



KARDELEN®

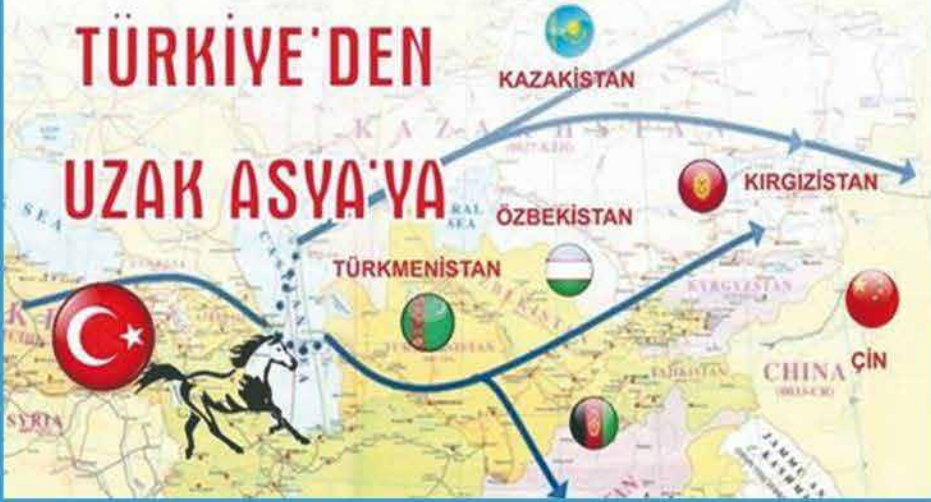
Türkiye İçin Demiryolları
Demiryolları İçin Demiryol Meslek Lisesi

3 AYLIK SAYI 111 ÜCRETSİZDİR
OCAK HAZİRAN 2023
DEMİRYOL MESLEK OKULU
MEZUNLARI DERNEĞİ
YAYIN ORGANI

Okulumuzu
İstiyoruz



TÜRKİYE'DEN UZAK ASYA'YA



KARS-TİFLİS-BAKÜ (BTK) HATTINDA, UZAK ASYA'YA YÜK TAŞIMACILIĞI

Demiryolu Taşımacılığında 50 Yıllık Tecrübe

Demiryolu Tren İşletmeciliği (DTİ) yapmak isteyen firmalar için, Bakanlıktan « Yetki Belgesi » alınmasına kadar;

- Demiryolu departmanlarının kurulması, etüd, plan, proje ve mühendislik hizmetleri,
- Emniyet Yönetim Sisteminin (EYS) Kurulması,
- Risk analizlerinin yapılması,
- Eğitim ve danışmanlık hizmeti vermektedir.



ECM Sertifikalarımız



Kalite Belgeleri

- TS EN ISO 9001:2015
- TS EN ISO 14001:2015
- TS ISO 45001:2018
- EN 15085-2
- EN ISO 3834-2



Taşra Teşkilatı

- ECM Bakım Atölyesi
- Tren İşletme Amirlikleri
 - İzmit
 - Mersin
 - Kırıkkale
 - Batman
- Ashkabat
- Türkmenbaşı

📍 Balgat Ehlbiyet Mah. Ceyhun Atuf Kansu Cad. 106/20 Başkent Plaza 06520 Çankaya/ANKARA-TÜRKİYE

☎ +90 312 473 55 63 +90 312 473 55 62 📞 +90 312 473 55 64 ✉ syavuz@demiryolulojistik.com

🌐 www.demiryolulojistik.com



Sahibi

Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği
Adına
Tufan Özdemir

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Ahmet Duman

Yayın Kurulu

Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği
Yönetim ve Denetim Kurulu Üyeleri

Yayın Türü

Yerel Süreli

İdare ve Yazışma Adresleri

Anıttepe Mah. Turgut Reis Cad. No: 36/8
Çankaya / Ankara
Tel: 0312 231 4190 - 0505 270 39 66
Faks: 0312 231 9108

www.demok.net
demok@demok.net
demoksan@demok.net

Derneğimizin Hesap Numaraları

Türkiye İş Bankası
Maltepe Şubesi
Hesap No: 42120739022
T. Vakıflar Bankası
00158007281406330

Tasarım ve Baskı

Kuban Matbaacılık Yayıncılık
İvedik Organize San. Matbaacılar Sit.
1514 Sk. No: 20 ANKARA
Tel: 0312 395 20 70 Faks: 0312 395 37 23
www.kubanmatbaa.com

15 Mayıs 2023 / Ankara

Dergimiz basın ahlak yasasına uyar.
Dergide yayınlanan
yazıların sorumluluğu yazarlarına aittir.
Dergimizde yayınlanan yazılardan kaynak
gösterilerek alıntı yapılabilir.

Kapakta yer alan siyah kurdele
meslek lisemizin yeniden açılışına kadar
yer alacaktır.

İÇİNDEKİLER

- | | |
|----|---------------------------------------|
| 5 | Zalim Babam Duyarsa |
| 9 | Gölbaşı'na Vardım, Gölbaşı Var Mıydı? |
| 11 | Ebruli Günlerden Kara Günlere |
| 15 | Pilav Günü |
| 18 | Demiryolu Tarihimiz |
| 36 | Geleneksel Akçay Gecesi |
| 42 | 40. ve 60. Yıl Kutlamaları |
| 49 | Vuslat Gecesi |
| 51 | Mezuniyette 25. Yıl |
| 61 | Engelsiz Müze |
| 64 | Bir Taş Olsam |
| 65 | Yaşamak Tüneli |
| 66 | İnsan Mutlu Olduğunda Ölmeli |



Tufan ÖZDEMİR
DEMOK Genel Başkanı

Merhaba

6 Şubat sabahı Kahramanmaraş merkezli olarak meydana gelen, 11 ilimizi ve 14 milyona yakın vatandaşımızı etkileyen iki büyük depremde 50 binden fazla vatandaşımızı kaybettik. Deprem, Kahramanmaraş Adıyaman, Malatya, Gaziantep, Hatay, Adana, Osmaniye illerimizde büyük çapta yıkım meydana getirdi ve ülkemizi yasa boğdu. Depremde demiryollarımızın bazı bölgeleri büyük hasar aldı ve maalesef mezunlarımızı, ailelerini ve mesai arkadaşlarımızı da toprağa verdik. Milletçe derin bir üzüntü yaşatan bu afetin ardından hayatını kaybeden vatandaşlarımıza bir kez daha Allah'tan rahmet, yaralılarımıza acil şifa diliyoruz.

Türkiye'nin her bir ferdi gibi depremin meydana geldiği ilk günden bu yana tüm üyelerimiz derneğimiz vasıtasıyla depremin yaralarını sarmak için seferber oldu. DEMOK olarak Dernek öz kaynaklarımız ve üyelerimizin katkısıyla ilk etapta evini ve yakınlarını kaybeden mezunlarımızın öncelikli ihtiyaçlarını karşılamak için bir kampanya başlattık. Kısa sürede topladığımız maddi yardımı doğrudan ihtiyaç sahibi üyelerimize ulaştırdık.

İçinden geçtiğimiz zor günlerde ülke olarak kenetlendik, depremzedeler için seferber olduk. Yaşadığımız felaketten herkesin umudunu büyüten bir toplumsal dayanışma ve birliktelik tablosu ortaya çıktı. Zor zamanların aynı zamanda umudumuzu yeşertebileceğini, geleceğe olan inancımızı güçlendirebileceğini fark ettik. Zorlukları aşarken sivil toplum kuruluşları ve kamu iş birliğine olan ihtiyacın önemini bir kez daha idrak ettik.

Değerli Üyelerimiz;

Demokratik sistemin bir parçası olan sivil toplum kuruluş amaçları doğrultusunda görüşlerini paylaşarak sesi duyulmayanların sesi olarak kamusal alanla ilgili önemli konuları dile getirecektir. Faaliyet alanlarıyla ilgili elde ettiği bilgileri ve deneyimlerini uzmanlık hizmeti olarak sunacaktır. Bu görüşlerin katkısıyla oluşturulacak politikalarda siyasal meşruyetin artmasına katkıda bulunacaktır.

Demokrasinin en temel kurumlarından olan STK' lar demokrasilerde itici ve yönlendirici güç olarak önemli bir role sahiptir. Zaman zaman yaptıkları uyarılar ve ilettikleri görüşler dikkate alındığında toplumda bilinçlenme sağlayarak değişim ve gelişimin yolunu açmaktadır. Sivil toplumun kuruluşlarının en önemli unsurları olan siyasi partiler, sendikalar ve dernekler ve yardım örgütlerinin işbirliği ile deprem sonrası kurtarma ve yardım faaliyetlerinin daha düzgün işlemesi sonucu depremin meydana getirdiği yaralarımızın hızlı ve kalıcı şekilde iyileşeceğine inanıyoruz. Deprem bölgesindeki yerleşim yerlerinde imar ve iskan çalışmaları devam ediyor. Deprem çok büyük bir alanı etkilediği için bazı yerleşim yerlerine ulaşmakta zorluk çekildiği ve bu nedenle de imar çalışmalarının uzun zaman alacağı ortadadır.

Deprem bölgesindeki bazı şehirlerimiz medeniyetin ortaya çıktığı geliştiği alanlarda yer almakta, insanlığın ortak mirası olan birçok tarihi esere ev sahipliği yapmaktadır. Maalesef şehirlerimizle beraber kültürel mirasımızda büyük hasar almış, binlerce yıllık tarihi eserler yerle bir olmuştur. Devletin bütün imkanlarını seferber etmesi, bu sayede şehirlerimizin ve tarihi mirasımızın acilen onarımlarının yapılması ve yenilenmesi, bunun sonucunda da deprem bölgesinde hayatın normale dönmesinin sağlanması beklenmektedir.

Bunun için bütün kamu kurumlarımızla, sivil toplum kuruluşlarımızla deprem sonrası meydana getirdiğimiz toplumsal kenetlenme, dayanışma ve işbirliğinin devamlılığını sağlamalı bunun için var gücümüzle çalışmaya devam etmeliyiz.

Sağlıcakla kalın...

RAYELSiS



Demiryolu Uygulamaları
İçin Yenilikçi ve Kaliteli
Çözümler



Rayelsis Ankara'da kurularak, faaliyetlerine büyüyerek devam etmektedir. Demiryolu sektörünün ihtiyacı olan ürünler için detaylı araştırma yaparak bu ürünlerin en kısa sürede üretim ve temini yapmaktadır.

Aynı zamanda; uzman kadromuzla demiryolu EST projelerini yürüterek, tüm sistemlere tamir, bakım ve montaj hizmeti vermekteyiz.

Bilgi ve Tecrübeyle Demiryolcuyuz

Sinyalizasyon | Elektrifikasyon

Telekominikasyon | Yol&Güvenlik Ekipmanları

Malzeme | Montaj | Bakım



www.rail-store.com

info@rail-store.com

0 850 833 63 81

İvedikköy Mahallesi 1495. sokak Arıkanlar Plaza No:17/55
Yenimahalle / Ankara



ZALIM BABAM DUYARSA



Freud, onca işi ve ilgisi arasında, Frazer'in masa başı malzemelelerinden, seyahatların, misyonerlerin yalan yanlış ve çokça abartarak kayda geçirdiği mit ve efsanelerden, hastalarının gördüğü rüyalardan hüküm çıkarmanın yanında, Türkçe öğrenip türkülerimizi inceleyeydi, ihtimal oğlan-baba husumeti konusunda sükût-ı hayale uğrar, hasretten şefkate, neşeden hüzne bir kitap dolusu hüküm çıkarırdı. Bununla da kalmaz, milletimizin türküler bağlamında ana-yerli, ana-soylu, ana-yanlı bir millet olduğunda karar kılar, bununla da kalmaz, paralel kuzen evliliğinden kız kaçırmaya bir dizi antropolojik veriyi saha araştırması yapmadan, bizzat türkülerini dinleyerek, bu uçsuz bucaksız saha üzerinden kayda geçirmeye çalışırdı. Türkülerin "anası" yanında babasının iktidarsızlığı konusu hazretin kafasını karıştırır, karışık kafasıyla Allah bilir yine isabetli teşhiste bulunamazdı.

Budunbilim deyince suların durulduğu, türkü ve manileri yüksek sanat eseri gören, bunlarda gram "dolurma" ve "boşluk" bulunmadığını söyleyen, türkü çözümlerinde tutarlılığıyla ve yetkinliğiyle alkışı hak eden rahmetli Seyfi Karabaş, türkülerde baba mevzuunu yazsaydı, babalı her türküyü ayrı ayrı

çözümler, çözümlerken Freud'dan da istifade eder, Allah bilir adında "bütüncül" olan bir kitap daha yazardı. İyi de olurdu olmasına da, onları diriltip şu türkülerde baba mevzuuna bir el atın diyecek halimiz yok. Bizim halkbilimcilerimiz, halk edebiyatçılarımız, folklorcularımız, hadi hepsini tek terimde toplayalım, akademideki budunbilimcilerimiz ise böylesine "baba" bir konuda türkülerin tematik tasnifinden, bu türkülerini kimin kimden nerede derlediğinden bir adım öteye gitmezler. Gidemezler demiyorum, giderler belki de şu ana kadar Karabaş haricinde bu cehdi göze alanı görmüş değiliz.

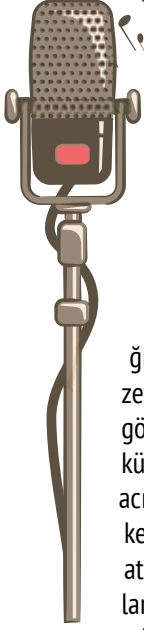
Malzemeyi kayda geçirmek ve tasnif etmek de kuşkusuz çok kıymetlidir, yapanların elleri öpülesidir, ancak kayda geçirilen ve tasnif edilen malzemenin hangi değerleri taşıdığı, hangi derinlikleri sakladığı, neye tekabül ettiği konusu daha büyük bir çaba ve milletimizin değerlerine bütüncül bakmayı gerektirir ki, bu da altından kolay kalkılabilecek bir iş değildir. Yetenek ve donanım gerektirdiği gibi istikrarlı bir çalışma disiplini gerektirecektir. Yerine göre fincancı katırlarını ürküttüğünüz için kaşınız gözünüz yarılacak, yerine göre muhtelif yaftaları üzerinizde taşımayı göze alacaksınız.



Mehmet Ayçi

Tanrı bizi kimseyi kınamaktan, kazara kınasa bile kınadığına uğramaktan korusun, bir dördlük bile olsa, türkülerimizin kayda geçmesinde kaynak kişisinden derleyeni-ne, notaya alanından icra edenine, hakkında yazanından dinleyince heyecan duyanına şükran borcumuz vardır. Yukarıdaki cümleler kınama babından değil, gönlümüzden geçeni söyleme babındandır. Bu türkülerini yakanlara borcumuz ise kıyamete kadar ödenemeyecek büyüklüktedir; gönlümüzün ve kalbimizin boynunu bükerek huşu içinde dinlemekten, onlara rahmet dilemekten başka elimizden başka bir şey gelmez.

Burada didaktik bir dille, türkülerde baba konusunu alt başlıklarına ayırarak, ne bileyim baba hasreti, baba şefkati, baba korkusu, babaya sitem gibi bahisler açarak bir makalecik



kaleme almak türkülerdeki sıcaklığa ve tabiiğe resmi elbise giydirmek, onları boy hizasına sokmak olur; takdir edersiniz ki bu soğuk ve yakışsız düşecektir. Biz aklımızda kaldığı kadarıyla ve bizdeki karşılığıyla belirlenmiş bir sıra gözetmeden türkülerdeki babayı görünür kılmaya çalışacağız. Türkülerimizde analarımızın yaktığı acıyı iliklerine kadar yaşayan, kendileri dile getirmedikleri için ateşe atılan buğday gibi kavru lan babalarımızın yüreklerindeki yakıcı sızı analarımızinkinden az değildir.

Yahu Mehmet Aycı, bu girizgâha ne hacet, sen az buçuk türkü dinleyen adamsın, kendini çağırışımın seline bırak, babalı türkülerden şöyle baba bir türkü yazısı çıkar da gözümüz gönlümüz ışıldasın dediğinizi duyar gibi oluyorum. Tamam, unuttun git-sin, bakalım dilimize hangi babalı Türkü düşecek.

Düşecek dedim de, o hepimizin bildiği, dinleyince babalı babasız herkesin yüreğine yangın düşüren, bizi alabildiğine bedii bir acıyla adeta yeniden doğuran ve insan kılan Kerkük türküsü, Kerkük'ten çıkıp yurdun, dünyanın, evrenin kılcal damarlarına işler gibi, dağları kanat uçlarıyla yeşile boyayarak havalanmaktadır.

“Baba bugün
Dağlar yeşil boyandı
Kim yattı kim uyandı
Kalbime ateş düştü
İçinde yâr da yandı”

Su serptim ateş sönsün
Serptiğim su da yandı”

Bunu yakan nasıl bir gönül sahibidir Allah'im, aşkın ve acının kutsal bir sarmaşığa dönüşerek dili ve duyarlığı inşa ettiği, sonra bir minyatür çiçek demeti suretinde babasının göğsüne iliştirdiği başka bir türkü var mıdır bilinmez. O dağları babamızın içine akan gözyaşları yeşertiyor, o boya dilde ve gönülde kıyamete kadar yaşayacak canlı bir anıta dönüşüyor gibidir.

Babaları ayırmayalım, yavuklusuyla her sırrını paylaşan, bunun sır kalmasını, en azından muvakkat bir süre duyulmamasını isteyen kızın “zalım” babasıyla Kerkük türküsündeki baba aynı babadır:

“Bir daracık pencere
El vurmayın incire
Zalım babam duyarsa
Vurur bizi zincire”

Türküde babanın zalimliği bile sırrı güzelleştirmekte, zincir gözümüzde canlanan, toplumsal yargıların ve geleneklerin sembolü olan zincir olmaktan çıkıp kızın oğlanı kendisine bağlamanın başka bir bahanesine dönüşmektedir. İncire el vuracaksa, zalim babasının gönlünü ederek, bu işi usulünce yapmalı, sırrımızı yine zalim babamız duymamalıdır.

Babamız duyarsa üzülebilir, ya sevdiği oğlanı çok güzel bulan kızın, onun babasının çirkin olduğunu alabildiğine neşeli söylemesine ne demelidir. Burada çirkin bile güzelleşmekte, kızın bu neşeli açık sözlülüğünden Allah bilir oğlanın babası çirkin olsa bile gülümseyerek güzelleşmektedir:

“Ali'm çok güzel ama
Ne çirkin babası var”

Ali'nin babasının çirkinliği, Ali'nin güzelliğinin babasıyla kıyaslanmasının çirkinliğidir biraz da. Yoksa o babaya bir de Ali'nin anasının gözüyle bakmalıdır.

Tamam, Ali'nin babası çirkindir diyelim, ya sevdiği oğlana vermeme ihtimaline karşı, babasını “yok” sayarak kaçma gönüllüsü olan kızın babasının bu zalimliğine, dahası tırnak içinde bu çirkinliğine ne demelidir. Tamam, davullu zurnalı, kemence tulumlu düğün dernekten yanayızdır da icabında aşk bahsinde babamızı bile dinlememek, onun üzülmeye pahasına sevdiğimiz oğlana kaçmak da geleneğin mütemim cüzüdür.

“İste beni babamdan
Vermezse kaçacağım”

Gerektiğinde babalar bir araya gelecek, çocukların kaçışması tatlıya bağlanacak, eller öptürülecek, ihtimal düğün bile yapılacaktır. Görüldüğü gibi baba rızası da baba hatırı da bir yere kadardır.

Diyelim alileler barışmadı, başka bir türküde olduğu gibi, bayram gelince içinize bir acı çöreklenecek, uzaktan ananızın ve babanızın bayramını tebrik edeceksinizdir. O uzaklık mesafelerle ölçülmeyen bir uzaklıktır, mahallenin bir ucu da, İstanbul da olabilir pekâlâ.

“Aşağıdan gelir omuz omuza
(Baba bayramınız mübarek olsun)”

Neşet Ertaş'ın bir türküsünde çocukluk aşkı için söylediği mısralardaki baba, olanı biteni bilse bizi zincire vuracak babaya benzemektedir. Babaların halden anlamadığı lafın gelişidir; Neşet Ertaş da iyi bilir ki, babaların hâl ve anlama tasavvuru her türlü ayrıntıyı mündemiç bir bütünlüktedir.

“Babalar halden anlamaz
Duysa öldürürdü bizi”

Duydu da öldürdü mü sanki, Leyla bahsinde Neşet'imiz babasını bile dinlememiş, onun sitem dolu türküsüne karşılık vermekten geri kalmamıştır. Öldürme en fazla bu kadardır:

“Her hata suç bende Leyla'dan değil
Aslı bozuk deme gel şu insana”

Neşet'in sevdiği Leyla'yı sevdiği babasına karşına savunması başka bir babalık örneğidir. Babasına baba nasihati veren, bunu incitmeden, kırmadan, incelikle yapan bir zaman dervişidir Neşet Ertaş.

Baba nasihati dedik de, Rahmetli Şekip Şahadoğru'nun türküsünü zikretmeden olmaz. Hem türkü dinlemek de bize babamızdan nasihattir:

“Rahmetli babamdan nasihatim bu
Yaramaz kişiden kaç dedi bana
Anladım sözünü diyemem ki şu
Dert ehline derdin aç dedi bana
(...)

Söyle ahvalini yarene yâre
Şekip isen sağlam bağlan didara
Sen de geleceksin gittiğim yere
Kendini bilerek göç dedi bana”

Babaların “halden anlamaz” halinin bile nasıl halden anlar olmaya dönüşüğünün destanıdır iki dörtlüğünü aldığımız bu uzun hava. Baba nasihatini yabana atmamak lazımdır.

Malatyalı Fahri Kayahan'ın içimize işleyen o emsalsiz sesiyle söylediği türkülerden belki de en dokunaklısı bir baba türküsüdür. Baba hasreti bağlamında, babasız kalmanın en büyük zulüm olduğunu dile getirmektedir ki bu yönüyle babalı türküler arasında ayrı bir yeri vardır.

“Hasret kaldım ben babamın yüzüne
Bakmadım şefkatle bakan gözüne
Kıymet vermediler doğru sözüme
Çektiğim çileye dayanmaz yürek
Babasız kalana zulüm mü gerek”

Burada “kıymet vermediler doğru sözüme” mısraı da bir miktar baba nasihatini içkin gibidir; babası öldüğünde kör olduğunu söyleyen Cemel Süreya ile bu türküyü yakan kişi aynı memeden beslenmiş gibidir.

Ölümden, ayrılıktan, hasretten gurbetten babamızı uzak tutalım; evin on altı yaşında kızımız, evin on altı yaşında oğlunuz, babamız bize gelinlik kız ve evlenecek oğlan gözleriyle bakıyor, birimiz gitmek istemiyoruz, birimiz ise mahallede gelin olan kızlara bakıp, sevdiğimiz kızın başka birine gelin gitmesinden korkuyoruz. Babamıza türküyle de olsa ne deriz? Şöyle demiş Diyarbakır türküsünde evin kızı ve evin oğlu ağzından türküyü yakan kişi:

“Sekiz sekiz on altı
Evimiz beden altı
Acele etme baba
Hâlâ yaşıam on altı

Gökte yıldız kalmadı
Bağda üzüm kalmadı
Baba beni evlendir
Mahlede kız kalmadı”

Mahalledeki sevdiğimiz kız dedik de, o kızın babasının kim olduğu da başka bir türküde, bir Erzurum türküsünde yer bulmuş kendine. Yağmurda ıslanan ceylan hayali bezirgan ve ağanın uçsuz bucaksız toprağında dolaşıp duruyor:

“Babası bezirgan kardeşi ağa
Yükledi yar hana çekilir dağa
Havalar buluttur korkarım yağa
Yağarsa ıslanır Kürdün maralı”
(Erzurum)

Havalar birden bulutlandı ve ağır havayla hüznümlendik madem, ya şu oyun havasındaki keçecinin sancılanan babasının oyun icabı dövülmesine ne demeli.

“Keçeci de baban geliyor
Sancılanmış ölüyor
Keçeyi de nasıl teperler
Aha söyle teperler

Güzeli de nasıl öperler
Şapur şapur öperler
Çirkini de nasıl döverler
Aha şöyle döverler”

Güzeli şapur şapur öperler de gelin de ederler. Gelin etmeden önce kına yakarlar. Kınada güzeli ağlatmak için türkü söylerler. Sadece kızı değil, mümkünse anasını babasını da ağlatmak için türkü yakıcılar ellerinden dillerinden geleni yaparlar.

“Baba kızın çok mu idi
Bir kız sana yük mü idi
Kör olası emmilerim
Hiç oğlunuz yok mu idi”

Anlaşıldı, kızımız uzağa gidiyordu. Yoksa mevzu emmi oğlu değildir; gelin değil mi, hem ağlar hem gider. Gelin ettiği için kızın babasına si-



temi ise işin havası gereği yapmacıktandır. Peki, kınası nerden gelsin ve kim getirsin?

“Baban Bursa’ya vardı mı
Bursa kınası aldı mı
Kızım yakınsın dedi mi”

Samsun’dan derlenen bu türküde/kına havasında babanın kınayı alması, üstelik Bursa’dan alması ilginçtir. Bu baba kızına kına almıştır almasına da bırakın kına almayı, türkü icabı, yüreği dayanmadığından kızının kınasına izin vermeyen babalar da vardır.

“Varın sorun babasına
İzin versin kınasına
Babası der ki ben veremem
Evladıma ben kıyamam

Varın sorun anasına
İzin versin kınasına
Anası der ki ben veremem
Evladıma ben kıyamam

Varın sorun yengesine
İzin versin kınasına
Yengesi der ki ben veririm
Gittiği yerde hayır görsün”

Yengenin verdiği izin de babanın iznidir nihayetinde ancak kına türkülünde babanın kız çıkarırken, kızından ayrılırken duyduğu üzüntü teatral bir ustalıkla yansıtılmaktadır. Bu baba başka türkülerde sitem edilen, korkulan, zalim olarak görülen babayla aynı babadır.

Maraş’tan derlenen kına havasında ise, kınacı babayı mutlak surette ağlatmaya kararlı gözükmektedir. Tamam, babalar ağlarlar da öyle herkesin içinde değil. Gelini ağlatmak için bacısını, kardeşini ağlatmak yetmiyor, illa baba da ağlatılacak.

“Bu kıza gerek bir baba
Ağlaya kaba kaba
İki gözüm canım baba
Ağlama gelin ağlama

Bu kıza gerek bir kardeş
O da yanına yoldaş
İki gözüm canım kardeş
Ağlama gelin ağlama

Bu kıza gerek bir baci
Ağlaya acı acı
İki gözüm canım baci
Ağlama gelin ağlama”

Kınayı yaktık, hadi babayı da ağlattık, ya kız gelin giderken, babasının oğlunu kendinden çok sevdiğini, anasının da kız kardeşini kendinden çok sevdiğini, kendi gitme sebebinin “yükünü”, ayrılığının mesuliyetini giderayak babasına yüklemesine ne demeli. Adana’dan derlenen bu gelin türküsünde “zalım” olan baba değil, gelinin kendisi!

“Babam atımızı iyi bağlasın
At kişnesin sefil anam ağlasın
Anamın kızı var beni neylesin
Babamın oğlu var beni neylesin”

Tamam, baba atımızı iyi bağlar, gözü arkada kalmasın kızımızın da, yüreğine bağladığı da ayrılık atıdır. Gelin at üstünde giderken, atın nalının çivileri babanın içine batmakta, nefesini kesmektedir.

Babalı türküler içerisinde en neşelisi kuşkusuz baba kız atışması olan “İstemem Babacığım” türküsüdür. Türkünün bizatihi oyun kökenli olması yanında ezgisindeki ve sözlerindeki oynusuluk, babanın kızının rızasını gözetmesi, türkünün bütününe sinen neşe onu diğer babalı türkülerden ayrı tutmamızı gerektirecektir.

“Kızım Seni Ali’ye vereyim mi
İstemem babacığım istemem
Onun adı Ali alır eder deli
İstemem babacığım istemem

Kızım seni Ahmet’e vereyim mi
İstemem babacığım istemem
Onun adı Ahmet alır eder zahmet
İstemem babacığım istemem

Kızım seni Yaşar’a vereyim mi
İstemem babacığım istemem
Onun adı Yaşar alır beni boşar
İstemem babacığım istemem

Kızım seni Ömer’e vereyim mi
İstemem babacığım istemem
Onun adı Ömer alır beni döver
İstemem babacığım istemem

Kızım seni Engin’e vereyim mi
İsterim babacığım isterim
Onun adı Engin babası zengin
İsterim babacığım isterim”

Babası kızını Engin’e veredursun, diyeceğimiz odur ki, türkülerimizdeki baba acısıyla tatlısıyla, ağırlığıyla neşesiyle, çatık kaşıyla gülümsemesiyle, nasihatıyla sitemiyle, hasretiyle hasletiyile bizim babamızdır. Anadolu insanının ortalama baba tipidir.

Acısını daha az gösteren, severken içten seven, ölçülü seven, kaygıları daha kuşatıcı bu baba tipi bugün de aramızda. Emin olun, babalarımız da babalı türkülerde kendilerini buluyorlar; onlar için yakılmış türküler çünkü, içinde kendileri olan türküler.

Bu babalı türküler çocuklarını daha bir ayrı seviyorlar.

GÖLBAŞI'NA VARDIM, GÖLBAŞI VAR MIYDI?



Mustafa ERKENEKLİ - 1989 Mezunu

Cuma günü ilk kez Malatya şehir içini gezip öğleden sonra da yola çıkarak memleketim olan Gölbaşı'na geldim. Sosyal medyada gördüğüm resimlerden ve videolardan dolayı karşılaçığım manzarayı bildiğimi zannediyordum ama sosyal medyadaki resim ve videoların, yaşanan yıkımı anlatma konusunda ne kadar yetersiz kaldığını bizzat gördüm ve bedenlen olmasa da ruhen, yıkılan enkazların altında kaldığımı hissettim.

Ne çarşı kalmıştı ne mahalle. Enkazla dolduğundan birçok cadde trafiğe kapanmış, yollar dilim dilim, 15 Temmuz Demokrasi Meydanı'nın etrafındaki binalar yerle bir olmuş, öğrencilik yıllarımızda şehrin tek ortaokulu olan şimdiki adıyla Mikdat Sümer Ortaokulunun giriş kapısının önündeki yol bir metreye yakın çökmüştü. Çarşıdaki bütün iş yerleri ve mahalle aralarındaki evler, zeminden bir metre kadar aşağıya inmiş, bazı binaların zemin katları yer altına gömüldüğünden görünmez duruma gelmiş ve birinci katlar zemin kat haline dönüşmüştü. Kendimi, çocukluğumun geçtiği sokaklarda değil de bir korku filmi platosunda hissettim.

İki gecedir diğer insanlar gibi ben de çadırda yatıyorum. Bu gece de yine çadırda yatacağım. Mühim olan çadırda yatmak değil ama çadırda yatma süresinin ve yarın neler olacağını bilmemenin belirsizliği insanların canını sıkıyor. Evi yıkılanların gözlerindeki ışık sönmüş, çaresizce ve boş gözlerle

etrafa bakıp duruyorlar. Şehrin yeniden ayağa kalkması için en iyimser tahminle 20 yıla ihtiyaç var. İnsanların psikolojik olarak ayağa kalkması da şehrin ayağa kalkma süresine bağlı gibi görünüyor.

Birkaç haftadır şehrin yerinin değiştirilmesi ve Yukarı Çöplü Köyü civarına taşınması konuşuluyor. İnsanlar bu konuda da çaresiz ve korku içinde. Özellikle şehrin kuzey tarafında bağı veya fıstık bahçeleri olanların, bahsedilen yere taşınma korkusuyla uykuları kaçmış vaziyette. Bilhassa depremden en az etkilenen Kuruçerçit Mahallesi sakinleri, evlerini bırakıp yeni bir yere taşınma konusuna hiç sıcak bakmıyor. Yıllardır bilim insanlarının söylediği "Deprem öldürmez, yapı öldürür" sözü unutulmuş, birileri şehri apar topar bir yerlere taşıma telaşına düşmüş. Bu konuda ortak akıl ile hareket edilmesi elzem iken, "Ben yaptım, oldu" anlayışının hakimiyet sağlamaya çalıştığına şahitlik etmek, insanların depremde yaşadığı korku ve yıkıma yenilerini ekleyecek gibi görünüyor.

Pazartesi sabahı kısmet olursa, hafızamda; geçmişte yaşadığım güzel anılar, kulaklarımda; duyduğum çaresizlik sözleri ve gözbebeklerime yerleşen virane bir şehir silüetiyle doğduğum bu ilçeden bir başka virane şehir, doyduğum il olan Malatya'ya döneceğim.

Çaresizliklerimizin kısa zamanda çare bulunması, vefat

edenlerimizin hatıralarının yaşatılması ve hiç olmazsa depremden etkilenen 11 şehir ve ilçeleri ayağa kalkıncaya kadar gündemin başka şeylerle meşgul edilmemesi en büyük dileğimiz olacaktır.

Allah sadece bize ve ülkemize değil, dünyadaki hiçbir insana ve ülkeye benzeri bir şey yaşatmasın ve hepimizi bu tür afetlerden korusun...

12.03.2023 - Gölbaşı



EBRULİ GÜNLERDEN KARA GÜNLERE

Mustafa ERKENEKLİ - 1989 Mezunu



Atama emri geldiğinde doğum yerinin Gölbaşı olmasından çok, göreve başlayacağı unvan dikkatimi çekmişti. Çünkü 167 yıllık kurum olan TCDD'nin ilk bayan Yol Bakım Onarımlar Memuru (Yol Çavuşu) olarak bir hemşehrim atanmıştı.

Aynı gün iş yerine gidip onu ziyaret edecekken, onun işe başlama işlemleri için memur sicil bürosuna geldiğini gördüm. Memur sicil bürosunda işi bitince odama gelmesini rica ettim. Az sonra odamın kapısı çalındı ve içeri girdi.

Kısa bir tanışma merasiminin ardından sordum:

"Gölbaşı'nın hangi köyündensin?"

"Örenli"

Söylediği köyünün yeni adıydı. Şaka yaptığımı belli eden bir ses tonuyla:

"Ne Örenli'si ? Kinirli desene şuna!" dedim.

Tebessüm ederek cevap verdi:

"Evet müdürüm, Kinirli"

Sonra da babasının ismini ve ne iş yaptığını sordum.

"Babam sağlıktan emekli" dedi.

"Benim babam da sağlıktan emekli. Mutlaka tanışıyorlardır" dedim ve babamı aradım.

"Baba, Duran Fındık diye birini tanıyor musun?"

"Evet, Devlet Hastanesinde ve 2 No.lu Sağlık Ocağında beraber çalıştık."

Benden sonra da o da kendi babasını aradı:

"Baba, Süleyman Erkenekli diye bir amca ile beraber çalışmışsınız. Onun oğlu da demiryollarında İnsan Kaynakları Müdür Yardımcısıymış.

Şu an odasında oturuyorum."

Babası, telefonu bana vermesini istemişti ve telefonunu uzatıp:

"Babam sizinle görüşmek istiyor müdürüm" dedi.

Babasıyla da kısaca telefonda tanıştık ve Gölbaşı'nda bir çay içmek üzere sözleştik. (Birkaç hafta sonra da görüşmek nasip oldu ve Duran ağabey ile Gölbaşı'nda çay içtik.)

Telefonu kapattıktan sonra sohbete başladık. Sohbet ilerledikçe ortak tanıdıklarımız ve akrabalarımız olduğunu öğrendik. Bir ara sözü işe getirip sordum:

"Yol çavuşluğu erkekler için bile çok zor bir iş. Yazın sıcakta, kışın soğukta hep arazide olacaksın. Bir bayan olarak bu şartlar seni çok zorlar. İstersen servis müdürünle konuşayım, eğer ihtiyaç varsa seni büroya alınlar. Ne dersin?"

Aniden gözleri parladı. "Böyle bir imkân varsa neden olmasın?" diyeceğini düşünmüştüm ama o beni şaşırtan şu cevabı verdi:

"Hayır müdürüm. Kesinlikle böyle bir şey istemiyorum. Madem ki bu unvanla atandım, bir bayanın da bu işi yapabileceğini ispatlamak istiyorum."

İlk günden itibaren işini en iyi şekilde öğrenmek için aşırı derecede çaba sarf ediyor, görev alanına girmeyen konuları bile öğrenmek istiyordu. Hatta bir gün görevi olmadığı halde yol kenarına atılmış bir traktör tekerleğini kaldırmaya çalışmış ve tekerlek ayağına düştüğü için ayak bileği şişmişti. Olayı, aynı gün gece vakti bana mesaj yazıp; "Müdürüm müsaitseniz beraber hastaneye gidelim mi?" dediğinde öğrenmiştim.



Sürekli olarak yanıma gelir, işin yapılması esnasında nelere dikkat etmesi gerektiğini sorardı ama kendi bildiğini yapmaktan vazgeçmezdi. Zaman zaman bir baba şefkatiyle kızdığım da olurdu fakat yine de bana kırılmadığını, kendisinin iyiliği için kızdığını bildiğini söylerdi.

İki yıllık inşaat mezunuydu ve aynı zamanda ilahiyat fakültesi okuyordu. Son görüşmemizde dikey geçiş sınavına hazırlandığını ve inşaat mühendisliği okumak istediğini söylemişti. Onunla sohbet ederken, "Üç erkek evlattan sonra Allah bana bir de kız evlat nasip etti" diye düşünürdüm.

6 Şubat sabahı depremle uyandım. Sarsıntı durunca elbiselerimi giyip evden çıkarak istasyona gittim. Gar Müdür Yardımcısı Hamit Durmuş, hemşehrim olan bayan yol çavuşunun kaldığı rezidansın depremde yıkıldığını söyleyince istasyona

yakın olan enkazın yanına koştum. Kaldığı 1+1 dairenin yıkıldığı yere defalarca "Ebru" diye bağırdım ama ses gelmedi. Zaman ilerlemiş, hava aydınlanmaya başlamıştı. Bu arada vatandaşlar enkazın üzerine çıkarak kurtarma çalışmalarına başladı. Tam ben de çıkıyordum ki Kısım Şefi arkadaşımız Mustafa Civan arayıp da "Ebru çavuşun annesi bugün hastaneye gidecekti. O yüzden anne babası da dün akşam Malatya'ya geldiler. Onlar da enkaz altında" deyince neye döndüğümü şaşırdım, kolum kanadım kalkmaz oldu.

İkinci depreme kadar oradan ayrılamadım. Bu arada gerek arayarak gerekse mesaj yazarak halimi soran insanlara bile cevap veremedim. İkinci deprem sonrasında gelen ekibin enkazın üzerinde bir süre bekleyip çalışmadan gitmesi nedeniyle ben de orayı terk etmek zorunda kaldım.

10 Şubat günü önce Ebru'nun ve annesinin, daha sonra da babasının cansız bedenleri enkaz altından çıkarıldı. Bugün üçü de Gölbaşı'nda toprağa verilecek.

Demiryolları; bir ilki başarma ve işini iyi yapma hırsıyla dolu, tarihindeki ilk bayan yol çavuşunu, dünya; hayat dolu bir genç kıızı, ben de üç erkek evlattan sonra gelen manevi kızımı kaybettim.

Aşağıdaki fotoğrafı da 1 Ocak 2023 günü 62004 sefer sayılı Fırat Ekspresi ile Gölbaşı'ndan Malatya'ya beraber dönerken lokomotifte çekmişim.

Tüm dostlardan hem Ebru'ya hem de ailesine dua talep ediyorum.

Çok üzgünüm çok!...





TMS[®]
RUBBER METAL

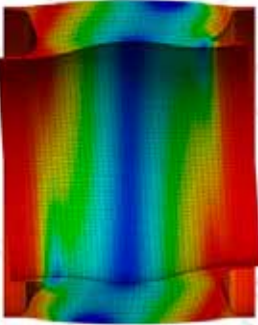
FOCUS ON PERFECTION

RAILWAY SUSPENSION PRODUCTS

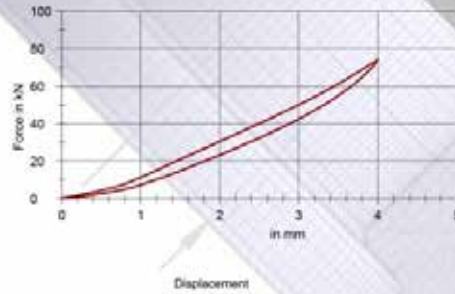
Desing and
Simulation

Test and
Verifications

Production and
Quality



Series graphics:



OUR FOCUS INDUSTRY

- * Railway Vehicles * Construction Machines * Marine Industry
- * Aircraft General Engineering & Drive Engineering
- * Defense Technology * Renewable Energy Systems

www.tmsrubber.com

IRIS
Certification



PİLAV GÜNÜ



Demiryolu Meslek Lisesi mezunları her yıl geleneksel olarak düzenledikleri pilav gününde bir araya gelirken, uzun yıllardır görüşmeyen öğrencilerin mutlulukları ortaya güzel görüntüler çıkardı.

Demiryolu Meslek Lisesi Mezunları Derneği Genel Başkanı Tufan Özdemir, salgın nedeniyle zorunlu olarak verilen 3 yıl aradan sonra yeniden geleneksel pilav gününde bir araya geldiklerini söyledi. Derneğin neredeyse 75 yıla varan köklü geçmişinden gelen birlik, beraberlik ve dayanışma anlayışının, camiaya yerleştiğini dile getiren Özdemir, "Bugün çalışmamızla, emeklerimizle, ailelerimizle, bir ve beraber olmanın ayrıcalığını yaşıyoruz" diye konuştu.

"60 yıldır görüşmeyen abilerimiz bir araya geldiler"

Buluşmaya gelen çoğu mezun öğrencinin gözlerinin dolu olduğunu belirten Özdemir, 60 yıldır görüşmeyip bugün görüşen öğrencilerin olduğunu dile getirdi. 25 yıl önce kapanan okullarının tekrar açılması için çağrıda bulunan Özdemir sözlerine şöyle devam etti:

"Geleneksel pilav etkinliğimizi 13-14 senedir okulumuzun bahçesinde mezunlarımızla birlikte düzenliyoruz. Demir yollarının ihtiyaç duyduğu nitelikli teknik eleman ihtiyacını sağlayan önemli bir kurumdu okulumuz ve diğer kurum okullarıyla beraber 1998 yılında kapatıldı. O yıldan beri dernek olarak öncelikli mücadelemiz okulumuzun tekrar açılması yönünde. Bu konudaki çalışmalarımız dernek olarak devam ediyor. Bundan sonra biz olsak da olmasak da bu çalışmalar devam edecek. Herkesin gözleri dolu dolu, 40 yıldır görüşmeyen insanlar bu vesileyle bir araya geliyor. Hatta 60 yıldır görüşmeyen abilerimiz bir araya geldiler, herkesin anlayabileceği bir duygu değil. O özlem, bu birliktelikle harman-

lanıp güzel bir ortam oluşuyor. Mezunlarımız Türkiye'nin her yerinden geliyorlar, Edirne'den Kars'a, Samsun'dan Adana'ya kadar."

"Hangi şehirde olsak bizim elimizden tutacak öğrencimiz var"

17 yıl Demiryolu Meslek Lisesinde edebiyat öğretmenliği yapmış Gül-

der Akpınar, mezun verdiği bütün öğrencilerini sevdiğini belirterek hangi şehirde olursa olsun elini tutacak öğrencilerinin olduğunu söyledi. Çok başarılı öğrencilerinin olduğunu aktaran Akpınar, "Demiryolu Meslek Lisesi öğrencileri kendilerini var ettiler. Şu anda bizim çok sayıda doktor öğrencimiz var hatta NASA'da çalışan iki öğrenci-

miz var. Hangi şehirde olsak bizim elimizden tutacak öğrencimiz var. Ben burada kepçeyle öğrencilere yemek bile dağıtmışım, bunu zevkle yaptım. Şu topluluğun güzelliğine bakar mısınız? Ben onlara diyorum ki 'Ben sizi siyah saçlı mezun etmişim, neden bu saçlarınızı beyazlattınız" diye konuştu.







Murat ŞENEKEN
1989 mezunu

DEMİRYOLU TARİHİMİZ

OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDEKİ VE CUMHURİYET
TÜRKİYESİ'NE İNTİKAL EDEN DEMİRYOLU UZUNLUKLARIMIZ

Demiryolu Meslek Lisesinden mezun olduktan sonra Sincan'da bekar evinde birlikte kaldığımız 1990 mezunu Mehmet Aycı'dan bir hikaye dinlemiştim. *(Herhalde benim bir yanlışıma daha düzeltiyordu.)*

Çocuk, akşam eve gelen babasına: "Baba, Mısır'da bir kadın evliya varmış, kızını kurban etmeye götürmüş, yerden bir keçi çıkmış."

Babası gülümseyerek; "Be yavrum, ben senin hangi yanlısını düzeltiyim. Dediğin yer Mısır değil Filistin, kadın değil erkek, evliya değil Hz. İbrahim peygamber, kızı değil oğlu Hazreti İsmail, keçi değil koç, yerden çıkmadı gökten indi..."

Neden mi bu hikâyeyi anlatma gereği duydum.

Ülkemiz demiryolu tarihine ilişkin

Ahmet Onur, 1953 yılında Kurmay Binbaşı iken, "Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)" isimli bir kitap yazmış. İyi ki de yazmış. Demiryolu tarihi ile ilgili bugün bile araştırma yapanların başucu kaynaklarından biri. TCDD'nin de halen kullandığı Osmanlı Dönemi yapılan toplam demiryolu hattı uzunluğunun 8.619 km olduğu bilgisi gibi daha pek çok bilgi de Ahmet Onur kaynaklıdır.

Kerli ferli pek çok araştırmamız, yukarıda bahsettiğim kitaptan bazı bilgileri kaynak göstererek ve sağlamasını dahi yapmadan aynen kullanmış. Doğru bilinen ve kulaktan kulağa, kitaptan kitaba, kuşaktan kuşağa aktarılagelmiş demiryolu tarihimize ilgili pek çok yanlışı... Düzeltebildiklerimizi düzeltelim. Varsa bizim eksiklerimiz, birileri

de onu düzeltsin. En doğruya doğru bir arayışın tetikleyicisi olalım hiç değilse.

Dünya'da **1870 yılı itibari ile demiryolu uzunlukları** verilirken, Osmanlı'nın sahip olduğu demiryolu hattı **624 km** geçmektedir Le Grande Encyclopedie'den aktarılan tabloda. (Onur, 1953, s.6). Fakat bu bilginin doğru olup olmadığının peşine düşmemiş kimse bu güne kadar. Biz **732 km** bulduk ve ilk defa tabloya döküldük.

Onur' un aynı tablosunda, **1890 itibari ile de Osmanlı'daki toplam uzunluk 1719 km** olarak belirtilmektedir. Fakat dökümü yok. Bu rakam doğru mu? 1890 itibari ile Osmanlı İmparatorluğundaki toplam uzunluğu ilk defa biz tablolattıracağız da, bizi yatılı okutan, havlu-

Tablo-1: 1870 Yılı İtibariyle Osmanlı İmp. Topraklarındaki Demiryolu Uzunluğu

HATTIN ADI	TAMAMLANMA TARİHİ	UZUNLUK
İskenderiye-Kahire (Mısır)	1856	211 km.
Köstence-Çernavoda (Romanya)	1860	66 km.
İzmir-Kasaba	1866	93 km.
Halkapınar-Bornova	1866	5 km.
İzmir-Aydın/+ Şirinyer-Buca Şube Hattı	1866/1870	130,426 km.+ 2,4 km=133 km
Varna-Rusçuk (Bulgaristan)	1866	224 km.
TOPLAM		732 km

muza, atletimize kadar temin eden, yediren-içiren, 17 yaşında memur yapan, 15 yıl daire başkanlığı yaptırın Devletimize ve demiryollarımıza bir nebze de olsun borcumuzu ödeyelim.

2515-1719= 796 km fark etti. Osmanlı'ya 796 km demiryolu kazandırdık bedavadan. Afrika Kıtasında yapılan demiryolu hattı dahil değil bu hesaba. Osmanlı'nın Afrika topraklarında verdiği imtiyazla yapılan **1907 km**'lik hattı da dahil ettiğimizde, (bu konu, yazımın ilerleyen

bölmelerinde ayrıntısı ile anlatıldı)1890 yılı itibariyle Osmanlı topraklarında yapılan toplam demiryolu uzunluğu, **4422 km** yapıyor.

1953 yılından bu yana kullanılan **"Osmanlı Topraklarında Yapılan Demiryolu Uzunluğunun; 1870 yılı itibari ile 624 km, 1890 yılı itibariyle 1719 km."** olduğu efsanesi de tarihteki misyonunu tamamlayarak istirahat çekildi bu sayede.

Gelelim araştırmacılar tarafından yanlış değerlendirilen diğer bir de-

miryolu ağı denklemine. Bu sefer başrolde "Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu" adlı kitabında yer alan bir tablodan dolayı İlber ORTAYLI hoca var. (Ortaylı, 2022, s.124-125) Kitabın ilk baskısı 1981 yılında yayımlanmış.

1899 yılında Almanlar, Bağdat Demiryolu Hattının imtiyazını aldığından dolayı, İlber Hoca, bu konuya giriş mahiyetinde 1898 yılı itibari ile Osmanlı'nın Asya Topraklarındaki İngiltere, Fransa ve Almanya'nın üstlendiği demiryolu hatlarını

Tablo-2: 1890 Yılı itibariyle Osmanlı'nın Asya ve Avrupa topraklarında yaptığı demiryolları

YER ALDIĞI KITA	GÜZERGAH	AÇILIŞ TARİHİ	UZUNLUK
Avrupa Kıtasında Yapılan Hatlar	Köstence-Çernavoda	1860	66 km
	Varna-Ruşçuk	1866	224 km
	Sirkeci-Küçükçekmece-Çerkezköy-Pityon	1872	282 km.
	Edirne-Dedeağaç	1872	149 km
	Banaluka-Novı	1872	102 km.
	Tırnava-Yanbolu	1875	106 km.
	Selanik-Üsküp-Mitroviçe	1875	363 km.
	Edirne-Sarımbey	1873	232 km.
	Sarımbey-Belova	1878	10 km.
	Belova-Vakarel	1888	46 km.
	Üsküp-İvronya(Zibefçe/Visevce)	1887	131 km.
	ARA TOPLAM		
Asya Kıtasında Yapılan Hatlar	İzmir-Aydın ve Şirinyer Buca	1866/1870	133 km
	Umurlu-Akçe/Nazilli Dinar(İzmir-Aydın Temdidi)	1882/1889	247 km.
	İzmir-Kasaba(Turgutlu)	1866	93 km
	Halkapınar-Bornova (İzmir-Kasaba)	1866	5 km.
	Mersin-Adana	1886	67 km.
	Haydarpaşa-İzmit	1873	91 km
	Turgutlu-Alaşehir	1875	76 km.
	Manisa-Soma	1890	92 km.
ARA TOPLAM			804 km.
GENEL TOPLAM			2515 km

bir tabloya dökmüş. Fakat bu tablo, bazı araştırmacılar tarafından kullanılırken, sanki, Osmanlı İmparatorluğundaki o tarih itibari ile toplam demiryolu uzunluğu şeklinde algılandığından dolayı, **1898 yılındaki Osmanlı demiryolu uzunluğunun tamamı 2.726 km olarak değerlendirilmiş.** Oysa ki bu tabloda Avrupa ve Afrika topraklarında yapılan hatlar yer almamaktadır.

"İzmir Demiryolları" kitabının yazarı A. Nedim Atilla da, " 20. Yüzyılın Başında Osmanlı Topraklarındaki Demiryolları" başlığı altındaki tablosunda, Ortaylı'nın uzunluklarını aynen kullanmış.

Avrupa ve Afrika topraklarındaki demiryolu hatları yer almıyor yukarıdaki tabloda. 19.Yüzyıl Sonu-20. Yüzyıl Başı Osmanlı'nın Asya ve Avrupa topraklarında yapılan demiryolu hatlarını bir tabloya bir de biz dökelim de yeni bir soluk getirelim demiryolu tarihimize.

1878 Berlin Antlaşmasında İngilizlerin sergilediği tavırdan sonra II. Abdülhamid tarafından çizilen demiryolu stratejisinde, İngilizlerin Osmanlı' da demiryolu imtiyazında zorlandıkları tespitimizi de şuraya sıkıştıralım.

Demiryollarında net kilometrelerle her zaman sonuca varamazsınız. Bazen güzergah uzunluğu alınır, ikinci-üçüncü hatlar, istasyon yolları hesaba katılmaz, bazen katılır, bazen bazı hatlar sökülür, kilometreden düşülmez, aynı yere yeniden yapılan yollar tekrar toplanır, dekovil hatları, iltisak hatları hesaba dâhil edilir-edilmez, şube hatları pek bilinmez... Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı yaptığım dönemde çok karşılaştım bu sorunlarla... O sebeple demiryollarında üç beş kilometrenin lafı olmaz.

Tarih madenciliğine devam. Kazalım bakalım neler çıkacak...

Ahmet Onur' un **8619 km**'sine gelelim tekrar. Osmanlı İmparatorluğu

döneminde Osmanlı topraklarında yapılan toplam demiryolu uzunluğu olarak kullanılır. Doğru mu? Birlikte bakalım, tabuları yıkalım.

Maalesef çoğu araştırmacılar kitap-taki 8619 km'yi aynen almış, kullanmış. Kimse toplama zahmetinde bile bulunmamış 70 yıl boyunca. Topladım, topladım, **7899 km.** çıktı her defasında. İnanmayan toplasın.

Yukarıdaki tablodaki mevcut uzunlukların doğruluğu bir yana, kafa karışıklığına sebep olan iki husus var. Birincisi; Erzurum-Kars-Sınır demiryolu hattı. İstatistik Umum Müdürlüğü'nün 1928 yılı İstatistik Yılığında, Erzurum-Sarıkaş-Sınır hattı, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan 4112 km. lik demiryolları arasında sayılmaktadır.(Yıldırım,1996, s.389) Fakat tablo-5'te bu hat yer almıyor. Erzurum-Kars-Sınır Demiryolu, Rusya işgalinde iken Ruslar tarafından yapıldı.(Küçüküçürlü ve Saylan, 2008, 314). 1922 yılı itibari ile Erzurum ve Sarıkamış Osmanlı toprakları arasında yer aldığından, Osmanlı'dan Cumhuriyet' e kalan demiryolu hattı uzunluğuna dâhil edilmesi gerekir.

Ayrıca; Osmanlı'nın Afrika topraklarında yapılan demiryolu hatları da Onur'un tablosunda yer almamakta. Araştırmacılar tarafından Osmanlı topraklarında yapılan ilk demiryolu hattı olarak İskenderiye-Kahire'nin kabul edildiğini düşünürsek, bu tabloya Afrika topraklarında yapılan demiryolu hatlarını da eklemek daha doğru olacaktır.

70 yıllık **8619 km.** efsanesinin miadı da bu güne kadarmış demek ki. Yaptığı hizmetlere teşekkür edip, 8619 km' nin emeklilik belgesini düzenleyelim.

1856-1922 Yılları Arası Osmanlı Topraklarında Yapılan Toplam Demiryolu Uzunluğu

Tablo-3: 20. Yüzyılın Başında Osmanlı Topraklarındaki Demiryolları, (Atilla, 2014,s.60)

20. Yüzyılın Başında Osmanlı Topraklarındaki Demiryolları

	Güzergah	Km.	Toplam Km.
İngiliz Hatları:	İzmir-Aydın	373 km.	(Toplam 440 km.)
	Mersin Adana:	67 km.	
Fransız Hatları	İzmir-Kasaba	512 km.	(Toplam 1266 km)
	Temdidi		
	Hayfa-Kudüs:	87 km.	
	Beyrut Şam:	247 km.	
Alman Hatları	Şam-Halep:	420 km	(Toplam 1020 km)
	Haydarpaşa-İzmit	91 km	
	İzmit-Ankara	485 km	
	Eskişehir-Konya	444 km.	

Tablo-4: 19.Yüzyıl Sonu/20.YY. Başına Kadar Osmanlı Avrupa ve Asya'sında Yapılan Demiryolu Uzunluğu

YER ALDIĞI KITA	GÜZERGAH	UZUNLUK	SERMAYESİ
Avrupa Kıtasında Yapılan Hatlar	Köstence-Çernavoda	66 km	İngiliz Sermayesi
	Varna-Ruşçuk	224 km	İngiliz Sermayesi
	Selanik-Manastır	219 km.	Alman Sermayesi
	İstanbul-Selanik	510 km.	Fransız Sermayesi
	Banaluka-Novı	102 km.	Rumeli Demiryollarının Mülkiyeti Devlete ait olup (Onur,1953,s.16), 1872 yılından sonra, müteahhitliği ve işletmeciliği Baron Hirsch'e verilmişti. Banker Rorthchild, sermayede etkili olmuştur. İşletme Şirketi önce Paris, sonra Viyana'ya taşınmıştır. Baron Hirsh, hisselerini 1890 yılında Alman Deutsche Bank ve İsviçreli Wiener Bank Verein'e devretti.(Emiroğlu ve Uzmay, 2013,s.321)
	Tırnava-Yanbolu	106 km.	
	Selanik-Üsküp-Mitroviçe	363 km.	
	Edirne-Sarımbey-Belova	243 km.	
	Belova-Vakarel	46 km.	
	Üsküp-İvronya(Zibefçe)	131 km.	
	Sirkeci- Pityon (Kuleliburgaz)	282 km	
	Edirne-Dedeağaç	149 km.	
	ARA TOPLAM	2441 km.	
Asya Kıtasında Yapılan Hatlar	İzmir-Aydın ve Temdidi	382 km	
	İzmir-Kasaba Temdidi	519 km	İngiliz/ 1894' te Fransız
	Mersin-Adana	68 km.	İngiliz Sermayesi
	Bursa- Mudanya	41 km	Fransız Sermayesi1891'de 500.000 franga Belçikalı Banker Nagelmakers'e
	Yafa-Kudüs	87 km.	Fransız Sermayesi
	Gazze ve Nablus Şube Hatları(Yafa-Kudüs) (Akyıldız,2019,206)	75+50 =125 km	Fransız sermayesi
	Beyrut-Şam-Müzeyrep	258 km.	Fransız Sermayesi
	Rayak-Hama-Halep	332 km	Fransız Sermayesi
	Haydarpaşa- İzmit/ Fenerbahçe-Feneryolu	91+2=93 km	1873 Osmanlı/ 1889'da Alman
	Arifiye-Adapazarı	9 km.	Alman Sermayesi
	İzmit-Ankara	486 km.	Alman Sermayesi
	Eskişehir-Konya (Alayunt-Kütahya dahil)	444 km.	Alman Sermayesi
	ARA TOPLAM	2844 km	
GENEL TOPLAM	5285 km		

Tablo-5: 1860-1922 arasında Yapılan Hatların Mecmu Uzunlukları (Onur,1953,s.38)

Hatlar	Uzunluğu	Açıklığı	Düşünceler
Rumeli demiryolları	2383 Km.	Normal	
Anadolu—Bağdat hattı	2424 "	"	Mersin Adana dahil
İzmir—Kasaba ve temdidi	695 "	"	
İzmir—Aydın ve şubeleri	610 "	"	
Hicaz demiryolu	1081 "	1,05 M.	Filistindekiler dahil
Şam—Hama ve temdidi	498 "	Dar ve normal	Rayak—Halep normal
Yafa—Kudüs	86 "	Normal	
Bursa—Mudanya	42 "	Dar	
Anka—Yahşihan	80 "	"	
Yekûn	8619		

Tablo-6: 1856-1922 Yılları Arası Osmanlı Topraklarında Yapılan Toplam Demiryolu Uzunluğu

DEMİRYOLU HATTININ ADI	UZUNLUĞU
İzmir-Aydın ve Temdidi	609 km.
İzmir-Kasaba ve Temdidi	703 km.
Avrupa Topraklarında Yapılan Demiryolu Hatları (Köstence-Çernavoda/Varna-Ruşçuk/Sirkeci-Pityon/Edirne-Dedeoğaç/Banaluka-Novi/Tırnava-Yanbolu/Selanik-Mitroviçe/Edirne-Belova/Belova-Vakarel/Üsküp-İvronya/İstanbul-Selanik/Selanik-Manastır/Sirkeci-Yeşilköy(18 km)/Babaeski-Kırklareli(46 km)	2.505 km
Anadolu Demiryolları: (İstanbul-Ankara/Eskişehir-Konya/ Kütahya-Alayunt(10 km)/Arifiye-Adapazarı (9 km)	1.032 km
Bağdat Demiryolları: Konya-Bulgurlu/Bulgurlu-Ulukışla/Ulukışla-Belemedik/Belemedik-Durak/Durak-Yenice/Adana-Toprakkale-Mamure/Toprakkale-İskenderun/Mamure-İslahiye/İslahiye-Afrin/Afrin-Karkamış/Müslimiye-Halep/Karkamış-Akçakale/Akçakale-Sayarlı-Ceylanpınar/Ceylanpınar-Derbesiye-Nusaybin/Derbesiye-Mardin Şube Hattı/Tikrit-Samarra/Samarra- Bağdat	1.324 km
Hicaz Demiryolu - 1918 itibari ile-(Gülsoy,1994,s210-211)	1.963 km
Bursa-Mudanya Demiryolu	41 km
Suriye'de ve Bugünkü İsrail'de yapılan Fransız Sermayeli Demiryolları(Yafa-Kudüs ve Temdidi-212 km /Beirut-Şam-Müzeyreb-258 km./ Halep- Hama -Rayak 332 km./Humus-Trablusşam-102 km)	904 km.
Adana-Tarsus-Mersin	68 km.
Ankara-Yahşihan-İzzettin (Askeri Amaçlı-1919)	127 km.
Erzurum-Kars-Hudut Demiryolları	356 km.
Afrika'da Yapılan Demiryolu Hatları (1914 yılına kadar)	2.947 km.
TOPLAM UZUNLUK	12.579 km

Tablo ile ilgili birkaç ufak anekdot girelim de sisler dağılsın. Öncelikle Erzurum-Kars-Hudut demiryollarını açıklığa kavuşturmak için düştük yollara... Bu hattın güncel haritada uzunluğu 280 km dir. Onur, 297 km. almış(Onur,1953,s.61). Bazı kaynaklarda Erzurum-Arpaçay(355 km), bazılarında 361 km., çoğu kaynakta da 356 km geçiyor. Fakat niçin 356 km olduğunun açıklaması yok hiçbir yerde. Havalii Şarkıye Demiryolu İdaresinin (Erzurum-Kars ve Şubatı Demiryolu İdaresi) 1340 senesi bütçe kanununda işletme varıdatı;" Sarıkamış-Kars-Arpaçayı /Sarıkamış-Erzurum-Gükürtlü" olarak yer alıyor. Daha açık yazarsak, "Kükürtlü-Erzurum-Sarıkamış-Kars-Arpaçayı" demiryolu hattı. Trainsofturkey.com'da, hattın Erzurum'u geçerek batıya doğru 50 km daha ilerlediği yazmakta, Kars-Sarıkamış,122,9 km ve Sarıkamış-Erzurum, 173,9 km olarak gösterilmekte. (www.trainsofturkey.com) Toplayınca 297 km. yapıyor.

Bir doktora tezinde "Erzincan yönünde Derbatlı-Sarıkamış-Erzurum-Kükürtlü" (As,2006,s.60) ifadesi var. Bir yüksek lisans tezinde biraz daha ayrıntı var. " ...Karabıyık'tan

başlayan ve Karasu Vadisini izleyerek Ilıca üzerinden Erzurum'a ulaşan hat" (Temizgüney,2008,s.47) şeklinde. Karabıyık neresi peki? O bilgiye de Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisinde ulaştık çok şükür. Aşkale'ye bağlı Kandilli Beldesiymiş. 1936 yılında Sivas-Erzurum Demiryolu projesine Erzurum tarafında Aşkale'den başlanması da,(Küçükkuşur ve Saylan, 2008, 314-324). 1340 yılı bütçe kanununda geçen "Kükürtlü" nün Aşkale'de olması da hattın batı ucunu Aşkale'de bulduğumuzun teyidi sayılır. Bu kadar şeyi niye yazdık. Resmi bir belge olmayınca konu ile ilgili, her araştırmacı başka yere savrulmuş. Rusların Aşkale'ye kadar geldiğini ve buradan Kükürtlü kömür madenlerine kadar demiryolu döşediğini tespit edince 356 km. anlamlı oluyor. Devletin resmi kurumu olan İstatistik Umum Müdürlüğü 356 km. diyor madem, gözü kapalı alır kullanırsız biz de.

Diğer bir husus; Ortaylı'nın "Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu" isimli kitabında, Davis Trietsch'ten alıntı olan bir tabloda, ayrıca Şam-Ber'at(123 km-1902 yılı) ve Beyrut-Ma'almitayn (1898-19 km) olarak Fransız demiryolu imtiyazında

yapılan iki hattan daha bahsedilmesine rağmen, (Ortaylı,2022,s.112), bu hatların, Şam-Beyrut-Müzeyreb hattına dâhil olduğunu, ya da Hizaz Demiryolu kapsamında yapılan Şam-Der'a ile karıştırıldığını düşündüğümünden, başka bir kaynakta da göremediğimden, tabloya dahil etmedim: (Ber'at, olarak belirtilen isim, Der'a olsa gerek) Ayrıca 1911' de Yemen topraklarında Hudeyde-Cibane arasında (17 km) demiryolu hattı yapılmış, Sana' ya uzatılmak istenen bu hat, İtalya ile o dönemde devam eden savaştan dolayı tamamlanamamıştır. Benzer şekilde Gazze savunması sırasında 1917 yılında 53 km. uzunluğunda Tine-Dersenayet-Beytelhanum/Dersenayet-Elhudi kısımları yapılmıştır. (Onur,1953,s.27-30) Aynı zamanda, 1922 yılında yapılan 50 km. lik Azarıköy askeri dekovil hattı başta olmak üzere, milli mücadelede sökülüp-yapılan küçük dekovil hatları da tablolarda yer almamaktadır.

Ek bilgi olarak Anadolu topraklarında Askeri Demiryollar İdaresi tarafından 1. Dünya Savaşı döneminde yapılan önemli dekovil hatlarını da tabloya dökmekte fayda var.

Tablo-7: I. Dünya Savaşı'nda Anadolu'da Askeri Demiryollar İdaresi Tarafından Yapılan Dekovil Hatları(Onur,1953,s.31)

I. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE YAPILAN DEKOVİL HATLARI

HATTIN ADI	UZUNLUĞU
Trabzon-Hamsiköyü	52 km.
Kazaklar-Gönen	20 km.
Kilya-Soğanlıdere	20 km.
Çiftalan-Pirgos-Kağıthane	61 km
Sinekli-İstranca	15 km
Beykoz-Kumburnu	25 km.
Kestanbolu-Km.267	25 km.
TOPLAM	208 km

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte sınırlarımız dahilinde kalan demiryolu uzunluğunu da buraya not etmekte fayda var. Bu konu ile ilgili de çok sayıda rakam uçuşuyor farklı kaynaklarda. Fakat tabloda dökümü olan doğru kaynak için referans yine bizim bu makalemiz olacak galiba.

Tablo- 8 : Osmanlı'dan Kalan ve Cumhuriyet Döneminde Sınırlarımız İçinde Yer Alan Demiryolu Hatları

HATTIN ADI	GENİŞLİĞİ(mm)	UZUNLUĞU
Anadolu Demiryolları Hattı	Normal(1435)	1032 km.
Bağdat Demiryolları Hattı	Normal(1435)	966 km.
İzmir-Kasaba ve Şubeleri	Normal(1435)	703 km.
İzmir-Aydın ve Şubeleri	Normal(1435)	609 km
Şark Demiryolları(Trakya)	Normal(1435)	337 km.
Adana-Mersin Hattı	Normal(1435)	68 km
Mudanya-Bursa Hattı	Dar(1050)	41 km
Erzurum-Sarıkaş Hattı	Dar(750)	232 km
Sarıkaş-Sınır Hattı	Geniş(1524)	124 km.
TOPLAM		4112 km.

NOT: Askeri Amaçlarla İnşa Edilen Dekovil Hatları Tabloya Dahil Edilmemiştir.

OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİNDE YAPILAN FAKAT BAŞKA ÜLKE TOPRAKLARINDA KALAN DEMİRYOLU HATLARI

Bu satırları sizden önce kimse okumadı. Çünkü daha önce kimse tarafından yazılmadı.

1(- 18) formülünü bileniniz var mı? Bilemezsiniz, çünkü ben buldum, şimdi. Ne anlama geliyor peki? Anlatayım.

Halen Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Kuzey Makedonya, Kosova, Bosna-Hersek, Sırbistan, Makedonya, Irak, Suriye, Filistin, İsrail, Ürdün, Lübnan, Suudi Arabistan, Yemen, Sudan ve Mısır olmak üzere **18 farklı ülkede demiryolu tarihi, Osmanlı İmparatorluğu tarafından yapılan demiryolu hatları ile başlıyor.** (-18), Osmanlı'dan ayrılan 18 ülkenin demiryolunu anlatıyor. Trajikomik bir rekor. Ve fakat Dünya'da başka bir örneği de yok. Olması da mümkün değil.

Formüldeki (1) rakamı ise, Erzurum-Kars-Sarıkaş-Sınır hattını ifade etmektedir. Bu hattın özelliği, Anadolu topraklarında Osmanlı iradesi ve idaresi dışında yapılmış

tek demiryolu hattı olmasıdır. Hattın yapıldığı dönemde bu bölge, Rusya sınırları içerisindeydi. Bu sebeple, sınırlarımız dışında yapılarak Anadolu topraklarımıza dahil olan 1 ülkenin demiryolu hattı olup, bu anlamda tektir.

OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİNDE MİSİR'DA YAPILAN DEMİRYOLU HATLARI

Ülkemizin demiryolu tarihinde en fazla kafa karıştıran hususlardan biri de Mısır'da yapılan Demiryol-



Harita-1: Osmanlı İmparatorluğu Demiryolu Ağı (1914) Kaynak:www.decolonizing.ps

larıdır. **Araştırmacıların büyük bir kısmı, İskenderiye-Kahire demiryolu hattını Osmanlı'da yapılan ilk demiryolu kabul ediyor ve eserlerinde yer veriyor.** (Örn. Murat Özyüksel, Ali Akyıldız, Arif Kolay, Vahdettin Engin, Ufuk Gülsoy, A. Nedim Atilla, Ömer Faruk Yılmaz v.b). Fakat bu tarihten sonrasına yönelik olarak hiçbir araştırmacı Mısır topraklarında yapılan diğer demiryolu hatlarını araştırmalarına konu etmiyor. **Çok ilginç değil mi!** İskenderiye-Kahire'yi aldık hesaba. Yahu o tarihten sonra Mısır'da başka hiç mi demiryolu yapılmamış imtiyazını Osmanlı'nın verdiği! Biz başını aldık, gerisi bizi ilgilendirmes mi diyeceğiz? Deme-yeceksek Mısır kapısını açalım birlikte. Demiryolu tarihimize bir tuğla daha koyalım o zaman.

İskenderiye-Kahire Hattını Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu olarak kabul eden araştırmacılar, Ahmet Onur'un kitabında yer alan 8619 km. lik uzunluğu, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kadar olan uzunluk olarak alıp kullanırken, 8619 km. nin içinde 211 km. lik İskenderiye-Kahire hattının olmadığını farkında mıdır bilinmez. Yazar, Mısır'ı Osmanlı toprağı kabul etse zaten 1860'tan değil, 1856'dan başlatırdı kitabını. Mısır'ı yönetenler de öyle düşünmüş olmalı ki o zamanlar, Osmanlı'dan izin ve imtiyaz almadan demiryollarını İngilizler'e yaptırmaya kalkmışlar. Osmanlı ne yapmış, haddini bildirmiş Mısır'daki idarecilere. Osmanlı'dan imtiyaz almaya mecbur kalmışlar biraz da İngilizlerin arabuluculuğuyla... İmtiyazı verirken demiryolu hattının yapılmasına yönelik de çeşitli şartlar koymuş Osmanlı ve "patron benim!" demiş. Niye anlatıyoruz bunları. İskenderiye-Kahire hattını

dışarda bırakırsanız Osmanlı Demiryolu tarihi eksik kalır çünkü.

Hamaset siyasetini bırakıp, Mısır'da demiryolu yapılan dönemin tarihi ve sosyal yapısına bilimsel olarak kısa bir yolculuğa çıkalım ve Mısır'daki demiryolu uzunluklarını Osmanlı toprakları içerisinde niçin değerlendirip/değerlendiremeyeceğimize dair bir tartışmanın fitilini yakalım...

Mısır'ın statüsüne bakmamız gerekiyor ilk etapta. Osmanlı ile bağlılık ilişkileri ve resmi olarak Osmanlı'dan ne zaman ayrıldığını ortaya koymadan bu işten sıyrılamayız. O zaman düşelim Mısır yollarına...

1517 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun hâkimiyetine giren Mısır, beylerbeylik konumuna getiriliyor ve "Selim Kanunnamesi" ile kurulan Büyük Divan sistemi ile Merkezden atanan Valiler ve verilen emirlerle uyma geleneğı yaklaşık 250 yıl sorunsuz devam ediyor, ta ki 1798'de Fransızlar tarafından işgal edilene kadar. Mısır, 1801 yılında tekrar Osmanlı hâkimiyetine giriyor. (Akgül,2019,s.61-69) Fakat bundan sonra hiçbir şey eskisi gibi olmuyor.

Mehmet Ali Paşa, 1805'te Mısır Valisi oluyor. 1805-1830 yılları arasında Mısır, Osmanlı Devleti'ne bağlı bir mümtaz(imtiyazlı) eyalet haline geliyor. Bu güçten cesaret alan Mehmet Ali Paşa, bağlı olduğu padişahla mücadeleye giriyor. 1831-1841 yılları arasında devam eden bu mücadele sonunda; İngiltere ve Rusya gibi uluslararası güçlerin de devreye girmesiyle Mısır, 1841'de özerk bir Vilayet oluyor. 1867 ve 1873 tarihli fermanlarla Mısır Valileri Hidiv unvanını alarak Mısır'da yarı bağımsız bir idare tesis

ediyor. Ne var ki, 1882'de İngilizler, Hidiv'in otoritesini güçlendirmek ve iç güvenliği sağlamak amacıyla Mısır'ı işgal ettiklerini ilân ediyorlar. Osmanlı Devleti askerî güç kullanarak mücadele yoluna girmiyor fakat siyasî kanallardan Mısır üzerindeki hukukunu korumaya çalışıyor. (Koltuk, Şeker, Albayrak v.d, 2012, s. 5-6) Aslında bir nevi Fransa ve İngiltere başta olmak üzere Mısır ile ilgili özellikle ticari emelleri arasında Osmanlı İmparatorluğu bünyesinde egemenliğine devam etmesi büyük devletlerin de işine geliyor ve Osmanlı da bu siyaseti devam ettiriyor.

Her ne kadar bazı araştırmacılar "Osmanlı kağıt üzerinde Mısır'ın sahibiydi" dese de, Mısır'da cereyan eden bazı örneklerle Osmanlı'nın Mısır'a hakimiyetini ortaya koymaya çalışalım. Yukarıdaki süreçlerde geçen önemli tarihlerde Osmanlı'nın yayımladığı fermanlarla Mısır'ın statüsünün ortaya konduğunu görmekteyiz.

Bu kapsamda **1841 tarihli Veraset Fermanına göre;** Ülkede reform yapmak isteyen Mısır Valileri, Osmanlı'dan izin almak mecburiyetindeydi. **Abbas Hilmi Paşa, İskenderiye-Kahire Demiryolu Hattı yapılırken, fermana uygun hareket etmediğinden dolayı Osmanlı tarafından sert bir şekilde uyarılınca ve Mısır Bürokrasisi de Osmanlı'dan yana tavır alınca, hem Abbas Hilmi Paşa, hem de ona cesaret veren İngiltere, geri adım atmak zorunda kalmış ve Mısır, demiryolu imtiyazı için Osmanlı'dan izin almak zorunda kalmıştır.** Bu durum, Osmanlı'nın Mısır üzerindeki hâkimiyetinin önemli bir kanıtı idi. (Kaya,2015,s.15-16)

İsmail Paşa Vali olduğunda, Mısır'daki yabancı ülkelerin konsololarına siyasi programını açıklarken, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'na da bağlılığını ilan etti. Vali olarak atanması sebebiyle İstanbul'a gelen İsmail Paşa'ya **(Tüm Vali ve Hidivler, atanma fermanını almak, teşekkür ve bağlılıklarını sunmak için İstanbul'a bizzat gelmiştir.)** Sultan Abdülaziz, çok sıcak davranmıştır. Aralarındaki bu yakınlığın sebeplerinden biri olarak da Fransa elçilik görevlileri tarafından Sultan Abdülaziz'in annesi ile Vali İsmail Paşa'nın annelerinin kardeş olması gösteriliyordu. (Kaya,2015,s.26-34). İsmail Paşa zamanında Sultan Abdülaziz'in Mısır'a bir seyahat yapmış olması hem Osmanlı'da, hem de tüm dünyada büyük yankı uyandırmıştır.

Sultan Abdülaziz'in 1863 yılındaki bu ziyareti; büyük devletler arasında çekişmeye sebep olan Süveyş Kanalı'nın tarafsızlığının temini ve Mısır halkının hilafet makamına bağlılığının kuvvetlenmesini sağlamıştır.(Özer, 2007,s. 160-161) Süveyş Kanalı'nda Osmanlı İmparatorluğunun takındığı tavır ve sorunun çözümünde üstlendiği rolden dolayı büyük devletler, Mısır'ın Osmanlı toprağı olarak kalmasını kendi çıkarlarına uygun görmüşlerdir.

Süveyş Kanalı'nın yapılmasına yönelik 1854 yılında başlayan inşaat çalışmalarının Osmanlı'dan imtiyaz alınmadığından yarım kalması, daha sonra Osmanlı tarafından verilen 19 Mart 1866 tarihli İmtiyaz Fermanı ile kanalın yapımına başlanabilmesi(Özer, 2007,s.167) Osmanlı'nın Mısır'daki hâkimiyetini göstermesi açısından önemlidir.

1879 yılında Mısır Hidivi İsmail Paşa'nın Sultan II. Abdülhamid ta-

rafından Hidivlikten alınarak yerine oğlu Tevfik Paşa'nın getirilmesi, (Özer,2007,s.211) Osmanlı açısından Mısır'daki hâkimiyetini göstermekle birlikte, ileriki dönemlerde Avrupalı Devletlerin Mısır'a yönelik yeni stratejilerine kapı açtığını söylemek de yanlış olmaz.

1882 yılında İngilizlerin Mısır'ı işgal etmesi üzerine,1885 yılında İngilizlerle Osmanlı arasında yapılan bir antlaşma ile Mısır'ın nasıl yönetileceği ortaya konmuş, İngiltere ve Osmanlı'nın Mısır'a iki yüksek komiser tayini ve Mısır'daki sorunların bitmesi neticesinde İngiltere'nin Mısır'dan geri çekilmesine yönelik hususlar bu anlaşmanın konusunu oluşturmuştur. Bu antlaşmaya istinaden Gazi Ahmet Muhtar Paşa Mısır'a yüksek komiser olarak atanmıştır. II. Abdülhamid, çok çeşitli siyasi manevralarla Mısır'da Osmanlı hakimiyetini güçlendirmeye çalışmış, 17 Mart 1892'de Hidiv'e verdiği fermanla "Mısır'ın Osmanlı İmparatorluğu'na tabi olduğunu, ayrı bir millet sayılmayacağını" ortaya koymuş, Fakat özellikle Hidiv II. Abbas Halim Paşa'nın İngiltere'den yana tavır alması sebebiyle başarılı olamamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla İngiltere, Mısır Hidivi Abbas Halim Paşa'yı azlederek yerine amcası Hüseyin Kamil Paşa'yı getirince, Osmanlı bunu kabul etmemiş, asker göndermiş fakat başarılı olamamıştır. (Özer,2007,s. 237-246) Böylelikle, Mısır'daki Osmanlı hâkimiyeti de filen son bulmuş oldu. Her ne kadar Mısır, son dönemde büyük devletlerin güç mücadelesine sahne olsa da, Mısır'ı yakından gözlemleyen Avrupalı görevlilerin ruh hali, Timothy Mitchell tarafından yazılan "Mısır'ın Sömürgeleşmesi" isimli kitapta şöyle özetlemektedir. (Kaya,

2015, s.93) **"Kahire tüm bu dönem boyunca, yöneticilerinin daha özerk davranabildiği sıralarda bile, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir vilayeti olarak kaldı. Ne milliyetçi Mısır tarihlerinde ne de Avrupalıların yazdıklarında pek söylenmez ama Kahire'deki siyasi ve düşünsel hareketler kendilerine Avrupa'dan çok İstanbul'u örnek alıyorlardı."** Mitchell'in ortaya koyduğu bu görüş de her ne kadar 1882 yılında zayıfladı ise de, 1914 yılına kadar Mısır'da Osmanlı'nın bir ağırlığı olduğunu desteklemektedir.

Ayrıca, Hicaz Demiryollarının yapımı sırasında, İngilizlerin her türlü engellemelerine rağmen, demiryolu yapımı için en büyük maddi yardımın Mısır'dan gelmiş olması da Mısır halkının Osmanlı'ya karşı teveccühünün önemli bir göstergesidir.

Dışişleri Bakanlığı'nın sitesinde yer alan **"Mısır, 1914 yılına kadar resmen Osmanlı İmparatorluğunun bir parçasıdır."** (www.mfa.gov.tr/misir) bilgisi de Mısır'da 1914 yılına kadar yapılan demiryollarını Osmanlı toprağı içerisinde saymamız gerektiğini göstermektedir. Ama isteyen, İngiliz işgalinin gerçekleştiği 1882 yılını da esas alabilir. Biz her iki durum için de Mısır'daki demiryolu uzunluklarını inceleyelim. İsteyen istediğini kullansın açıklamalarımız çerçevesinde.

Okkalı bir sonuç cümlesiyle giriş yapalım: **Mısır'daki ilk demiryolu yapımını; Fransızların, Süveyş Kanalı'nı açma düşüncesine karşılık, İngilizlerin, demiryolu yapma fikrini ön plana çıkararak, Mısır'a ve ticaret yollarına hakim olma yarışında, Osmanlı'nın İngiliz projesini daha az zararlı görmesinden dolayı, tercihini demiryolundan yana koymasına borçluyuz.**

Mısır' da demiryolu yapımına I. Abbas Hilmi Paşa Döneminde(1848-1854) başlanılmış olup, ilk bölüm olan İskenderiye-Kafr el Zayat hattı(112 km) onun döneminde tamamlanmıştır. (Özer,2007,s.281) Said Paşa Döneminde(1854-1863)

İskenderiye-Kahire Hattı tamamlanarak 1856 yılında hizmete açılmıştır. Bu hat, 1858 yılında Süveyş'e kadar uzatılarak 353 km. uzunluğa ulaştı.(Özcan,2018,s.16,17) Osmanlı İmparatorluğu, demiryolunu ön planda tutarak biraz da İngilizlerin

desteği ile kanal işini gündemden çıkarmak istiyordu.(Akalın, 2011, s.25)

Aşağıdaki tabloya göre; Said Paşa döneminde 275 mil (443 km), İsmail Paşa döneminde ise, 910 mil (1464 km) demiryolu yapılmıştır.



Harita-2:İskenderiye-Kahire-Süveyş-353 km. (1858) Kaynak:Özcan,2018,s.16

Tablo-8: Bowen, 1886,The Conflict of East and West Egypt,s.332

PROGRESS OF EGYPT IN SEVENTEEN YEARS.

	LAST YEAR OF SAID PASHA. 1862.	LAST YEAR OF ISMAIL PASHA. 1879.
Acres tilled	4,052,000	5,425,000
Value of imports	£1,991,000	£5,410,000
Value of exports	£4,454,000	£13,810,000
Revenue	£4,937,000	£8,562,000
Public debt	£3,300,000	£98,540,000
Number of public schools	185	4,817
Railways — miles	275	1,185
Telegraphs “	630	5,820
Canals “	44,000	52,400
Population “	4,883,000	5,518,000

¹ Contemporary Review, October, 1882.

Abbas Hilmi Paşa zamanında 112 km. demiryolu hattı tamamlandı-ğına göre, Said Paşa döneminde yapılan demiryolu uzunluğu da 331 km.dir. Bu hatların dağılımı şu şekilde: Kafr el Zayat-Kahire-Süveyş (1854-1858) 331 km, Zagazig-Ben-ha-37 km,(1860) demiryolu hatları yapılıyor. Aynı dönemde Kahire ile çift hat (45 km) bağlantısı ve El Birah(8 km) ile de demiryolu bağlantısı sağlanıyor.(The Egypt Study Circle,2018, s.128)

1877 yılında Mısır'daki demiryolu uzunluğu, 1519 km idi.(Özer, 2007,s.255.)

İsmail Paşa döneminde yapılan hatlar ile Mısır'ın büyük şehirleri demiryoluyla bağlanıyor. Bugünkü Sudan topraklarında da demiryolu yapılıyor. Vadi Halfa ile Ambkal arasında 1875 yılında 266 km uzunluğunda bir demiryolu hattı inşa ediliyor. 1877' de Saras'a ulaşıyor. Bu güzergahta, 1885 yılında Tefvik Paşa Döneminde, 141 km demiryolu yapılarak Akash' a uzatılıyor. (Çetin ve Amid,2022,s.169-170).

Tefvik Paşa Döneminde, 234 km. demiryolu hattı, II. Abbas Hilmi Paşa Döneminde ise 806 km. demiryolu hattı yapılıyor Mısır topraklarında. (Özer,2007,s.282-284) Böylece Mısır, 1914 yılı itibari ile 2947 km. demiryoluna sahip oluyor.

Süveyş kanalı ile ilgili hazırlanan bir doktora tezinde ise, 1914'lü yıllarda toplam demiryolu uzunluğu, 1700 mil olarak yer almakta.(Akalın, 2011, s.270) Yani 2736 km.

1914 yılına kadar resmen Osmanlı toprağı olan Mısır'ın bu tarihe kadarki demiryolu uzunluğu hakkında aşağıya bir tablo bırakalım da Mısırlı araştırmacılar da faydalsın.

"Bizi rakamlara boğdun, yeter artık!" Diyenleri duyar gibiyim. O zaman bir hikâye anlatayım size. Google' da bulamazsınız bu hikâyeyi. "Geçmişini bilmeyen, geleceğini inşa edemez." diyor Şeyh Edebalı Osman Gazi'ye nasihatinde. Bizler ne kadar biliyoruz demiryollarının geçmişini?

TRENE İLK BİTEN PADİŞAH

Hikâyemize giriş sorusu şu: "**Ülkemiz tarihinde trene binen ilk padişah, nerede trene binmiş acaba ilk defa?** Bilemediniz değil mi? Üzülmeyin. Bilen birine rastladım henüz. İlk siz öğreneceksiniz. Çevremdeki akıl demiryolculara süre verdim araştırmaları için. Strateji başkanımız, her şeyi bilen/bulan Safi Çatal abimiz bile saatlerce uğraştı doğru bilgiye ulaşmak için. "Aramakla bulamazsınız ama bulanlar arayanlardır." Sözünu teyid etti.

Sultan Abdülaziz' in 1867 yılındaki Avrupa seyahatini ve bu seyahat

vesilesiyle Fransa' da, İngiltere' de ve o dönem Osmanlı toprağı olan Varna-Ruşçuk arasında trene bindiği bilinir az-çok. Çünkü bir Osmanlı padişahının askeri sefer hariç, yurt dışına gezi amaçlı ilk seyahati olarak tarihte çok ilgi çeken bir yeri vardır bu seyahatin. Fakat Kahire seyahati pek bilinmez.

Sultan Abdülaziz, 7 Nisan 1863' te İskenderiye' ye ulaştığında burada çok büyük bir tören düzenlenir. Halk, yol boyunca " Padişahımız Çok Yaşa" sloganları atar. Sultan Abdülaziz' in Mısır seyahati, Osmanlı İmparatorluğu'nun Mısır'da gücünü pekiştirdiği şeklinde değerlendirilir, dünya basınında ve çok ses getirir.

Sultan Abdülaziz, 9 Nisan 1863 tarihinde trenle İskenderiye' den Kahire'ye hareket etmeden önce (Kaya, 2015,s.45) büyük bir merakla garda vagonların birbirine nasıl bağlandığını, lokomotifin 15 ağır arabayı nasıl çektiğini, tekerleklerin raylar üzerinde nasıl durduğunu, yüklemeye boşaltma işlerinin yapılaş şeklini uzun uzun incelemiş, bu konuda geniş izahat almış ve yapılan izahattan çok memnun kalmıştır. Gar binasını da gezen Sultan, kendisine tahsis edilen salonlu vagona geçmiştir. (Aksüt,1944,s.19) **Sultan Abdülaziz, treni ilk defa İskenderiye'de gördü.** Sultan, 16 Nisan 1863

Tablo-9: 1854-1914 Yılları Arası Mısır'da Yapılan Demiryolu Hatları.

DÖNEMİ	YAPILAN HATTIN UZUNLUĞU
Abbas Hilmi Paşa(1849-1854)	112 km.
Said Paşa(1854-1863)	331 km.
İsmail Paşa(1863-1879)	1464 km
Tefvik Paşa (1879-1892)	234 km.
II. Abbas Hilmi Paşa (1892-1914)	806 km.
TOPLAM	2947 km.



Resim-1: Sultan Abdülaziz'e Kahire'de yapılan karşılama töreni (Derin Tarih, Ağustos 2021)

tarihinde Kahire' den İskenderiye' ye tekrar trenle döner. 21 Nisan 1863 tarihinde Sultan Abdülaziz, İzmir' e ayak basmıştır. (Kaya, 2015,s.50) Konakta biraz dinlenen Sultan, maiyeti ve devlet erkânı ile halkın çok büyük ilgisiyle yol boyunca süslenmiş güzergâhta ilerleyerek Gar' a ulaşır. Saat 11.00 de Gar'dan trenle hareket edilir. Buca, Seydiköy, Cumaovası, Develiköy, Torbalı istikametinden 2.5 saatte Ayasuluk'a(Selçuk) varılır. Hünkâr çadırında, demiryollarının mevcut durumu ve ne zaman Aydın'a varacağına dair bilgiler alır. İngiliz proje direktörleri, demiryollarında kullanılmak üzere kürekle el arabasına toprak attırmak istemişler, fakat Serasker Fuad Paşa izin isteyerek Padişah adına bu işi kendisi yapmıştır.(Aksüt, 1944, s.44-46). Sultan Abdülaziz, İzmir' de bulunan demiryolu komiseri Miralay Reşat Bey' e ikinci rütbeden bir mecidiye nişanı ihсан eder. (Kaya, 2015,s.51)

Padişah Sultan Abdülaziz' in Anadolu topraklarında ilk defa trenle bindiği tarih, 21 Nisan 1863 Salı gününü gösteriyordu. Osmanlı'nın

Afrika topraklarında yer alan İskenderiye' de 9 Nisan 1863 tarihinde ilk defa trenle binışinin üzerinden sadece 12 gün geçmişti. Bu tarihler, Osmanlı tarihinde ilk defa bir padişahın trenle bindiği tarihler olarak büyük önem arz etmektedir. Ve bir makaleye ilk defa konu olmaktadır.

Mısır'da Sultan Abdülaziz' in demiryolu sistemi ve trenlerle ayrıntılı olarak ilgilenmiş olmasına bir parantez açmak istiyorum. Çünkü Sultan Abdülaziz, ömrü boyunca Osmanlı topraklarında demiryollarının yayılması için ve demiryolu yapımını da bizzat devletin üstlenmesi için çok büyük gayret göstermiştir. Demiryolu idaresi de onun zamanında kurulmuştur. **Bu durumda Sultan Abdülaziz' in Mısır ziyaretinin önemli bir sonucunun, demiryolu alanında mutlaka yatırım yapılması olarak yansıdığını rahatlıkla söyleyebiliriz.** Hatta tespitimi biraz daha ileri götüreyim. Sultan, Mısır'dan direk İzmir' e çıkıyor ve ilk iş olarak devam eden demiryolu hattını teftiş ediyor ve durumdan mem-

nun kalıyor ki, demiryolu komiserini ödüllendiriyor. **Sultan' ın Mısır'dan dosdoğru İzmir' e gelmesinin sebebi, Ülkesindeki demiryolu hattının son durumunu merak etmesi miydi acaba?**

Bu durumda bir tespit yapıp şuraya kazıyalım da ilk defa okuyanlar olarak sizler de tarihe geçin. Gülmeyin. Haber okumuyor musunuz hiç! Örneğin, değerli spor basını yeni bir rekor icat etmiş, "Messi, UEFA Şampiyonlar Liginde 40 farklı takıma gol atan ilk futbolcu oldu." Biz de tarihimizdeki bir rekoru daha paylaşalım da herkes öğrensin.

9 Nisan 1863' te Mısır'da(Afrika Kıtası) trenle ilk defa binen Sultan Abdülaziz, 12 gün sonra İzmir' de(Asya Kıtası) trenle biniyor. 4 yıl sonra da 1867 yılında Avrupa seyahatinde hem İngiltere' de, hem Fransa' da hem de o dönemde Osmanlı toprağı olan Rusçuk -Varna arasında (Avrupa Kıtası) **6 Ağustos 1867 Salı günü** demiryolu ile seyahat ediyor. (Aksüt,1944,s.201) Bu durumda tespitimiz şu:

"Sultan Abdülaziz, 4 yıl içinde üç farklı kıtada trenle seyahat eden Dünya tarihindeki ilk devlet başkanıdır." Fakat bir rekor var ki bugün itibarıyla hiçbir devlet adamı kıramaz. Tespitimi geliştirerek yeniden yazayım şuraya:

"Sultan Abdülaziz, 4 yıl içinde üç farklı kıtada kendi topraklarında trenle seyahat eden Dünya tarihindeki ilk ve tek devlet başkanıdır."

Dünya'da üç kıtada toprağı olan herhangi bir ülke olmadığı için, bu rekoru kırmak isteyen devlet adamlarının, öncelikle en az dört kıtaya sahip olabilmesi gerekiyor.

HANGİ PADİŞAH DÖNEMİNDE KAÇ KİLOMETRE DEMİRYOLU YAPILDI?

Mısır' da hangi Vali/Hidiv'in kaç km demiryolu yaptırdığına dair net bir bilginin olmamasına tam laf edecektim ki, koskoca padişahlarımızın

döneminde ne kadar demiryolu hattı yapıldığına dair bir tabloya rastlamayınca vazgeçtim. İş başa düştü. Bu çalışma da bize nasip olacaktı demek ki...(Not: Hat kesimlerinin tamamının bittiği tarih esas alınmıştır.)

BASMANE GARI PROJESİ EYFEL'E Mİ AİT ?

Bu bilgi de kitaptan kitaba, kulaktan kulağa aktarılan türden. Konunun düştüm peşine... En son İzmir'de

Tablo-10: Sultan Abdülmecid Döneminde (1839-1861) İşletmeye Açılan Demiryolu Hatları.

HATTIN ADI	TAMAMLANMA TARİHİ	UZUNLUĞU
İskenderiye-Kahire	1856	211 km
Köstence-Çernavoda (Romanya)	1860	66 km.
TOPLAM		277 KM

Tablo-11: Sultan Abdülaziz Döneminde İşletmeye Açılan Demiryolu Hatları. (1861-1876)

HATTIN ADI	TAMAMLANMA TARİHİ	UZUNLUĞU
İzmir-Aydın/+ Şirinyer-Buca Şube Hattı	1866/1870	130,426 km.+ 2,3 km=133 km
İzmir-Kasaba	1866	93 km
Halkapınar-Bornova (İzmir-Kasaba)	1866	5km
Varna-Ruşçuk	1866	224 km.
Sirkeci-Çerkezköy-Pityon(Kuleliburgaz)	1872	282 km.
Edirne-Dedeağaç	1872	149 km.
Banaluka-Novı	1872	102 km
Edirne-Sarımbey	1873	232 km.
Haydarpaşa-İzmit	1873	91 km.
Selanik-Mitroviçe	1875	363 km.
Tırnava-Yanbolu	1875	106 km.
Turgutlu-Alaşehir	1875	76 km.
TOPLAM		1856 km.

Tablo-12: Sultan II. Abdülhamid Döneminde İşletmeye Açılan Demiryolu Hatları. (1876-1909)

HATTIN ADI	TAMAMLANMA TARİHİ	UZUNLUĞU
Sarımbey-Belova	1878	10 km.
Adana-Mersin	1886	68 km.
Üsküp-İvronya (Zibefçe)	1887	131 km.
Belova-Vakarel	1888	47 km.
Arifiye-Adapazarı	1889	9 km.
Manisa-Soma	1890	92 km
Yafa-Kudüs	1892	87 km.
Gazze ve Nablus Şube Hatları(Yafa-Kudüs)	1892	75+50 =125 km
Bursa-Mudanya	1892	41 km.
Selanik-Manastır	1894	219 km.
Beyrut-Şam-Müzeyrep	1894	258 km
İstanbul-Selanik	1896	510 km.
Alaşehir-Uşak (İzmir-Kasaba Temdidi)	1897	118 km.
Uşak-Afyon(İzmir-Kasaba Temdidi)	1898	135 km.
Umurlu-Akçe/Nazilli Dinar(İzmir-Aydın ve Temdidi)	1882/1889	247 km.
Gaziemir-Seydiköy/Torbalı-Tire/Çatalkaraağaç-Ödemiş/ Balatçık-Söke/Goncalı-Denizli/Sütlaç-Çivril	1876/1883/1890/1891	131 km
Anadolu Demiryolu(İzmit-Ankara/ ve Eskişehir Konya)	1892	486 km
	1896	444 km
Hama-Rayak	1902	188 km.
Bağdat Demiryolu(Konya-Bulgurlu)	1904	200 km.
Halep-Hama	1907	144 km
Hicaz Demiryolları(Şam-Medine)	1908	1464 km
TOPLAM		5154 km.

mimar olan devrem Ramazan Kazanır kardeşimi aradım. "Gönder ne varsa elinde Basmane Garı hakkında, beni oraya getirme." Ramazan'dan "Gel özledim. Seni ağır layayım", demesini bekledim ama kardeşimiz, ben gelmeyeyim diye sağolsun aynı gün elinde ne varsa yollamış Whatsapp' tan.

Aynı kaynaklarda bir de, Eysel' in Lyon Garını yaptığı, Basmane Garının da onun ikizi olduğu yazıyor ya, külliye yalan. Kimse araştırmamış gene. Duyan yazmış, gören yazmış, okuyan-duyan inanmış... Lyon Garı, 1849 yılında hizmete açılıyor ilk defa. 1855 yılında genişletilerek yeniden yapıldığında ise, Eysel henüz

o yıl mezun oluyor üniversiteden. Lyon Garı'nın tasarımcısı ve mimarı François Alexis Cendrier' in adını da burada analiz edelim da bu güne kadar sızlattığımız kemikleri biraz huzur bulsun. 1900 yılında yapılan Lyon Garı'nın mimarı ise Marius Toudoire. (Wikipedia.org)

Bir de fotoğraf koyayım o dönemdeki Basmane ile ikiz olduğu söylenen Lyon Garı' na ait. Birakın ikiz olmayı, uzaktan akrabalığı dahi andıran bir yakınlık kurabilene aşk olsun.

1922 yangınından önce çekilen fotoğraflarda garın ortasında yer alan çift kemer kapının üzerinde bir kanatlı tekerlek figürü gözüküyor. Ku-

rumsal logomuzun da omurgası olan bu figürü Basmane Garı'nda görmek istiyoruz. 3. Bölge Müdürü Cemal Yaşar Tangül abimize duyurulur.

Eysel demişken, her ne kadar Basmane tren Garını tasarlamamış olsa da, Eysel de bizden biri sayılır. O bir demiryolu mühendisi. İlk büyük eseri ve uzmanlık alanları demiryolu köprüleri ve demiryolu garları. Şuraya bu yazıdaki son tespitimi de nakşede-yim. "Demiryollarında kazandığı tecrübe sayesinde Gustavo Eiffel(Eysel), ünlü Eysel Kulesini yaptı." Nokta. O zaman demek ki neymiş, Eysel Kulesi de varlığını demiryollarının gelişimini borçluymuş.



Resim:2 1855, Lyon Garı,Kaynak:<https://www.lyon-confluence.fr/en/perrache-historic-station>



Resim 3: 1900 yılı Lyon Garı. Kaynak: <https://www.parisinsidersguide.com/gare-de-lyon-paris.html>



Resim:4: Basmane Garı, Kaynak: <https://www.arkeoloji.biz/2021/10/tarihi-izmir-basmane-gar-gustav-eiffel.html>

1950-1960 DÖNEMİ YAPILAN DEMİRYOLU HATLARIMIZ

Yazımıza demiryolu uzunlukları ile başladık madem, demiryolu uzunlukları ile bağlayalım sonunu da. Cumhuriyet döneminin demiryolu açısından en merak edilen dönemi, karayolu ağırlıklı politikaların öne çıktığı 1950-1960 dönemidir. Bu dönemde demiryolu uzunluklarına ilişkin araştırmacıların kafası karışık ve çok sayıda yanlış bilgi mevcuttur. Bu karışıklık, Demiryollarının 60. Yıl özel sayısı olan Mayıs 1984 tarihli Demiryol Dergisinin 700. Sayısında yer alan hatalı bir kronolojiden kaynaklanmaktadır. Kısaca bir göz atalım:

Narlı-Gaziantep hattının işletmeye açılış tarihi, 25.10.1953'tür.(Demiryol Dergisi, S.26-27,s.19) Fakat, demiryollarının 60. Yıl Özel Sayısı 23. Sayfada, bu tarih 1935 yılı verildiği için, pek çok araştırmacı hataya düşmüş ve bu hat kesimini 1950-1960 arasında yapılan hatlardan saymamıştır.

Bu dönemde yapılan fakat toplama katılmayan diğer bir hat da, Hasankale-Horasan hattıdır. Bu hat, 01.01.1951 tarihinde işletmeye açılmıştır. (Onur, 1953, s.60) Bu hatta yönelik kafa karışıklığı da, bazı kaynaklarda Erzurum-Horasan hattının tamamının 1949 yılında açıldığının belirtilmesindedir. O kaynakları yanıltan da yine 1984 tarihli demiryollarının 60. Özel Sayısı olmuştur.

60. özel sayı, sadece 1950-1960 yılları arasında sayılmayan hatlarıyla değil, sayılıp da o dönemde henüz tamamlanmamış hatlarıyla da araştırmacıları ters köşe yapmış. Nasıl mı? Özel sayıda, Horasan-Sarıkamış arası 70 km.lik hat kesiminin tamamlanma tarihi olarak 1951 yılı verilmektedir. Doğal olarak Hayati

Doğanay, Gülpinar Akbulut, Erdal As ve daha pek çok araştırmacı da bu bilgiyi esas alarak eserlerinde yer vermişler. Oysa Ahmet Onur'un 1953 yılında yayımlanan kitabında, o tarih itibarıyla Horasan-Sarıkamış hattının aplikasyon aşamasında olduğu yazıyor.(Onur, 1953, s.60) Bu durumda, 1951 yılında bu hattın bitmiş olması mümkün değil. Ahmet Onur yanlış yazmıştır belki diyenleri duyar gibi oluyorum. Elimde çok sağlam bir kaynak daha var. Kitabın adı "Türkiye Nasıl İlerliyor 1950-1957" Özelliği, O dönemin icraatlarını anlatan Basın Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü tarafından hazırlanan resmi bir kaynak olması. Bu kitapta, Yapılan hatlar olarak; Hasankale-Horasan hattı, Genç-Muş, Narlı Gaziantep, Ereğli-Armutçuk ve Küçükçekmece-Soğuksu hatları sayılıyor. "...Yapılmakta olan hatlar: ...74 kilometrelik Horasan-Sarıkamış hattı, 99 kilometrelik Gaziantep-Karkamış hattı, 21 kilometrelik

Gebze-Pendik çift hattı, 24 kilometrelik Cebeci-Ankara-Gazi-Sincanköy hattı..." şeklinde sayılmakta ve bunların büyük bir kısmının da 1958 yılında bitirileceğine vurgu yapılmaktadır. (BYTUM, 1957,s.73).

"Tren Bir Hayattır." Kitabında Suavi Aydın hattın açılış yılı olarak 1961 yılını veriyor.(Bora, 2017, s.112) Horasan-Sarıkamış hattının yapımına 1953 yılında başlandığı düşünülürse, bu hattın 1960 yılından önce bitirilmiş olma ihtimali çok yüksektir. Sarıkamış-Kars demiryolu hattının da normal hatta çevrilerek 22 Eylül 1961 tarihinde işletmeye açılmış olması (Demiryol Dergisi, Eylül-Ekim 1961,s.48) da bu tezi kuvvetlendirmektedir. Fakat hattın işletmeye alındığı tarih 1961 olduğu için, tablomuzda Horasan-Sarıkamış hattına yer verilmemiştir.

Bu döneme ilişkin yapılan hatlarla ilgili diğer bir kaynak da Ömer Kamil Günçan' ın, "Demiryollarının Ülke

Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği kitabı. Günçan'a göre Sincan-Ankara- Cebeci(28,318 km), Küçükçekmece-Soğuksu (7 km),Pendik-Gebze çift hattı(18 km) bu dönemde yapılmıştır. (Günçan,1992,s.73) Günçan burada, 1950 ile Plan öncesi dönemi kastediyor. Fakat yapılan hatlarla ilgili tarih vermiyor.

Son olarak bir de İlhan Tekeli'ye kulak verip, 1950-1960 yılları arasında yapılan demiryolu hatlarını elimizdeki bilgiler ışığında yorumlayıp bir tabloya dökelim. Tekeli "Kent İçi Ulaşım" kitabında, 1954 yılında Yeşilköy-Çekmece hattının çift hatlı hale getirildiğini, Pendik-Tuzla hattının 1 Temmuz-1961'de, Tuzla-Gebze hattının ise 20 Temmuz 1963' te çift hatlı hale getirildiğini belirtmektedir. (Karakoç, E., s.513-514) Birbiriyle çelişen bilgiler temizlendiğinde, 1950-1960 arası yapılan hatlar şu şekilde ortaya çıkmaktadır.

Tablo 13: 1950-1960 Yılları Arası İşletmeye Alınan Demiryolu Hatları

HATTIN ADI	TAMAMLANMA TARİHİ	UZUNLUĞU
Hasankale-Horasan Hattı	1951	45 km.
Gebze Varyantı	1952	1,460 km.
Kozlu-K.Ereğli -Armutçuk	1953	15,559 km.
Narlı-Gaziantep Hattı	1953	84 km.
Genç-Muş Hattı	1955	108,419 km
Soğuksu-Küçükçekmece(Çift Hat)	1956	7 km.
Irmak Kuşak Hattı	1956	1,651 km.
Yenidoğan-Temelli Varyantı	1957	1,415 km
Esenkent-Sincan Varyantı(1. Kısım)	1957	2,575 km.
Çardakbaşı-Beylikahır Varyantı	1957	3,316 km.
Beylikahır-Yalınlı Varyantı	1957	4,531 km.
Esenkent-Sincan Varyantı(2. Kısım)	1959	2,396 km
Gaziantep-Karkamış	1960	90,857 km.
TOPLAM		368,179 km

1950-1960 yılları arasında tablodaki hatlar dışında 109 km. uzunluğunda da iltisak hattı yapılmıştır. 1940-1950 yılları arasında toplam 7 km, 1960-1970 yılları arasında ise 78 km iltisak hattı yapıldığı düşünülünce, bu dönem yapılan iltisak hatlarının ne denli fazla olduğu ortaya çıkmaktadır.

Demiryolu tarihi çok derin, karmaşık, eksik. Derdimiz; demiryolu tarihinden alacağımız motivasyonla demiryolunun geleceğine hizmet etmek. Gelenekten geleceğe yolculuk. Türkiye'yi hep birlikte geleceğe taşımaya devam...

KAYNAKÇA

Akalın, D.,(2011), Süveyş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devletine Etkisi 1854-1882), Yayımlanmamış Doktora Tezi, Pamukkale Üniversitesi SBE Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Denizli.

Akgül, M. (2019), Layihalara Göre II. Abdülhamid Döneminde Mısır'ın Siyasi Durumu, Niğde ÖH Ün. Tarih Bölümü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Niğde.

Aksüt, A.K, (1944), Sultan Abdülaziz'in Mısır ve Avrupa Seyahati, Ahmet Sait Matbaası, İstanbul.

Akyıldız, A.(2019), Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi, Timaş Yayınları, İstanbul.

As, E.(2006), Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Doktora Tezi, İzmir.

Atilla, A.N., (2014), İzmir Demiryolları, İBB Yayınları, 2. Baskı, İzmir.

Bora, T. (Derleyen), 2017, Tren Bir Hayattır, İletişim Yayınları, İstanbul

Bowen, J.E., (1886), The Conflict of East and West Egypt, Academy of Political Science Vol:1, No:2, Jun. 1886, s.332

Çetin, A. ve Amid, AYH, (2022), Sudan'da 'Türkiye Devrinde' Türklerin Sudan'ın Gelişmesine Katkıları (1821-1855), Türk Dünyası Araştırmaları, Mayıs-Haziran 2022, C.131, s.258, s.159-180

Demiryol Dergisi, 1953, S.26-27.

Demiryol Dergisi, 1961, S.428-429

Demiryol Dergisi, 1984, S.700 (60. Yıl Özel Sayısı)

Emiroğlu, K. Ve Uzmay, Ü., (2013), Demiryolu Ansiklopedisi, Afşar Matbaacılık, Ankara.

Gülsoy, U., (1994), Hicaz Demiryolu, Eren Yayıncılık, İstanbul.

Günçan, Ö.K., 1992, Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği, Akay Matbaacılık, Ankara.

Kaya, S., (2015), Sultan Abdülaziz'in 1863 Mısır Seyahati, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 29 Mayıs Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, İstanbul.

Koltuk, N., Şeker, K., Albayrak, M. vd. (2012), Osmanlı Belgelerinde Mısır, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayın Nu:120, Seçil Ofset, İstanbul.

Küçükkuşurlu, M. ve Saylan F.G., (2008), A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, S.38, Erzurum.

Onur, A. (1953). Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953), İstanbul: KKK Askeri Basımevi.

Ortaylı, İlber, (2022), **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Kronik kitap 21. Baskı, İstanbul

Özcan, E., (2018), Osmanlı Devletinde Demiryolu Politikaları ve İstasyon Yapıları: İstanbul Örneği, YTÜ Mimarlık Tarihi ve Kuramı Bölümü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.

Özer, Özkaya, S., (2007), Osmanlı İdaresinde Mısır, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Elazığ.

Türkiye Nasıl İlerliyor 1950-1957, (1957), Basın-Yayın Turizm ve Umum Müdürlüğü, Ziraat Bankası Matbaası.

The Quarterly Circular of The Egypt Study Circle, (2018), Volume XXIII, NO:6, Whole Series No:265, s.123-146

Yıldırım, İ. (1996), Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, S.35, s.387-396.

<https://www.derintarih.com/Osmanli-tarihi/sultan-abdulaziz-modern-seyehat-programi/> Erişim Tarihi: 06.10.2022

<https://www.mfa.gov.tr/misir-siyasi-gorunumu.tr.mfa> , Erişim Tarihi: 06.10.2022

<https://www.lyon-confluence.fr/en/perrache-historic-station>, Erişim Tarihi: 06.10.2022

<https://www.trainsofturkey.com/index.php/History/Transcaucasus>, Erişim Tarihi: 06.10.2022

<https://www.decolonizing.ps/site/return-to-the-sea/> Erişim Tarihi: 06.10.2022

<https://istanbultarihi.ist/226-cumhuriyet-doneminde-istanbulda-ulasim> Erişim Tarihi: 30.03.2023





GELENEKSEL AKÇAY GECESİ



Geleneksel DEMOK Buluşması Akçay'da Gerçekleşti

Geleneksel olarak her yıl yapılan ve her dönemden DEMOK'ün Akçay' da bir araya gelerek hasret giderdiği "2022 Yılı Geleneksel Akçay Gecesi" 6-11 Haziran 2022 tarihleri arasında TCDD Akçay Eğitim ve Dinlenme Tesislerinde gerçekleşti.

Bu yıl 1962 mezunlarının mezuniyetlerinin 60, 1982 mezunlarının ise 40. yıl kutlamaları nedeniyle ağırlıklı olarak bu dönem mezunlar katıldılar.

Diğer dönemlerden de yoğun katılım sağlandığı hafta boyunca mezunlar eskileri andılar ve arada geçen süredeki anılarını paylaştılar.

11 Haziran Cuma günü ise bambaşka bir heyecan vardı. Bütün mezunlarımız ve aileleri gecenin ruhuna uygun bir şekilde hazırlanarak katıldılar. Diğer günlere katılmayan mezunlarında gelmesiyle sohbetler daha da koyulaştı.

Toplantı öncesinde Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği Genel Başkanı Tufan Özdemir bir konuşma yaptı.

Konuşmasında orada bulunan herkesin duyularına tercüman olan Genel



Başkan Özdemir, katılımcılara hoş geldiniz diyerek sözlerine başladı.

Derneğin kısa bir tarihini aktaran Özdemir, DEMOK' adının demiryolcular arasında bir marka olduğunu, DEMOK denilince mesleki bilgi, mesleki saygı, ömür boyu süren arkadaşlık ve dostluk gelmekte olduğunu belirtti. Derneğin faaliyetleriyle mezunları bir araya getirdiğini, bununsa ömür boyu bitmeyen arkadaşlıklar sağladığını söyleyen Genel Başkan Özdemir sözlerini şöyle sürdürdü: "40 yıllık 60 yıllık buluşmalara olanak sağlayan bu gecelere uzaklardan katılan abilerimiz ve kardeşlerimiz DEMOK ruhunun en somut temsilcileridir. Katılımlarınız nedeniyle hepimize ayrı ayrı teşekkür ediyorum. Çünkü sizlerin sayesinde Demiryol Mesleklileri DEMOK yapan düşünce yaşayabildiği kadar yaşayacaktır. Bu etkinlikleri yaparken de her zaman olduğu gibi sizlerin katılımlarınıza ve desteklerinize ihtiyacımız var. Siz olmadan Derneğimiz yaşayamaz ve derneğimiz olmadan da DEMOK birliği ve beraberliği kısacası DEMOK ruhu olmaz. Bizler Genel Merkez, Şube Başkanlıkları, koordinatörlükler olarak camiamıza canla başla hizmet ediyoruz. Gerektiğinde de camiamızın haklarını korumak için mücadele ediyoruz. Sizler bizim yanımızda olduğunuz ve desteklerinizi esirgemediğiniz sürece daha fazla kuvvet bulacağız ve DEMOK camiasına daha fazla hizmet etmeye devam edeceğiz."

Derneklerin güçlerini üyelerinde aldığı için altını çizen Özdemir, Demiryol Meslek Lisesinden mezun olup derneğe üye olmayan tüm DEMOK'luları derneğe üye olmaya çağırdı. Bu sene Geleneksel Akçay Gecesine çok talebin olduğunu ancak tesisin kapasitesi nedeniyle bazı üyeleri geri çevirmek zorunda kaldıklarını söyleyen Genel Başkan



Özdemir; "Birçok zahmete katlanarak burada birlik ve beraberliğimizi taçlandıran, varlıklarıyla bizlere değer katan bütün mezunlarımıza, camiamız adına çok teşekkür ediyorum. Destekleriyle bu güzel organizasyon hazırlamamıza imkân veren TCDD Genel Müdürü Sayın Metin AKBAŞ, TCDD Destek Hizmetleri Dairesi Başkanı Sayın Şems Çakıroğlu ve TCDD 3. Bölge Müdürü sayın Cemal Yaşar Tangül, Tesis Müdürü Kadir Aksu ve Tesis çalışanlarına ve yönetimde bu-

lunan arkadaşlarıma camiamız adına teşekkür ediyorum. Bir sonraki etkinliğimizde buluşmak dileğiyle, hepimizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum" Diyerek sözlerini sonlandırdı.

Daha sonra 1962 mezunumuz Ahmet Hızlı kısa bir şiir okudu.

Konuşmaların ardından Genel Başkan Tufan Özdemir tarafından hafta boyu yapılan turnuvaları kazanan mezunlara hediyeleri verildi.











GELENEKSEL 40. ve 60. YIL KUTLAMALARI AKÇAY'DA YAPILDI

1962 Mezunları 60, 1982 Mezunları Mezuniyetlerinin 40. Yılına Kutladı

Geleneksel hale gelen ve Demiryolu Meslek Lisesinden 40 ve 60. yılların kutlandığı gecede bu sene 1962 Mezunları 60. 1982 mezunları da mezuniyetlerinin 40. yıllarını kutladılar.

TCDD Genel Müdürlüğü Akçay Eğitim ve Dinlenme Tesislerinde gerçekleştirilen programda katılan mezunlara Demiryolu Meslek Okulu Mezunları Derneği tarafından plaket verildi.

Plaket verilmesi öncesinde bir konuşma yapan Demiryolu Meslek Okulu Mezunları Derneği Genel Başkanı Tufan Özdemir demiryolculuğun dünyanın en zor mesleklerinden birisi olduğunu, Demiryolu Meslek Lisesinde verilen 3 yıllık eğitim so-

nucunda gerekli tüm bilgi ve becerilere sahip olarak hayata atıldıklarını söyledi. Uzaklardan yakınlardan gelen tüm mezunlarımıza teşekkür eden Özdemir "işlerinize güçlerinize ara vererek uzak diyarlardan buraya geldiniz, hepimize şeref verdiniz. Demok'lular her zaman işine gücüne sahip, devletine bayrağına milletine aşık kişiler olarak bilinirler dedi.

Plaket töreni esnasında 1962 mezunları adına bir konuşma yapan Ahmet Hızlı 3 yıllık eğitim hayatı esnasında edinilen dostluk ve kardeşliğin bir ömür sürdüğünü, Meslek Lisesinden mezun olduktan sonra karşılaştığı her sorunda bir bir DEMOK' luyu yanında bulduğunu söyledi. Konuşmasında vefat eden dönem arkadaşlarını da anan Hızlı, bazı arkadaşlarımızı iş kazasında erken yaşta bazı arkadaşlarımızda

hayatın olağan akışı içerisinde kaybettik.

Hepsine Allah'tan rahmet diliyorum, saygıyla anıyorum diyerek sözlerini tamamladı.

Plaket takdimi esnasında 1982 Mezunları adına Mustafa Erdem Öğüt bir konuşma yaptı. Okul günleri ve anılarını anlatan 1982 mezunu Öğüt' de hayatını kaybeden mezunları isimleriyle anarak rahmet diledi.

Törende 1977 mezunları adına hem 1962 hem de 1982 mezunlarına birer çiçek verildi.

Geleneksel olarak her yıl gerçekleştirilen 40 ve 60. yıl programlarında mezunlar Akçay' da bir araya gelerek hem plaketlerini alıyor hem de aileleri ile beraber kısa bir dinlenme yapıyorlar.

Bu yıl plaket alan mezunların listesi:

1962 Mezunları

Ahmet HIZLI	İbrahim CAN	Mehmet ATAMER
Osman Nuri BAŞTAN	Sebahattin ÇETİN	Taner ÇOBAN
Ural KARAMIZRAK	Nihat HANCI	Adnan GÖKER
Emrullah ÖZER	Ziya ESEN	İsa Ersel SUNGUR
M.Ziya AYDIN		

1982 Mezunları

Abdülmennan DEMİR	Ali KARATEPE	Aykut ÖZAY
Bülent ÇUHADAR	Cengiz TAŞKIN	Durmuş ERDOĞAN
Ercan KONRAT	Erkal SEBER	Erkan DEMİRYOL
Halil SAYGI	Hasan DÖNMEZ	Hasan ELÇİ
Hasan Hakan GÜVEN	Hasan OTÇU	İbrahim SALDIR
İsmail ÇETİNKAYA	İsmet TÜRKER	Mesut UÇAR
Murat SELET	Mustafa Herdem ÖĞÜT	Rıdvan BOZAN
Ünal KARADAĞ	Yüksel ASLAN	Zafer CAN
Faruk Gürsoy	Dursun Çetin	















Erdoğan Aytekin
1958 Mezunu

Vuslat Gecesi

Değerli dostlarım.

Şimdi bir masal gibi konu
edeceğim geçmişten.

Yıl: 1962

Aylardan: Aralık.

Ben Malatya-Fırat İstasyonunda yalnız bir hareket memuruyum. Tüm dostlarım kitaplarım. Arada yazıyorum da. 2 şiirim Ankara Radyosunda yayınlandı. Bir de skeç.

İstasyonum Fırat Nehrinin kıyısında yalnızlığımı paylaştığım ve her şeyim olan Fırat istasyonu. Şimdi Keban Barajının suları altında.

Ve de bir şiir daha yazdım. Milliyet Gazetesi köşe yazarlarından ünlü Refii Cevad ULUNAY'a gönderdim.

Şimdi sözü , köşesindeki yazısıyla Rahmetlik Refii Cevad ULUNAY'a bırakıyorum. Mevlana'yı anma törenlerinde yer verdiği ve okuduktan sonra karşılaştığı güzellikleri sizinle paylaşmak benim için bir gururdur. Yapıtım adı ŞEB-İ ARUS'a nazire.

" TAKVİMDEN BİR YAPRAK

ULUNAY

DİNLE " NEYDEN"

Ayrılıklardan şikâyet etmekte. - MEVLANA-

Mevlâna ihtifali dolayısıyla Konya'ya hareketimden evvel bir mektup aldım. Erdoğan AYTEKİN adını taşıyan mektubun sahibi Devlet Demiryolları Fırat İstasyonunda mütevazi bir hareket memuru. Mektupta " Vuslat Gecesine " başlıklı bir manzume vardı. Bu genç Mevlâna'nın " Şeb-i Arus'undan ilham almıştı ve bu ilhamda vazifeten bulunduğu Fıratın da belki bir tesiri vardı....Fuzuli Kerbela hakkında yazdığı yanık mersiyede

Evladı Mustafa'ya medep kılmamış Fırat diye bir nehrin vefasızlığına tan ediyordu.

Manzumeyi on iki gün beni dinleyen binlerce huzzara okudum.

Bu konuşmalarda alkış menedildiği halde her inşadımda dinleyenlerin benliğinden taşan bir takdir rüzgârı ile karşılandım. Pek çokları gelip manzumenin bir suretini almak için müsaade rica ediyorlardı. Muvaffakat etmedim. Çünkü manzumeyi evvela "MİLLİYET" okurlarına arz edecektim.

Ve öyle yapıyorum.

VUSLAT GECESİNE

Ne kafirim, ne mecusi, ne putperestim

İnsan varlığımla geldim Efendim

Ben de geldim.

Ülkeler ötesinden

Şahikalaşan ismine

Huzuru dile getirip

Dergahına geldim

Bir nefes Efendim

Sesinden sadandan

Nasibimi almaya geldim

Ne kanlı yaşım var gözlerimde

Ne paradan ne puldan bir düşünce

Varlığına uzanmış ellerimle

Huzuruna geldim.

İçimde

Bir su kadar berrak sesine

Ruhumla ermeye geldim

Ruhlarda gülümseyen o güneş yüzüne

Ruhumla değmeye geldim.

Aşılmış zamanlar getirdim lahdine

İsmine adanmış

Benim olmayan bir cisim getirdim

Kabul et efendim

Dergahında benliğimi bırakmaya geldim

Ne kafirim ne mecusi ne putperestim

İnsan varlığımla geldim Efendim

Ben de geldim.

Görmedim Efendim

Sevgine kurbanın oldum

Diline kurbanın oldum

Yüzüne kurbanın oldum

Ne yazıdan derdim

Ne kaderden

Ne huzurdan

Ben

Sen olmaya geldim

Dergahında benliğimi

Bir elbise gibi çıkarıp içimden

Dünyanın yüzüne atmaya geldim.

Ne kafirim

Ne mecusi

Ne putperestim

İnsan varlığımla geldim efendim

Ben de geldim.





MEZUNİYETTE 25. YIL - 1997 Mezunları

1997 mezunlarımızın mezuniyette 25. Yıl plaket törenleri 15.10.2022 tarihinde Ankara Gar Kule Restorant Behiç ERKİN Toplantı Salonunda yapıldı. Genel Merkezimizin öncülüğünde gerçekleştirilen toplantıda DEMOKSAN Başkanımız Şener EREN, Ankara Şube Başkanımız Ahmet TURAN DEMİR, Afyon Şube Başkanımız İbrahim YILMAZKOL, Adana Şube Başkanımız Mustafa DOĞAN, Eskişehir Şube Başkanımız Uğur YILMAZ, İstanbul Şube Başkanımız Bülent AĞAÇ, İzmir Şube Başkanımız Oğuzhan KOCAOĞLU, Sivas Şube Başkanımız Özgür AYTEN, Malatya Şube Başkanımız Mustafa

ERKENEKLİ ve Dernek Yöneticilerimiz katıldı. Toplantıya eski ve yeni bütün mezunlarımız yoğun ilgi gösterdi. Toplantının açılış konuşmasını Genel Başkanımız TUFAN ÖZDEMİR yaptı.

Konuşmasında;

“ Değerli ağabeylerim, değerli kardeşlerim, saygıdeğer misafirler

Derneğimizce 1997 mezunlarımız için düzenlediğimiz mezuniyette 25. yıl plaket törenine hoş geldiniz sefalar getirdiniz.

Mezuniyette 25. yılını dolduran kardeşlerimize teşekkür etmek ama-

ıyla düzenlediğimiz bu toplantıya şeref verdiniz.

Bugün Kardeşlerimize sunacağımız plaketler demiryolculuğa yaptığınız katkılar için umarız küçük bir teşekkür yerine geçebilir. Yoksa çektiğiniz zorlukların, ailelerinizden uzak geçirilen günlerin, 17 yaşında başlayan tariftsiz fedakarlıklarınızın ve geçen zamanın yerini tutmasının imkanı yoktur.

Bizler çocukluğumuzdan itibaren demiryolunun ekmeğini yedik. Çocuklarımızı bu kurumun ekmeğiyle büyüttük, ailemizi geçindirdik. Hayatımızı demiryolculuk üzerinden

anlamlandırdık. Bugün neysek bu kurum sayesinde o olduk. Kendimizi devletimize milletimize hep borçlu bildik. İşimizi hep bu duyguyla yaptık bu duyguyla işimize sadakatle sahip çıktık.

Kısacası biz demiryolculuğa sevdalı DEMOK lular, hayatlarımızı seve seve demiryollarına adadık.

Sizlerde meslek hayatınız boyunca özveri ve gayretinizle, en zor şartlarda bile Demiryolu Meslek Okulunun adını yücelterek, Şeref ve onurunuzla bu günlere geldiniz.

Sizlere minnettarız... yıllarca özveriyle, meşakkatle ve onurla mesleğinizi Meslek Okullu olmanın adına yaraşır biçimde icra ettiniz. Ne mutlu sizlere yüzünüzün akıyla bu günlere geldiniz.

DEMOKLU olmakla, Sizinle ve bütün mezunlarımızla gurur duyuyoruz.

Değerli kardeşlerim

Birlikteliğimizi yaşatmak için maddi manevi birçok zorluğu göze alarak buralara kadar geldiniz.

Mezunlarımızın Demok ruhuna, rozetimize, derneğimize sahip çıkmaları sayesinde Derneğimiz bugün bu kadar güçlü bir şekilde ayakta kalmıştır.

Birçok zahmete girip katılımlarınızla bizleri onurlandırdığınız için, siz değerli mezunlarımıza camiamız adına candan teşekkür ediyorum.

Bu duygularla 1997 mezunlarımızın mezuniyetinde 25. yıllarını tebrik ediyorum. Aileleriniz ve sevdiklerinizle

birlikte sağlıklı mutlu nice yıllar diliyorum.

Sözlerimi sonlandırırken çok genç yaşta kaybettiğimiz Samet Karadilli ve Kerem Kaptan kardeşlerimizem Allahtan rahmet diliyorum.

Hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum.” Dedi.

Genel Başkanın konuşmasının ardından önce 1997 mezunlarımız mezuniyette 25. Yıl plakette takdim edildi. Plaket töreninden sonra 1997 mezunları pastalarını kesti, toplu resimler çekildi, 25 yıllık hasret giderilmeye çalışıldı. Hep birlikte yenilen öğle yemeği ardından toplantımız sona erdi.





















ENGELSİZ MÜZE; İSTANBUL DEMİRYOLU MÜZESİ

Duyusal engelleri olan bireylerin, herkes gibi müzelerden en iyi şekilde yararlanabilmesi için neler yapılabilir düşüncesiyle yola çıkan, bu konuda fikri çıktı oluşturmak amacıyla Romanya, Yunanistan, Macaristan, Türkiye ve Balkan Müzeler Birliğinin ortağı olduğu Avrupa Birliği projesine İstanbul Medeniyet Üniversitesi ve TCDD 1.Bölge Müdürlüğü olarak Sirkeci'deki İstanbul Demiryolu müzemiz ile katılım sağladık. Okulumuzun 1947 mezunu Hüsamettin Çelebi'nin kızı, fahri üyemiz Ruhan Çelebi'nin proje koordinatörlüğünü yaptığı bu anlamlı projede Demiryolu Meslek Lisesi mezunu İstanbul Şube Başkanı Bülent Ağa, İstanbul Şube Basın Yayın sekreteri Recep Ali Öztürk ve 1980 mezunu Baş Uzman Ayhan Ufuk Kınık olarak görev almaktan gurur duyduk.

1.Bölge Müdürlüğü İstanbul Demiryolu Müzesi'nin proje ortağı olduğu "Duyusal Engellileri Olan Bireyler için Çok Duyulu ve Kapsayıcı Bir Müzeye Doğru" (Towards a Multisensory and Inclusive Museum for Individuals with Sensory Disabilities) (ToMiMEUs) isimli, (2019-1-RO01-KA202-063245 kodlu) Avrupa Birliği, Erasmus KA2 projesi eşitsizlikleri kaldıracak uygulamalara ön ayak olmaya devam ederken, Proje ortağı olarak üzerimize düşen görevi yerine getirmemizde desteklerini esirgemeyen 1.Bölge Müdürlüğü yöneticilerimize engelli erişimindeki eşitsizliklerin kaldırılması konusunda sergiledikleri destekleyici anlayış dolayısıyla teşekkür ederiz.

Günümüzde, müzelerin koruma, sergileme, eğitim konularında görevleri olduğunda büyük ölçüde birleşilmekte ancak gelecekte müzelerin

nasıl olması yönünde farkındalıklar yeni yeni oluşmaya başlamaktadır. Artık müzecilerin üzerinde durması gereken kavramların arasına evrensel tasarım, kapsayıcılık, erişim ve erişilebilirlik, engelsiz iletişim, çok duyulu öğrenme, çeşitlilik gibi kavramlar da girmiştir. Müzeler herkes için olmalıdır anlayışı ön plana çıkmaktadır.

İstanbul Medeniyet Üniversitesi ve TCDD 1.Bölge Müdürlüğü'nün proje ortağı olduğu, "Duyusal Engellileri Olan Bireyler için Çok Duyulu ve Kapsayıcı Bir Müzeye Doğru (ToMiMEUs)" isimli (2019-1-RO01-KA202-063245 kodlu) Avrupa Birliği, Erasmus KA2 Projesi ile İstanbul Demiryolu Müzesi herkese açık bir müze olma yolunda önemli çalışmalar yapmıştır.

Proje kapsamında Cluj Napoca ve Atina da düzenlenen eğitimlerde proje ekibini oluşturan beş personel

*erişilebilir müze, duyuşsal engelleri olan bireylerin farklılaşan gereksinimleri, müzelerde duyuşsal engelleri olan bireylere yardımcı teknoloji araçları konusunda bilgi sahibi oldular ve eğitim belgelerini aldılar.

Projenin her bölümünde konu ile ilgili derneklerle çalışıldı, önce Türkiye Görme Engelliler Derneği ile müze zeminine kabartma yol yapıldı. Sesli rehber ve sesli betimleme sistemi kuruldu. Bu sisteme müze içerisinde kare kodun telefonda okutulmasıyla erişilebildiği gibi, <https://izi.travel/pt/ba94-istanbul-demiryolu-muzesi/tr> adresinden de erişilebilir.

Müzemizi nasıl daha kapsayıcı ve bütünleştirici yapabiliriz anlayışıyla yola çıkarak, İstanbul Medeniyet Üniversitesi ile düzenlediğimiz atölyelerle çeşitli uygulamalar gerçekleştirdik. İlk uygulamaya duyuşsal engelleri olan beş, duyuşsal engeli

olmayan 2 çocuk ve aileleri katıldı. Çocuklara istasyon, tren, demiryolu kavramları kabartma resimlerle anlatıldı. İşitme engelli çocuklara işaret diliyle anlatım yapıldı. Müze gezisinin ardından çocuklarla doğaçlama bir drama yapıldı. Çocuklar makinist, kondüktör, biletçi, yolcu rollerini girerek tren yolcuğunu yaşadılar. İkinci bütünleştirici müze uygulamasına 6-16 yaş aralığında duyuşsal engelleri olan yedi, engeli olmayan üç çocuk katıldı. Matematik soruları ve müzede çeşitli yerlere saklanan soru kâğıtları ile çocuklar "müzede saklı gizli kodu bulma" oyunu oynadılar.

Bütün bu çalışmalarda fiziksel bir gezinin ötesinde katılımcılarla duyuşsal bir bağ kurulmaya çalışılarak katılımcıların duyu dünyasında demiryoluna ait dünya tasvir edilmeye çalışıldı. Görme ve İşitme engelleri olan çocuklarımızın önündeki fi-

ziksel engeller kaldırılarak oyun oynarken aynı anda demiryolu kültürüne ait kavramları öğrenmeleri, trenleri sevmeleri amaçlandı.

2019 dan buyana süren ToMIMEUS Projesi'nin final toplantısı 4-6 Temmuz 2022 tarihinde Cluj-Napoca da yapıldı. Toplantıya, Romanya, Yunanistan, Macaristan, Türkiye'den proje ortağı müzeler ve üniversiteler ile Balkan Müzeler Ağı katıldı. Proje koordinatörü Transilvanya Etnografya Müzesinin mükemmel ev sahipliğinde Reduta Sarayı'nda yapılan toplantılarda projenin idari ve mali yönleri değerlendirildi.

Babeş-Bolyai Üniversitesi Psikoloji ve Eğitim Bilimleri Fakültesinde yapılan yaygınlaştırma konferansında proje ortakları yaptıkları sunumlarla deneyimlerini paylaştılar.

24-25 Ocak 2022 tarihinde projenin 4. ulus ötesi toplantısı İstanbul'da gerçekleştirildi. Konuklarımızı 1.Bölge Müdürlüğünün ev sahipliğinde Fenerbahçe sosyal tesislerinde ağırladık.

Erişilebilirlik ve kapsayıcılık bütün müzelerin meselesidir. İstanbul Demiryolu Müzesi bu konuda önemli adımlar attı ve geliştirmeye devam etmektedir. Dileğimiz, Demiryollarının bütün müzelerinin bütünleştirici ve kapsayıcı müze olması ve çok değerli demiryolu mirasımızın herkes tarafından tanınıp sevilmesi ve gelecek kuşaklara ulaştırılmasıdır.

*TCDD 1.Bölge Müdürlüğü proje Ekibi: Resmî Temsilci Bölge Müdürü Necmettin Acar, Müze görevlileri; Ruhan Çelebi (Proje Koordinatörü), Tevfik Çavdar Bölge Müdürlüğü; Bülent Ağaç, Ufuk Kınık, Recep Ali Öztürk.





Bir Taş Olsam

Yüreğim büyüye büyüye,
Amanos dağlarını alsa içine,
Enkazdan çıkan yavruyu,
Bassam bağırına,
O gülerken,
Ben ağlasam, ağlasam, ağlasam...
Kendi yarasını unutup,
Yavrusuna feryat eden,
Ananın göz yaşını silsem,
Ağlasam, ağlasam, ağlasam,
Amanos dağlarında,
Amanos dağlarında bir taş olsam,
Oğlumun asker olduğu,
Serinyol toprağına yüzümü sürsem,
Ağlasam, ağlasam, ağlasam,
Amanos dağlarında kalsam...

Salih AKPINAR



Yaşamak Tüneli

Çektiğim belli olmaz çünkü bakışım donuk,
Mengeneye benzedim, tenimde ruh sıkılır.
Bedenimde durmaktan bıktı can denen konuk,
Bir insan ömür boyu bu kadar mı yıkılır?

Mumlar eriyip biter yakmak istediğimde,
Nehirler buza keser akmak istediğimde.
İstikbale umutla bakmak istediğimde,
Yaşla dolan gözlerim geçmişime takılır.

Kimse ciddiye almaz yazdığım tek satırı,
Şimdi zavallı kalbim vefasızlık yatırır.
Sunduğum kahvelerin kırk yıl sürmez hatırı,
Fincanım boşalmadan hemen fala bakılır.

Artık beynim iflasta, aklım fikrim karışık,
Boynumu sıkıp durur ecel adlı sarmaşık.
Yaşamak tünelinin ucunda yoktur ışık,
Umarım ki sonunda kurtuluşa çıkılır.

Dertler koşarak gelir; yürümez, emeklemez,
Talihim, dudağıma gülücüğü eklemez.
Öyle dostlarım var ki ölmemi de beklemez,
Sağ iken tabutuma her gün çivi çakılır.

Mustafa ERKENEKLİ

1989 Mezun

İnsan Mutlu Olduğunda Ölmeli

Elim bir tren kazasında yitirdiğimiz sevgili arkadaşım Hikmet KOŞAY'ın anısına...

3 OCAK 2010 Günü gece, kendisini sabahın kollarına bırakmıştı. Mayk, saatin ziline çalmasıyla uyandı. Çok sevdiği eşinin hazırladığı kahvaltıyı birlikte yaptılar. Mayk mışıl mışıl uyuyan yeni doğan bebeşinide koklayıp öptükten sonra eline demiryolu çantasını alıp evden çıktı. Eşi, apartmanın ikinci katında pencereden ona el sallayarak hayırlı yolculuklar diler, Mayk da eşine el sallar, her trene gidişinde bu sevgi resmi tekrar çizilirdi. Mayk kırkına merdiven dayadığında bulmuştu yol arkadaşını. Çok muhteşem bir düşünüyü olmuştu. Bine yakın bir davetli grubu katılmıştı. Herkes tarafından çok sevilen Mayk'ın düşününde dostları, arkadaşları masalarda kafalarının ayarlarını yapmış bu arada Mayk da onlarla beraber birkaç kadeh viski yuvarlamıştı. Mayk bütün makinist düşünlerine katılır, kankası İbrahim Keyhani ile birlikte meşhur roman mastikasını oynayıp mutluluğa lezzet katarlardı. Kendi düşününde de yüz kadar demiryolcu daire olmuş Keyhani ve Mayk ritmik hareketlerle roman yapmışlardı. Mayk kedileri çok sevdi. Erkek kedinin dişi kediyile nasıl flört ettiğini şöyle anlatırdı, "Sana terlik pabuç alcağım miyavvv miyaavv. Kedilerin miyavlamasının mealini bizlere açıklardı. Mutluydu Mayk kedileri besler onların tüylerini tarardı. Evinin önündeki sokak kedileri de Mayk'ın yoldan gelişini beklerlerdi. Kasaptan aldığı kedi paylarını onlara verip karınlarını doyururdu. Mayk, atları da çok sevdi altılı ganyanda bomba kuponlar yapar, yatınca üçlü ganyana oda yatınca tabelaya oda yatınca sıralıya dönerdi. Kazancının bir kısmını da atlara verirdi at sevgisinden dolayı. Mayk boş kafa mezara yakışır sözünü çok sevdi. Trene gitmediği zamanlar doldururdu kafasını dostlarıyla beraber şimdilerde kankası Keyhani'nin çalıştırdığı yeni Köşk meyhanesin de. Mayk ailesini çok sevdi. Doğduğu köy olan Yaver Ören'in peynirini, yoğurdunu, annesinin yaptığı turşulara bayılırdı. Okumayı çok sevdi günlük üç gazete alırdı. Bir gün Meyhaneci Feridun'un orada ziftlenirken bana dedi ki "Abi ben öldüğümde umumide yatmak isterim ya sen diye sordu? Bende aynen Mayk hususi bizi sıkır dedim. Mayk yardımlaşmayı çok sevdi. Çok arkadaşının zor zamanlarında maddi manevi yanında olmuştu. Kimsenin kalbini kırmaz olaylara pozitif yaklaşır çözmeğe çalışırdı. Mayk hastanede yatmıştı safra kesesinden rahatsızdı çok zor günler geçirmişti bir suluet gibi kalmıştı. Refakatçi kalmıştı bir gece, sesli düşünmüş-tü uykusunda kara bahtlı Mayk'im diye sayıklamıştı sık sık. Direnmeyi sevdi yenmişti hastalığını. Sevgili kardeşim, canım arkadaşım Mayk 3 ocak 2010 da Vezirhan da çok mutluyken yakaladı ölüm onu aldı bizlerden. Raylara yatırılmış yapılırken kalp masajı açamadı gözlerini. Atlar şekeri eksik yedi, sokak kedileri aç kaldı, saatin zili çalmadı bir daha, düşünler neşesiz sönük oldu. Şarkıda okunduğu gibi insan mutlu olduğunda ölmeli. Öyle mi oldu bu şarkıyı dinlerken nerdeyse ömrümüzden bir yıl geride kaldı... Sevgiyle ve hasretle anıyorum canım kardeşim. Bir tren kazasında; 3 Ocak 2010 da aramızdan ayrıldı.

Mustafa DUYGUN

1977 Mezunu



Mesut Kaan & Nihat Atahan

1997 Mezunu **Volkan Ceylan** ve Kıymetli Eşi **Damla Ceylan** 'ın Oğulları **Mesut Kaan** ve **Nihat Atahan** 25 Haziran 2022 de Sünnet olmuştur.

Çocuğu ve torunu olan üyelerimiz

1980 Mezunu **Tevfik DOĞAN** 'ın 03.03.2021 tarihinde **URAZ** adında torunu,

1980 Mezunu **Vehbi Şahin AÇIKGÖZ**'ün 01.01.2020 tarihinde **Kerem Bera** ve 11.06.2021 tarihinde **Ömer Alp** adında torunları

1981 Mezunu **Rasim SAVURKAÇ**'in 24.11.2021 tarihinde **Pırlıl** adında torunu

Dünyaya gelmiştir.

Camiamız adına, mutlu huzurlu sağlıklı bir gelecek dileklerimizle, aramıza yeni katılan miniklerimize hoş geldin diyor ve anne babaları kutluyoruz.



Şeyda



Ayzade & Burak



Tamer ÜSTÇETİN'in Kızı



Cansel & Burak

1980 mezunu **Serdar CEYLAN** kızı **Şeyda** 23.07.2022 tarihinde

1982 mezunu rahmetli **Metin KAHYA**'nın oğlu **Burak & Ayzade** 17.9.2022 tarihinde

1982 mezunu **Tamer ÜSTÇETİN**'in kızı 26.06.2022 tarihinde

1982 mezunu **Kadir ERÇİFÇİ**'nin oğlu **Burak & Cansel** 2 Temmuz 2022 tarihinde

Evlenen çiftlerimize camiamuz adına bir ömür boyu sürecek sağlıklı ve mutlu bir hayat geçirmelerini temenni ederiz.



Furkan



Betül & Mert



Ceren & Melih



Alican

1983 mezunu **Saffet TÜRKOĞLU** oğlu **Furkan** 23.07.2022 tarihinde

1984 mezunu **Sami KÜÇÜK**'ün oğlu **Mert & Betül** 26.06.2022 tarihinde

1986 mezunu üyemiz **Zekeriya KARAKURT** ve kıymetli eşi Güler **KARAKURT**'un oğlu **Melih & Ceren** 15.10.2022 tarihinde

1987 mezunu **Ali COŞKUN**'un oğlu **Alican** 01.07.2022 tarihinde

Eolenen çiftlerimize camiamuz adına bir ömür boyu sürecek sağlıklı ve mutlu bir hayat geçirmelerini temenni ederiz.



Ayşenur & Caner



Nur İpek

1987 mezunu **Yücel GÜNGÖR**'ün oğlu **Caner & Ayşenur** 23.07.2022 tarihinde

1991 mezunu **Hüseyin YILMAZ**'ın kızı **Nur İpek** 15.05.2022 tarihinde

1980 Mezunu **Mustafa NALCIOĞLU**'nun kızı **Betül & Ali Osman** 01.11.2021 tarihinde

1980 Mezunu **Ünal ERDELİKARA**'nın kızı **Bengü & Orhan** 18.07.2020 tarihinde

1981 Mezunu **Şakir KAYA**'nın oğlu **Burak & Yaprak** 09.10.2021 tarihinde

1981 Mezunu **Şenol ALKAYA**'nın kızı **Ceyda & Abdullah** 29.09.2021 tarihinde

1981 Mezunu **CEM KAHRAMAN**'ın kızı **Ecem** 16.10.2021 tarihinde

1982 Mezunu **Halil SAYGI**'nin oğlu **Dinçer & Selin** 09.10.2021 tarihinde

1984 Mezunu **Günay BOZKUŞ**'un oğlu **Mustafa & Büşra** hanım 07.09.2021 tarihinde

1987 Mezunu **Suat OCAK**'in oğlu **Mehmet Ercüment & Hilal** 11.07.2021 tarihinde

1987 Mezunu **Bedir BATUK**'un oğlu **Alper Buğra & Hatice Nisa** 17.10.2021 tarihinde

1989 Mezunu **İdris KOCAMAN**'in oğlu **Emre & Bengisu** 19.06.2021 tarihinde

1989 Mezunu **Müstecep AKARTUNA**'nın kızı **Ebru & Aydın** 19.06.2021 tarihinde

1994 Mezunu **Mehmet ÇELİK TEN**'in oğlu **Remzi & Büşra** 24.06.2021 tarihinde

1996 mezunu **Murat ZENGİN** ve **Büşra Hanım** 10.09.2021 tarihinde

1998 Mezunu **Salih ÇOLAK** ve **Ümmügül Hanım** 12.07.2021 tarihinde

Fahri üyemiz **Mehmet HAN**'in kızı **Demet & Mesut** 05.09.2021 tarihinde

Bolunen çiftlerimize camiamız adına bir ömür boyu sürecek sağlıklı ve mutlu bir hayat geçirmelerini temenni ederiz.

VEFAT EDEN ÜYE VE ÜYE YAKINLARIMIZ

- 1962 Mezunu Tahir ACAR 19.04.2022 tarihinde
1991 Mezunu İbrahim DEMİRALP'in babası 20.04.2022 tarihinde
1959 Mezunu Mustafa ERGİN 20.04.2022 tarihinde
1989 Mezunu Ali ZAR'ın babası 21.04.2022 tarihinde
1997 Mezunu Emin EKİCİ'nin annesi 23.04.2022 tarihinde
1977 Mezunu Merhum Ramazan ERTAN'ın oğlu Onur Hakkı ERTAN 26.04.2022 tarihinde
1990 Mezunu Meçhan YILDIRIM'ın eşi 28.04.2022 tarihinde
1979 Mezunu Mehmet UZUN'un babası 02.05.2022 tarihinde
1961 Mezunu Nurullah DURUTÜRK'ün eşi 09.05.2022 tarihinde
1978 Mezunu Necati TÜMER'in annesi 11.05.2022 tarihinde
1979 Mezunu Musa ÇALIŞKAN 12.05.2022 tarihinde
1988 Mezunu Ramazan TAŞALTI'nın babası 12.05.2022 tarihinde
1958 Mezunu Hayri ÖZYAZICI'nın eşi 15.05.2022 tarihinde
1984 Mezunu Mahmut YETKİN'in abisi 16.05.2022 tarihinde
1990 Mezunu Ramazan ERBEY'in annesi 23.05.2022 tarihinde
1978 Mezunu Ercan ÖZKAN'ın babası 26.05.2022 tarihinde
1984 Mezunu Ayhan SERT'in annesi 26.05.2022 tarihinde
1986 Mezunu Ali ŞAKAR'ın babası 31.05.2022 tarihinde
1995 Mezunu Selahattin KARADAYI'nın annesi 31.05.2022 tarihinde
1958 Mezunu Ahmet ARBERKLİ 02.06.2022 tarihinde
1983 Mezunu İsmet TOPÇU'nun babası 04.06.2022 tarihinde
1949 Mezunu Zülfikar HİDİR 04.06.2022 tarihinde
1995 Mezunu Önder DEMİREL'in babası 09.06.2022 tarihinde
1987 Mezunu Yaşar IŞIK'ın annesi 11.06.2022 tarihinde
1981 Mezunu Rifat KUZUCU'nun abisi 14.06.2022 tarihinde
Öğretmenlerimizden Ceylan URLU 15.06.2022 tarihinde
1978 Mezunu Davut DOĞAN'ın annesi 16.06.2022 tarihinde
1984 Mezunu Sözer Aldan ve 1991 Mezunu Mustafa ALDAN'ın babası 20.06.2022 tarihinde
1980 Mezunu Mehmet ERKAN'ın annesi 21.06.2022 tarihinde
1981 Mezunu Necati İLHAN'ın annesi 21.06.2022 tarihinde
1989 Mezunu Ayhan AL'ın babası 25.06.2022 tarihinde
1961 Mezunu Hasan BALI 02.07.2022 tarihinde
1985 Mezunu Adem ÇALIŞKAN'ın babası 04.07.2022 tarihinde
1978 Mezunu Nihat ERCAN 05.07.2022 tarihinde
1993 Mezunu Ali DİLMEN'in babası 17.07.2022 tarihinde
1998 Mezunu Resul DOLU'nun babası 17.07.2022 tarihinde

Ebediyete intikal eden mezunlarımıza ve yakınlarına Yüce Allah'ın rahmeti, kederli ailelerine ve tüm sevenlerine, camiamız adına başsağlığı dileriz...

- 1995 Mezunu Cüneyt TÜRKÜŞÜ'nün babası 03.08.2022 tarihinde
1993 Mezunu Yakup YAKUPOĞLU'nun annesi 03.08.2022 tarihinde
1986 Mezunu Ali ÖZTÜRK 06.08.2022 tarihinde
1981 Mezunu Bülent ORAL'ın annesi 15.08.2022 tarihinde
1996 Mezunu Mustafa DELİBAŞ'ın babası 16.08.2022 tarihinde
1949 Mezunu Zülfikar HİDİR'in eşi 16.08.2022 tarihinde
1984 Mezunu Ömer ERDOĞMUŞ'un annesi 18.08.2022 tarihinde
1958 Mezunu Merhum Semih ORCAN'ın eşi 25.08.2022 tarihinde
1984 Mezunu Erkan ERGİN'in annesi 27.08.2022 tarihinde
1977 Mezunu Metin KÜTÜKKIRAN 05.09.2022 tarihinde
1981 Mezunu Recep KARADAYI'nın annesi 12.09.2022 tarihinde
1985 Mezunu Önder AKBAŞ'ın annesi 17.09.2022 tarihinde
1965 Mezunu Kazım MERT 20.09.2022 tarihinde
1994 Mezunu Özgür KARABACAK'ın babası 21.09.2022 tarihinde
1984 Mezunu Bünyamin ÜSTÜNDAĞ'ın annesi 22.09.2022 tarihinde
1962 Mezunu Sevinç TELLİ 26.09.2022 tarihinde
1984 Mezunu Yılmaz ÜNVER'in ablası 27.09.2022 tarihinde
1994 Mezunu Mustafa KARATAŞ'ın babası 02.10.2022 tarihinde
1993 Mezunu Yakup YAKUPOĞLU'nun babası 10.10.2022 tarihinde
1987 Mezunu Metin AKBAŞ'ın babası 12.10.2022 tarihinde
1963 Mezunu Ruşen ERDEM 17.10.2022 tarihinde
1980 Mezunu Ahmet Zeki TAŞDEMİR'in ablası 18.10.2022 tarihinde
1984 Mezunu Sait ESEN 18.10.2022 tarihinde
1996 Mezunu Ergün GÖRGÜN'ün annesi 19.10.2022 tarihinde
1988 Mezunu Mehmet KAYNAK'ın babası 19.10.2022 tarihinde
1979 Mezunu Sami GÜNEY ve Mehmet GÜNEY'in annesi 21.10.2022 tarihinde
1989 Mezunu Suat ÜNAL'ın ablası 21.10.2022 tarihinde
1961 Mezunu İrfan DALKILIÇ'ın eşi 22.10.2022 tarihinde
1997 Mezunu Mustafa ÇETİNEL'in babası 24.10.2022 tarihinde
1978 Mezunu Mehmet OĞRAŞ ve 1985 Mezunu İsmail OĞRAŞ'ın abisi 24.10.2022 tarihinde
1994 Mezunu Mustafa ALTINKAYNAK'ın eşi 24.10.2022 tarihinde
1963 Mezunu Hüseyin ORÇANLI 27.10.2022 tarihinde
1998 Mezunu Yunus ÖZGAN'ın oğlu 29.10.2022 tarihinde
1980 Mezunu Sami GÜÇLÜ'nün annesi 29.10.2022 tarihinde
1985 Mezunu Muharrem GÜNAYDIN ve Muammer GÜNAYDIN'ın babası 02.11.2022 tarihinde
1990 Mezunu Uğur KELEŞ'ın babası 02.11.2022 tarihinde
1991 Mezunu Cüneyt SARITAŞ'ın babası 02.11.2022 tarihinde
1994 Mezunu Mesut ÇETİN'in babası 05.11.2022 tarihinde
1989 Mezunu Ahmet SOLMAZ'ın abisi 07.11.2022 tarihinde
1963 Mezunu Lütfi İNCELER 08.11.2022 tarihinde

- 1989 Mezunu Ceylan ŞAHİN'in babası 10.11.2022 tarihinde
1963 Mezunu Hasan Hüseyin DURUKAN 17.11.2022 tarihinde
1981 Mezunu Hakan BAĞCI'nın babası 20.11.2022 tarihinde
1989 Mezunu Ayhan KARATAŞ'ın abisi 20.11.2022 tarihinde
1958 Mezunu Tuna AKÇAR 24.11.2022 tarihinde
1959 Mezunu Nevzat MİRZA 27.11.2022 tarihinde
1985 Mezunu Bünyamin KOÇAK'ın annesi 07.12.2022 tarihinde
1986 Mezunu Osman İMAL'ın babası 08.12.2022 tarihinde
1989 Mezunu Mete KÜÇÜKÇAKIR'ın babası 19.12.2022 tarihinde
1979 Mezunu Yaşar KARAOĞLU'nun babası 21.12.2022 tarihinde
1977 Mezunu Cengiz ŞAHAN'ın annesi 22.12.2022 tarihinde
1983 Mezunu Aşkın GICIR'ın annesi 24.12.2022 tarihinde
1980 Mezunu Mustafa NALCIOĞLU 25.12.2022 tarihinde
1984 Mezunu Ömer ERDOĞMUŞ'un babası 26.12.2022 tarihinde
1980 Mezunu Mehmet AYBAKIR'ın annesi 27.12.2022 tarihinde
1980 Mezunu Sezai KARAKURT'un babası 29.12.2022 tarihinde
1987 Mezunu Cemalettin ÇİÇEK'in annesi 31.12.2022 tarihinde
1987 Mezunu Kemal Çağlar KIYICI'nın babası 1958 Mezunu Ergün KIYICI 03.01.2023 tarihinde
1962 Mezunu Erdinç ZEYTİN 03.01.2023 tarihinde
1995 Mezunu Abdullah TERKEŞLİ'nin babası 07.01.2023 tarihinde
1961 Mezunu Karabey TEKİN 14.01.2023 tarihinde
1979 Mezunu Seyfi YARDIMCI'nın babası 17.01.2023 tarihinde
1993 Mezunu Zafer AKSU'nun babası 19.01.2023 tarihinde
1990 Mezunu Seyit Ahmet GÜLER 22.01.2023 tarihinde
1960 Mezunu Özcan ÖNGÖREN 26.01.2023 tarihinde
1996 Mezunu Savaş Kurtuluş ÖZÇELİK'in babası 28.01.2023 tarihinde
1982 Mezunu Mehmet ÜNLÜER'in annesi 29.01.2023 tarihinde
1994 Mezunu Kadir KORKMAZ'ın annesi 02.02.2023 tarihinde
1993 Mezunu Mehmet Tahsin KORKUSUZ ve kızı 06.02.2023 tarihinde
1993 Mezunu Harun MENGİLLİ'nin annesi ve babası 06.02.2023 tarihinde
1989 Mezunu Metin AKGÜN'ün annesi ve ablası 06.02.2023 tarihinde
1990 Mezunu Salih BÜK'ün eşi ve kızı 06.02.2023 tarihinde
1989 Mezunu Ahmet SOLMAZ'ın annesi ve kız kardeşi 06.02.2023 tarihinde
1980 Mezunu Osman ARAÇ'ın annesi 07.02.2023 tarihinde
1983 Mezunu Süleyman ŞEN 07.02.2023 tarihinde
1983 Mezunu Turgut KURT'un annesi 14.02.2023 tarihinde
1987 Mezunu Metin AKBAŞ'ın annesi 18.02.2023 tarihinde
1990 Mezunu Elvan AKTAŞ'ın annesi 24.02.2023 tarihinde
1979 Mezunu Nizamettin İLERİ 25.02.2023 tarihinde
1996 Mezunu Mustafa KAYA'nın babası 03.03.2023 tarihinde

Müşteri Odaklı Entegre Hizmetler



Sektördeki 45 yıllık köklü yapımızı; büyüme stratejimizin merkezine koyduğumuz dijitalleşme, inovasyon ve sürdürülebilirlik alanlarındaki başarılı dönüşüm süreçlerimiz ile birleştiriyor; global bir şirket olma vizyonuyla geleceğe emin adımlarla ilerliyoruz.



Sürdürülebilir Bir Gelecek için Yola Devam Ediyoruz!

Ülkemize değer katmayı sürdürürken,
demiryolu ve denizyolu hizmetlerimizle
"Dünya için Yeşil bir Geleceğin"
destekçisi oluyoruz.



omsan
LOGISTICS

OYAK
ekosistem



SOLUTION PARTNER **SIGNALING | TELECOMMUNICATION | CATENARY**

ELSİTEL, by successfully accomplishing all phases from conceptualizing the project of electromechanical systems to testing and commissioning and by dissolving the problems of integration and interface which can occur particularly due to the different sub-contractors and/or suppliers, prevents loss of time and money in the complex projects where more than one discipline exists.

ÇÖZÜM ORTAĞINIZ

SİNYALİZASYON | TELEKOMÜNİKASYON | KATENER

ELSİTEL, elektromekanik sistemlerin projelendirilmesinden, test ve devreye alınmasına kadar tüm aşamalarını başarıyla gerçekleştirir. Özellikle farklı alt yükleniciler ve tedarikçiler sebebiyle oluşacak entegrasyon ve ara yüz sorunlarını giderir, çok disiplinli kompleks projelerin zamanında ve bütçesinde tamamlanmasını sağlar.

elsitel

Elsitel Binası, Kuleli Sk. No: 12 06700
G.O.P. Çankaya-Ankara, Türkiye

T. +90 312 446 3630 **F.** +90 312 446 3633
W. elsitel.com.tr **M.** info@elsitel.com.tr

