



“Bir karış fazla şimendifer”

Yazı: İHSAN ÇALAPVERDİ Fotoğraf: İHSAN ÇALAPVERDİ ARŞİVİ

Osmanlı döneminde, demiryolu hatları Avrupalı şirketlerin ekonomik çıkarlarına uygun olarak ağaç dalları şeklinde inşa edilmişti. Türkiye Cumhuriyeti ise demiryolu hatlarını ağ biçimine dönüştürmeyi hedeflemiştir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında ulaşım problemi Anadolu'nun batısı ile doğusunun birbirine bağlanmamış olmasıydı. Batı ve güneyde birçok demiryolu hattı yapılmışken, Doğu Anadolu bu imkândan uzun süre mahrum kalmıştır. Cumhuriyet yönetiminin demiryolu politikası Anadolu'yu dört baştan demir ağlarla örmektir. Bu politika Cumhuriyet reisi Mustafa Kemal'in şu sözlerinde en güzel ifadesini buldu: “Türkiye Hükümeti'nin tespit ettiği projeler dâhilinde muayyen zamanlar zarfında vatanın bütün mıntıkları çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Bütün vatan bir demir kitle haline gelecektir.”

Üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayıp iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde sosyal hayat

üzerinde de bir gelişme, ülke içerisindeki askeri nakliyatların da daha çabuk bir şekilde yapılmasını sağlamaktı.

Cumhuriyet idaresi “bir karış fazla şimendifer” parolasıyla 1924 yılında, demiryolu inşaat atağını başlattı. Cumhuriyetin onuncu yılında tamamlanan demiryolu hatları şunlardı: Ankara-Sivas, Kütahya-Balıkesir, Kayseri-Ulukışla, Samsun-Sivas, Samsun-Çarşamba ve Fevzipaşa-Diyarbakır hattı. Demiryollarının döşenmesinde dikkati çeken önemli bir husus, hatların uzanış biçimleriydi. Osmanlı döneminde, demiryolu hatları Avrupalı şirketlerin ekonomik çıkarlarına uygun olarak ağaç dalları şeklinde inşa edilmişti. Her ağaç dalı belli bir gücün ekonomik çıkar alanını oluşturuyordu. Türkiye Cumhuriyeti ise demiryolu hatlarını ağ biçimine dönüştürmeyi hedefledi. 3.756 km. olarak devralınan demiryolları, 1933'te

6.000 km.'nin üstüne çıkarılmıştır. Yine bu dönemde, yabancı şirketlerin elinde bulunan hatların 1.664 km.'lik kısmı da satın alınarak millileştirilmiştir.

Sivas-Erzurum Hattı

Cumhuriyet'in demiryolu politikasının en önemli halkalarından birini teşkil eden, Anadolu'nun tam ortasından geçeceği için istikbaldeki demiryolu hatlarının belkemiği olarak nitelenen Ankara-Erzurum hattı inşasına uzunca bir süre başlanılamadı. Demiryolunu Erzurum'a ulaştırma hedefi, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülke yöneticilerinin her fırsatta dile getirdikleri bir konuydu. 1927 yılında Sivas-Erzurum demiryolu inşaatı Belçikalı bir inşaat şirketine verildi. Ancak şirket, sermaye sıkıntısı çektiğinden inşaatı başlayamadı. Belçikalı şirketle yapılan sözleşme feshedilerek, İsveçli şirketin yetkilileriyle görüşmelere başlandı. Görüşmeler olumlu neticelenince, Sivas-Erzurum inşaatı bu kez de İsveçli şirkete verildi. Ancak bu şirketin de işi başaramayacağı anlaşıldığından, İsveçlilerle yapılan sözleşme de feshedildi. Yabancı şirketlerle bu işin halledilemeyeceği görülünce, hükümet bu işi bizzat kendi üzerine aldı. Öncelikle hattın maliyeti ve hatla ilgili teknik hususlar tekrar gözden geçirildi. Yapılan incelemeler sonucunda, İnşaat Umum Riyaseti'nin işin yapılabilmesi için tespit ettiği meblağ, 43 milyonu inşaat masrafı olmak üzere, toplam 53 milyon liraydı. Sivas-Erzurum hattı Cumhuriyet'in 10. yılına yetiştirilmek isteniyordu. Bunun için hattın yapımına birkaç yerden başlanacak, fen heyeti Avusturya'dan getirilecek mühendislerle takviye edilecek, ameale tedarikinde sıkıntı çekilecek yerlerde daha fazla makine kullanılacaktı. Ancak bu inşaatı başlanamadı. Demiryolu yapımı konusunda karşılaşılan mali güçlüklerin üstüne, 1929 ekonomik buhranı da eklenince, hat 1930'da Ankara'dan Sivas'a kadar ulaşabildi.

Sivas-Erzurum Hattı Kanunu

Erzurum'a demiryolu hattının döşenmeye başlanması için, kanun teklifi 20 Mayıs 1933'te TBMM tarafından görüşülerek kabul edildi. Kanunla, Sivas'tan Erzurum'a demiryolu yapılması ve Divriği civarında münasip



Ankara-Erzurum hattının açılışı nedeniyle Ankara'dan hareket eden şimendifer.



Divriği, Cürek Boğazı'ndaki demirköprü dizisi.

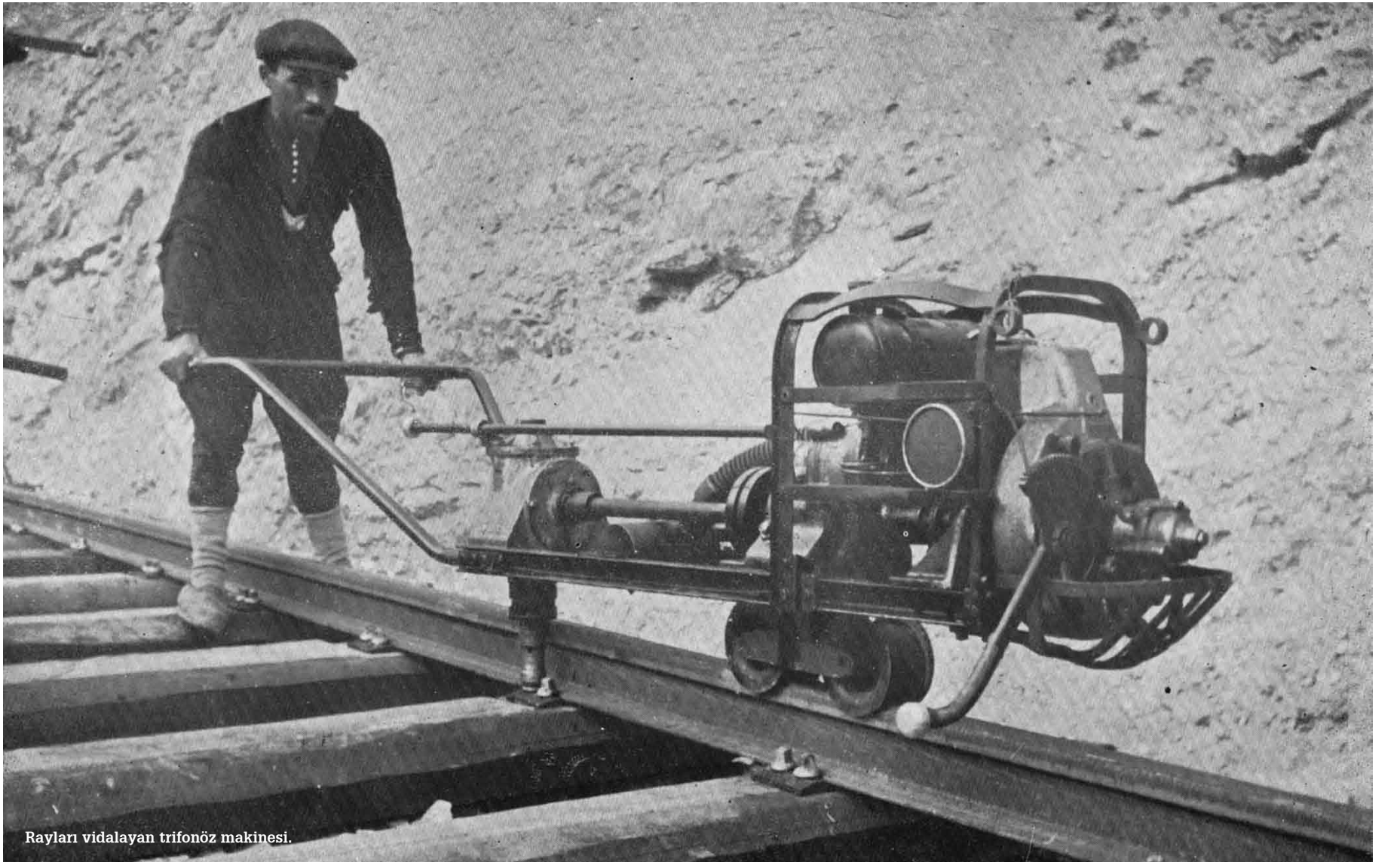
bir noktada Malatya'ya doğru uzanacak bir iltisak hattının döşenmesi kararlaştırıldı. Bu iş için harcama bedeli olarak 80 milyon lira öngörül-müştü. Ancak hattın takip edeceği güzergâh hususunda Nafia Vekâleti ile Genelkurmay Başkanlığı arasında fikir ayrılığı yaşandı. Nafia Vekâleti mühendisleri, hattı Sivas-Zara istikametinden geçirmeyi düşünürken, Genelkurmay Başkanlığı hattın daha güneyden ve Divriği istikametinden geçmesini gerekli görüyordu. Ancak Nafia Vekili Hilmi Uran ile Vekâletin diğer görevlileri güzergâhın Divriği istikametinden geçirilmesi halinde, hattın yapımı için gereken meblağın daha da artacağını düşünüyordu. Zira bu bölgedeki arazi çok daha arızalıydı. Yapılan tartışma-lar sonucunda güzergâh, Genelkurmay Başkanlığı'nın istediği şekilde belirlendi ve hattın o şekliyle ihaleye açılmasına karar verildi. Hat inşasının ihaleye çı- karılacak olması yerli şirketlerin yanında Fran- sız, Alman ve Amerikan şirketlerini de hareke- te geçirdi. Bu yabancı şirketler arasında Fox Brothers International Corporation ve Julius Berger gibi daha önce Türkiye'de iş yapmış olanlar da vardı. 12 Haziran 1933'te kapalı zarf usulüyle yapılan ihaleye şu şirketler ilgi göster- di: İnşaat İdarei Fenniyesi, Foks ve Hathas Şir- keti, Mühürdarzâde Nuri (Demirağ) ve Ortakları Şirketi ile Abdurrahman Naci Şirketi. Foks Şirketi ile İnşaat İdarei Fenniyesi Şirketi eksiltmeye katıl- madı. Abdurrahman Naci Bey'in %8.80 müteahhit kârı istemesine karşılık, Mühürdarzâde Nuri Bey %1.60 müteahhit kârı ile yetindi. Böylece iki teklif arasındaki devletin kârı 3.456.000 lira olacağından ve Mühürdarzâde Nuri Bey'in bu işi, teknik ve mali bakım- dan sonuna kadar başarabilecek kuvvette olduğuna kanaat getirildiği için ihalenin bu firmaya verilmesi konusunda Bakanlar Kurulu'ndan izin istendi.

29 Haziran 1933'te ihaleyi kazanan şirketle inşaat sözleşmesi imzalandı. Nafia Vekili Hilmi Bey, aynı gün Başvekil İsmet Paşa'ya bir yazı gönde-

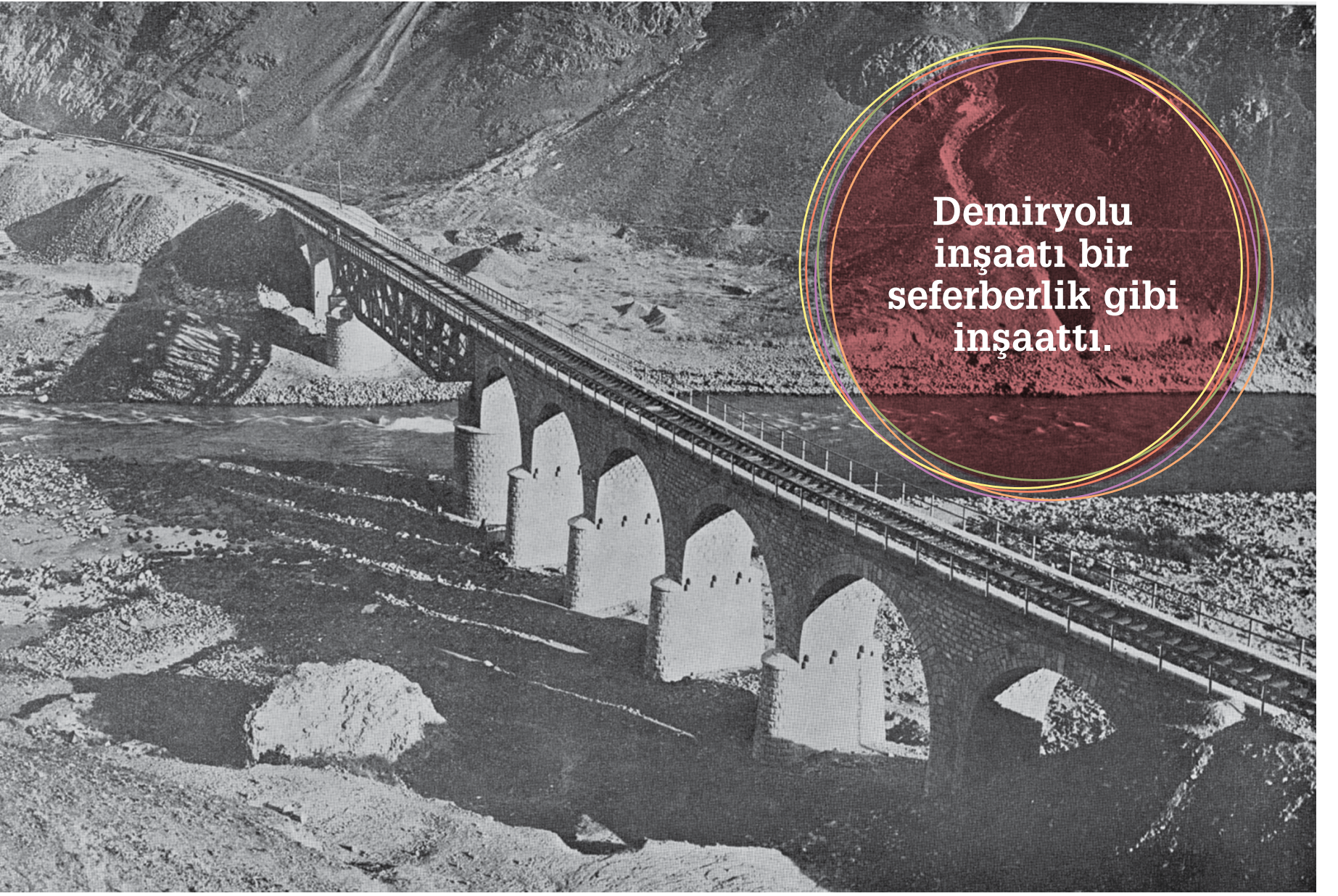
rerek, duygularını şu şekilde ifade etti. "Sivas-Erzurum ve Malatya-Divrik demiryolları inşaatının mukavelenamesini şimdi imza etmiş bulunuyo- rum. Bunu zati devletlerine arz ve iblağ ederken deruni bir haz ve inşirah duymakta olduğumu ifade etmek isterim." Bu demiryolu ihalesi, Cumhu- riyet sonrası Türk demiryolu yapımı tarihinde bir milat olmuştur.

Proje bilgi ve teknik özelliklerinin yanı sıra ilk defa Türk yatırımcı ve mü- hendislerinden oluşan bir grupla gerçekleştirilmiş olması, Sivas-Erzu- rum hattının Cumhuriyet'in kuruluş yıllarındaki en önemli projelerden biri olmasını sağladı. Hattın inşaatına 4 Eylül - 1933 yılında Sivas'tan başlandı, sonradan Malatya-Çetinkaya hattı eklenerek öngörülen tarihten 15 ay önce bitirildi. Hattın özellikle Divriği çevresindeki 100 kilometrelik bölümü arazi koşulları nedeniyle zorlukla tamamlandı. 1939 yı- lında Erzurum İstasyonu'nun açılması nedeniyle hazırlanan kitapta "Bugün lokomotifler ile uzun trenlerimizin kolaylıkla geçmekte oldukları bazı yerlerden bundan birkaç sene evvel bir amele-yi geçirebilmek için aylarca çalışıp bir iz açmak icap etmişti. Atma Boğazı gibi iki tarafı şakuli denile- bilecek derecede dik yamaçlarla ihata edilmiş dar boğazlardan ilk geçen insanlar muhakkak istihşaf heyetlerimizdi."

Nuri Demirağ, hattın zamanında bitirilmesi için hattı muhtelif kesimlere ayırarak farklı taşeronlara ihale etti. Malzeme taşınması ve iklim koşullarındaki karşılaşılan zorlukları asgariye indirerek hattın za- manında bitirilmesinde başarılı olan taşeronların isimleri tünellere verildi: Ali Bey Tüneli, Yahya Bey Tüneli, Haşim Bey Tüneli, Osman Bey Tüneli, Yaşar Bey Tüneli ve benzeri. Yahya Bey Tüneli'nin öyküsü ise ilginçtir. Yahya Bey Tüneli zeminin uygun olmaması nedeniyle zamanında ta- mamlanamadı ve Atatürk'e tüneli tamamlayacağına dair söz vermiş olan Yahya Bey, bu sözü tutamamış olmaktan dolayı gururu incinerek intihar etti. Yahya Bey, ismi ile adlandırılan tünelin önüne defnedildi.



Rayları vidalayan trifonöz makinesi.



Fırat Nehri üzerindeki demiryolu viyadüğü.

550 kilometre uzunluğunda ve üzerinde 23 kilometreye varan tüneller bulunan Sivas-Erzurum hattının, nerdeyse yalnız kazma kürekle ve alabildiğine zor koşullarda altı yıl gibi bir sürede bitirilmesi her türlü takdirin ötesinde bir olay olmuştur.

Sivas-Erzurum hattının boğazlar bölgesinde inşaat malzemesinin taşınması başlı başına önemli bir olaydır. Çimento yüklü kamyonlar, Munzur dağlarının eteklerini sıralayan heyelanlı ve bilhassa çok virajlı, %60 dik yamaçlara tırmandı. Aynı meyildeki diğer yamaçlardan indi. Sivas-Erzurum hattı, çok önemli yarma ve imlaları, servis yolları, şoseler ve köprüleri, şehirlerde istasyonlar arasında irtibat yolları ve su tesisatı, demir ve betonarme tünelleri, her türden üretimiyle 6 yıl gibi kısa bir zamanda başarılmıştır.

İsmet İnönü'nün söylediği gibi "Şimendifer zaferi Türk işçisinin, Türk mühendisinin, Türk sermayesinin zaferidir"

Saygı ve şükran borcumuz

Erzurum İstasyonu'nun işletmeye açılması ile yeni demiryollarımızın uzunluğu 3189 kilometreye ve bu uğurda harcanan para toplamı 368 milyon liraya ulaştı.

Memleketimizde her sahada başarılarla geçen on altı senelik Cumhuriyet devrinde gözünü açanlar, kalkınmak ve ilerlemek yolunda yapılan büyük hamleleri ve meydana getirilen kıymetli eserleri; bu arada demiryollarının Erzurum'a varışını belki biraz da doğal buldu. Fakat saltanat devrini yaşamış, bu devrin yoklukları içinde yıpranmış, Savaş döneminde Erzurum cephesine gitme görevi olarak haftalarca kar ve çamur içinde kalanlar, bütün kuvvetlerinin yollarda eriyip bittiğini gördü. Onlar için demiryolları ile Divriği, Erzincan, Erzurum'a gitmek daima hasretle, hüznle beklenecek bir emeldi.



Cürek'ten havai hatla demiryoluna demir taşıyan



Cürek'teki demir madeninde çalışan işçiler

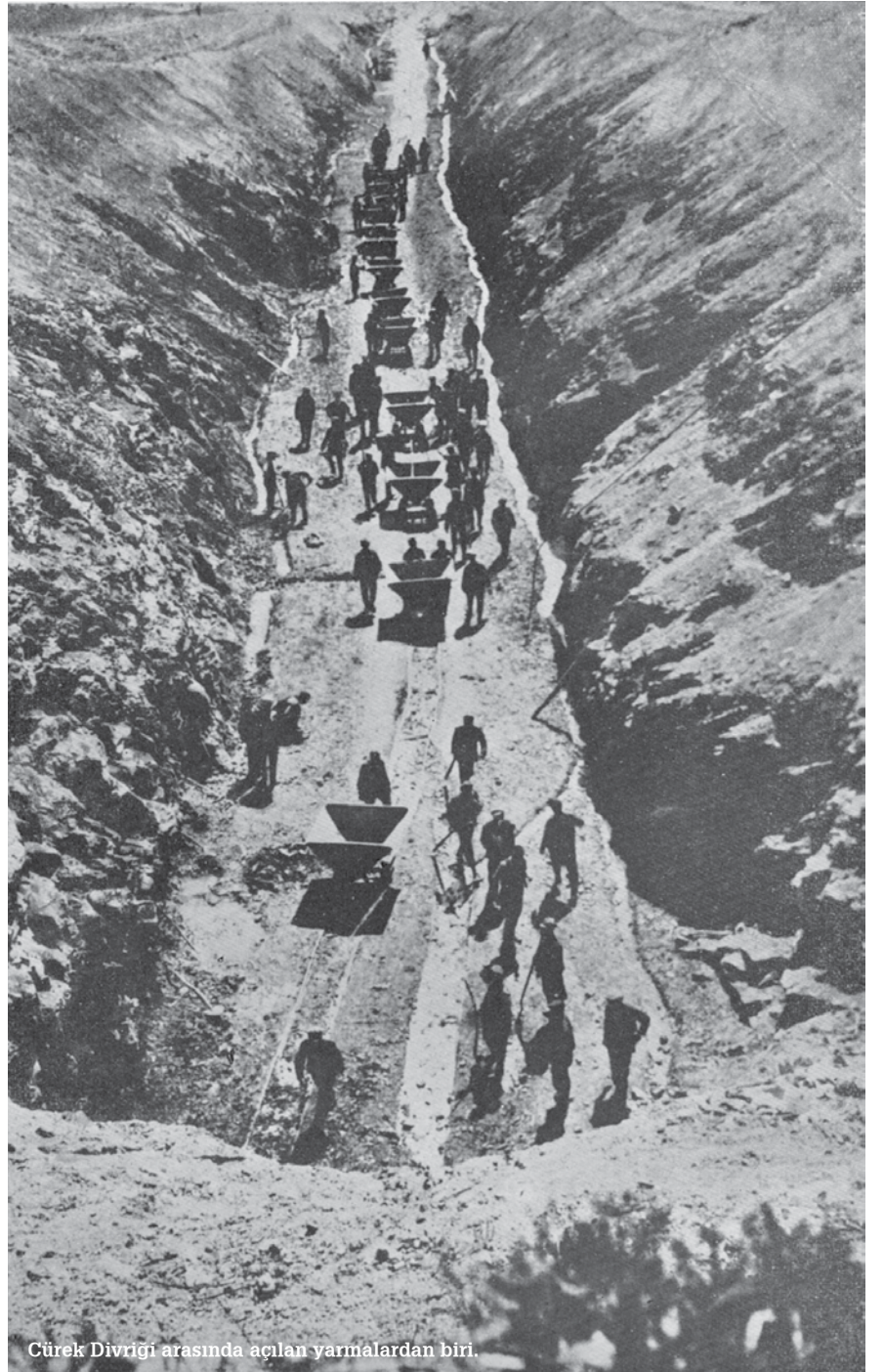
Bu emeli on altı senede gerçekleştiren Cumhuriyet'in banisi olan Atatürk'ü, demiryolu siyasetinin en büyük hamisi olan İsmet İnönü'yü, inşaat esnasında vefat eden vatandaşlarımızı, amelesinden ustasını, mühendisinden müteahhidini saygı ve şükranla anıyoruz. **B+**



Cürek İstasyonu yolcu binası ve demir cevheri deposu.

Nuri Demirağ'ın kızı Gülbahar Erdinç

“Sivas-Erzurum demiryolunun yapımında insanların çalışması çok enteresandır. Bize anlattı; o zamanın Anadolu insanı çok çalışmazdı. Aza kanaat ederdi. Babam Halep'ten, Şam'dan kumaşlar, incik boncuklar getirmiş. Onlara işletip, dokutturup sattırmıştır. Yani oradaki insanlar, almanın-satmanın zevkine varabilsinler diye. İnsanları böyle çalışmaya alıştırarak o demiryollarını yapıyor. Demiryolu yapımında oranın insanını çalıştırıyor. Bize hep “insanların çalışması için bir hedefleri olması gerekir” derdi. Babam aynen, çalışan işçilerin başında olmak için çoğu zaman paltosunun üzerinde yatarı. Günlerce yatak yüzü görmediği olmuştur”



Cürek Divriği arasında açılan yarmalardan biri.

Cemil Demirkale, inşaat ustası

“Tünellerin delinmelerini seyrettik. Demiryolu inşaatı bir seferberlik gibi inşaatı. Bir ucu Çetinkaya’da bir ucu Kemah’da durmak yok. Her tünelin, her köprü’nün, her menfezin taşeronları ayrı ayrı, kontrolörleri ayrı. Her ustanın başında bir kontrolör dikiliyor.

Tüneller dinamitle açılıyordu. Lağım delme ile ölçülerine göre matkabın taşa delik deliniyor derinliğine göre 50 cm., 1 m., 2 m., 2,5 m. derinlikte lağım deliniyordu. O deliklere dinamitler doldurulup ateşlenip patlatılıyordu.

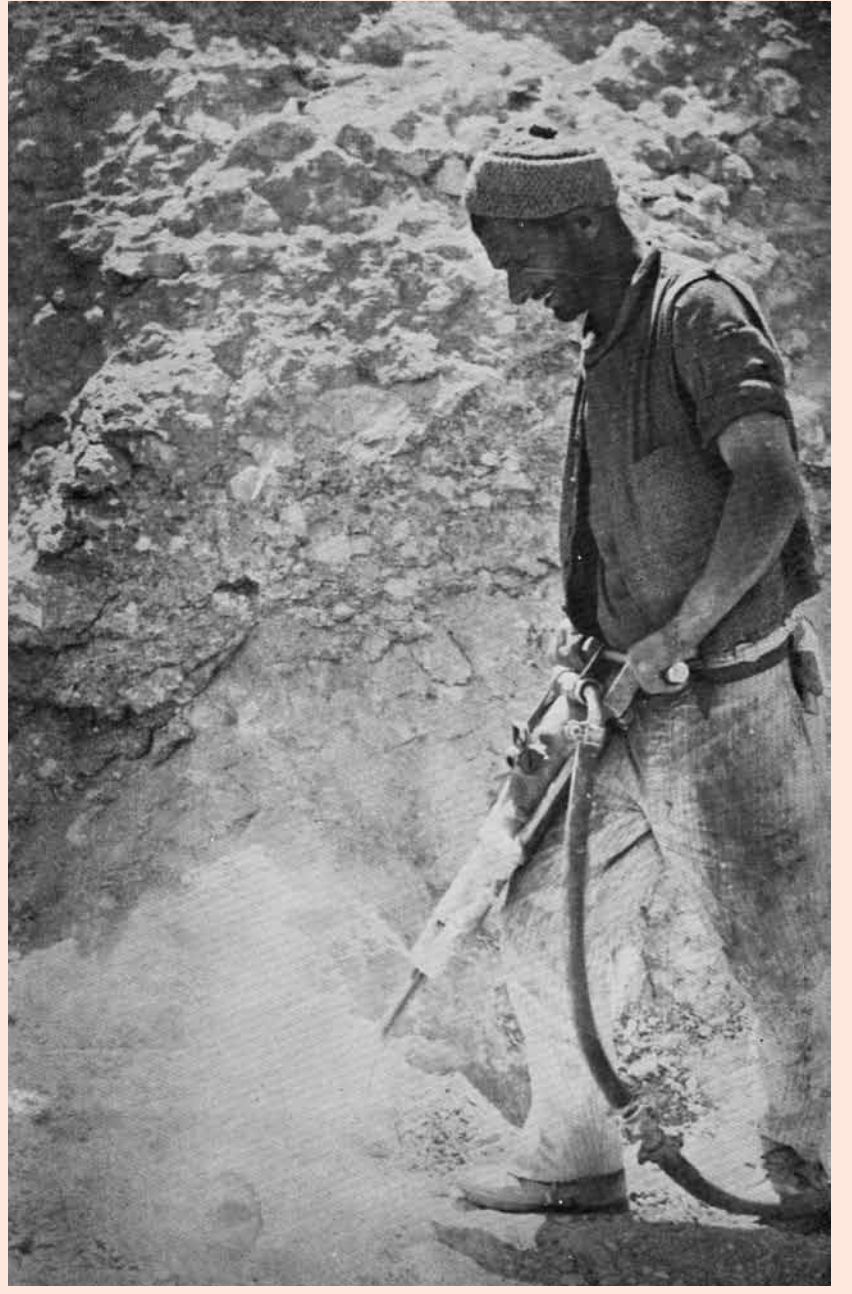
Lağımçıların matkap denen yuvarlak aletleri vardı. Bunların ağzı çelik ve 3 cm. çapındaydı. Biri matkabı tutuyor, biri de elinde 5 kiloluk tokmakla matkaba vuruyor oda bir taraftan da matkabı döndürüyor vuruyor. o şekilde akşama kadar 2 tane delik delerse iyi bir ustaya yetiyor. Deliğin içinden posasını kaşıkla çekiyorlar, öğüterek deliyorlar. O işler zor iş idi, şimdi nerede?

Devlet Sivas-Erzurum hattı için Amerika’dan 300 tane Şevrole marka kamyon almıştı. Erzurum’a gidene kadar arabaların kökü bitti. Devrilmeler, uçmalar, suya düşmeler çok oldu.

Tünelleri iki baştan delerek ortada birleştikleri zaman tünel aynaya vurdu diyerek ziyafet verirdi. Kimin matkabı önce karşı tarafa geçerse bahşiş alıyordu.

Yarmalarda işçiler bellerine ipe, halatla bağlanıp, o uçurumların üzerinde lağım vurup, yarmaları yardılar. Öyle kolaylıkla yarılmadı o yarmalar, tüneller...

Han ocağı diye bir taş ocağımız vardı. Sultan Murad’ın hanı var orda. Mühendisler ilk demiryolu inşaatı açıldığı zaman ocağı kontrol ettiler. İlk o ocağı açılar; 400 ustası, taşçısı, amelesi çalışıyordu.”



1938 yılında, Sivas-Erzincan hattının açılışı sırasında Divriği İstasyonu'nda bekleyen ortaokul öğrencileri.