

DEMİR YOLLARI VE TEK ADAM LAR



Demiryol denilince bir buçuk asra yakın bir zaman hatırımıza gelen biricik şey buhar lokomotifi ve onun çıkardığı sestir. Zaman onu da eskitti, fakat istediği kadar hızlı, istediği kadar verimli ve sessiz olsun, ne dizel, ne elektrik, ne de türbin lokomotifleri Stephenson'un çocuklarının o heybet ve ihtişamına yaklaşılmayacaktır.

Buhar lokomotifi eskinin huzur ve asudeliğinin bir temsilcisi olarak daima takdir ve sevgiyle anılacaktır. Fakat terakkiye karşı hiç bir şeyin direnmesine imkân yoktur, terakki ise bazan sevilenden ayrılmak, eskileri unutmak demektir. İstirap verici olması da bundan ileri gelmektedir.

Nüvit OSMAY

Ünlü tarihçi ve yazar Will Durant «Medeniyetin Tarihi» adlı eserinde Rönesansa ayırdığı 5. cilde Petrark (Petrarca) ile başlar. Şüphesiz insanlığının tarihindeki bu yeniden doğma, bu dünyanın gerçekten bir vatandaşı olma uyanışı bir tek adamla başlayamazdı, başlamamıştır da. Fakat Petrark bu devrin en göze çarpan temsilcilerindendir. İşte nerede bir uyanış, bir kalkınma, bir rönesans başlarsa, oranın ufkunda «tek adamlar», liderler, temsilciler görünmeğe başlar.

Son sistem bir Amerikan türbin lokomotifi.



Demiryollarında da böyle olmuştur. İkinci Dünya Savaşı uçan kalelerin, motorlu taşıt, tank ve ciplerin övgüsü ile geçti. Bir taraftan Hitler'in Autobahn'ları, Savaşın o zamana kadar görülmemiş bir ölçüde havalarda yapılması, birden bire demiryollarını unutturdu. Zaten Avrupa'da köprüler yıkılmış, tüneller çökmüş, hatlar kullanılmaz hale gelmişti. Bunların düzenlenmesi için dev yatırımlara ihtiyaç vardı. Bir yandan da kafalardaki soru işareti büyüyordu, Acaba demiryolları artık ömrünü bitirmiş, yaşama kabiliyetini yitirmiş değil miydi?

Bu soru işareti kafalarda o kadar yer etmişti ki, demiryollarının zararlı çalışması bile artık kaçınılmaz bir şey olarak kabul edilmeğe başlanmıştı.

Halk yenilik istiyordu, hava ve kara taşıtları yeniydi, hızlıydı ve konforluordu.

Seneler yavaş yavaş geçti. Demiryoluna hâlâ inanan birkaç uzmana, yüzüne karşı söylenese bile, arkasından, eski kafalı sıfatı kondurulmuştu.

Sonra birşeyler oldu. Uçaklar gerçik büyük bir hızla insanları ta uzaklardan getiriyorlardı, fakat hava alanlarından şehirlerin ortalarına kadar gelmek bazan o kadar zaman alıyordu ki, aradaki birkaç saat için kısa ve orta mesafelerde uçakla seya-



Saatte 250 kilometre yapan bir Fransız elektrik Lokomotifi ve makinist kabinesi.

hatin pek fazla bir faydası olmuyordu. Kışta, fırtınalı ve sisli havalarda uçak seferleri yapılamıyordu. Karayollarına gelince, süratle beraber kazalar da artmağa başladı. Büyük şehirlere giriş ve çıkışlarda saatlerce kuyruklarda beklemek artık tabii birşeydi. İnsanoğlunun en güzel buluşlarından biri olan ve onu, ayağını yerden keserek, uzaklıkları yenmek için daha hür bir duruma sokan otomobil, trafikin çok artması, park yeri bulunmaması gibi ilk zamanlarda kimsenin aldırış etmediği sebeplerden dolayı eski değerini kaybetmeğe başladı.

Evet, işte bu sıralarda birşeyler oldu. Orta yaştaki personelin daha iyi işler bulmak ümidiyle kaçtıkları, gençlerin değer verip girmedikleri demiryol işletmeleri birden kendilerinin de ulaştırma pazarında satacak daha çok şeyleri olduğunu anlayan o «tek adamların», liderlerin, rönesans temsilcilerinin eline geçti.

Birden bire gazetelerin arka sahifelerine düşen demiryol haberleri şimdi tek adamların resim-

leriyle beraber büyük manşetlerle birinci sahifede yer almağa başladılar.

İngiltere'de Dr. Beeching bunlardan belki ilki oldu. Fransa'da eski demiryolcu Armand'ın ismi yeniden işitilmeğe başladı. Almanya'da Prof. Dr. Frohne Savaşın çıkan Alman demiryollarını ayağa kaldıran ve demiryollarının geleceğine büyük bir heyecanla inanan bu zat ve onun yerine geçen Dr. Oefftering ve nihayet Alman Ulaştırma Bakanlığı'na gelen Leber, ki bugün Leber-plânı adı ile anılan plânın yaratıcısıdır, tek adamların en kuvvetlilerindendir. Bu arada Hollanda Devlet Demiryolları Genel Müdürünü de hatırlamak gerekir, çünkü Avrupa'nın en modern trenleri olan TEE trenlerinin (Avrupa'nın türlü yönlerde bir tarafından ötekine giden özel konforlu ekspres trenleri) babası odur.

Tabii bu arada özellikle Japon ve Amerikan demiryollarının tek adamlarını da unutmamak lâzımdır. Çünkü bütün bu temsilciler Demiryollarının gerçek rönesansının yaratıcısıdır.

1960'ın başında bir Amerikan Demiryol Genel Müdürü 1925'in mevzuatı ile 1960'larda demiryol işletilmez demisti. Demiryolları 1825'te lokomotifi bulan Stephenson'un zamanından beri pek fazla bir değişiklik göstermemiştir ve buna lüzum da görmemiştir. O bir tekeldi, rakibi yoktu, demiryolcular devlet memuru idiler ve kendilerine halkın bir hizmetkârı değil, efendisi gözü ile bakarlardı. Bunu en iyi anlayan ve açıkca ifade etmekten çekinmeyen Alman Ulaştırma Bakanı Leber oldu: «Demiryolcular Prusya kafasını, apulet ve meçlerini bırakmalı, bir nakliye müteahhidi, taksî şoförü gibi halkın hizmetinde olduklarını ve onun sayesinde ekmeleklerini kazandıklarını unutmamalıdır, eski devirler geçmiştir», dedi. Teknik tarafta buna yakındı. Eski buhar lokomotifi artık demode olmuştu, ve az verimiyile ortalkığı toza, dumana boğuyordu. Dizel ve elektrik burada ileri birer adım oldu.

İleri görüşlü kafalar üç esas noktada birleştiler: Hız, konfor, emniyet. Hız konusunda ilk esaslı adımı Japonlar attı, Fransızlar, Amerikalılar ve daha başka ulusların da elde ettikleri başarılar çoğalmaktadır. Konfor, hem yolcunun rahat seyahat etmesi, hem güler yüz görmesi mânâsına geliyordu. Emniyet bakımından ise demiryolları zaten daima birinci gelmişti, tabii hız artınca bu konu da çok esaslı araştırmalara tâbi tutulmuş ve yeni yeni buluşlar, hatta Japonların uyguladıkları elektronik beyinli kontrole kadar gidilmişti.

Tarih bir tekrardan ibarettir, derler. Evet bu demiryollarında da kendini gösterdi, ileri görüşlü insanlar bu eski vefalı ulaştırma dalının elinden tuttular, gerçi zekâ ve bilgilerinin ve herşeyden önce inançlarının meyvelerini toplamak bir az uzun sürdü, fakat onlar bu işi ciddiye almışlardı, 19'uncu asır buluşu olan demiryolları yirminci asrın yarısından sonra onların sayesinde yeniden doğdu, dünyada lâyük olduğu yeri yeniden bulmağa başladı.