve bölünmesinin sağlanmasıdır. Batılı yatırımcılar, Osmanlı'nın ekonomik yapısındaki bozukluğu bildiklerinden, bunu fırsat bilmişler, olabildiğince imtiyaz elde etmişler ve çok sınırlı olan devlet imkanlarını bolca kullanmışlardır.

Demiryolu Osmanlı'da, "Batı medeniyetinin simgesi" olarak algılanmış ve bu nedenden dolayı, Batılı girişimcilerin demiryolu alanındaki faaliyetleri, çoğu zaman olumlu karşılanmıştır. Batılı girişimcilerin, verilen imtiyazları kötüye kullanmaları bile, bu alandaki faaliyetlerin yavaşlaması veya durması için yeterli neden olmamıştır. Osmanlı devletinin, demiryolu konusunda Batı'ya yönelmesi ve Batılı girişimcilere her türlü imtiyazı tanınmasının şüphesiz en büyük nedeni, Osmanlı'da varolmayan iki şeydi. Bunlar; teknik bilgi ve maddi kaynaktır.

Osmanlı devleti, bütün olumsuz şartlara ve borçlara rağmen, demiryoluna sıcak bakmış, yabancı yatırımcıların ileri sürdüğü bütün şartlar kabul etmiştir. Öyle ki, bu şartlar altında yapılan yatırımın, hiçbir şekilde zararla sonuçlanması mümkün değildir<sup>3</sup>.

2) Haşim Söylemez, "Ortadoğu'ya Barış Treni", *Aksiyon*, Sayı: 254, Yıl:1999, s.37.

3) Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demir Yolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunları) (1918-1920)*, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 2001, s.5.

Her ne kadar demiryolları, Batılı devletler için, bir “sömürü aracı” gibi görülmüşse de, Osmanlı’da demiryollarının yaygınlaşma aşamasında, dış ticaret bu nedenden dolayı artmış ve 1873-1896 Dünya Ekonomik Durgunluğu’na rağmen, önemli bir canlanma meydana gelmiştir<sup>4</sup>. Osmanlı’da demiryolu yapıldıktan sonra, tarım alanında da bir canlanma olmuş, hükümet, özellikle Balkanlardan gelen Müslüman göçmenleri, demiryolları boyunca açılan tarım alanlarına yerleştirmiştir<sup>5</sup>.

Osmanlı, dış baskılar sonucu, bazı dönemlerde, demiryolunun geçeceği güzergahı bile belirleme yetkisine sahip olamamış, yatırımcıların -ve dolayısıyla Batılı devletlerin- bütün şartlarını kabul etmiştir. Örneğin; I.Dünya Savaşı öncesinde, Erzurum’a tren hattı döşenmek istenmiş, ancak, Rusya’nın baskılarından dolayı, bu girişimden vazgeçilmiştir<sup>6</sup>.

Döşenen hattın uzunluğuna göre, yabancı yatırımcılara prim ödendiğinden, birçok yerde kestirme yol yerine, dolambaçlı yolların yapıldığı da, hatırlanması gereken bir başka gerçektir. Bugün, trenle seyahat edildiğinde, herhangi bir bölgeden ya da yerleşim biriminden, demiryolu hattının neden teğet değil de dolambaçlı ya da çok uzağından geçtiği, bu sayede açıklık kazanmaktadır.

Osmanlı’da demiryolu yapımını üstlenen şirketlerin -ve dolayısıyla Batılı ülkelerin- elde ettikleri en önemli avantajlar şunlar olmuştur: Demiryolunun geçtiği arazilerdeki kum ve taş ocaklarının bedelsiz olarak işletilmesi, demiryolu için gerekli olan kerestenin ormanlardan ücretsiz temin edilmesi, demiryolunun her tarafındaki 20 km.lik alanda bulunan madenlerin işletilmesi, özel mülkiyet, taş ocağı ve kumluk gibi alanların kamulaştırılması, demiryolu hattı boyunca arkeolojik kazı yapılması, hat boyunca tuğla ve kiremit fabrikası açılması, demiryolu işletmesi ile ilgili muhtelif yerlerde depolar açılması, Osmanlı içinden alınan veya dışarıdan getirilen her türlü malzemenin vergiden muaf olması, imtiyaz süresi içinde şirketin sermaye ve gelirinden hiçbir şekilde vergi alınmaması vs.<sup>7</sup>.

Osmanlı devlet adamları, demiryollarının yapılmasıyla; Irak, Suriye, Arabistan gibi bölgelerdeki isyanlara zamanında müdahale edilebileceğini, bir savaş halinde, zamanında yığınak yapılabileceğini, halkın tamamının gücünden eşit miktarda yararlanılabileceğini, yerel servetlerin iç ve dış piyasaya açılabilceğini ve bu sayede halkın gelirinin ve dolayısıyla devletin vergi gelirinin artacağını, devletin borçlarının azaltılabileceğini vs. düşünmüşlerdir<sup>8</sup>.

4) Gülferin Çelik, “19. Yüzyılda Osmanlı Ulaşımının Yeniden Oluşumu ve Nüfusun Yerleşimi Sorunu”, Çerçeve, Ocak 2000, s.133; Ali Kemal Gürbüz, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryollarının Rolü”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt:2, Sayı:3, Yıl:1999, s.191.

5) Filiz Çolak, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı (1880-1940)”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Sayı:111, Aralık 1997, s.28.

6) Özdemir, a.g.e., s.5.

7) Özdemir, a.g.e., ss.12-13.

8) Özdemir, a.g.e., s.14.

Demiryolu ile ilgili teknolojinin Osmanlı ve Türkiye'de kurulmasından sonra, diğer birçok alana teknoloji transferi de bu sayede sağlanmıştır. Türkiye'de ilk otomobilin, demiryollarının vagon ve lokomotif fabrikasında üretilmesi (1960), buna örnek olarak verilebilir<sup>9</sup>. Bağdat ve Hicaz demiryollarının da, Türk mühendis, usta ve işçilerin yetişmesinde önemli bir etkiye sahip olduğu bilinmektedir.

Batılı bir gezgin, 1902'de, Konya'da bir ziraat aletleri sergisi açıldığını, halka ucuz ve taksitle zirai makine verildiğini ve bu makinelerin tamamının bakımının da Eskişehir'deki demiryolu atölyelerinde yapıldığını ifade etmektedir<sup>10</sup>. Bu ifade, demiryollarının kullanmış olduğu teknolojinin, diğer alanlardaki teknolojik gelişmeler için altyapı oluşturduğunu ve tecrübe kazanılmasında önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir.

Yabancı şirketlere verilen imtiyazın kötü kullanılması ve Osmanlı bütçesine büyük maddi külfet getirmesinden dolayı, 1871'den sonra, olanaklar ölçüsünde, demiryolu yapımında yabancı şirketlere imtiyaz verilirken çok daha hassas olunmuştur<sup>11</sup>. Demiryolu yapımı konusunda teknik bilgi edinilmesi, mühendis, usta ve işçi yetişmesi oranına göre, zamanla artık demiryollarının hem yapımı ve hem de işletimi yabancılardan alınmıştır.

II. Abdülhamit, özellikle Hicaz ve Bağdat demiryollarını, ulusal bir hedef olarak görmüş, kendi servetinden 50 bin (bir ifadeye göre ise 2.5 milyon) altın bağışlamış, sivil ve asker memurların maaşlarından %10 bağış (harik ianesi) alınmıştır. Yardım için hazine pulu ve tahvil çıkarılmış, ilmühaberler ve madalyalar bastırılmıştır. Bütün dünya Müslümanlarına çağrı yapılmış ve çağrı umulandan daha büyük yankı uyandırmıştır. Dünya genelindeki Müslüman devlet ve toplumlardan yüklü miktarda para yardımı gelmiştir. Öyle ki, sadece Hintli Müslümanların verdiği para, gerekli olan miktarın 1/3'ünü karşılamaktaydı. Yapılan yardımlar, "Hicaz Şimendifer Hattı İanesi" adı altında toplanmıştır<sup>12</sup>. Hicaz demiryolunun yapımı için maddi destek gelen bölge ya da ülkeler şunlardır; Hindistan, Fas, Tunus, Cezayir, Mısır, Bosna-Hersek, Makedonya, Bulgaristan, Rusya, Singapur, Hollanda, Güney Afrika, Sudan, Nijerya, Malezya, Endonezya, Çin<sup>13</sup>.

II. Abdülhamit, "Bağdat Demiryolları" projesinin imtiyaz hakkını, o dönemlerde devletin dostluk içinde bulunduğu Almanya'ya, 1898 yılında vermiştir<sup>14</sup>. Bağdat Demiryolu'nun inşasında, öncelikli olarak 6 bin kişi çalışmaya başlamış, daha sonra ise bu sayı 700 bine ulaşmıştır<sup>15</sup>.

9) *Demiryollarının Dünü, Bugünü ve Yarını [DDBY]*, Demiryol-İş Sendikası Yay., Ankara, 2000, s.44.

10) Ali Aşkın "Abdülhamid Han'ın Bağdat Demiryolu Projesi", *Yeni Ümit*, Sayı:35, Yıl:9, Ocak-Mart 1997, s.34.

11) Çolak, a.g.m., s.30.

12) Aşkın, a.g.m., s.34; Ahmed Demirbilek, "Hicaz Demiryolu ve Sultan II. Abdülhamit Han", *Sızıntı*, Sayı:228, Yıl:19, Ocak 1998, s.228.

13) Söylemez, a.g.m., s.38.

14) Söylemez, a.g.m., s.37.

15) Aşkın, a.g.m., s.34.

II.Abdülhamit'in, demiryolu imtiyazını Batılı şirketlere vermesinin tartışılmasına karşılık, Batılı bir yazar olan E.M. Earle, imtiyazla ilgili olarak şöyle demektedir: "Sultan Hamid'in vermek adeti yoktu, vermekten kaçınmaz duruma düştüğü zaman da, daima kendisi ve devleti için sonuna kadar kâr ettirecek şeyleri verirdi". II.Abdülhamit, Hicaz Demiryolu için şu ifadeleri kullanmaktadır: "Hicaz Demiryolu inşası, benim en eski hülyamdır. Bu yol devletimiz için, sadece iktisadi bakımdan büyük fayda etmekle kalmayacak, aynı zamanda, oradaki kuvvetimizi sağlamlaştırmaya da yarayacağından, askeri bakımdan da çok ehemmiyetli olacaktır"<sup>16</sup>. Buna göre, dinsel birtakım hedefler yanında, özellikle askeri amaçların da öne çıktığı dikkat çekmektedir.

Bağdat ve Hicaz demiryollarının yapılma gayeleri; Hacc'ı kolaylaştırmak, İslam dünyasının kutsal kabul edilen bu mekanları saldırılara karşı korumak, Süveyş Kanalı'na yönelik olabilecek bir saldırıyı önlemek, taşımacılık yapmak, ticaret yapmak vs. biçiminde sıralanabilir<sup>17</sup>. Bu demiryolunun önemli yanlarından birisinin de, Süveyş Kanalı'na alternatif bir ulaşım yolu açmak olduğu söylenebilir. Hicaz Demiryolu, dönemine göre, iç kaynaklardan finanse edilmesi ve milli bir yol olmasından dolayı diğerlerinden ayrılmaktadır. 1200 kilometre hat döşenerek, İstanbul'dan Mekke'ye 120 saatte ulaşılması hedeflenmiştir<sup>18</sup>.

Demiryoluna, Osmanlı devletinin kurtuluşu için bir çare olarak bakılmış ve İslam dünyasının -özellikle Bağdat ve Hicaz demiryolları gerekçe gösterilerek- bu sayede bütünleştirilebilmesinin planları yapılmıştır. Batılı devletler, bu durumu çok iyi kavramış olduklarından, belli dönemlerde, belli bölgelerde demiryolu yapılması konusunda birçok engel meydana getirmişlerdir.

İngilizler, inşa edilen demiryolunun, istenmeyen birtakım sonuçlarını gördüklerinden dolayı, Lawrens'i kullanmak suretiyle, mevcut demiryollarını farklı zamanlarda ve yerlerde kundaklamışlar ve tahrip etmişlerdir. Özellikle, Maan-Medine arasındaki 680 km.lik yol, büyük tahribata uğramıştır. Hatta, ray ve traversleri getirenlere, yüklü miktarda altın vermeyi taahhüt etmişler ve vaat ettikleri altınları vermişlerdir<sup>19</sup>.

Hicaz Demiryolu, I.Dünya Savaşı'na kadar yoğun olarak kullanılmış, 1917 senesine kadar yapılan şube hatlarla 1766 km uzunluğuna ulaşmıştır<sup>20</sup>.

Dönemin (1866-1923) ağır ekonomik koşulları göz önünde bulundurulduğunda, demiryolu yapımına verilen önem daha iyi anlaşılmaktadır. Bu alanda büyük başarıların kaydedilmesinde; karayolu ulaştırmasının yetersizliği; demiryolu ulaşımına ilginin artması ve hükümetlerin kararlı politikalarının etkili olduğu<sup>21</sup> ifade edilebilir.

16) Aşkın, a.g.m., s.33.

17) Aşkın, a.g.m., ss.34-35.

18) Söylemez, a.g.m., s.37.

19) Aşkın, a.g.m., s.34; Demirbilek, a.g.m., s.545.

20) Söylemez, a.g.m., s.38.

21) Cahit Aydemir, "Demiryolu Ulaştırması, Verimlilik ve Çözüm Önerileri", *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi* (www.e-sosder.com), Sayı:1, Temmuz 2002, s.1.

### Cumhuriyet Dönemi Demiryolları ve Demiryolu Politikaları

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde, demiryollarına verilen önem daha da artmış ve kararlı bir politika sürdürülerek, 4 bin km.den fazla demiryolu inşa edilmiştir. Atatürk, demiryollarına; askeri, ekonomik kalkınma ve refah düzeyini yükselten bir araç olarak bakmış ve demiryoluyla ilgili, sistemli bir siyaset takip etmiştir.

Osmanlı devleti döneminde döşenen demiryolu, yıllık 60 km olurken, Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde (1923-1938) bu rakam yıllık 300 km.ye varmıştır<sup>22</sup>.

Cumhuriyet dönemi demiryolu politikalarını, Osmanlı döneminden ayıran en önemli yön, sömürgeci ülkelerin zorlamasıyla oluşan demiryolu yapımının yerini, Türk ulusunun ekonomik ve siyasal ihtiyaçlarına göre ve bağımsızlığın bir göstergesi olan demiryolu yapımının almasıdır<sup>23</sup>.

Atatürk, bir yerin veya bölgenin gelişmişliğinin ölçütü olarak demiryolu ulaşımını almıştır. Trabzon'da, 1924'te; "bu feyyaz, ahalişi zeki, müteşebbis, çalışkan olan Trabzon'umuzu az zamanda, dahile demiryolları ile bağlanmış, güzel rıhtım ve limanla teçhiz edilmiş görmek nuhbe-i amalimdir"<sup>24</sup> demiştir. Yine Atatürk, Afyon Karkuyu Birleşim Hattı'nın açılışında şu sözleri sarfetmiştir: "Bu hattın olmayışından, memleket müdafaası çok sıkıntı çekti. Bu kadar kısa bir hattın göreceği işi, 100 bin öküze yaptırmak ya mümkün veya değildir"<sup>25</sup>. Atatürk'ün demiryolu ile ilgili diğer ifadeleri de şöyledir: "Demiryolları, toptan ve tüfekten daha mühim bir emniyet silahıdır", "demiryolu refah ve bayındırlık yoludur", "Türkiye'de ekonomik hayatın yüksek gelişmeleri ancak demiryolları ile olacaktır", "demiryolu refah ve ümran tevhit eder", "demiryolları Türk milletinin refah ve uygarlık yollarıdır", "ekonomi hayatının, etkinlik ve canlılığı ancak ulaştırma araçlarının, yolların, demiryollarının, limanların durumu ve derecesiyle orantılıdır", "demiryolları; bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir".

Cumhuriyet'in kurulmasından sonra, Doğu'ya demiryolu döşenmesinin birçok gerekçesi (ulaşım, iktisat vb.) arasında, güvenlik (isyan vb.) unsurunun önemli bir yere sahip olduğu dikkat çekmektedir<sup>26</sup>. Demiryollarının güvenlik-askeri açıdan önemi, teknolojinin bütün gelişmişliğine rağmen, uzun yıllar boyunca devam etmiş ve devam etmektedir. Cumhuriyet dönemine kadar, mevcut demiryollarının yaklaşık %90'ı, Ankara'nın Batı'sında yer alırken, Cumhuriyet'ten sonra bu oran neredeyse dengelenmiştir. Demiryollarından yararlanılarak, demir, kömür, bakır, krom vb. cevherler, işlenebilecek merkezlere taşınmış, limanlara ulaşmak suretiyle, dış bağlantıların gerçekleşmesi sağlanmıştır.

22) Hüseyin Bulut, "Erzincan Demiryolu", *Erzincan Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı:2, Yıl:1999, s.112.

23) Aktaş, a.g.m., s.85.

24) İsmail İlhan Sungur, "Türkiye'deki Ulaştırma Politikası İçinde Demiryollarının Durumu", *2.Ulusal Demiryolu Kongresi*, İstanbul,15-17 Aralık 1997, s.64.

25) Pervin Erbil, *Ulaştırmanın Sefaletinden "Canavar" Retoriğine*, Öteki Yay., Ankara, 1998, s.21.

26) Erbil, a.g.ē., s.22; Çelik, a.g.m., s.131.

Demiryollarının gerilemeye başlaması, İnönü döneminde olmuş ve bu gerileme artarak devam etmiştir<sup>27</sup>.

Cumhuriyet'in ilk dönemlerinden sonra, demiryoluna verilen önemde bir düşme yaşandığı, II.Dünya Savaşı'ndan sonra, Amerika'nın ulaşım politikasının etkin olduğu ve bunun sonucunda demiryollarının "bitme noktası"na geldiği dikkat çekmektedir. Bu dönemde, alternatif bir ulaşım sistemi olan karayoluna vurgu yapıldığı ve bu alandaki büyük yatırımcıların (arazi, inşaat, otomotiv, petrol vs.) bu alanda etkin bur konuma geldikleri dikkat çekmektedir.

Demiryolu ulaştırmasının sektör içerisindeki payının, 1950 yılından sonra giderek düştüğü açıkça görülmektedir. 1960'lı yıllarda planlı kalkınma dönemine girilmişse de, kalkınma planlarında demiryolu ulaştırmasına yönelik alınan kararlar, yapılan fizibilite çalışmaları, hazırlanan master planlar bir türlü uygulamaya konulamamıştır. Kalkınma planlarının her birinde, bir önceki planda yer alan hedefler yinelenmiş, ancak, söz konusu hedeflere paralel gelişmeler sağlanamamıştır<sup>28</sup>.

Demiryollarının, bazı hükümetler tarafından, "komünist düşünce" olarak nitelendirilmiş olmasının<sup>29</sup>, bu ulaşım sisteminin uzun zaman boyunca ihmal edilmesinde önemli bir yere sahip olduğu ileri sürülebilir.

Türkiye'de, "Marshall yardımıyla, hızlı biçimde karayolu yapımına başlanmıştır. Böylece, gerçek bir gereksinimi karşılamak üzere başlayan karayolu yapımı dönemi, öteki ulaştırma türlerini unutan ve ulaştırma sistemini karayolundan ibaret sayan bir anlayışla sürdürülmüş ve sürdürülmektedir"<sup>30</sup>.

II.Dünya Savaşı'ndan sonra, otomotiv sektörünün dev firmaları, ulaşımında karayolunun yaygınlaşması için çaba harcamışlar ve bunda başarılı olmuşlardır. Amerikan Ford ve General Motors, bunların en önemlilerindedir. II.Dünya Savaşı sonrası, Ford'un acenteliğinin alınması ve Anadolu adı altında otomobil montajı yapılması, bunun en önemli göstergesidir. Fiat, Renault otomobillerinin montajı da yine bu tarihlere rastlamaktadır. ABD Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Hilts'in, Türkiye'ye gelmesinden sonra, ulaşım politikasında ABD'nin etkin hale geldiği ve bu tarihten sonra, karayolu yapımının hız kazandığı görülmektedir<sup>31</sup>.

1950'lerde, Bayındırlık Bakanlığı'nda karayollarına, demiryolunun 3 katı bütçe ayrılırken, zaman geçtikçe bu oranda da büyük farklılaşmalar olmuş, 1970'lerde bu fark 34 kata yükselmiştir.

27) *Demiryol-İş Haber Bülteni*, Demiryol-İş Sendikası Yayınları, Temmuz-Eylül 2000, s.5.

28) Aydemir, a.g.m., s.1.

29) *Demiryol-İş*, Sayı:4, Temmuz-Eylül 2000, s.29; *Demiryol-İş*, Sayı:1, Ocak 2000, s.38.

30) Güngör Evren-K. Selçuk Öğüt, "Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız", 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul,15-17 Aralık 1997, s.23.

31) Aktaş, a.g.m., s.86.



### Günümüzde Demiryolları ve Demiryolu Politikaları

Günümüzde, mevcut toplam demiryolu hattı 10500 km., aktif kullanılan demiryolu 8500 km., tali demiryolu 2000 km., Osmanlı'dan devralınan anahat demiryolu 3.714 km., Osmanlı'dan devralınan tali hat demiryolu 845 km., 1923-1950 arası yapılan demiryolu 4645 km., 50 yaşındaki demiryolu 7357 km.dir. Mevcut demiryollarının %43'ü Cumhuriyetin ilanından önce inşa edilmiş, 1950'den sonra, yılda ortalama 30 km. demiryolu döşenmiştir.

1940 öncesinde, ortalama olarak yılda 200 km yeni hat yapılırken, 1950-1980 yılları arasında bu değer 30 km.ye ve bazen de 20 km.ye düşmüştür<sup>32</sup>. 1950'den sonra, toplam 1871 km. demiryolu yapılmıştır<sup>33</sup>.

1982'de, 40 ayrı kuruluşun ortak çalışmasıyla, hazırlanan ve 1983-1993 arasını kapsayan Ulaştırma Ana Planı'na göre; demiryollarının ulaştırmadaki payının %10'dan %27'ye, denizyollarının %16'dan %32'ye, karayollarının payının %72'den %36'ya, boru hattının %1.5'ten %4.5'e çıkarılması öngörülmüştür. Ancak, denilenin tam tersi olmuş ve otoyollarının yapılmaya başlanmasıyla birlikte, karayollarının ulaştırmadaki payı daha da artmıştır (%90)<sup>34</sup>. Ulaştırma Ana Planı'nın uygulamadan kaldırılması ve otoyollara yatırım yapılmasının, ulaştırma sektörünün tek taraflı olarak gelişmesine neden olduğu ve bunun da topyekün kalkınmayı olumsuz anlamda etkilediği ifade edilebilir.

Karayolları; arazi sahipleri, yerli ve yabancı inşaat şirketleri, otomotiv sanayi sermayedarları, uluslararası petrol tekelleri gibi sektörleri<sup>35</sup> beslemekte, bu sektörler, bundan dolayı demiryolu karşıtı bir lobi oluşturmakta ve demiryollarının tasfiyesini isteyebilmektedirler.

Uzun yıllar, yurtdışından getirilen demiryoluyla ilgili araç ve yedek parçalardan %80'lere varan gümrük vergisi alınırken, motorlu kara taşıtlarında bu oran %10-50 arasında değişmektedir<sup>36</sup>. Bu uygulama da, demiryolu karşıtı politikaların önemli göstergelerinden birisi olarak ele alınabilir.

1996 yılında, Amerika'ya ait, Dünya Bankası'nın kiraladığı Booz-Allen-Hamilton adlı firmaya, TCDD ile ilgili bir rapor hazırlattırılmıştır. Bu rapor, demiryollarının ihyasından çok tasfiyesini öngörmektedir. Dolaylı olarak, bu ulaşım şeklinin daha da zayıflatılması ve karayoluna (özellikle de otoyola) ağırlık verilmesi tavsiye edilmektedir<sup>37</sup>. Yani, Avrupa ve bütün dünyanın genel gidişatının tersine bir çözüm yolu önerilmektedir.

32) Evren-Öğüt, a.g.m., s.22.

33) Berna Dengiz-Fevzi Kutay-İsmet Duman, "Türkiye'de ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları", 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul, 15-17 Aralık 1997, s.33.

34) Aktaş, a.g.m., s.86; Erbil, a.g.e., s.52

35) Erbil, a.g.e., s.39; Birol Uzunay, "Karayolu Lobisi Bu Kez Zorlanacak", Aksiyon, Sayı:201, 1998, s.40; DDBY, s.5

36) Erbil, a.g.e., s.80

37) Erbil, a.g.e., s.48-50; Aktaş, a.g.m., s.87.

Aynı tarihlerde, sivil toplum kuruluşları tarafından hazırlanan raporda ise, demiryollarının geliştirilmesiyle ilgili alternatif görüşlerin yer aldığı dikkat çekmektedir.

Demiryollarında, 1950'li yıllarda yolcu taşımacılığının %42'si, yük taşımacılığının %78'i yapılırken, 1999 yılında yolcu taşımacılığındaki oran %3.1'e, yük taşımacılığındaki oran %4.6'ya düşmüştür<sup>38</sup>.

Demiryoluna ağırlık vermiş olmanın en önemli yararlarından birisi, bu alandaki yatırımın neredeyse tamamının, yerli teknik ve elemanlarla yapılmasıdır<sup>39</sup>. Diğer sektörlerde ise, yurt dışına bağımlılık her zaman olmuştur. Adapazarı'ndaki Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) en son teknoloji ile yolcu vagonu, Eskişehir'deki Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMAŞ) elektrikli lokomotif, Sivas'taki Türkiye Demiryolu A.Ş. (TÜDEMSAŞ) çok çeşitli yük vagonu üretebilmektedir. Buna göre, demiryolu sanayinin kurulması aşaması için büyük bir zaman, emek ve para gerekmemektedir. Gerekli olan şey, demiryollarının yenilenmesi ve demiryollarının ulaşım sektöründe pay edinebilmesi için yasal birtakım kararlar alınmasıdır.

Türkiye'de demiryollarının problemleri; yol durumu, yol atölyeleri, cer hizmetleri, mali bünye sorunları, yolcu taşımaları, yük taşımaları, tren gecikmeleri ve iptaller, yatırım, örgüt yapısı, ekonomik yapı<sup>40</sup> alanlarından meydana gelmektedir.

Demiryolu ulaşımında, 1970'li yıllarda yapılan en önemli yanlışlardan birisi, elektrikli sistem yerine, "dizelizasyona" geçilmesidir. Oysa, buharlı teknolojiden, elektrikli teknolojiye<sup>41</sup> çok rahatlıkla geçilebilirdi.

Türkiye demiryollarındaki trenlerin ortalama hızı 42 km/saattir. Türkiye, NATO'ya üye 19 ülke içinde, demiryolları açısından en sonuncu, 24 OECD ülkesi içinde yine en sonuncu ve 41 Avrupa Konseyi ülkesi içinde, Arnavutluk'un önünde, 40. sırada yer almaktadır<sup>42</sup>.

TCDD'nin yük taşımacılığının %4'ünü, askeri eşya taşımacılığı oluşturmaktadır<sup>43</sup>. Geçmişte olduğu gibi günümüzde de, demiryolları askeri açıdan çok büyük avantajlar sağlamaktadır. Demiryolları, 1991'deki Körfez Savaşı'nda büyük işlevler görmüş, yine 2003 Irak-ABD Savaşı'nda da, Türkiye demiryollarından yararlanmanın hesapları yapılmıştır.

38) DDBY, s.117.

39) Ahmet Demir, "Türkiye Ekonomisinde Demiryolunun Yeri ve Önemi", 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul, 15-17 Aralık 1997, s.46.

40) Nurettin Girginer, "Ekonomik Kalkınmada Demiryollarının Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri", 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul, 15-17 Aralık 1997, ss.68-75.

41) Tekin Çınar, "Türkiye'de ve Dünyada Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları", 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul, 15-17 Aralık 1997, s.59.

42) İnal Seçkin-İlknur Tekin; "Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye İçin Demiryolu Açısından Bir Değerlendirme", 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul, 15-17 Aralık 1997, ss.3-10; DDBY, s.140

43) İ. Galip Evinay, "Türkiye'de Ulaştırma Politikası ve Demiryolları", 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul, 15-17 Aralık 1997, s.78.

Uygulanan politikalardan dolayı, yolculuğun trenle yapılması düşüncesi, Türk insanı arasında, "en son seçenek" olarak görülmekte ve bu ulaşım sistemine, daha çok, gelir açısından alt düzeylerde bulunanlar başvurmaktadırlar. Ezgiler içinde yer alan ve daha çok demiryolunun olumsuz yönlerine vurgu yapan; "kara tren gecikir, belki hiç gelmez", "tren gelir hoş gelir, odaları boş gelir", "kara tren gelmez ola, düdüğünü çalmaz ola", "trene bindim tren salladı" biçimindeki ifadeler, bir gerçekliğin göstergesi olarak ele alınabilir. Bu ve benzer kanaatlerin ve kalıp yargıların ortadan kaldırılması, ancak, uzun vadede, sistemli ve verimli bir demiryolu politikası geliştirmeye yakından ilgilidir.

Demiryolu hatlarının büyük bir kısmı, il merkezlerinin dışından geçmektedir. İllerdeki istasyonların önemli bir kısmının şehir merkezlerinin dışında ve genellikle bakımsız bir durumda olması, bu mekanları terkedilmiş bir havada gösterebilmektedir.

Türkiye'de demiryollarının gelişmesi noktasında, siyasal otoritenin, yapılan projelere ve projelere sahip çıkmasının önemli bir yere sahip olduğu ifade edilebilir. Siyasilerin bu konudaki vurdumduymazlıkları ya da ihmalkarlıklarının, Türkiye'nin topyekün kalkınmasında önemli engeller ortaya çıkardığı ileri sürülebilir.

Gerek yurtiçi gerek yurtdışı taşımacılığında, verimliliği artırırken; birbiriyle rekabet eden, bir sistemin diğerini yok etmesini amaçlayan değil, birbirinin eksikliğini tamamlayan taşıma sistemlerinin varlığı gerekmektedir. Karayolu-demiryolu, karayolu-denizyolu, denizyolu-demiryolu veya karayolu-demiryolu-denizyolu kombine taşımacılığının geliştirilmesinin, taşımacılık sisteminde zaman kaybını azaltacağı, maliyetleri düşüreceği, verimliliği artıracığı, kaza ve can kaybı oranlarını minimize edeceği ve ekonomiye katma değer sağlayacağı dile getirilebilir<sup>44</sup>. Kombine taşımacılığın bir gereği olarak, karayolu, denizyolu ve demiryollarının, coğrafi şartların da elverdiği ölçüde, bir bütünün parçaları gibi ele alınması gereği ortaya çıkmaktadır. Ulaşım sistemlerinin birbirine alternatif olduğu yerlerde, ulaşım türlerinden birisinin fazlaca tercih edilmesinin kaçınılmaz olduğu söylenebilir.

Ulaştırma Ana Planı'nda, 1983-1993 yılları arasında, azami 226 km otoyola ihtiyaç varken, bunun tam tersine, Türkiye'de 2 bin km. otoyola ihtiyaç olduğu şeklinde bir iddia ortaya atılmıştır. Halbuki, Türkiye otoyolları, hiçbir zaman gerçek kapasitesi ile çalışmamaktadır. 1996 yılı verilerine göre, otoyolların kullanım oranı %1.2'dir. Otoyollara, sadece 1993'e kadar, 12 milyar dolar kaynak aktarılmıştır. Yapılan otoyolların neredeyse tamamının standart dışı olması da, ayrı bir çarpıklık örneği olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>45</sup>.

Ulaşım sektörlerine, 1998'de ayrılan yatırım harcamalarından, karayolları %82.9 pay alırken, daha sonra havayolları, demiryolları ve denizyolları gelmektedir<sup>46</sup>. Buna göre, demiryolu yanında, denizyolları da ihmal edilen önemli ulaşım sektörlerinden birisi durumundadır.

44) Aydemir, a.g.m., s.5.

45) Erbil, a.g.e., ss.57-59.

46) Erbil, a.g.e., s.39.

Ulaşım sisteminde sadece karayoluna ağırlık verilmesi, sonuçta büyük bir çarpıklığı meydana getirmiş ve Avrupa Birliği'nde bulunan 14 ülkedeki toplam 225 bin kamyon- dan (Fransa 40 bin, İtalya 20 bin, İspanya 13 bin, Hollanda 11 bin, Avusturya 6 bin 500, diğerleri 5 binden az) 105 bin daha fazla kamyonun (330 bin) karayolunda dolaşmasına zemin hazırlanmıştır<sup>47</sup>. Gelişmiş ülkelerde, trafikteki ağır taşıt payı %10 civarında iken, Türkiye'de bu oran %60'ların üzerindedir<sup>48</sup>.

1950'li yıllardan itibaren başlayan ve giderek artan bir ilgisizliğe mahkum edilen demiryollarının gelişmemişliği, günümüzde yaşanan birçok sıkıntının nedenleri içinde ele alınabilir. Trafik kazalarında, Avrupa ülkeleri içinde 1. sırada yer alınmasının neden- rinden birisinin de, demiryollarının aktif olarak kullanılmaması olduğu ileri sürülebilir.

Türkiye'de enflasyonun yıllar boyunca yüksek çıkmasında, hiç şüphesiz en önemli faktör taşımacılık olmuştur. Her tür taşımacılığın daha çok karayoluyla yapılması ve akaryakıtın ithal yolla karşılanması, fiyatların yükselmesine neden olmuştur. Kısa vade- li olarak yapılması gereken şey, taşımacılık ve trafiğin sektörlere göre dağılımının den- gelenmesi için yasal birtakım düzenlemelerin yapılmasıdır.

### Sonuç ve Öneriler

Ulaştırma politikaları ve buna bağlı olan ulaşım alt yapı yatırımlarında, ülkenin; tar- ım, sanayi, enerji, kentleşme ve nüfus politikalarının<sup>49</sup> dikkate alınmaması, topyekün kalkınmayı olumsuz etkileyen unsurlardan en önemlisidir.

Demiryolunun avantajları; ölüm ve yaralanma riskinin az olması, çevre kirliliği mey- dana getirmemesi, fazla arazi işgal etmemesi (otoyola göre 1/4 oranında yer işgal etmek- tedir), az miktarda enerji kullanması ve israf olmaması (elektrik enerjisi, ulaşım araçla- rından sadece demiryolunda kullanılmaktadır), alt yapı maliyetinin düşük olması (coğ- rafi koşulların olumsuzluğuna rağmen demiryolu, maliyet olarak karayolundan 3-5 kat daha ucuza gelmektedir) biçiminde sıralanabilir.

Türkiye'nin kalkınmasında önemli bir yeri olan demiryollarının, optimum verimli- likle kullanılmamasında, Batılı ülkelerin politikalarının önemli bir yere sahip oldukları bilinmektedir. Hangi kanalla alınırsa alınsın, verilen kredilerin ve hibe yardımların, demiryollarında kullanılmaması için yoğun bir çaba harcanmakta ve bunda başarılı olun- maktadır.

Modern yaşamın bir ölüm nedeni olarak ele alınan trafik kazalarının önlenmesi veya en azından azaltılmasının en önemli tedbirlerinden birisinin, alternatif ulaşım sistemleri geliştirmek olduğu<sup>50</sup> ve bu alternatif sistemler içinde demiryollarının önemli bir yer

47) Ahmet Türkoğlu, "Trafik Facaları Artışında Önlenmesinde Demiryolları Faktörünün Yeri", *2.Ulu- sal Demiryolu Kongresi*, İstanbul, 15-17 Aralık 1997, s.117.

48) Evren-Öğüt, a.g.m., s.23.

49) Dengiz-Kutay-Duman, a.g.m., s.32.

50) Yaşar Erjem, *Modern Toplumda Bir Ölüm Nedeni Olarak Trafik Kazaları*, *Ege Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Dergisi*, Sayı:7, Yıl:1999, s.42.

edindiği bilinmektedir. Demiryolu taşımacılığının, karayolu taşımacılığına göre, 83 kat daha güvenli olması<sup>51</sup>, bu ulaşım sektörüne yönelme için yeterli bir neden olarak ele alınabilir.

Bugün demiryolu ulaşımından, halkın yararlanmasının önündeki en büyük engeller; hız düşüklüğü, seferlerin sık olmaması, küçük yerleşim birimlerine ve yerleşim birimlerinin merkezine girilmemesi, temizlik konusundaki problemler, demiryolu konusunda insanımızda varolan önyargılar (hırsızlık olaylarının yaygın olduğu, ulaşılmak istenen yere gecikmeli gidileceği vs.) biçiminde sıralanabilir. En azından, kısa vadeli birtakım düzenlemelerin bile, demiryolu ulaşımına bir canlanma getireceği aşıkardır.

\*Kombine taşımacılık içinde en önemlisinin, demiryolu-karayolu kombine eşya taşımacılığı olduğu dikkat çekmektedir. Dolayısıyla, kombine taşımacılığın yaygınlaşabilmesi, demiryolu ulaşımı payının artırılabilmesi için, mevcut hatların fiziki ve geometrik standartlarının ivedi olarak yükseltilmesi, hatların onarılması, yeni hat yapımı ve teknolojiye uygun çeken-çekilen araçların imali üzerinde önemle durulması bir zorunluluktur. Ulaşım sistemlerinin, birbiriyle rekabet edecek tarzda değil, birbirini bütünleyecek tarzda geliştirilmesi esas alınmalıdır.

\*Ulaşım sistemleri arasında bir entegrasyon olmalı, güzergahın durumuna göre, en uygun ulaşım sistemi tercih edilmelidir. En ekonomik ve pratik olan sistemin uygulamaya geçirilmesi, bu sayede mümkün olabilir.

\*Gelişmiş ülkelerin ve yabancı firmaların, demiryolları ile ilgili hazırladıkları raporlara karşı ihtiyatlı olmalı, ulusal bütünlük ve ülke menfaatleri her zaman göz önünde bulundurulmalıdır.

\*Demiryollarının gerekliliği-gereksizliği ya da tasfiye edilip-edilmemesi gerektiği veyahut demiryollarının zarar etme mevzularından ziyade, bu konuda nasıl bir gelişim sağlanabileceği, kısa ve uzun vadeli planların nasıl hayata geçirilebileceği konularının tartışılması bir zorunluluktur.

\*Ulaşım ve diğer birçok sektörde, 1923'te belirlenen ve hayata geçirilen politikalar gibi, 1983'te belirlenen, ancak, yaşama geçirilmeyen politikaların, yeniden revize edilmesi ve uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.

\*Kısa vadeli, 10 yıllık ve uzun vadeli master planları hazırlanabilir. Planlardaki hedefler öncelik sırasına göre hayata geçirilebilir.

\*Yoğun bir reklam kampanyasıyla, demiryoluyla ilgili önyargılar ortadan kaldırılabilir.

\*Yurt içinde, bir bölgeden bir bölgeye kara taşıtı, akaryakıt ve katı yakıt nakliyesinde, demiryolu kullanımının zorunlu hale getirilmesi, bu araçların karayoluyla taşınmasının yasaklanması, az da olsa demiryollarının canlanması için kısa vadeli bir çözüm olabilir.

51) Demiryol-ış Haber Bülteni, 2000, s.5.

\*Yeni demiryolu yapımında veya eskilerin yenilenmesinde, sadece yurt içi değil, yurt dışı ulaşım imkanları da göz önünde bulundurulabilir.

\*Mevcut lokomotifler ve özellikle yolcu vagonları, revize edilmek suretiyle, insanımızın yeniden hizmetine sunulabilir.

\*Yap-işlet-devret modeli uygulanmak suretiyle, yatırım harcamalarına geçici de olsa bir çözüm getirilebilir.

\*Demiryolu altyapı hizmetleriyle, demiryolu işletme hizmetlerinin birbirinden ayrılması ve altyapı yatırımlarının devlet tarafından sürdürülmesi gerekir<sup>52</sup>. Bu, problemlerin çözümü için ilk adım olabilir.

\*Hızlı tren projesinde bir ilk olmak üzere, Ankara-İstanbul Hızlı Tren'i hayata geçirilmeli. Bitme aşamasına gelen tüneller için, yeni bir hamle başlatılmalı ve bir başlangıç teşkil etmesi yönüyle bu hat işletmeye açılmalıdır.