

# Demiryollarının Tarihi

Yazan : Sadi Borak

**YIL 1825...** Eylül ayının 17'si, cumartesi günü... Yeni döşenmiş rayların arasından eli bayraklı bir atlet hızla koşmakta, bir lokomotif, homurtulu ve iniltili soluklarla bu atleti takip etmektedir. Yollar boyunca dizilen binlerce meraklı, son hızla yol aldığı halde atlete bir türlü yetişemeyen bir acayip makineyi hayret ve şaşkınlıkla izlemektedir.

Önde koşan eli bayraklı atlet, İngiltere'de ilk defa icat edilen yolcu treninin ilerideki şehirlere gelmekte olduğunu müjdeleyecektir.

İşte, İngiltere'de ilk defa yürütülen ve içinde bazı yolcularla hayvanları taşıyan bu tren, hızlı koşan bir insana bile yetişemiyordu.

İngiltere'de ilk defa buharla yürütülen bu ilkel trene gelinceye kadar insanoğlu, yüzyıllar boyu uçsuz bucaksız mesafeler karşısında güçsüz kaldı. Ordularını aşırarak, uluslararası ilişkileri sıkılaştırmak, ürünlerini ve ham maddelerini nakletmek için yelkenlerini şişirecek rüzgârdan, beygirin ve devenin gücünden medet umdu. Ve çok zaman sonsuzlukları adım adım aşmak zorunda kaldı. Kanunî, İkinci Seferinde ordularını İstanbul'dan Marmaris'e 41 günde aşırabildi. Köylü, trenin yarım saatte vardığı pazara, sırtındaki yüklerle 15 günde ulaşabildi. Posta tatarları, en hayati haberleri ulaştırabilmek için günlerce at koşturdu.

## İLK RAYLAR

İnsanoğlu mesafeler aşabilmek için yüzyıllar boyu tabiatla boğuşa boğuşa 1800 yılına kadar geldi.

Demiryolunu meydana getiren raylar da

önemli bir gelişme geçirmiştir. İlk rayı Vivian adında bir İngiliz mühendisi düşünmüştür. Bu zat, 1802 yılında uç uca koyduğu ağaç direklerin içini boydan boya oyarak maden ocaklarındaki kömür arabalarını bu oyuklarda yürütmüştür. Mühendis, dört yıl sonra bu rayları geliştirmiş, ağaç direkleri yerine dökme çubuklar, 1808 yılında da demir ray kullanmaya başlamıştır. Bu raylar üzerindeki araçlar hayvanlarla çekiliyor ve ray araçlarının hareketinde kolaylıklar sağlıyordu.

Rayların bu gelişmesine paralel olarak bir yandan da buharlı makinelerde ilerlemeler kaydedilmiştir: İngiltere'de James Watt 1769'da buhar makinesini geliştirmiştir. Trevithck de ilk demiryolu lokomotifini 1804 yılında yapmak suretiyle bu gelişmeleri tamamlamıştır.

## TRENİN BABASI

Trevithck'ten sonra bugünkü demiryollarının kuruluşunda George Stephenson adındaki İngiliz mühendisinin büyük payı olmuştur. Trenin babası sayılan Stephenson, bu başarıya ulaşınca kadar büyük muhalefetlerle ve zorluklarla karşılaşmıştır.

İlk olarak 1821 yılında, Darlington - Stokton arasında atla çekilen vagonlarla yapılacak nakliyat için İngiltere parlamentosu demiryolu imtiyazı vermiştir. Demiryolu mühendisliğine de George Stephenson'u atamıştır. Stephenson, at yerine lokomotif kullanılmasını ileri sürünce parlamentoda gürültülü tartışmalar başlamıştır. Hatta üyelerden biri şu garip beyanda bulunmuştur:

«Trenin hızı saatte 7 - 8 kilometreyi ge-

çemez. Kuvvetli bir rüzgâr eserse treni geri iter. Lokomotifin önüne veya arkasına çıkan hayvanlar da ezilir. Lokomotif yapılırsa, demiryolları boyunca parmaklıklar çekmek gerekecektir. Bütün bu sebepler dolayısıyla lokomotif kullanılmasına şiddetle itiraz ediyor ve teklifin geri alınmasını istiyorum.»

Bu acayip itiraza kulak asan olmamış, Stephenson çalışmalarına devam etmiştir. Böylece İngiltere'de ilk defa insan nakleden tren 15 Eylül 1825 tarihinde Darlington'dan hareket etmiştir; önünde de müjdecisi bir atlet koşarak.

Henüz insan hızını aşamayan bu ilk tren den sonra demiryolculuk hızla ilerlemiş, Amerika'da Best Frand, Fransa'da Marc Seguin adındaki mühendisler de bu gelişmeleri hızlandırmıştır.

### FRANSA'DA İLK TREN

Fransa'da ilk trenin işlemeye başladığı 1837 yılına kadar en hızlı nakil aracı beygir ve araba idi. Aynı yılın 24 ağustosunda Paris ile Saint - Germain arasında işleyecek demiryolunun açılış töreni ilân edilince bütün Paris halkı tören yerine koştu. Halk itişip kakışarak, bu acayip nakil aracını görmeye çalışıyordu. İnce uzun bacalı bir lokomotif ve ardında birkaç arabalarına benzeyen 6 vagon... Halk,

bu garip lokomotifin nasıl yürüyeceğini, bu 6 vagonu nasıl çekeceğini ve hele, bu vagonlara binmek cesaretini kimlerin göstereceğini merakla bekliyordu.

Birden bir alkıştırtı koptu... Fransız Kraliçesi, vagonlara doğru yürüyordu. Halk, ilk trenin bu ilk yolcusunu çılgınca alkışladı. Kraliçeden cesaret alan bazı kadınlar da vagonlara üşüştü. Ve tren derin derin soluyarak, etrafa buharlar saçarak kulaklarda çın çın öten düdük sesleri arasında hareket etti.

Bu trenin hızı saatte ancak 32 kilometreydi. Birkaç çift at koşulu arabanınkinden pek de üstün olmayan bu hız için o devrin ünlü tarihçisi Thiers şu beyanatta bulunmuştur:

«Bu hız şimendifer için en son basamaktır. Tren için bu duvarı aşmak asla mümkün değildir. Onun için bu yeni icat makine, ancak kısa yolculuklarda yararlı olabilir.»

Zaman, bu ünlü tarihçiyi yanılttı. Otobüslere, minibüslere, uçaklara ve jetlere rağmen tren, önemini hâlâ koruyan ve kabul ettiren bir taşıt aracı olarak kaldı.

### TÜRKİYE'DE İLK DEMİRYOLU

Türkiye'de demiryolları tarihine gelince: İngiltere'de ilk yolcu trenlerinin dene-

*Mersin'den Samsun'a giden ilk tren. Bu resim 20 ekim 1932'de Kayseri istasyonunda çekilmiştir.*





mesi yapıldığı 1825 yılından ancak 30 yıl sonra, 1855'te memleketimizde de ilk demiryolu döşenmesine başlanmıştır. Türkiye'de yabancı şirketlerle bu konuda yapılan ilk görüşmelere 1836 yılında başlanmıştır. Görüşmeler, çeşitli sebepler yüzünden kesintiye uğraya uğraya 17 yıl sürmüştür.

Türkiye topraklarına ilk döşenen ray, Haydarpaşa'dan Fenerbahçe'ye kadar İngilizler tarafından uzatılmış olan hattır. Kırım Harbi'nde müttefikimiz olan İngiliz ve Fransızlar, bu savaş zaferle sonuçlandıktan sonra, ticaret ve siyaset alanında yurdumuzda büyük bir nüfuz sağlamışlardır. Bu ilk ray, işte bu ittifakın ve bu nüfuzun bir hâtırasıdır.

Bu mahallî ve sembolik rayın döşenmesini saymazsak, yurdumuzda demiryollarına önem verilmesi 1854'te yayımlanan Tanzimat programıyla başlar. Bu tarihten sonra, demiryolları birinci plana alınmış, Rumeli'nde Çernavoda - Köstence arasındaki 66 kilometrelik demiryolu için ilk imtiyaz verilmiştir. Bugün Romanya sınırları içinde olan bu hattın işletmeye açılış tarihi 4 ekim 1860'tur. Bu, demiryolu tarihimizde tamamı işletmeye açılan ilk hattır.

Bu hattı 130 kilometrelik İzmir - Aydın hattı takip eder. Hat imtiyazı da 23 Eylül 1856 tarihinde 90 yıl süre ile bir İngi-

liz şirketine verilmiştir. Demiryolunun ilk 23 kilometrelik kısmı 27 Ocak 1860'ta işletmeye açılmıştır.

Bu arada 224 kilometrelik Rusçuk - Varna demiryolu imtiyazı 1861'de yine bir İngiliz şirketine verilmiş ve bu hattın bir kısmı 1866'da işletmeye açılmıştır.

4 Temmuz 1863'te de İzmir - Kasaba hattı imtiyazı Edward Price adında bir İngiliz'e verilmiş, üç senede hattın 93 kilometrelik ilk kısmı döşenmiştir.

Demiryolu döşenmesine başlandığı tarihten 1866 tarihine kadar Türkiye'de ancak 454 kilometrelik demiryolu döşenmiştir.

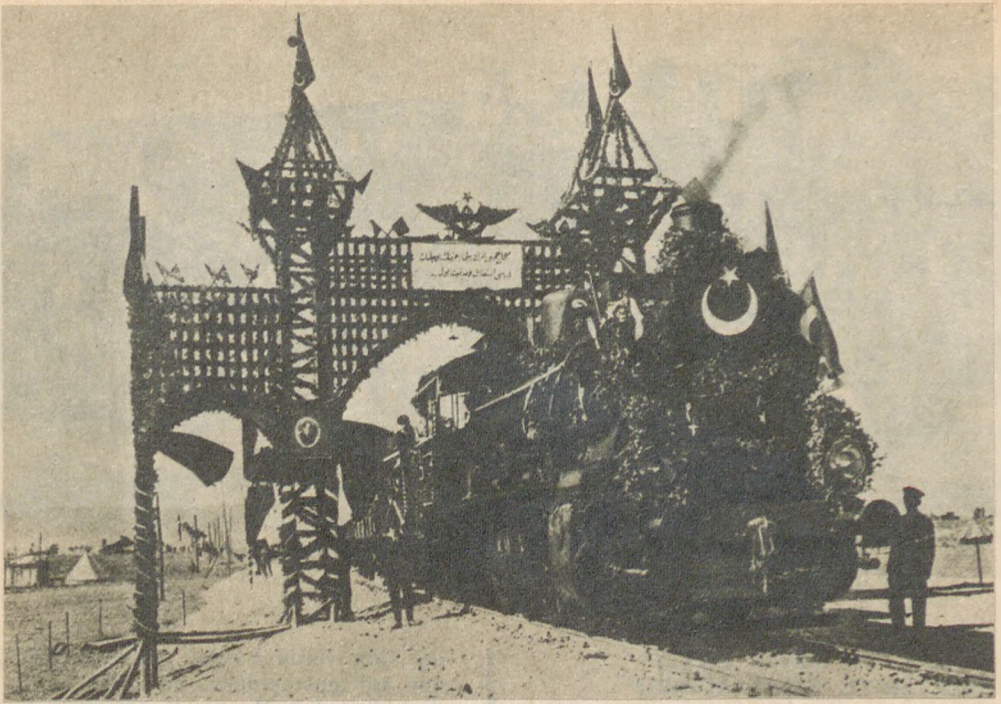
1867 - 1875 yılları arasındaki 8 yıllık üçüncü dönemde ise Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayacak olan demiryollarına birinci planda yer verilmiştir. Fakat bu dönemde de devletin içinde bulunduğu mali kriz, düyûn-ı umumiye denilen dış borçların yüksekliği ve bu yüzden bütün mali kaynaklarımızın bir nevi haciz altında bulunması devleti yeni imtiyazlar aramaya zorlamıştır.

1869 yılında Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayacak 2000 km.'lik hat için, 7 Nisan'da bir sözleşme imzalandı. Devletin en buhranlı zamanında çok pahalıya mal olan bu 2.000 kilometrelik demiryolu hattından bugün Türk sınırları içinde ancak 337 kilometresi kalmıştır.

*1924'te, Ankara - Sivas hattı üzerindeki Asıyozgat istasyonunun açılış töreninde nafia vekili ve mebuslar.*







Samsun - Sivas hattında 23 ağustos 1928'de işlemeye açılan Zile istasyonuna ilk trenin gelişi.

## ANADOLU - BAĞDAD DEMİRYOLU

Bu acı tecrübeler bir ibret dersi olmuş, devlet, Anadolu - Bağdad demiryolu için kendi gücünden ve kaynaklarından faydalanma yoluna gitmiştir. Bu maksatla Avrupa'dan mühendisler getirilerek 4 Eylül 1871 tarihinde bu hattın yapımına başlanmış. 1873'te hattın 91 kilometrelik kısmı tamamlanmıştır.

Bu çalışmalara paralel olarak İzmir bölgesinde de devlet eliyle yapılan Kasaba - Alaşehir hattı 13 mart 1875 tarihinde işletmeye açılmıştır. Bu hattın uzatılması, malî zorunluklar yüzünden sonradan yine bir yabancı şirkete verilmiştir.

41 kilometrelik Mudanya - Bursa hattı da hükümet tarafından yapılmıştır. Hattın işletmeye açılış törenine Fransa'dan gelen davetliler arasında Le Figaro gazetesi yazarlarından Emil Berre de katılmıştır. Sonradan aynı gazetede bu geziye ait hatıralarını yayınlayan yazar, kadınlara mahsus vagonlardaki kafeslere karşı duyduğu hayreti bilhassa belirtmiştir.

Demiryolu tarihimizin dördüncü 1876 - 1888 devresi pek verimli olmamıştır. Buna bir «duraklama dönemi» de diyebiliriz. Bununla beraber Türk, İngiliz ve Fransız sermayeli 68 kilometrelik Mersin - Adana hattının inşası bu devreye rastlar. İzmit -

Adana hattının imtiyazının bir Fransız'a verilmesi de bu devre içindedir.

1889 - 1898 arasında on altı imtiyaz verilmiş, Anadolu Demiryolları Şirketi kurulmuştur. Yurt içine doğru uzanan demiryollarının yapımı başlamıştır.

1899 - 1914 yılları arasına rastlayan devrede kesif bir faaliyet görülür. Bu dönemin en önemli teşebbüsü 21 aralık 1902 tarihinde imtiyazı verilen 1597 kilometrelik Bağdad hattıdır.

Yine bu devrede hükümetin başardığı önemli teşebbüslerden biri de Hicaz hattıdır. Bu hattın tamamlanması üzerine Medine'ye ilk tren 19 ağustos 1908 tarihinde ulaşmıştır. Soma - Bandırma hattı da 1912 yılı temmuzunda işlemeye açıldı.

1914 - 18 Birinci Dünya Harbi döneminde demiryollarımız askerî taşıtlar için devlet emrine verilmiş, hat inşasında önemli bir faaliyet görülmemiştir. Devlete milyonlarca altına mal olan demiryollarımızın pek çoğu bu savaş sonunda millî sınırlarımız dışında kalmıştır.

Türkiye'de ilk demiryolu hattının işletmeye açıldığı 1860 yılından, 1922 yılı sonuna kadar 62 yıl içinde sadece 4.000 kilometrelik bir şebeke kurulabilmiştir. («Eyâlât-ı mümtâze» denen vilâyetlerimiz hariç). Cumhuriyet devrinde yapılan demiryollarının uzunluğu ise 3.960 km.'dir.





*Kayseri - Ulukışla yolunun açılış hazırlıklarından bir safha.*

## **BURSA - MUDANYA HATTI İŞLETMEYE NASIL AÇILDI?**

*Hatların açılışında hazır bulunan Le Figaro gazetesi muhabiri Emile Berre töreni şöyle anlatıyor:*

«... Mudanya sancaklarla donatılmıştı. Her tarafta ay-yıldızlı Türk bayrakları dalgalanıyordu. Bütün kasaba, bizi karşılamak için sahile toplanmıştı. Biraz ötede parlak yeşil boyalara boyanmış yeni hat vagonları dizilmişti. Mudanya sanki baştan başa yeni elbise giymiş gibiydi.

«Bizi evvelâ demiryolu müdürü selâmladı. Öte tarafta bir bölük Türk askeri, şiddetli sıcağa aldırmaksızın selâm duruyordu. Halk yeni vagonlara bindi. Bu vagonlar pek hafif ve havadardı. Burada en fazla hayretimizi çeken cihet, bazı vagonların pencerelerinin kafesli olmasıydı. Bu da Türk hanımlarına mahsusmuş.

«Birden kulaklarımıza garip bir ses geldi. Dikkat ettik, deniz ortasında bir boru çalınıyordu. Meğer bu, sefirimizin vapurdan sandala inişi dolayısıyla merasim borusu imiş.

«Bu bir buçuk saatlik yol hep cennet bahçesi gibi devam etmektedir. Bizi her yerde karşıladılar. Kalabalık içinde güneşten bakıra çalan kırmızı vücutlu, siyah saçlı ve siyah gözlü, kırmızı fesli çocuklar bizi durmadan alkışlıyordu. Bazıları ellerinde birer testi, su taşıyorlardı. Bu sular taze, lezzetli ve tarif olunamıyacak kadar ucuz-

du. Çok yerde bardak bulamadığımız için adi maşrapalarda su içmek zorunda kalıyorduk. Bu sırada aramızda bulunan Paris'li bir genç kadın, yol çantasından çıkardığı teneke şekerleme kutusundaki şekerleri bir kâğıda boşalttı ve bu teneke ile suyunu içti. Hem de kana kana. Sonra «oooh ne güzelmiş» diye bir hayli methetti.

«Nihayet Bursa şehri bütün güzelliği ve ihtişamıyla gözüktü. Bu şehir Uludağ eteğinde, yeşilikler içinde...

«Bursa Valisi Münir Paşa, vilâyet memurlarıyla birlikte bizi karşıladı. Fransa'nın Bursa konsolosu da yanındaydı. Tarifi imkânsız bir kalabalık ortasında durdu. Vali bize: «Hoş geldiniz,» dedi. Duadan sonra, «Padişahım çok yaşa,» diye bağırıldılar. Sonra, birer koyun taşıyan iri yarı beş Bursalı meydana çıktı.

«Beş koç, üçer ayakları bağlı olduğu halde — boğazları demiryolu hattı üzerine tesadüf edecek surette — yan yatırıldılar. İri bazulu Bursalılar kemellerinden çıkardıkları bıçaklarla, kendilerine mahsus dualar okuyup, kurbanları kestiler. Bütün dikkatimle onlara bakıyordum. Kurbanları kesmek hususundaki maharetlerine şaşıtm.

«Buranın manzarasını hiç bir şair dile getiremez. Nilüfer çayı burada fevkalâde yeşillığe gömülü olarak vadeden geçmektedir. 20 km. boyunca bu dere, zeytin ve dut ağaçlarıyla kaplı.

«O gün verilen ziyarette kadınlar pek azdı. Avrupalılar dahi sayılı idi. Sofra son derece zengindi.»

