

ONUNCU YIL MARŞI

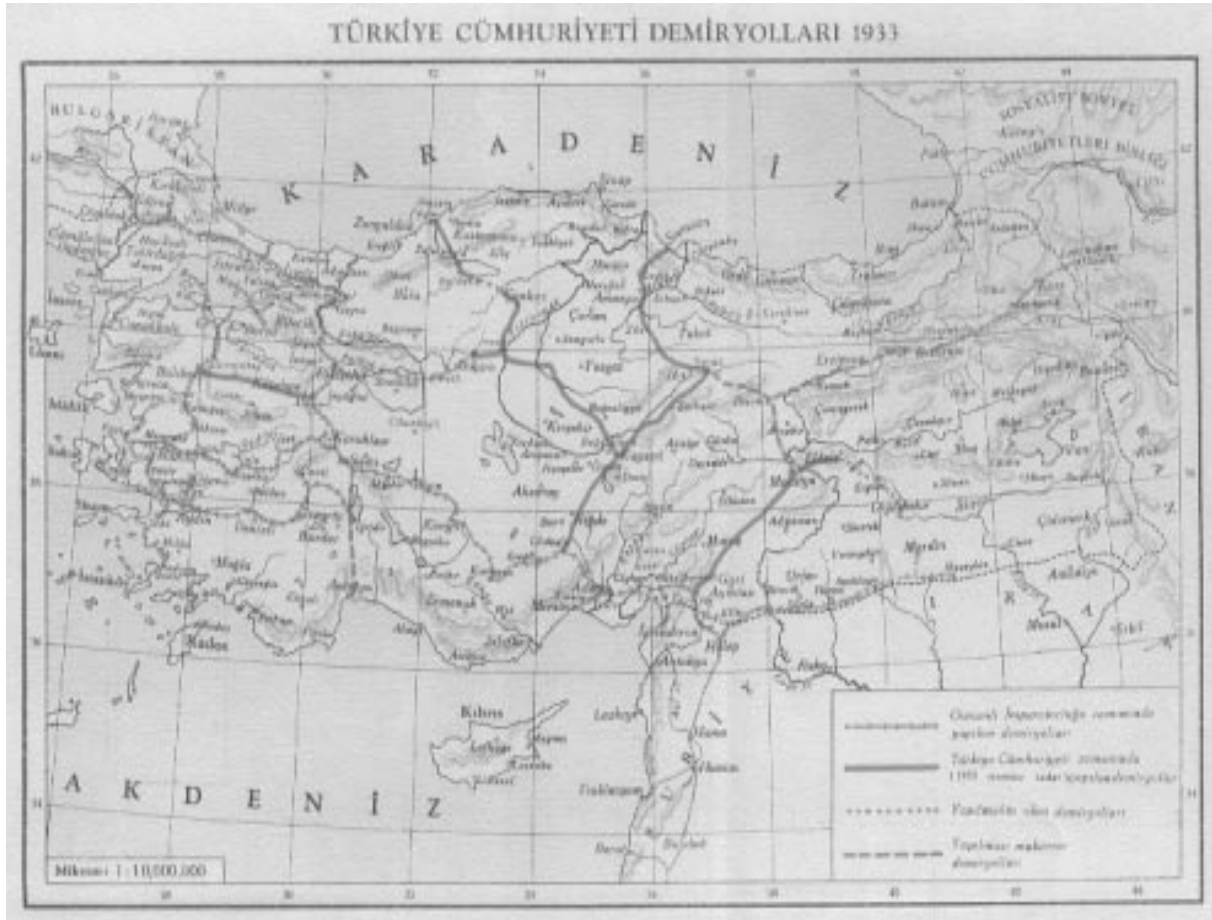
Prof. Dr. Müh. Muhittin ÖZDİRİM

Başbakan yüce Atatürk'ün zamanında yapılanları küçümsemek için kükrüyordu :

"Hep konuşular, demir ağlarla ördük diye, ne ördünüz ? laftan başka? " ona bir kere de ben, ne örüldüğünü anlatayım :

keyi esir duruma düşürmekten kaçınılarak yapıldı. Şimdi sorarım :

10. yıl marşında: "**Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan**" Demek, biz o günleri yaşamış olanların, o günlerdeki parlak ve çağdaş



1924'te , yani Cumhuriyetin ilk senesinde, İstiklal savaşından sadece 2 yıl sonra başlayıp 1940 yılına kadar **3186 Kilometre demir yolu**.

Bu, yılda ortalama 200 Kilometre demir yolu demektir. Nerede? diye sorulacak olursa:

Sivas - Erzurum, Malatya - Adana, Sivas - Samsun, Kayseri - Adana gibi dağlık bölgelerde, dağlardaki tüneller el emeği gibi çok geri teknikle ve **harpten yeni çıkmış, ekonomisi sıfırlanmış bir ülkede dış yardım alıp ül-**

eğitimi alanların hakkı değil mi? Acaba?

Amma, Atatürk'ün yaptırdıklarını hiçe sayanların bunu anlaması ve " Değişmesi " kabîl değildir. "**Ağaç yaş iken eğilir.**"

Halen ulaştırma alanında yapılan iş , o zamanlardan bu güne kalan demiryollarında "**hızlandırılmış tren faciasını , bilim adamlarının uyarılarını hiçe sayarak ve hatta onlarla alay ederek (Bunlar da bir... bilmiyorlar) de-**yip 38 suçsuz vatandaşın kanına girmek .Te-

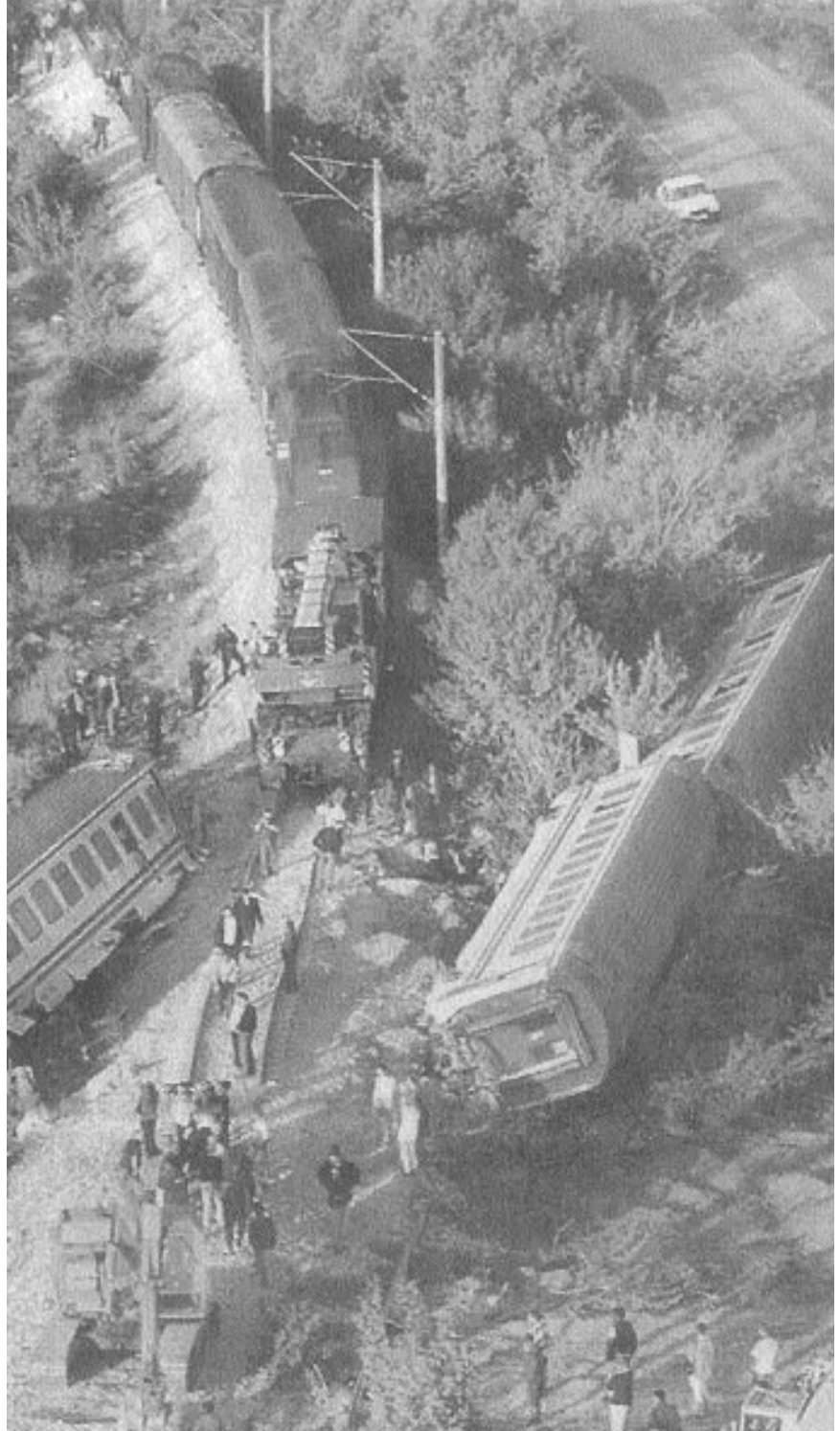
sadüfen bu konuşmanın muhatabı olan ve Türkçe anlayan Alman uzman sadece acı acı gülmüş . **(Her halde içinden: Yakında kimin bir... bildiğini görürüz)** demiştir .

Bütün dünyanın dehâsını kabul ettiği Atatürk'ün bizlere yol gösterici olması gereken sözü: **"Hayatta en hakiki mürşit ilimdir , fendir"** idi. Bu gün bu sözü alaya almanın sadece biz sade vatandaşlara nelere mal olduğunu gördük ve daha da bu gidişle nelere mal olacağını göreceğiz .

Şimdi gelelim tren faciasına :

1) 1945 yılından sonra gerek yapım ve gerekse bakım açısından ihmal edilen bu sistemde, alıştığı hızın üstünde çalıştırıldığı zaman bunun meydana getireceği vibrasyonlar ve zorlamalar sonucu malzeme yorulması meydana getirmiştir. Bunun sonucu 183. Kilometredeki viraj yerine başka bir yerde de bu olay olabilir, tren yoldan

çıkabilirdi. Çünkü , uzmanların bildirdiğine göre yol bir kaç makasın veya traversin değiştirilmesi ile yüksek hıza uygun hale gelemezdi .Bunun vagon elemanı, vagon / ray uyumu olayları da vardı. Ayrıca bir Rus uzmanına göre, Bizde kullanılan beton traversler ile ray



bağlantıları, bu traverslerin rijit olmaları nedeni ile , kolay gevşeme yapıyormuş . Bu nedenle Rusya'da beton traversler daha elastik olan eski ahşap traverslerle değiştirilmiş. Yüzbinlerce kilometrelik demiryolu olan bu ülkenin yaptıklarını hiçe saymak ancak yeter-

siz bilginin işi olsa gerek. Ön görülen yüksek hızın bir de bu olaya eklenmesi, dar yarı çaplı ve yorulmuş malzemeli virajda daha nelere neden olabilirdi kim bilir? Buna ek olarak bu civarda mevcut (Kuzey Anadolu Fay hattındaki gözle görülemeyen devamlı titreşimler).

2) Hızlı tren seferleri başladıktan bir süre sonra, yetkililerin aklına bir de "Bilimsel kılf" uydurmak gelmiş olacak ki içlerinde İTÜ ve Yıldız Teknik Üniversitelerinin demiryolu hocalarının bulunduğu bir grup çağrılmış ve fikirleri sorulmuş:

İTÜ (Eski adı: Yüksek Mühendis Mektebi) gibi Osmanlı devletinin zamanından bu güne kadar ülkemizdeki tüm demiryollarının yapımında imzası bulunan kuruluşun demiryolu profesörü olan Prof Dr. Haluk Gerçek ve Prof Dr. Güngör Evren, seferlerin başlamasından bir süre sonra inceleme kararının alınmasını eleştirmişler ve konunun ufak tefek bazı iyileştirmeler yerine çok detaylı incelenmesini önermişler. Bunlardan Prof. Dr. Güngör Evren şunları söylemiş:

"Hızlandırılmış tren konusunda yapılanlar doğru değil. Ortada rapor diye üniversiteye hazırlanmış bir şey yok. TCDD, kendi elemanlarına bir şeyler hazırlatmış. Bizler hızlı tren işe başladıktan sonra çağrıldık. Yolun geometrisi uygun ve zemin sağlam olmalı, travers ve raylar istenen hıza uygun olmalı, tren donanımı, sinyal ve bağlantı elemanlarının ayarları yapılmalıdır. Ayrıca, çok iyi yetişmiş elemanlar da gerekir diye düşündüm. Bu konularda kuşkulu idim. Ben, davet edildiğim halde bu trene binmedim".

Yine, bu bilimsel grubun hocalarından Yıldız Teknik Üniversitesi Ulaşım Anabilim Dalından Prof. Dr. Aydın Erel, Dünya Ulaştırma Kongresine verdiği tebliğde Hızlı Tren uygulamasının büyük hata olduğunu bildirerek derhal durdurulmasını istemiştir. Bu hoca, bu

fikrini Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a da kaza olmadan şahsen iletmiştir. Onun fikrine göre:

"Mevcut alt yapıda hiç iyileştirme yapılmadan hız artırılırsa, alt ve üst yapıdaki hasarlar ve yol bozuklukları uygulanan hızlarla orantılı olarak artar, taşıtlar hasarlanır ve taşıtları yol üzerinde tutmak zorlaşır. Üst yapı elemanları olan raylar, traversler, bağlantı elemanları zaman zaman yenilense de bunların özellikleri ve yolun imalat kalitesi yüksek hızlara uygun değil. Demir yollarımızda kaynaklı uzun rayların gerekli teknik bilgi kullanılmadan uygulanması yaz aylarında yolun eğrilmesi sonucu raydan çıkma olaylarına ve kış aylarındaki ray kırılmalarına davetiye çıkarmaktır. Ben bu trene hem binmem hem de yakınlarımı bindirmem ." demiştir .

Bütün bu uyarımları yarım kulakla bile dinlemeyen TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman: "Kimsenin keyfi için tren durduramam" deyip 38 vatandaşın ölüm fermanını imzalamıştır. Onu, bilim adamlarının uyarısı yerine bu trene yapılacak marşın güftesi ilgilendiriyordu: (Hiç geç kalmaz hızlı tren). Bir de Haydarpaşa Garına astırdığı İnek Mahkemesi nin dev afişi. " Afişteki Savcı: -Sayın hakim, bu sanıklar rahat seyredebeyeceğiz diye hızlı tren projesini engellemeye çalışıyorlar! "

Burada şunu sormak gerekir: Acaba buradaki inek kim ? Bilim adamlarımız mı?

Kazadan sonra Genel Müdür Muhterem " Konuyu halletse yüz kere istifa ederim". Ayrıca, "Tüm yakınlarım ölmüş kadar sıkıntıda-yım" buyurmuş.

Tüm yakınlarının değil de sadece bir tek can parçası evladı bu trende olsaydı, acaba kendisini bağışlar mıydı?

Yine bir başka TCDD yetkilisi: "Kaza Allah'ın takdiri" buyurmuş. Suçu Hazreti Allah'a atmaya cüret ediyor. Şu biline ki, Allah

bizleri dünyaya sadece yesin, için defi hacet edip çoğalsın ve bana şükretsin diye mi gönderdi acaba? Onun istediği bizlerin ruh ve kafa gelişip öbür dünyaya **Dolu** olarak gelmemizdir. Görevimiz, başkalarına zarar vermeden ve diğerlerinin zararlarını önleyecek şekilde yaşamaktır. Bilimin icaplarına sırt çevirecek şekilde düşünüp teşkilatlanmak ve hüküm sürmek değil.

Hızlandırılmış veya Hızlı Trenin ne kadar hızlı olarak eski alt yapı üzerinde sağa sola yalpalıyarak gittiğini biz eski DSP millet vekili Sayın **Mustafa Düz** den dinleyelim.

"Korkudan bildiğim mm duaları okudum . Haydarpaşa garından inanılmaz

süratte çıktık. Tren Feneryolu ve Bostancıdaki virajları dönerken restoranda çayların döküldüğünü, garsonların ayakta durmakta zorluk çektiğini, aşçıların tencere , tabak tutmaktan iş yapamadıklarını gördüm, virajlarda ne tabak ne de bardak kalıyordu . Bu durumu beraber bulunduğumuz Genel Müdür Süleyman Karamana söylediğimde cevabı: 'Ne güzel, sayemizde Allah'a yakın oluyorsunuz' oldu."

Dün **TBMM** de yapılan bir konuşmayı dinledim. Bu kaza hızlı treni istemeyen kem gözlerin marifeti imiş. Bu durumda suç yine idarede. Çünkü nazarı def etmek için lokomotifin üstünde görülecek bir yere at nalı, bir torba tütsü , buğday başağı ve çocuk pabucu asmak gerekirdi. Herhalde bu yapılmamış olacak .

Rahmetli İnönü'nün şu sözünü hatırlayalım:

"Yarım alimin yaptığı tahribatı bin cahil yapamaz".

Muhalefet partisi başkanı, **TBMM** deki Gensoru konuşmasında, Kalkınmış Batı Ülkeleri ile Hindistan ve Mısırda olan kazalarda siyasi sorumluların istifa ettiklerini söyledi. Batı ülkelerinde çok doğal olan olay, oralarda

bir süre hüküm sürmüş İngiltere'den kalma **Siyasi Etik Mirası** olsa gerek. İşte, **AB** kapısını omuzlayıp girmeye çalışan bizlerin Batılardan farklarımızdan en çarpıcı biri .

3) **TCDD** yönetimi, hızlı tren makinistine kazanın olduğu yerin çok yakın civarında (**Mekece , 183. Km.**), gitmesi gereken hız olarak Saatte 130 Kilometre vermiş (Yandaki resim).Oysa kazanın olduğu yerdeki kurpta ise (183 + 038), hızın saatte 80 Kilometreye inmesi gerekiyor, Sadece 38 metrede bu hıza düşmek nasıl kabil olabilir acaba? Bu , o itinereri hazırlayıp emir verenlerin teknik bilgisinin ne olduğunu açıkça göstermiyor mu ? Hızdaki bu çok zorlu düşüşün meydana getireceği belki de milyonlarca ton metreyi bulan, kinetik enerji zaten eğrilmiş , beton traversli yol bağlantılarında (Rus Uzmanın dedikleri), yorgun eski raylarda ne yapmaz? Treni top gibi havaya fırlatmaz mı ? Makinistler , gene de ellerinden geleni yapmışlar . Kazanın sorumluluğu bu hız itinererini yapanlarda, emir verenlerde olduğu halde sadece makinistlerin tutuklanması anlaşılır gibi değil . (Not: Bu konuda yapılan çok basit bir hesaba göre, olay karayolunda olsa idi bu hız düşümü için, tam fren yapıp 91.86 metrelik bir mesafe gerekirdi. Burada yol ile lastik tekerlek arası sürtünme katsayısı, demir yolu ile vagon tekerlekleri arası sürtünme katsayısının belki yüz katı alındığı halde)

4) İstanbul barosu başkanının Televizyon konuşmasına göre kazaya ilgili savcılıkça el konulmasını istemiş. Yine gazetelerden aldığımız bilgiye göre **TCDD** ilgilileri kazadan hemen sonra yolu açma telaşına düşüp hamaratça vagonları kaldırmış , rayları ve traversleri yenilemiş ve bu acele çalışma 20 saat kadar sürdükten sonra çalışmaya son verilmiş. Ortada kaza izleri kalmamış deniyor (Gazeteler) .

Bununla beraber bir bilim heyetince civar yolların bilimsel incelemeye alınıp, bu alt yapının bu hızı kaldırıp kaldıramayacağı bulunabilir kanısındayım (Tabii ilgililerin tüm yolu yeniden yapmalarından önce) . Bu husus adaletten beklenir. Aksi halde iş Avrupa İnsan Hakları Mahkemesine kadar gittiği zaman adil ve bilimsel bir sonuca mutlaka erişilebilir .

SONUÇ

1) **Büyük Atatürk'ün** yaptıklarına değer vermeyenlerle , onun bilim anlayışına beraberce bakalım: (Hürriyet Pazar , 1 Ağustos 2004 , Sayfa S , Emin Çölaşan), Yıl 1921 Şubat, savaştayız, lokomotifler odunla çalışıyor. En çok hız Saatte 40 Kilometre. Mustafa Kemal Paşa Demiryolları Genel Müdürü Behiç (Erkin) Beye telgraf çekip asker dolu trenlerin son hızla cepheye yetiştirilmesini ister. Behiç Bey bu emre itaat etmez. Onun (İşin ucunda istiklal Mahkemesi tehdidi olduğu halde) korkusuzca cevabı: "**Hat (Demiryolu) daha hızlı gitmeye uygun değildir, gidebildiğinden daha hızlı giderse tren raydan çıkabilir !**" Mustafa Kemal Paşa bu cevabı alınca ısrar etmez.

İşte bundan 80 yıl önce bu günkü benzer bir facianın önlenmesin de Atatürk'ün bilime saygısı ve bu günkü faciayı önceden bildiren bilim adamlarının uyarısını hiçe sayıp 38 vatandeşimizi öldüren ve bizlerin toplu taşıma inancımızı baltalayan zihniyet .

İşte **Atatürk** ve onun yakın arkadaşları bu parlak görüşleri ile imkansızlıkların üstesinden gelip bize bu vatani verdiler. Onların prensibi, 10. Yıl marşının şu bölümünde gizlidir:

" **Uyduk görüşte bilgi, gidişte ülkeye biz, tersine dönse dünya yolumuzdan dönmeyiz** ".

2) Kazanın hemen sonrasında **TCDD** nin tüm çalışmaları durmadığı için **TCDD** cilere birçok delili ortadan kaldırmak olanağı belirmiştir .

3) **Makinistlere verilen hız itinererinde viraajın kilometresi ve burada olması gereken hız idarece hem belirtilmemiş hem de 38 metre kadar çok yakında bu civarda olması gereken hız 130 Kilometre gibi aklın alamayacağı kadar yüksek tutulmuştur.**

4) Bilim adamlarının uyarıları kulak arkası edilmiştir. **Oysa, kazanın geleceği Kör kör parmağım gözüne kadar aşikar idi.**

5) Teknik açıdan, ray / travers bağlantısı gevşemeye hazır olan rijit beton traverslerde yüksek hıza gidilmiştir.

6) Trenin **Hız bandı** adalet makamları yerine kazada taraf olan **TCDD** de ne arıyor acaba?

7) "**Bilim bir güneştir, görmeyen gözleri yakar, kör eder.** " Ne yazık ki bu sefer yanamlar, yanması gerekenler değil de suçsuz insanlarımız oldu. Fakat Allah büyüktür ve ceza alması gerekenleri mutlaka görecektir. Bunda kimsenin kuşkusu olmasın .

8) Son bir **Atatürk** öyküsü:

Cumhuriyetin kurulma süresinde Ulaştırma Bakanı **Topçu İhsan** beyin devrinde bir Yavuz / Havuz olayı var . Hiç bir kimsenin ölmediği bu olayda Atatürk, çok eski silah arkadaşı olan, İstiklal Mahkemesine üye yapacak kadar sevdiği Topçu İhsan Beyi , Yüce Divana sevk edip cezalandırmakta en küçük bir tereddüt göstermedi.

İşte onun hepimize örnek olması gereken batılı düşünce tarzı .

