

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

ZİYA GÜREL

TÜRK TARİH KURUMU
KÜTÜPHANESİ

KAYIT NO «3589 -...
ANÜ/Gy+/-



KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

Bütün bu resimler, bu ise memur olduğum sırada (1953) Genel Kurmay Başkanlığı arşivindeki araştırmalarım sırasında tarafımdan sağlanmıştır.

22-27 Sayılı Demiryol Dergisinden bulunan Kurtuluş Savaşında Demiryolculuđa ait yazılar da tarafımdan yazılmıştır.

Birinci Baskı: 1989

ATATÜRK KÜLTÜR, DİL VE TARİH YÜKSEK KURUMU
T Ü R K T A R İ H K U R U M U Y A Y I N L A R I
XXV Dizi - Sayı: 91

KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

ZİYA GÜREL

2. Baskı (Tıpkıbasım)

TÜRK TARİH KURUMU BASİMEVİ - ANKARA
2011

Gürel, Ziya

Kurtuluş Savaşında demiryolculuk / Ziya Gürel.—2,bsk.—Ankara : Türk Tarih Kurumu, 2011.

viii, 182 s. : res., portre; 24 cm. — (AKDITYK Türk Tarih Kurumu yayınları; XXV. Dizi-Sa. 9 İ).

Bibliyografya ve indeks var.

ISBN 978 - 975 - 16 - 2448 -2

1. Demiryolları _ Tarih _ Türkiye. 2. Demiryolları _ Milli Mücadele.
I. E.a. II. Dizi.

385. 09561023

956. 1023

Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu'nun 30/03/2011 tarih ve 633/11-37; 13.07.2011 tarih ve 641/11 sayılı Yönetim Kurulu kararları gereği 3.000 adet basılmıştır.

ISBN 978 - 975 - 16 - 2448 -2

Belleten; 175, 178, 187, 191-192, 195 ve 200. sayılarından ayrıbasımdır.

Türk Tarih Kurumu Basımevi

Akhun Caddesi No: 1

Sincan Organize Sanayi Bölgesi / ANKARA

Tel: (0312) 267 16 11

A ^ ü / o d L ^ i * .

İÇİNDEKİLER

I. BÖLÜM

Türk Demiryolculuğunun Başlaması.....	4
İşin Başa Düşmesi.....	4
Askeri Müfettişlik.....	5
Kumpanyanın İdare Merkezi ile İlişkisi.....	8
Top ve Tüfek Yapımı.....	8
İdaredeki Gevşeklik.....	8
Erkânı Harp Miralayı Behiç Bey.....«.....	9
Hatlara El Koyma Şekilleri.....	10
Öteki Hatların Katılması ve Mısır Lirası.....	11
Müslim Olmayan Personel Sorunları.....	12
Hristiyan Görevliler.....	12
“Kuvayı Milliye” Çeteleri.....	14
Müslüman Memur Bulunamayınca.....	16
Yabancı Devlet Uyrukluları.....	17
Yunanlıların Uşak ve Kütahya Saldırıları.....	18
Çalışma Koşullarının Elverişsizliği.....	
İslâm Olmayan Görevlilere Karşı Tazelenen Tepki.....	19
Konya İsyanı ve Gayrı Müslim Personelin Durumu.....	22
Demiryolları İdaresine Dışarıdan Karışma.....	23
İdare Eşyası ve Malzemesine El Atmalar.....	23
Dışarıdan karışmaların Sonucu Kaza.....	
Bağdat İnşaat Şirketi.....	26
Garp Cephesi.....	28
Yarbay Osman Bey'in Davranışı.....	28
Doğru Tel'e El Konulması.....	30
Mâli Durum.....	31
Yakıt Sorunu.....	

II. BÖLÜM

İşlere Dışarıdan Karışma.....	
Düşman Saldırısı ve Yankıları.....	m 40
Savaşın Çeşitlenen Durumu.....	41
Genel Kırmav Başkanlığının Çekilme Plânı.....	

Edhem Çetelerinin Son Zararları.....	..43
Yetki Kullandırılmadan Sorumlu Tutulmak.....	..44
İdare Yapısındaki Değişmeler.....	.. 46
Özel İstekler.....	..46
Gürcü Heyetinin Treni.....	„48
Anlaşmazlıklardan Örnekler.....	„49
Cenup Cephesinin El Koyduğu İdare Parası.....	„50
Orman İdaresi ile Anlaşmazlık.....	„52
Günün Koşullarına Uymayan İstekler.....	„54
Yazı Makinesi Olayı.....	„55
Geçici Ayrılışın Çevredeki Yankıları.....	„57
Yeniden Rapor Alınması.....	...57
Güçlükler ve Düzensizliklerin Kökenleri.....	„58

III. BÖLÜM

Ankara'daki İdare Merkezinin Konya'ya Taşınması.....	65
Konya İşletme Müdürlüğünün Durumu (I).....	66
Konya İşletme Müdürlüğünün Durumu (II).....	68
Eski Memurların Geri Getirilmesi İsteği.....	70
İsteklerin Yetkililerce Benimsenmesi.....	70
İstanbul'dan Personel Getirilmesi.....	71
Gayri Müslim Personelin Uzaklaştırılması İşinin Başlangıcı.....	72
Buyrukların Duruma Uygunluğu.....	73
Ankara Bölümündeki Uygulama.....	74
Behiç Bey'in Umum Müdürlüğünde.....	75
Hareket Reisi Saffet Bey.....	75
Sürdürülen Gayri Müslim Problemi.....	79
Mustafa Kemal Paşa'nın Buyruğu.....	80
Dil Konusu.....	81
Dil Sorunun Önceki Durumu.....	82

IV BÖLÜM

Mersin Yolunun Açılması.....	... 89
Lokomotif, Vagon Durumumuz.....	...90
Fransızların Bir Protestosu.....	...91
Fransız Demiryolları İdaresinin Durumu.....	...91
Fransızların Anlaşmaya Uymayan Davranışları.....	...92
Bayrak Sorunu.....	... 93
MALÎ DURUM.....	...93
İki Seçenekten Biri.....	...93

İÇİNDEKİLER

v n

Müteahhide Verilemeyen Para.....	94
Valililik Muhasebelerine Verilen Havaleler.....■.....	94
Malî Durumu Yansıtan Rapor.....	95
Mâliyenin Davranışı.....	95
Vekiller Heyeti Kararı.....	97
Fevzi Paşa'nın İyi Sanısı.....	98
Büyük Taarruzdan İki Ay Öncesi.....	99

V BÖLÜM

Ereğli-Zonguldak Kömürü.....	192
Ağırlığı Kadar Altun.....	103
Ereğli-Zonguldak Kömürlerinin Gelişi.....	104
İş Alanında Güvence.....;.....	105
Yeni Bir Kardif Kömürü Önerisi.....	
Odun Biriktirmek.....	
MALZEME.....	107
Kırık Camlar.....	107
İtalya'ya Ismarlananlar.....	108
Yeni ve Eski Siparişler.....	109
Lokomotiflerin Onarmaları.....	
Kırtasiyecilik.....	
Fransa'dan Lokomotif Satın Alma.....	
İstanbul'dan İlk Satın Alma.....	114
İdareden İstenilen Malzeme.....	115

VI. BÖLÜM

Azarıköy Dar Hattı.....	119
Başka Hatlar.....	121
Dekovil İşinin Önemi.....	122
Araştırmalar.....;; v . ;.....	121
Malî Duruma Göre.....	126
Azarı Köy Dekovilinin Sonu.....	

VII. BÖLÜM

Cephe Gerisi Hazırlıkları.....	133
Olasılıkları Gözetme.....	135
U. Md. Behiç Bey'in Tasarımları.....	136
Gizli Konuk.....	138
Olağan Üstü Çalışmalar.....	
Hazırlıklar.....	

V m	İÇİNDEKİLER	
Allah tan Sonra Biricik Zafer Yardımcılığı.....		140
Halide Edip Hanimin Cepheye Gidişi.....		141
Onarımı Üç Yerden Sürdürme.....		142
80 Bin Liralık Ödenek.....		142
Onarmalar.....		143

VIII. BÖLÜM

O Günlerin “Diin”ü.....	147
1. ve 2. Girişimlerin Sonu.....	148
Çeşitli Eksiklik Kaygusu Etkileri.....	150
Kendimize Güvenmeme.....	151
Hügnçn’nin Hattı Geri Alma Girişimleri.....	151
Kurtuluş Savaşının Kişilikli Kimseleri.....	153
Saygı ile Anacaklarımızdan.....	154
BİBLİYOGRAFYA.....	155
DİZİN.....	175



**Titizlikle tutturup sakladığı günlükleri ile bize, şimdi, bu özeti yapma fırsatını veren
oaym öenii; İlkini görev başında iken.**

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

ZİYA GÜREL

Birinci Cihan Savaşında Çanakkale Boğazından geçmek için, o zamanın en güçlü donanmasıyla denizden; Gelibolu Yarımadasına çıkardıkları askerlerle karadan saldıran İngiliz ve Fransız kuvvetlerini, kahramanca savunmalarıyla geri çekilmek zorunda bırakan Türkler; birlikte dövüştükleri devletlerin daha önce yenilgiyi kabul ederek silahlarını bırakmaları üzerine, 9.10.1918 tarihinde Mondros mütarekesini kabul zorunda kalmışlardı.

Savaşarak geçemedikleri Çanakkale Boğazından mütareke uyarınca rahatça geçebilen düşman savaş gemileri, bu fırsattan yararlanarak, demir atıp kaldıkları İstanbul limanını ve Boğaziçi sularını tüm kaplamışlar, şehir'e askerlerini çıkarmışlar ve onu eylemli olarak işgal etmişlerdi.

Mütarekeden yedi ay sonra, 15.5.1919 da İngilizlerin isteği ve desteği ile, Yunan ordusu İzmir'e girmiş yöresini de elde etmek amacıyla içerilere doğru yayılmağa başlamıştı1.

3. Ordu Müfettişliği görevine gitmek üzere 16 5.1919 da vapurla yola çıkan Mustafa Kemal Faşa, 19.5.1919 da Samsun'da Anadolu toprağına ayak basmış ve yolu üzerindeki Amasya şehrinde yayımladığı bir bildiri ile Anadolu'ya geçişinin asıl nedenini ve asıl amacını Ulusuna ve dünyaya duyurmuş bulunuyordu.

Yurt içinde yer yer bilinmekte olan halk hareketlerini bir yönetim altında birleştirip toplamağa başlamış olan Mustafa Kemal Paşa Erzurum ve Sivas Kongrelerinde başa geçirilmiş ve "Heyeti Temsiliye Reisi" (Temsil Kurulu Başkanı) seçilmişti.

"Heyeti Temsiliye" çalışma amacına en uygun yer olarak seçtiği Ankara'ya geldikten bir kaç ay sonra, Cihan Savaşının bu üstün gel-

1 Mondros Mütarekenamesinin 7. maddesine dayanan İngilizler, Adana, Antep Urfa ve Maraş'ı da işgal etmişlerdi. Aralarındaki gizli anlaşmaya göre, buralarını sonradan Fransızlara bıraktılar. Maraş'ı Kahraman, Anteb'i Gazi yapan mahallî karşı koymalar, halk hareketleri, ayrı ayrı destanlara konu olmuştu. Bağdat Demiryolları da bu suretle Fransızların eline geçmişti.

İtalyanlar da Antalya ve yöresini işgale kalkışmışlardı.

miş devletleri; savaş gemileriyle denizlerini, askerleriyle sokaklarını doldurmuş oldukları İstanbul şehrini (Osmanlı Devletinin merkezini) 16.3.1920 tarihinde resmen işgal altına aldıklarını açıklamışlardı. Bu sırada, şehirdeki askerî karakolları basarak askerlerimizden henüz uyumakta olan bir kısmını şehit etmekten de çekinmeyen işgalci devletlerden İngilizler, “Osmanlı Meclis-i Mebusanı”na da el uzatmışlar, üyelerinden bir kısmını tutuklayarak Malta adasına sürgün etmişlerdi.

Bu olaylar üzerine Türk Milletinin ruhundaki derin duygulanmaların ve geniş yankılanmaların bilinçli bir ifadesi olarak yayımladığı bildirisinde “Heyeti Temsiliye” Başkanı Mustafa Kemal Paşa, bu olaylar ile Osmanlı Devletinin “hayat ve hakimiyetine son verildi” demektedir. (Nutuk, Sayfa: 300)

Osmanlı Devletinin hayat ve hakimiyetinin sona ermesi Anadolu’nun devletsiz ve hükümeteşiz kalması anlamına gelmiyordu. Kararları bütün Yurd’a yaygın olan Sivas Kongresi “Heyeti Temsiliyesi”, esasen sözü geçmemekte olan Osmanlı Devleti yerine, millet iradesini gerçekleştirmeğe, düzeni sağlamaya çalışan, bu nedenlerle devlet görevini yerine getiren bir örgüt idi. Biz de olayların bu yönlerine bakarak Cumhuriyet devrini klâsik şekilde uymasa da “halk için halk tarafından kurulmuş” olan bu örgütlerle başlamış saymaktayız.

Yurd’da sözü geçmez olmuş İstanbul’daki Osmanlı Devleti ile bir zaman paralel yürüyen Anadolu’daki bu örgütün (Heyeti Temsiliye’nin) Başkanı Mustafa Kemal Paşa ise, 16 Mart olayı ile bu paralelliğin de kalmadığını belirtmiş bulunmaktadır.

Biz, Osmanlı Devletinin “hayat ve hakimiyetine” son veren 16 Mart olayının doğurduğu sonuçlardan biri niteliği ile “Cumhuriyette Türk Demiryolculuğu” tarihini bu zamanlardan başlatmayı, bu nedenlerle, doğru bulmaktayız. Zira; bugünkü Türk Demiryolculuğu, bu koşulların zoru altında, bu zamandan sonra başlamış bulunmaktadır. Cumhuriyetimizin tarihi; resmen açıklanması zamanı olan 29 Ekim 1923 tarihinden önceki gelişmelerle, yani ulusal kurtuluş savaşı ile elbette ayrı sayılamaz.

Kurtuluş Savaşımızın koşulları içinde doğan, onunla birlikte gelişen ve onun oluşumuna ve sonucuna etki yapan Türk Demiryolculuğu da, bu bakımlardan hazırlığına katıldığı Cumhuriyetimizin tarihi içindedir demektir.

TÜRK DEMİRYOLCULUĞU TARİHİNİN OLUŞMASI

İstanbul'un üçlü uyuşma (İttilaf-ı müselles) devletlerince resmen işgalini, Osmanlı Devletinin "hayat ve hakimiyetine" son verildiği şeklinde deyimleyen Mustafa Kemal Paşa, sözünü yukarıda ettiğimiz bildirisinde, bu olayı yapıcı bir görüşle yorumlayarak, milletine bu vesile ile yeni bir yön gösteriyor ve: "yani, bugün Türk Milleti, medenî kabiliyetinin, yaşama hakkının ve bütün geleceğinin savunmasına çağırıldı" diyordu.

Yöneticilerinden ve görevlilerinden bir çoğu ile büyük miktarda lokomotif ve vagonları Haydarpaşa'ya kaçırılmış, başsız kalmış, iş yerleri tahrip edilmiş Anadolu Şimendifer Kumpanyasının Büyük Derbent istasyonundan doğuya doğru olan kısımlarıyla, Bağdat Şimendifer Kumpanyasının Konya - Pozanti kısmını, işler ve ordu ile halkın hizmetini görür bir hale getirmek sorunu ile karşı karşıya kalan Türkler, böylece milletin "medenî kabiliyetinin yaşama hakkının" savunmasını bu alanda da (yani demiryolu işletmeciliğinde) göstermek zorunda bulunuyorlardı.

O zamana kadar yabancı kaldığımız, niteliğini iyi bilmediğimiz, görevlileri arasına Türk alınmamış, bütün yazışmaları ve haberleşmeleri Fransızca olan bir kurumu; yani şimendiferleri ne yapıp yapıp işletmeli idik. Bütün dünya ile ilişkilerimiz kesilmiş, kendi kendimize savunma çabasına girmiş bir durumda iken, bu özel iş alanında kimseden bir yardım bekleyemezdik. Gerçekten de, öteki alanlardan çok, bu özel iş alanında tam anlamıyla "iş başa düşmüş" demekti.

Demiryolculukta, daha eskiden bazı girişimler yapmamış değildik. Örneğin Haydarpaşa - İzmit hattı doğrudan Devlet tarafından bir İngiliz yapım firmasına yaptırılmıştı (1871-1873). Bu hattı 1873-1880 yılları arasında Devlet işletmişti. Amma, o zamana göre kırk yıl önceki bu deneme bir iz bırakmadan unutulmuştu. Hicaz Şimendiferleri ise uzakta kalmıştı. Personelinden o sırada Anadolu'da pek az kimse vardı.

Bu denemelerden kalan şeyler yapım işlerinde yoğunlaşmıştı. Bu alanda iyi mühendislerimiz vardı. Fakat işletmecilikte yetişmiş kimselerimiz yoktu. Eski, kısa veyahut uzaklarda kalmış denemelerin o günkü durumla bir ilişkisi bir bağlantısı yoktu. Bu nedenle o günkü demiryolu işletmeciliğimizin başlangıcında ve oluşumunda bu eski veya uzak denemelerimizin bir bağlantısı bir katkısı belirmemiştir.

Ulusal Kurtuluş Savaşımızın başlarında Anadolu ve Bağdat hatlarında karşımıza çıkan sorun, daha çok, o zamana kadar uzak kaldığımız “işletmecilik” işi idi.

Burada sözünü edeceklerimiz başında, bu nedenle “hareket” ve biraz da “cer” işlerindeki sorunlar gelecektir. Yurdumuzun o zamanki koşulları içinde, bu sorunların çözümündeki sürekli çabalarımızın, sunulmağa elverişli bulduğumuz taraflarının, “Türk Demiryolculuğu Tarihi”nin oluşmasını, ana çizgileriyle göstereceğini ummaktayız.

TÜRK DEMİRYOLCULUĞUNUN BAŞLAMASI

İşin Başa Düşmesi

16 Mart İstanbul işgaline karşı “Heyeti Temsiliye”nin aldığı tedbirler içinde Eskişehir ve Afyon Karahisar gibi yerlerde (üç yol ağzlarında) mütarekenamenin 7. ve 15. maddelerine dayanarak bulunmakta olan yabancı asker birliklerin ellerinden silahlarının alınması veya bunların bu yerlerden uzaklaştırılmaları işi de vardı. Bu kararı yerine getirmek için Eskişehir’i kuşatan Milli Kuvvetlerin baskısına karşı koyamıyacıklarını anlayan İngiliz birlikleri, aldıkları üç günlük mühlet sonunda, 23.3.1919 tarihinde (İstanbul işgalinin yedinci günüdür) Arifiye - Haydarpaşa dışında kalan hatlardan çekilmek zorunda kalmışlardı.

Taşınmak için üç tren düzenliyen Eskişehir’deki İngiliz birlikleri, en yeni 13 lokomotif ile ikiyüzden fazla vagonu, ve en önemlisi, birazı yabancı uyruklu, çoğu azınlıklardan olan görevlilerden önemli bir miktar ile, işletme başında bulunanları birlikte götürmüşlerdi. Bu arada işletme kasasında bulunan ve o zaman için önemli bir miktar olan yirmibin lirayı da almayı unutmamışlardı.

24. Tümen Komutanı Mahmut Bey, 24.3.1335(919) tarihli telgrafında Lefke (Osmaneli) istasyonunun azınlıklardan olan memurlarının hepsinin İngilizlerle birlikte gittiklerini; büyük Lefke köprüsü ile onun yanında bulunan Demir Köprüler Tamirhanesini tahrip ettiklerini bildirmektedir.

Halbuki, işletmenin sağlanabilmesi için görevlilerin –kim olursa olsun – görevleri başında kalmaları gerekmekte idi. Ayrılanların yerine hemen konacak, yetişmiş, işi bilen Türk bulmak olanağı, o sıralarda yoktu. İş başında olan bu gibi kimselerin düşebilecekleri şüphelerden.

korkulardan kurtulmalarını ve kaygusuzca iş görmelerini sağlamak için 20. Kolordu Komutanlığı (o sırada Ankara'da hükümet kuvveti yerine geçen tek kuvvet idi), bu konularda bazı tedbirler getiren 23.3.1336 (1920) tarihli genel emrini çıkarmıştı. "Şömen-düfer Hututu Askerî Müfettişliğine" yazılan bu emirde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının, Kumpanyalarının sorumluluğu fakat askerî makamların gözetimi altında işleyeceği, Kumpanyaların mali işlerine kesinlikle karışılmıyacağı belirtildikten sonra, Kumpanya görevlilerinin "hangi cins ve mezhepten" "her hangi bir devlet tebası (uyruğu)" olursa olsun, tam bir güvenle görevlerini sürdürecekleri, ancak; görevini bırakmak suretiyle taşıma işini zor duruma sokan-ların, tahkikat sonucunda, kanuna göre cezalandırılacakları bildiril-mektedir.

Demiryollarına el koymaktan uzak, yalnız askerî amaçları sağ-lamak için "gözetim" yetkisini belirten, görevlilere güven vermek isteyen bu emrin; bu çeşit görevlilerden bir kısmının İngilizlerle bir-likte kaçtıkları 23.3.336 (920) tarihini taşıdığı görülmektedir. Güven vermek isteyen bu buyruk zaman bakımından amacını tam olarak sağlayamamış olmaktadır.

Azınlıklardan oldukları halde İngiliz birlikleriyle gitmemiş, görevi başında kalmış olanlar da vardır. Örneğin: Lefke (Osmancı) den Geyve'ye kadar bozulmuş hatların onarım keşfi, görevini bırak-mamış olanlardan mühendis Manas Efendi'ye verilmiş, Lefke Köp-rüsü onarımı kendisine başlattırılmış, üç ayda, Ağustos sonunda bitirtilmiştir.

Askerî Müfettişlik

20. Kolordu Komutanlığının, yukarıda sözü edilmiş olan, 23 Mart tarihli emrinin ikinci maddesinde, Ankara - Sivas Dar Hat İnşaat ve İşletme Müdürü Vasfi Bey'in, Anadolu Şimendiferleri Askerî Müfettişliğine ek görev olarak atandığı ve bu nedenle yanına kendi idaresi görevlilerinden istediğini de alabileceği bildirilmektedir.

Vasfi Bey, incelemesi sonunda 20. Kolordu Komutanlığına verdiği 6.4.1336 (920) tarihli raporunda: Anadolu Demiryolları Kumpanyası örgütünde idare başında bulunanlarla önceki görevlilerin yabancı devletlerin siyasî taraftarlığı ile ithamlarını gerektiren bir durumlarının görülmediğini; hepsinin kendiliklerinden ve istekleriyle görevlerini sürdürdüklerini, kendilerine düşen görevleri iyi bir şekilde

yapmağa niyetli oldukları kanısına varıldığını belirtmektedir. Vasfi Bey, bu nedenlerle İngilizlerle gitmeyip görevi başında kalanlardan Fabrika Müdür yardımcısı Kolaro Efendi'nin Fabrika Müdürü; Hareket Müfettişi Harilaos Efendi'nin Hareket Başkanı; Eskişehir - Ankara arası sürekli onarımlar mühendisi Manas Efendi'nin Sürekli Onarımlar Başkanı; Baş Makinist Bahaettin Efendi'nin Cer İşleri Müdürü; o sırada Eskişehir'de bulunan Gelirler Müfettişi Ayanidis Efendi'nin de Tcftiş ve Hasılat ve Muhasebe Müdürü olarak atandıklarını bildirmektedir (Bu azınlıklardan Manas Efendi Ermeni, ötekiler Rumdur, Kolaro'nun Yunan uyruklu olduğu da sonradan anlaşılmıştır.)

Ancak birisinin Türk olduğu görülen bu kimselerden hiç biri, önceki alanları iyi bilmediklerini ileri sürerek İşletme Müdür vekili olarak bu kurula başkanlık etme görevini almamıştır. Bu nedenle, herkes kendi şubesi işinden tek başına, fakat hükümet ile ilgili işlerde ortak sorumlu olarak, bu şeflerden kurulu bir İşletme Komisyonun çalışmaya başlamış olduğu anlaşılmaktadır. Bu İşletme Komisyonu, askerî istekleri karşılamak kaydıyla, yürürlükteki kurallara göre davranmakta serbest bırakılmıştır.

Vasfi Bey'in bu raporunda; o sırada Ankara ile Eskişehir arasında ufak zahire taşımalarından başka ticaret eşyası taşınması isteği ile karşılaşmadığı, yolcunun da yok denecek derecede az olduğu bildirilmekte; gidiş geliş cetvellerinin değiştirilmesi halinde bastırılması gereken beşyüz cetvel-i hattı'nın (grafik) büyük masrafı gerektireceği, yurduzdaki basımevlerinin de bu cetvelleri basacak durumda olmadıkları söz konusu edilmektedir. Bu raporda, görevlilerden fazla olan bir kısmının çıkarılması ile tasarrufa gidilmesi yolu varsa da, bunun önceki personel üzerinde kötü etki yaratabileceği de kaydedilmektedir.

Yalnız Ordu ile ilgili eşya için kısımlar arasında günde karşılıklı bir tren çıkarılması halinde eldeki yakıtın bir yıl yetebileceğini makine ve vagon sıkıntısı çekilmiyeceğini bildiren bu rapor üzerine 20. Kolordu Komutanlığı, bütün sivil ve askerî makamların ve halkın gözeticeği bir "Talimat" çıkarmıştır. Bu "Talimat" da, sürat katarlarının kaldırılmış olduğu, haftada bir muhtelit (karma) katar yapılacağı, ticaret eşyasının taşınmasının serbest olduğu bildirilmekte, askerî taşımalarda taşınacak maddelerin cins ve miktarının açıkça ve yirmi dört saat önce istasyon komutanlıklarına bildirilmesi iste-

ılmaktadır. Demiryolu binalarının Ordu ve Hükümet mensuplarınca işgali, drezin ve vagonetlerin alınıp kullanılması kesin olarak yasaklanmış olan bu “Talimat” da özellikle, Demiryolu görevlilerinin işlerine karışmaktan, onların düzen dışı davranışlara zorlanmasından veya onların Askerî İşletme Müfettişliğinin bilgisi olmaksızın azilleri, nakilleri ve tutuklanmaları gibi işlemlerden, trenlerin işlemesi bakımından tehlikeli olacağından, sakınılması emredilmekte ve bu gibi işler için istasyon komutanlığı aracılığı ile İşletme Müfettişliğine başvurulması gerçeği belirtilmektedir.

Bu “Talimat”dan; o sırada, personelin işlerine karışmak, onları kural ve düzen dışı işlere zorlamak veya onların azilleri, yerlerinin değiştirilmesi, tutuklanmaları gibi hallerin sözü edilecek derecede ve ölçüde yapılmakta olduğu anlaşılmaktadır.

Bu yazılar Demiryollarının o zamanki durumunu, koşullarını belirtmekte olduğu gibi mali zorlukları da açıklamaktadır. Vasfi Bey raporunda, ticaret eşyası taşınması ile masrafların ancak yüzde yirmisini karşılayacak bir gelir elde edilebileceğini, bu nedenle Hükümetin askerî taşımaları peşin ödemesini istemekte, masrafla gelir arasındaki açığın kapatılması işletmenin sürdürülmesi için gerekli olduğundan, bu açığın bir avansla kapatılmasının Millet ve Hükümet şrefi olduğunu belirtmektedir.

Bunun üzerine Eskişehir, Bilecik, Kütahya, Afyonkarahisar, Konya ve Niğde vilâyet ve sancakları² muhasebelerinden yetmiş bin liranın İşletme Komisyonuna avans olarak verilmesi “Heyeti Temsiliye” tarafından telgrafla emredilmiştir. Fakat bunlardan Eskişhirden on bin, Konyadan beş bin ve Kütahyadan da bin lira – ki, toplamı on altı bin lira tutmaktadır – alınabilmiş olup ötekilerden bir cevap gelmemiştir.

İngilizlerin kasasındaki paraları alarak çekilip gittikleri Anadolu hattı işletmesi, belirtilen ilk kuruluş şekli ile işe başladığında “Heyeti Temsiliye” tarafından verdirilen bu onaltı bin lirayı sermaye yapmıştır.

Bunlar Kurtuluş Savaşımızın, Demiryolları alanında da nasıl bir yokluk içinde, fakat koşul tanımayan bir irade ile başladığını ve başarıya ulaştığını yeterince belirten noktalar olmaktadır.

² Sancak (= Liva) il ile ilçe arası bir idarî birim.

Kumpanyanın İdare Merkezi İle İlişkisi

20. Kolordu Komutanlığının 13.4.1920 tarih ve 754 sayılı şifresinde “Heyeti Temsiliye”ce uygun görüldüğü belirtilerek, görevlilerin aylıklarının Haydarpaşa’daki kumpanyanın merkezinden istenilmesi emredilmiştir. Fakat; yapılan başvuruda Haydarpaşa’dan bir karşılık alınmamıştır. Bu; Anadolu’da kalan kısımlarla Haydarpaşa’daki kumpanya merkezinin ilişkilerinin kalmadığını, bu yönde de açıklığa çıkarmış olmaktadır.

Top ve Tüfek Yapımı

Demiryolu işletmesini bu halde bırakıp giden İngilizlerden bir ay sonra 23.4.1336 (1920) de Büyük Millet Meclisi kurulmuş ve onun hükümeti işin başına geçmiştir. [O zamana kadar bir devlet otoritesini, Heyeti Temsiliye Ankara’ya geldikten sonra dahi, 20. Kolordunun yürüttüğü görülmekte idi.]

Yeni Hükümetin Millî Müdafaa Vekilliği tarafından Şimendifer Hututu Müfettişliğine (Demiryollar Askerî Müfettişliği) gönderilen 11.5.920 tarihli emirde, Eskişehirde top ve tüfek için bir İmalâtı Harbiye Müdüriyeti kurulduğu, bu müdürlüğün ihtiyaçlarının karşılanmasında ve tamirhanenin düzenlenmesinde bütün yardım olanaklarının kullanılması, Şimendifer Müfettişliğinden istenilmektedir. Bir hafta sonra 24.5.1920 tarihli yazısında Garp Cephesi Komutan vekili de “fabrika müştemilâtından bina ile” depo yapılmağa elverişli “mektep kulübü” binasının İmalâtı Harbiye Müdürü Binbaşı Lâtif Bey emrine verilmesini istemiştir³.

İdaredeki Gevşeklik

Vasfi Bey, “Şimendifer Hututu Askerî Müfettişliği” görevini sürdürmektedir. 6 Haziran 1920 tarihli bir genelgesinde Vasfi Bey, 6 Nisan tarihli raporunda kurmuş olduğunu bildirdiği İşletme Komisyonunun yetkileri üzerinde bazı kimselerin tereddüt ettiklerini işitiğinden, komisyon üyelerinin adlarını yeniden birer birer bildirmekte ve bunların Haydarpaşa’daki müdürlüğün bütün yetkilerini taşıdıklarını yeniden açıklamaktadır. Vasfi Bey’in böyle bir telgraf genel-

³ Ufak top yapılmış ve fabrika bahçesinde atışı yapılmıştır. Bu arada makineli tüfek, mermi ve bombalar da yapılmıştır. Telsiz telgraf ve telgrafla ilgili onarımlar ve buna benzer işler de burada yapılmakta idi (281. dosya).

gesini gerekli görmesi, bu komisyonun işleri gereği gibi yürütememekte olduğu düşüncesini uyandırmaktadır.

Gerçekten de Vasfi Bey'in işleri eylemli olarak üzerine almayıp Ankara'da oturduğu, yardımcısı Binbaşı Mehdi Bey'in de, söz konusu olan Eskişehir'deki İşletme Komisyonunda "bazen bulunduğu ve müzakerata iştirak ettiği" (konuşmalara katıldığı) ve "resmen sorumlu olmadığı halde" komisyona sözünü geçirmeğe çalıştığı anlaşılmaktadır.

Malî durumu kökünden bozuk olan Demiryolları İdaresine, hiç bir gereği yok iken, hizmete yeniden yüz elli kişi aldırılarak masrafların kabartıldığı ve askerî müfettişliğin yardımcısı olan bu zatın, Demiryollarını idare ederken "bir program" gütmek şöyle dursun, düzgün bir yazısına defteri dahi tutturmamış ve kötü işleri komisyona iyi işleri de kendine yormuş olduğu anlaşılmaktadır (270 Def. 16. Sayfa).

İki aydan çok bir zamandan beri denenmekte olan Vasfi Bey'in kurduğu Demiryolları İşletmesi yönetim şeklinin istenilen sonucu vermediği görüldüğünden, Ordu için –yani, Yurdumuzun düşmandan korunması için– çok önemi olan Demiryollarında başarılı bir idare kurma zorunluğu, Hükûmet ve Ordu başında bulunanlar tarafından şiddetle duyulmağa başlanılmıştır.

Erkânı Harp Miralayın Behiç Bey

Millî Kuvvetlere katılmak üzere İstanbul'dan –kendisini aramakta olan İngilizlerden– kaçarak 5.7.1920 de Ankara'ya gelmiş olan Erkânı Harp Miralay (Kurmaya Albay) Behiç Bey (Behiç Erkin) ertesi günü görüştüğü Erkânı Harbiyei Umumiye Reisi (Genel Kurmay Başkanı) İsmet Bey'den İkinci Başkanlık teklifini almıştır. Karar vermek üzere düşündüğü bir sırada, 10.7.1920 de Nafia Vekili (Bayındırlık Bakanı) İsmail Fazıl Paşa'nın (bu zat Ali Fuat Cebesoy'un babasıdır) Anadolu Şimendifer Kumpanyasının müdürlüğü teklifi ile karşılaşmıştır⁴. Bu iki tekliften birini seçmek zor

⁴ Selânik İltisak Hattı Muhafız Kuvvetleri Müfettişliğinde bulunmuş, Meşrutiyet devrinde yine bu hattın, yeni kurulmuş olan, Askerî Komiserliğine atanmış olan sayın Behiç Erkin; bu görevleri sırasında, Demiryolu kuruluşu ve işletmecisi üzerinde yapmış olduğu incelemeleri, Birinci Cihan Savaşı sıralarında "Demiryolunun Askerlik Noktai Nazarından Tarihi, İstimali ve Teşkilâtı" adlı, Türkçede bu alanda eşi ve benzeri olmayan bir eser yayımlanmış bulunmakta idi.

olduğundan, durum kendisine arz edilmiş olan Mustafa Kemal Paşa, Behiç Bey'in Demiryollarının başına geçmesini daha uygun bulmuştur. Kendi eğilimlerini de karşılayan bu işaret üzerine Behiç Bey, Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğünü, hattı inceledikten sonra kesin karar vermek üzere, geçici kaydiyle kabul etmiştir.

Hatlara El Koyma Şekilleri

Yeni müdüre 14.7.920 tarihli bir emir, daha Eskişehir'e gitmeden Ankara'da verilmiştir. Hükümet görüşünü yansıtan bu emirde, Anadolu ve Bağdat Demiryollarının işletilmesini şimdikinden daha "meşru ve makul" bir şekle sokmak gereği belirtilmekte olmasına rağmen, şirket imtiyaz ve mukavelenamesinin 26. maddesine dayanılarak işletmeye el konulması olanağı varken, bundan çok ileri gidilerek idare bütçelerinin Nafia Vekilliği bütçelerine eklenmesi ve artan gelirin Nafia Vekilliğine para olarak verilmesi koşulları ileri sürülmektedir.

Bir hafta sonra gelen, 19.7.336 (920) tarihli "Büyük Millet Meclisi İcra Heyeti Kararı" (Bakanlar Kurulu Kararı) ise, Kumpanyaların sorumlu başlarının bulunmamasından ve bugünkü durumun İngilizler tarafından Türkiye'den cebren alınmış, gasp edilmiş nitelikte olduğundan, bunun Büyük Millet Meclisi Hükümetince tanınmasını "iyma ve ihsas edecek bir muamele-i resmiye icrası siyaseten gayri caiz bulunmasına" (işaret edecek ve anlatacak resmi bir işlem yapılması siyaset bakımından doğru olmamasına) dayanarak Şimendifer idarelerinin gelir ve giderlerinin ekli bütçe olarak Hükümet bütçesine sokulması ve bu idarelerin bütün malzemelerinin, aletlerinin hazine adına teslim alınması gibi hususlar taşımaktadır. Bu karar, Nafia Vekilliğinin bu konudaki emrinden de ileri gitmiş bulunmaktadır.

16.7.1920 tarihinde Demiryollarındaki görevine başlamış olan Behiç Bey, on gün sonra Nafia Vekilliğine gönderdiği, hattın düzenli işletilmesi üzerindeki düşüncelerini taşıyan raporunda; İcra Vekilleri kararının kendi düşüncelerine uymadığını, hattın temellükünden vazgeçilip mukavelenamenin hükümlerine göre Demiryollarına geçici olarak el konularak, Devletçe atanan İşletme Müdürü ile, Hareket, Cer ve Yol müdürlerini içine alan bir idare Kurulu aracılığı ile Şirketin manevî şahsiyeti hesabına idare edilmesi gerektiğini ileri sürmüştür (270. def. 21 Sa.).

Buna Nafia Vekilliğinden gelen cevap, pek kesin ve şiddetlidir. Bu cevapta: “Hükümetin tamamıyla Anadolu ve Bağdat hatlarına sahipmiş gibi vaziyet (=el koyma) etmek suretiyle verdiği karar lâyetegayyerdır (değişmezdir). Hatların ileride zuhur edecek sahiplerine karşı hükümetin alacağı vaziyet ileride düşünceği meseledir” denilmektedir.

Kendi görüşüne göre davranamayacağını gören Behiç Bey; on günlük incelemesi sonunda, etraftan işe karışmalar, parasızlık ve idare şekli dolayısıyla bu işin başarılmasındaki zorlukları gördüğünü, sağlık durumu da elvermediğinden görevinden çekilmesinin (istifasının) kabulünü rica etmiştir. Raporunda belirttiği düşüncelerini ve ricalarını Mustafa Kemal Paşa’ya gönderdiği bir telgrafla açıklamış olan Behiç Bey’in bu çekilme isteğini, Nafia Vekilliğinin kabul etmemiş ve beş bin kuruş olan aylığını yedi bin beşyüz kuruşa çıkarmış ve memurluk unvanını da “Anadolu Demiryolu Müdür-i Umumiliği” (Genel Müdürlüğü) şekline sokmuş olduğu görülmektedir.

Bu sırada Eskişehir’e gelmiş olan Mustafa Kemal Paşa, Behiç Bey’in bu konudaki düşüncelerini doğru bulmuştur. Ankara’ya birlikte dönmüşlerdir. Büyük Millet Meclisindeki odasında Bakanlardan bazı kimselerin de bulunduğu bir görüşmede Mustafa Kemal Paşa: “Hatta yalnız vaz’yed edilmiş olduğunu ve temellükten (mal edilmesinden) sarfı nazar edildiğini (vaz geçildiğini) ve şimdiki şeklin muhafazasına herkesin taraftar olduğunu ve memurların maaşlarına dokunulmayacağını” bildirmişlerdir. Ancak; bunun için eski emir ve kararları bu şekle göre değiştiren yeni bir karar verilmemiştir. Behiç Erkin’in bunlardan söz eden notlarında (270. def. 25. say.): “Bununla beraber ne denilirse denilsin ben hattın eski şekli ile idaresine esasen karar vermiştim” demiş olduğu görülmektedir.

Öteki Hatların Katılması ve Mısır Lirası

Bağdat Şimendifer İdaresi ile Bağdat Hattı İnşaat Şirketini de yönetimi altına alması hakkındaki Nafia Vekilliğinin 10.8.336 (920) tarihli yazısındaki teklifi Behiç Bey, bazı koşullar ileri sürerek, kabul etmiştir. Bu hususta, yönetim alanının genişlemesi sakıncası yanında, Pozantiden odun getirmek, Torosların Bilemedik denilen bir yerindeki Bağdat İnşaat Şirketinin malzemelerinden yararlanmak gibi yönler göz önüne alınmıştır. Hattın, sahip olma şekliyle değil, el koyma tarzıyla işletilmesi, Bağdat ve Anadolu hatlarının tarife-

lerinin birleştirilmesi gibi ileri sürülen koşullar arasında bir koşul vardır ki, bugünkü kuşakların bunu anlamaları kolay olmayacaktır. Osmanlı Devleti topraklarında bulunan Bağdat Şimendiferleri İşletmesinde Osmanlı Devleti parası değil; birim olarak Mısır Lirası esasının geçerli olduğu anlaşılmaktadır. Bağdat Şimendiferlerinin yönetimini ele alırken Behiç Bey'in ileri sürdüğü koşullardan birinin de bu Mısır Lirası biriminin kaldırılması olduğu görülmektedir.

Bu sırada, 26.8.1920 de, Eskişehir'e gelmiş olan Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa, Bağdat Hattı ile Bağdat inşaat ortaklığından başka, bir kısmı bizim tarafta kalmış olan Afyon - Uşak hattının da Gencl Müdürlüğe katılmasına emir vermiştir.

Böylelikle Aydın hattının bu kısmı da katılınca İdare: "Anadolu-Bağdat ve Afyon - Uşak Demiryolları ve Bağdat İnşaat Şirketi Umum Müdürlüğü" adını almış oluyordu.

MÜSLİM OLMİYAN PERSONEL SORUNLARI

Hristiyan Görevliler

O zamanlarda Demiryolları İşletmesi, başta yakıt ve malzeme yokluğu olmak üzere, bir çok zorluklarla karşı karşıya idi. İç ve dış koşullar, normal bir işletme sağlamaya hiç elverişli değildi. Bununla birlikte insan gücü alanında karşılaşılan güçlükler ve sorunlar, bunların da üstünde özel bir önem taşımakta idi.

Yalnız yurdumuzu haksız yere işgal etmekte olan Yunan ordusu ile değil; onun arkasındaki, onu her yönde destekleyen Batılı büyük devletlerle de savaşıldığını gören ve bilen ordumuzla halkımızın; Batılı devletlere dayanarak bize yönelttikleri düşmanca davranışlarını görmekte oldukları Hristiyan azınlıklara karşı olan tepkileri, özellikle Anadolu'da gittikçe artmakta idi.

Bütün bir Batı dünyası bize doğrudan düşman kesilmişti. Durmadan yeni yeni haksızlıklar, tecavüzlerle karşılaşılıyordu. Sesimizi, savaşta üstün gelmiş, söz sahibi olmuş devletlere ve onların halk vicdanına duyuramıyorduk. Bu yüzden Batı Medeniyeti bize "tek dişi kalmış canavar" olarak görünüyordu. Dünyada yalnız kalmıştık. Kendimizi, yine kendi gücümüzle savunabilecektik.

Biz bu durumda iken azınlıklarımız, genellikle, bizden ayrı duygu ve düşünceler içinde kalarak, dört yıllık savaşın sonunda

üstün gelen ve Yurdu kısım kısım işgal etmekte olan Batılı devletlere, bize rağmen, sevgi ve bağlılık gösterilerinde bulunmaktan sakınmıyorlar ve çekinmiyorlardı. Azınlıklardan bir kısmının bu davranışlarının halkımızda uyandırdığı tepki sonucunda, azınlıklardan olan herkese şüphe ile bakılmakta idi.

Halbuki; Anadolu Şimendifer Kumpanyasında, 16 Mart İstanbul işgali olayının yankısı olarak yapılan baskı sonunda, üç tren ile Haydarpaşa'ya çekilen İngiliz kuvvetleri ile birlikte gitmeyerek – her halde günün siyasal esintilerine kapılmamış olduklarından – görevleri başında kalmış kimseler de çoktu. İşlerinden ayrılmamış olan bu gibi kimselere, dost görünmiyen bir dünya ile bağlantıyı kesmiş, tek başlarına varlıklarını kurtarmağa çalışan Türklerin, şüphe ile bakmakta hakları olacaktı.

Anadolu ve Bağdat Şimendifer Kumpanyalarının bütün yazışmaları, konuşmaları – bu kumpanyalar Almanların olduğu halde – tamamen Fransızca ile yapılmakta idi⁵. Bu hal, Türklerin eskidenberi bu işlerden uzak kalmalarının bir nedeni olmuştur. İşletme görevlileri arasında Türk yok gibi idi. Buralarda çalışan azınlıklardan olan kimseler, bu nedenlerle de asıl halktan uzakta kalmışlar, yabancılaşmışlardı. İçlerinde hiç Türkçe bilmiyenler olduğu da sonradan ortaya çıkmıştı. Bunlara, en azından Milletın uğramakta olduğu haksızlıkların kaynağı sayılan Batı dünyasının temsilcileri gözü ile bakılıyordu. Kişileri tek tek ele alarak niyetini ve davranışını incelemek ve o kimse hakkında ona göre yargıda bulunmak, toplumsal duygulanmaların en kabarık olduğu böyle zamanlarda herkesten istenemezdi. Demiryollarına ilk defa el koyan Vasfi Bey, yukarıda sözünü ettiğimiz yargısını vermiş ve İngilizlerle gitmemiş, kaçmamış olan kimselerin, siyasal bir ard düşünce taşımadıkları

⁵ Anadolu ve Bağdat Şimendifer Kumpanyaları Almanlara ait olduğu ve İdare başında Almanlar bulunduğu halde, yazışma ve haberleşmelerin Birinci Cihan Savaşı sırasında dahi Fransızca ile yapılageldiği görülmektedir. Bu, ayrıca dikkate değer bir konudur. Bizim Batı kültür ile temasımız Fransızca ile olmuştur. Fikret'in "Batıya açılmış ilk pencere" olarak vasıflandırdığı Galatasaray Sultanisi (Lisesi) ders ve konuşma dili olarak Fransızca'yı almıştı. Cumhuriyet devrine kadar ilkokullarda dahi Fransızca dersleri vardı. Azınlıklar ise bu dili kendi dilleri derecesinde benimsemişlerdi. Almanca, 1. Cihan Savaşı sırasında yayılmaya, liselere girmeye başlamıştı. Cumhuriyetten önce deniz subaylarının dışında İngilizce bilen o kadar azdı ki, bunların adlarının başına sıfat olarak "İngiliz" kelimesi dahi konurdu.

kanısına varmış olduğunu bildirerek, onlardan bir kısmını, bulundukları iş kolunun sorumlu başkanlıklarına atamaktan çekinmemiştir.

Halbuki; Halk ve Ordu mensupları ile Millî Kuvvetler, az bir kısmı yabancı, çoğu uyuşumumuz azınlıklarından olan bu Demiryolları görevlilerine genel olarak duydukları nefret duyguları nedeniyle, onları değil Demiryollarında üstün bir görevde, Yurt içinde dahi görmek istemiyorlardı. Bu; o günlerin ağır, çaresiz, boğucu havası içinde haksız da sayılamazdı belki. Fakat; bu duygu ve heyecanın, Demiryolları işletmesini ordumuzun beklediği hizmetleri yapamıyacak bir hale düşmesi sonucunu doğuracak derecede taşkınlaşması da, elbette doğru sayılamazdı.

Bununla birlikte uygulamada, bu toplumsal duygu taşkınlıklarının etkisi altında kalındığı çokça görülmekte idi.

“Kuvayı Milliye” Çeteleri

“Kuvayı Milliye” çetelerinin başlangıçta Lefke (Osmaneli) ile Adapazarı arasındaki müslim olmıyan demiryolu görevlilerine yaptıkları saldırılar, Eskişehir’de de görülmüştür. Eskişehir istasyonu yakınındaki memur evlerinden bir kısmı eşyasiyle birlikte “Kuvayı Milliye” tarafından pervasızca işgal edilmişlerdir.

Akhisar (Pamukova) Geyve ve Bilecik istasyonları personelinin çoğu, bu çetelerin tecavüzüne uğramıştır. Akhisar istasyonu görevlilerinden iki kişinin kasaba içinde öldürülmüş olarak bulunduğu anlaşılmıştır.

14.7.1920 tarihinde Eskişehir’deki İmalâthane işçilerinden dört kişinin kaybolduğu bildirilmiştir.

Geyve istasyonunda Kapıcıoğlu ve Moskoyan adındaki memurların Geyve Mutasarrıflığından verilmiş vesika ile tedavi için Hat Komiseri Binbaşı Hüsnü Bey eşliğinde Adapazarına giderken iki Jandarma tarafından Geyveye sevk edilecekleri nedeni ile tevkif edildikleri, idare tarafından sorulduğunda bunların Eskişehir’e sevk edildiklerinin bildirildiği anlaşılmıştır.

Bu olayların istasyonlarda çalışan memurları korkutup yıldırıldığı, onların fikir selâmeti ile iş görmelerine engel olacağı, İşletme Müdürlüğüne haber vermeden memurların işleri başından alınıp götürülmelerinin kazalara sebep olacağı bildirilerek, şimendifer memurlarına her ne şekilde olursa olsun dokunulmaması ve işlerine karışılmaması,

Askerî Müfettişlikçe Nafia Vekillikinden istenilmiş ve durum 20. Kolordu Komutanlığına ayrıca arzedilmiştir.

Bu sıralarda Eskişehir'deki Fabrikanın Anbar Müdürü Aleksandır Spirodis ile kâatibi Spiro Klambogidis, Adapazarı Kaymakamlığından istenilmiştir. Bunların üzerinde bir çok eşyanın hesabı bulunduğundan soruşturmaların Eskişehir'de yapılması için Eskişehir Mutasarrıflığından ve Garp Cephesi Komutanlığından Adapazarı Kaymakamlığına yazılmıştır. Bu durum İçişleri Bakanlığı vekili Adnan Bey tarafından Adapazarı Kaymakamlığına, Adliye Vekili Celalettin Arif Bey tarafından da Geyve Savcılığına bildirilmiştir. Bir süre sonra Geyveye giden İşletme Müdür Yardımcısı Binbaşı Mehdi Bey'e verilen "Geyve Kuvayı Milliye Kumandanı İbrahim" imzalı bir mektupta: "muhakeme için buraya gönderilen Aleko İspirodis ve kâatibi mevkuf bulundukları mahalden nöbetçiyi iğfal ederek firar ettikleri ve hayyen ve meyyiten (diri veya ölü) derdestleri (ele geçirilmeleri) zımında takibat icra edildiği" bildirilmekte idi. (280. Dosya 7, 5. say.) İki Bakanlığın ve Garp Cephesi Komutanlığının ilgisinin sonuca etki yapamadığı anlaşılmaktadır.

16 Mart olayı dolayısıyla "Kuvayı Milliye"nin baskısı sonunda Haydarpaşa'ya kaçarken İngilizlerin tahrip ettikleri Lefke köprüsü onarımı, Mühendis Manas Efendi'nin idaresi altında 15.8.1920 tarihinde bitmiştir. Ancak köprünün öteki tarafına gönderilecek yeni ve acemi memurların yolcu trenlerinin hareketlerini düzene koymayacakları nedeniyle ya hristiyan memurların hayatlarının "Kuvayı Milliye" karşısında teminat altına alınması, yahut posta treninin Lefke köprüsünün öteki tarafına geçirilmemesi gerektiği Nafia Vekilliğine arz edilmişti. Buna, 21.8.1336 (1920) tarihli şifre ile verilen cevapta, askeri trenlerden başkasının Lefke'den (Osmaneli) öteki tarafa geçirilmemesi emredilmiştir.

Nafia Vekilliğinin bu cevabı, yer yer kümeleşmiş, genel bir düzene uymıyan, kendi başlarına davranan "Kuvayı Milliye" karşısında istenilen hayat garantisinin, o sırada, devlet tarafından dahi verilmediğini göstermektedir.

Köprüler yapım memuru İtalyan uyruklu Martiyano ve köprü mutahassısı Marko Çavuş ile birkaç arkadaşı Gök Bayrak müfrezesi tarafından öldürülmüşlerdir. Bunlar; İngilizlerin giderken tahrip ettikleri Lefke köprüsünü "yapılamaz" demeleri olanağı varken en

kısa bir zamanda onarmışlardı. Öyle ki, Garp Cephesi Komutanlığı bunlara ödül vermediği kararlaştırmış bulunuyordu (Bu ödüllerin ailelerine verildiği anlaşılmaktadır). Bunların öldürülmesinden sonra idarede köprü onarımı uzmanı kalmamış olmakta idi. Güçlendirilmeğe çalışılan güven duygusu ile biraz sakinleşmiş olan öteki görevlilerin, bu olay karşısında korkuları yeniden artmıştır. Bu olay, verilen garantilerin de geçerli olmadığı fikrini vermiş ve onbeş yirmi gün kimse görevini gereği gibi yapamamıştır (270 def.).

Özellikle, Lefke - Adapazarı arasında geçen bu gibi olaylara engel olunması için Behiç Bey, Bozöyük'de bulunan Garp Cephesi Komutanı Ali Fuat Paşa ile görüşmüştür. Ali Fuat Paşa'nın çıkardığı ve idarece bastırılan 21.7.1336 (920) tarihli genel emirden her istasyona bir kaç nüsha astırılmıştır.

Ali Fuat Paşa'nın bu emrinde; İstanbul'un Yeniden devletler tarafından işgali üzerine Milletin eline geçen ve yine Millet tarafından idare edilen Şimendiferlerin memurlarından büyük bir kısmının doğrulukla ve bizimle çalışacaklarına kefil olunmuş, onların "hristiyan vatandaşlardan" oldukları belirtilmiş ve Şimendifer işinin ayrıca bir fen olduğu, bunu bilmiyenlerin işlere karışmaması gerektiği bildirilmiştir. Diğer yurttaşlara olduğu gibi Şimendifer memurlarına da, ırz, mal ve can kefaleti hususunda milletin "söz verdiği" ayrıca belirtilen bu emirde: "Bu söz Millet namusudur. Verilen namus sözünü tutmağa herkes mecburdur." "Binaenaleyh bir kıta veya Kuvayı Milliye için şimendiferlerimizden istifade zarureti hasıl olunca derhal mafevkine müracaat etmeli ve kendiliğinden şimendifer işlerine asla karışılmamalıdır" denilmektedir.

Bu emrin dahi bu alanda bir etki yapamadığı görülmüştür.

Müslüman Memur Bulunamayınca

Genel Müdürlüğün Nafia Vekilliğine sunduğu 22.10.1336 (920) tarihli ve Ağustos ayı genel durumunu bildiren raporunda: başlangıçta kurulmuş olan İşletme Komisyonunun, işleri istenilen derecede yürütememesine "gayrı müslimler" aleyhinde esen havadan korkmalarının da bir neden olduğu, Eskişehirde islâm olmıyan memurlardan onbir kişinin evlerinin eşyaları ile birlikte işgal edildiği ve "anasır-ı gayrı müslimeden (islâm olmıyanlardan) Müdafaa-i Hukuk Cemiyetlerince tarh edilen (salınan) vergiden şimendifer memurlarına da

hisse tefrik edilmiş (pay ayrılmış) ve bu suretle mal ve canlarından emniyetsizlik gören memurlar arasında büyük bir heyecan husul bulmuş” olduğu bildirilmektedir. Bu rapordan, o sırada devletten ayrı olarak Müdafaa-i Hukuk Cemiyetlerince azınlıklara vergi salınmış olduğu anlaşılmaktadır. Verginin miktarı belirtilmemiş olmakla birlikte, azınlıklardan olan Şimendifercilerde bir heyecanın uyanmasına neden olabildiği görülmektedir.

Yine bu raporda: “...müslüman memur azlığından halen Lefke - Adapazarı arasındaki istasyonlara sorumlu ve işbilir memurlar” gönderilemediği de belirtilmektedir.

Yabancı Devlet Uyrukluları

Garp Cephesi Polis örgütü, 9.8.920 tarihli yazısı ile Eskişehir Mutasarrıflığına başvurarak Eskişehir Şimendifer ambarlarında çalışan “Arnavut Yani” adındaki kimsenin İtalyan uyruklu olduğunu anlaşıldığı, kendileri ile barış imzalanmamış devlet uyruklu kimselerin ya çıkarılmasını, yahut da bunların Osmanlı uyruğuna geçmeleri bildirilmiştir.

İdarede daha başka yabancı uyruklu kimseler de çalışmaktadırlar. Bir yandan yurdumuza saldırmış Yunan ordusu ile ölümlü savaşına girmiş iken öte yandan yerlerine o işi yapacak yetişmiş Türk memur bulup koyamadığımız için, cepheye askerlerimizi ve cephanelerini taşıyacak olan Demiryolları işletmesindeki baş ve önemli görevlerde, yalnız hristiyan azınlıkların değil; doğrudan Yunan uyruklu olan kimselerin hizmetlerine dahi bel bağlamak zorunda kalışımız gibi bir durumun, dünyada eşi ve örneği, herhalde, görülmemiş olmalıdır. Aradan elli yıldan çok bir zaman geçtikten sonra, bu günkü koşullar içinde anlaşılması bile kolay olmıyan bu durum; ulusumuzun o zamanki çaresizliğinin, bahtsızlığının ve bundan başka Demiryolları İdaresinin karşılaştığı güçlüğü, tek başına, acı bir ifadesi olmaktadır⁶.

⁶ Bütün Anadolu hattı görevlilerinin 1598’i müslüman (Hareket işlerinde müslüman yoktur) 459 Rum, 403 Ermeni, 6 Musevi’dir. Bunlar, Osmanlı Devleti uyruğudurlar.

Onyeddi doğrudan Yunan uyruklu olduğu gibi otuz bir kişi de çeşitli Batı ve Balkan devletleri uyrukusudur (284 sayılı Dosyanın 158 sayılı kâğıdından alınmıştır).

Yunan uyrukluların başında, Demiryollarına ilk el koyan Vasfi Bey'in 25 Mart 1920 de kurduğu "İşletme Komisyonu" üyesi olan ve Yardımcı iken Fabrikaya Müdür yapılmış olan Kolaro Efendi vardır.

Durum arz edilmiş olan Nafia Vekilliğinden o zaman gelen cevap yazısında; Kolaro'nun sadakatsizliğinin Hicaz hattında geçen davranışları ile ve bu sırada da bir gereklilik yok iken İngilizler tarafından Selânik'ten getirilmiş olmasıyla belli olduğu kabul edilmekle birlikte "bunun da görevini yapabilecek ehil bir müslüman memur bulununcaya kadar kullanılması zaruridir" denilmekte ve bu duruma genel olarak da değinilerek: "hatta kullanılan yabancı tebalı ve bilhassa Yunanlı memurların değiştirilmesi, yerlerine müslüman memurların bulunmasına vabestedir (bağlıdır). Bu şart olmayınca şimdi hatta bulunan yabancıları sıkı ve makul bir kontrol ve gözetleme altında bulundurularak kullanmaktan başka çare yoktur" denilmektedir. (270 Def. 77. s.)

Yunanlıların Uşak ve Kütahya Saldırıları

26.8.336 (920) de başlayan Uşak yönündeki Yunan saldırısı üzerine Afyon ve Uşak hattı işletmesi alt üst olmuştur. Bu hat müdürlüğüne atanmış olan Mösyö Andre (Fransızdır) hattı görüp inceleyemeden Afyon'da oturup beklemek zorunda kalmıştır.

Bu sırada, Garp Cephesi Komutanlığının 29/30.8.336 (920) tarihli "Gizli ve Zata Mahsus" işaretli emri alınmıştır. Bunda, Afyon Karahisar'ının yitirilmesi olasılığı karşısında Genel Müdürlüğün alacağı tedbirler ile; Eskişehir - Ankara ve Akşehir - Konya olarak iki bölük kalabilecek olan hatlara çekilecek malzemenin cins ve miktarı Genel Müdürlüğe bırakılarak düşman eline geçebilecek olan hatlarda bir lokomotif veya vagon kalmamasına dikkat edilmesi, Eskişehir - Ankara bölümünün her zaman güvenle işletilmesinin gerektiği, Fabrikanın olanağı olan kısımlarının Ankara'ya taşınması bildirilmektedir. (270 Def. 31 s.)

Çalışma Koşullarının Elverişsizliği

Cer İşleri Md. Yardımcısı Hakkı Efendi'ye, Nafia Vekilinin (Bayındırlık Bakanının) önünde, büyük zorluklarla, Depo Müdürlüğünü de çevirmek kaydıyla Uşak Hattı Cer Müdürlüğü kabul ettirilebilmişti. Yanına da Şimendifer Subayı Şemsettin Efendi veril-

mişti. Hakkı Efendi, 31.8.336 (920) tarihli raporunda geri çekiliş sırasında makirist Çötaki (Rum) idaresindeki 12 vagonlu bir katarın Uşaktan üç kilometre sonra yarma içinde bulunan ve Demiryolları İdaresine haber verilmeden askerlerimizce tahrip edilmiş köprüde derayman yaptığı ve vagonların birbiri üzerine düştükleri, iki ateşçiden Yorgi'nin (Rum) nasılsa kurtulup, Afyonkarahisar'a kadar gelebildiği, öteki ateşçi Solakyan (Ermeni) ile makinist Çötaki'nin kayboldukları bildirilmektedir. Yine bu raporun; bu olaydan sonra, askeri bir trenle yola çıkan makinist Şükrü'nün, yarım kilometre uzaktan kaza olayını görerek trenini durdurduğu iki ateşçisi ile birlikte, makinenin ateşini söndürdükten sonra düşen top mermilerinden sakınarak Oturak istasyonuna ve oradan Afyonkarahisar'ına kadar gelebildikleri anlaşılmıştır.

İki lokomotif ile yetmiş vagon, köprünün bu erken atılışı yüzünden Uşak'ta kalmış ve düşman eline geçmiştir. Garp Cephesi Komutanlığı, 1.9.336 (920) tarihli emrinde: "Uşakta olduğu gibi hattın Dumlupınar - Afyonkarahisar kısmında da malzeme terk etmemek için" bu kısımdaki vagon ve lokomotiflerin geriye alınarak "Kumpanyaya" verilmesi ve tahripde acele edilmemesini kendi birliklerinden istemiştir. (280 dosya / Sayı 23)

İslâm Olmayan Görevlilere Karşı Tazelenen Tepki

Yunanlıların bu saldırısının, İslâm olmayan görevlilere karşı yeniden bir duygulanmaya ve bunun sonucunda, onların görevden uzaklaştırılmaları isteklerinin artmasına yol açmış olduğu görülmektedir.

İslâm olmayan görevlilerin, bize tam bir bağlılığı ileri sürülemez ise de, o sıradaki Yunan saldırısında onların bize dönük kötü bir davranışlarına da rastlanılmamıştır. Buna rağmen; kendilerine kuşku ile bakıldığından, her taraftan Demiryollarındaki İslâm olmayan görevlilerin kovulmaları, görevlerinden uzaklaştırılmaları istenilmeğe başlanmıştı. Konya Valisi Haydar imzalı olup Garp Cephesi Komutanlığına gönderilmiş 1.9.336 (920) tarihli bir şifrede, gayri müslim olan demiryolları telgraf memurlarının Yunan ordusunun bütün hareketlerini Rum ve Ermenilere ve bunlar aracılığı ile, siyasî muhaliflere haber verdikleri kanısına varıldığını, bunlardan cepheye yakın yerlerde çalışan kimselerin kontrol altına alınmaları ve trenlere ait telgrafların Türkçe çekilmesi kuralının konulması istenilmektedir.

3.9.336 (920) tarihini taşıyan ve Garp Cephesi Askerî Polis örgütünce hazırlanmış bir liste, Ali Fuat Paşa tarafından mutalea bildirilmesi için Demiryolları Genel Müdürlüğüne gönderilmiştir. Bu listede sayısı elliye varan yabancı devlet uyrukluları arasında, İşletme Komisyonu üyesi olan Fabrika Müdürü Kolaro'nun, üstelik "Etniki Eterya" cemiyetinden olduğu, Hareket Dairesi Başkanı Harilaos'un gayet zararlı bir komiteci olup komitecileri evinde toplayarak onlarla konuşmalar yaptığı, Muhasebe ve Teftiş Başkanı Ayanidis'in İzmir'in Yunanlılarca işgalinde Harilaos'un evinde yapılan şenliklere katılmış olduğu bildirilmektedir.

Genel Kurmay Başkanlığına cevap olarak yazılmış Nafia Vekilliğinin 5.9.336 (920) tarihli bir yazısı, bu konuyu aydınlatmaktadır. Bu yazıda; Demiryolları Şirketlerinin imtiyaz sahiplerinin yabancı ve hristiyan olmalarından, memurlarını da bilerek ve isteyerek "gayrı müslim mutahassıs" kimselerden seçtikleri; bunların görevini yapacak mütehassıs islâm memurlarının azlığını da bahane olarak ileri sürdükleri, Demiryolları hesap ve yazı işleri ile haberleşmelerinin Fransızca yapıldığı, hatta savaştan (1. Cihan Savaşı) önce ve savaş sırasında bu ortaklığın başında bulunan Almanların dahi Fransızca kullandıkları belirtilerek; ancak, bir kaç aydanberi el koyduğumuz bu kurumların görevlilerini birden müslümanlarla değiştirmenin ve işlem dilini hemen Fransızcadan Türkçeye çevirmenin olanağı olmadığı, böyle bir şey yapıldığı takdirde, Demiryollarının işlemeden kalacağı, bunun sonucunda ise, asker ve cephane yollamalarının duracağı, bunun da Yurt savunmasında büyük ölçüde etki yapacağı açıklanmıştır. Bu cevapta; ele geçirilebilen müslim memurların, kuşku uyandıran hristiyan memurlar yerine atanmakta olduğu, haberleşmelerin birden Türkçeye döndürülemeyeceği, Posta ve Telgraf Genel Müdürlüğünün dahi kendisinden istenilen iki telgraf memurunu henüz bulup gönderemediği, bu nedenlerle, yazışma ve haberleşmenin Türkçe yapılması işinin olanaklar ölçüsünde, yavaş yavaş bir çözüme bağlanacağı bildirilmektedir (280 dosya, 25 Sayı).

Bu sırada Garp Cephesi Komutanlığı; Ertuğrul, İzmit, Eskişehir, Kütahya, Afyonkarahisar sancakları içindeki azınlıklardan 20-40 yaşları arasında olanların, buralardan başka yerlere göç ettirilmelerine başlanılmış olduğundan, bu bölgelerdeki Demiryolları memurlarından bu koşulları taşıyanların buralardan başka yerlere atanmalarını istemiştir. Genel Müdürlük, Fabrikanın Eskişehir'de olması nedeniyle

bu emrin uygulanması olanağının olmadığı, ancak, bu bölgelerdeki istasyonlara müslüman veya yaşlı memur gönderilmeğe çalışılacağı cevabını vermiştir.

Gayrı müslim memurlar üzerindeki dedikodunun, normal sınırları aştığını gören Genel Müdür Behiç Bey, bu sorunu kesin olarak çözümlemek amacıyla Ankara'ya gitmiştir. 9.9.1336 (920) günü Nafia Vekiline Garp Cephesi Polisinin, yukarıda sözünü ettiğimiz listesini vererek sorunu açıklamıştır. Bundan sonra, Vekil ile birlikte Vekiller Heyeti odasına gitmişlerdir. Behiç Bey, Vekiller Heyeti önünde, şimendifer gibi en önemli bir savunma aracının yabancı ellerde bulunmasının doğru olmadığını, millileştirilmesinin zorunlu olduğunu, fakat bu işin bu zamanda yapılmasının çok zor, hatta yapılamaz olduğunu söylediği sıralarda, Heyet üyelerinden bir kısım kimseler hiç tereddüt etmeden “bütün gayrı müslim memurların tardı lüzumunu ve hatta bu maksad için şimendiferlerin işletilmesini bile feda edeceklerini” ileri sürmüşler, uzun tartışmalardan sonra, bunlardan tabip, kâtip ve ameale gibi, doğrudan demiryolu mesleğinde olmyanların değiştirilmesi ile yetinmeğe mecbur olmuşlardır.

Fakat; Genel Müdür, bir kısım memurların belli bir nedeni olmaksızın işden uzaklaştırılmalarının, bütün memurlar üzerinde kötü etki yapacağını, kendisinin de işe başlarken kimseyi sebepsiz çıkarmıyacağı üzerine memurlara söz verdiğini ileri sürerek bu teklifi de kabul etmemiştir. Böylece, her iki taraf da düşüncelerinde direnmiş olarak kalmışlardır.

Bu konuşmalar arasında Vekiller Heyetinden bir zatın: “Bütün gayri müslimleri iş başından uzaklaştırmakla beraber, şimendiferlerimizi işletmek Nafia Vekilinin vazifesidir. Kendisi bundan sorumludur” dediği de anlaşılmıştır. (270 Def. 37. s.)

Yunan ordusuna karşı kurduğumuz savunma cephesinin gerisindeki ulaşım araçlarının, Yunanlı veya onlara eğilimli kimseler idaresinde bulunmasının “dünyanın hiç bir tarafında görülmemiş bir şekil olduğunu” söyleyen Behiç Bey; eskiden düşünülmeden verilmiş imtiyazların sonucu olan bu halin düzeltilmesine hemen kalkışmanın bu büyük taşıma aracını büsbütün kısırlaştıracağını öne sürmektedir. Diğer taraftan; başka yerlerdeki gayrı müslim kimselere “Kuvayı Milliye” grupları tarafından yapılan saldırılar yanında Demiryollarında görevli olanların, nisbeten bundan korunmakta

olması, bu gibi memurların açıktan açığa bir kötülük yapmalarına engel olacağı kanısını belirten ve en büyük Yurt görevini şimendiferleri işletmekte gördüğünü kaydeden G. Müdür, bunu büsbütün durdurmaktansa bu gibi sakıncalarına rağmen, işletmekte devam etmeği doğru bulduğunu Nafia Vekilliğine gönderdiği yazısında belirttikten sonra; bununla birlikte bütün müslim olmıyan memurların çıkarılması suretiyle işletmeyi sağlayacak kimse bulunabileceğinden, kendi yerine iş başına getirilmesini teklif etmiş ve Temmuz ayı açığını kapamak üzere otuz bin lira gönderilmediği takdirde istifa etmiş sayılmasını da yazısına eklemiştir. (270 Def. 38. s.)

Ankara, Eskişehir ve Konya gazetelerinde müslim demiryolu memuru alınacağı konusunda ilânlar verilmiş ise de bundan da bir sonuç alınamamış olduğu görülmektedir.

Konya İsyanı ve Gayrı Müslim Personelin Durumu

Bu sırada Konya isyanı olmuş, asiler demiryollarının bazı kısımlarını tahrip ve istasyonları yağma etmişlerdir.

İsyancıların Konya yöresi istasyonlarındaki gayrı müslim görevlilere dokunmamış olmaları ile ve bu gayrı müslim görevlilerin isyan olayından bilgi verirken “pek mübalağalı” davranmaları dolayısıyla dikkati çektiklerini ileri sürerek, bu hat görevlilerinin islam memurlarla değiştirilmeleri, 12. Kolordu Komutanlığınca, önemle istenilmiştir. Genel Müdürlükten verilen cevapta asilerin müslüman memurlara dokunmadıklarını fakat, gayrı müslim memurlardan ikisini yaraladıklarını bildirerek, dağ başında her türlü savunma araçlarından yoksun olan bu memurların korku yüzünden mübalağa etmelerinin, pek tabii olduğu belirtilmiştir.

Bununla birlikte; bu gayrı müslim görevlilerinden asilere karşı yapılan hareketlerde cesaret ve yararlılık gösterenler dahi görülmüştür. İsyanı bastırarak askerlerin treninde bulunan Yol Şube Mühendisi, verdiği raporda: “treni cesurane ateş hattına kadar sokmağa muvaffak olan makinist Hristo Aslanyadis ile iki ateşçisinin sadakatleri şayanı arzıdır” demektedir, Telgraf Başçavuşu Leonyadis’in “vazife-deki ciddiyeti”nden söz etmektedir. (280 Do. 40 No) Gayrı müslim memurların Konya istasyonunda asi müfrezelere gönderilen iase malzemelerini de manevra ve tren tertibi bahanesiyle geciktirmek suretiyle onların hareketlerini de geciktirmiş oldukları anlaşılmıştır.

Aslında bu isyan, ilk önce Demiryolları gayrı müslim memurlarının telgraflarıyla anlaşılmış ve Garp Cephesi Komutanlığına da ilk haberi, buna dayanarak, Demiryolları İdaresi vermiştir.

Demiryollarına ilk el konulduğu zaman Askeri Müfettiş Vasfi Bey tarafından müdür yardımcılığından Fabrika Müdürlüğüne getirilmiş olan ve Yunan uyruklu olduğu Garp Cephesi Polis Örgütü tarafından haber verilen Kolaro verdiği 20.10.920 tarihli raporunda, odunsuzluktan trenin pakura (mazot) ile işletildiğini, böyle giderse pakuranın ancak bir buçuk ay yetebileceğini kışın yaklaşmasından odun elde edilmesinin de güçleşeceğini bildirmekte ve bunlar üzerine dikkati çekmek istemektedir. Bu davranışı, onun bize içten bir bağlılığını, elbette göstermez. Ama; bu hal, onun ve onun gibi olanların iş başında kaldıkları müddetçe canlarını koruma amacı ile de olsa, iyi bir denetim altında görevlerinin gerektirdiğini yapacaklarını göstermesi bakımından, Demiryolları İdaresince önemli sayılmıştır.

DEMİRYOLLARI İDARESİNE DIŞARADAN KARIŞMA

İdare Eyyası ve Malzemesine El Atmalar

Gerek “Kuvayı Milliye” gerekse Ordu mensupları tarafından Demiryollarına ve görevlilerine karışılması, binalarının işgali, idarenin karşılaştığı güçlüklerin en başında gelmektedir.

Ordu ihtiyaçları ve hizmetleri düşünülerek kurulmuş olan yeni Demiryolları İdaresinin önüne çıkan, onu duraksatan ve aksatan dış karışmaların silâhlı kuvvetlerden gelmesi, zorlukların niteliğini, giderilmesindeki güçlüğü ilk bakışta anlatmağa yetmektedir. Bunlardan bir çok örnek vardır. Ancak Derbend İstasyon memuru Abdül- ezel Efendi'nin durumu, tipik bir örnektir.

Bu kimsenin 24. Tümen Kurmay Başkanlığınca fen memuru olarak atandığı haberi alınınca durum, 24. Tümen Komutanlığından bir yazı ile sorulmuştur. 24. Tümen Komutanı Atıf Bey cevabında: Abdül- ezel Efendi'nin, İngilizlerin Derbend'i işgalleri üzerine, köprü- leri tahrip eden müfrezelere gözcü olmak ve karışıklığa uğramış olan şimendifer işletmesini düzeltmek üzere Tümençe görevlendirildiği bildirilmektedir. Kurmay Albay olan Genel Müdür Behiç Bey, 25.7. 920 tarihli yazı ile verdiği cevapta; bu atamanın doğru olmayacağı, Demiryollarının o kısmının karışıklığının, memurlarının uğramakta oldukları saldırıların ve karışmaların durdurulmamasının bir sonucu

olduğu, hayatları temin edilmedikçe o tarafa hiç bir memur gönderilmiyeceği gibi hususları belirtmiş bulunmaktadır. Tümen Komutanı Atıf Bey'in, bu yazının altına yazdığı bir cevap, o günlerin havasını açıklayıcı bir niteliktedir.

Genel Müdürlüğün tezkeresi altına kırmızı mürekkeple yazılan cevapta, İngilizlerin Derbend'i işgali üzerine Tümen'e başvuran Abdülezel Efendi'ye, düşmanın ilerlemesine bir zaman için engel olmak amacıyla İzmit - Arifiye arasındaki köprülerden gerekenlerinin acele tahripleri işi verildiği bildirildikten sonra Tümen'in "değil böyle işsiz kalmış bir memurdan, bütün insanlardan hatta, Anadolu Hututu (hatları) İşletme Müdürü de bu mıntakada ve o gibi anlarda bulunsa onu dahi müdürlüğünü düşünmeksizin bu bedbaht vatanın selâmeti namına yapabileceği her hangi bir işde istihdam eder ve edecektir. Tecrübe etmek arzu buyuranlar teşrif ederler. İstifade eder ve hiç bir makamdan istizana (izin isteme) lüzum bile görmez" denilmektedir. Bir yarbaydan bir kurmay albaya yazılan bu yazıda: "Hattın tanzimi için Anadolu Hututu Müdürü, Fırka'ya (Tümen'e) şart şurt koşamaz". "Fırka (Tümen) bu kadar izahatı Anadolu Hututu Müdüriyetine vermeğe asla mecbur değildir ve vermesi bir kabahattir. Fakat, şahsı âlinize hürmet noktai nazarından bu defalık vermiştir" denilmektedir. (280 Do. / 8 No.)

Bir düzenli asker birliğine (Tümen'e) komuta etmekle birlikte; Süvari Yarbayı Atıf Bey'in, genel askerlik disiplininden ne kadar uzak kaldığı ve tamamen "Kuvayı Milliye" komutanları gibi düşünüp davrandığı görülmektedir.

Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa'nın Servis Vagonu ile Eskişehir'den Ankara'ya gelmiş biletsiz üç kadının 24. Tümen Komutanı Atıf Bey'in ailesi fertlerinden olduğu anlaşılmış, fakat uzun yazışmalara rağmen; bilet bedelleri alınamamıştır⁷ (270 de 40. s).

⁷ Atıf Bey, "Garbi Anadolu Kuvayı Milliye" Komutanı Ali Fuat Paşa tarafından Eskişehir ve yöresi "Kuvayı Milliye" komutanı olarak atanmıştı. Bir ara, -böyle bir görevde iken- İngilizler tarafından tutuklanarak İstanbul'a götürülen bu zat için Atatürk, "Nutuk" da, böyle bir mevkide olan bir kimsenin kendini bu duruma düşürmesinin şaşılacak bir şey olduğunu kaydetmektedir.

Atıf Bey'in, o sıralarda, İzmit Rumlarından birine ait olup el koyduğu bir vagon tütünü, Ankara'ya göndererek, kendi hesabına sattırma işine giriştiği, fakat, tütünlere Maliye'nin el koyduğu ve bu davranışı dolayısıyla Maliye Vekilinin teklifi üzerine Vekiller Heyetinin kendisini azle karar verdiğini, Eskişehir'e gelmiş olan

Dışardan Karışmaların Sonucu Kaza

Demiryolları işlerine dışarıdan karışmalar sürüp gitmektedir. Bunların önemli olanları, işletme tekniği ile ilgili olanlarıdır. Zira; bu nedenlerle can ve mal kaybı ile sonuçlanan kazalar olmaktadır.

Drezin ve vagonetler askeri birliklerin eline geçmiş, hattın sürekli teftişi ve onarımı için elde vagonet ve drezin kalmamıştır. 2/3.11.1920 gecesi Bilecik'ten gelen Yarbey Atıf Bey'in drezini, dokuzuncu tünelin çıkış tarafına düşmüş büyük bir taşla çarpmıştır. Atıf Bey, bunu kendisine yapılmış bir kötülük sanmışsa da, bu taşın hatta yağmur etkisi ile düşmüş olduğu, drezin ve vagonetlere el koymuş olduklarından ilgililerce hattın gereği gibi teftiş edilememesi nedeniyle zamanında görülüp ilgililere haber verilemediği ve kaldırıma işine girişilemediği kendisine bildirilmiştir.

13.1.1921 de 53 numaralı tren Lefke'ye varış sırasında bir vagonetle çarpışmıştır. Lokomotif vagoneti 600 metre sürükleyerek parçalamıştır. Bu vagonetin, Atıf Bey'in tavsiyesi ile ve Bilecik'te bulunan istihkâm teğmeninin emriyle, Geyve Jandarma Alay Komutanı Vıcdanî Bey'in eşyalarını taşıdığı anlaşılmıştır.

Bunlarla birlikte; Demiryollarına yapılan karışmalara ve malzemesinden faydalanma isteklerine en tipik örnek – onun haberi olmadan – Mustafa Kemal Paşa karargâhından gelmektedir. Büyük Millet Meclisi Reisi refakat zabiti İsmail Hakkı imzasını taşıyan bir telgrafta: “Büyük Millet Meclisi Reisi Paşa Hazretlerinin daireleri için” ilk trenle on soba istenilmektedir. Buna; Şimendifer İdare-sinde bulunmadığından, dışarıda malzeme bulunursa yaptırılıp gönderileceği cevabı verilmişse de, refakat zabıtlığı ikinci telgrafında bir yol göstererek: “Eskişehir - Ankara arası istasyonlardan her birinden bir tane alınmak suretiyle Paşa Hazretlerinin daireleriyle karargâha icabeden soba ve boru noksanının” karşılanması ricasında bulunmuştur. Bunun üzerine istasyonlardan birer soba alınma işine başlanılmış ise de, bu telgraflar Genel Müdür Behiç Bey tarafından, Mustafa Kemal Paşa'ya gösterilerek “mesele halledilmiştir”. Sobalar gönderilmemiştir (270 Def. 46. s).

Adliye Vekili Celalettin Arif Bey'den duyduğunu, bize, (rahmetli) Behiç Bey söylemişlerdi. Fakat Atıf Bey'in azl edilmemiş olduğu, Birinci İnönü Savaşı'ndan sonra takdir ve taltif edilmediği için çekilmiş olduğu anlaşılmıştır.

BAĞDAT İNŞAAT ŞİRKETİ

Bağdat Hattı ile Bağdat İnşaat Şirketi idaresini de üzerine alması teklifi karşısında henüz bir karar vermeden önce, Pozanti'de bulunan 41. Tümen Komutanı Hayri Bey, askerler tarafından karışılmıyacağı ve Kuvayı Milliye karışmalarının da önüne geçileceği taahhüt edilirse, Bağdat Hattını ve İnşaat Şirketini üzerine alabileceğini bildiren Genel Müdür Behiç Bey, Konya'da karşılaştığı Tümen Komutanı Hayri Bey'den bu konularda kesin söz almıştır. Ama, Hayri Bey, sözünü yerine getirememiştir. (270/28)

Nisan 920 başlarında Fransızlar çekildiği zaman, Bağdat İnşaat Ortaklığının çalıştığı hatlar üzerinde ne gibi malzemeler bıraktığı tesbit edilememiştir. Çünkü, bütün kayıtlar, "Kuvayı Milliye Çeteleri" tarafından yok edilmişti. "Büyük miktarda malzeme ve aletlerle eşyalar Kuvayı Milliye tarafından alınarak Konya, Kayseri, Kozan, Karaisalı ve Silifke" kasabalarına ve köylerine götürülmüştü.

Fransızlar, hattı terk ettikleri zaman, Sinan Paşa adını almış bir kimsenin buyruğu altındaki "Kuvayı Milliye", Şirketin imalat-hanelerini basmışlardır. Yine bunlar, Pozanti - Kelebek arası, Klm. 303 de Hacıkirî tünelleri içinde ve Hacıkirî ile Durak arasında hattı üç yerinden bozmuşlardır. Bundan başka Hacıkirî - Kelebek arasında üç yerde vagon yığınları görülmüştür. Bunlar, makinesiz yola bırakılan vagonlar olup rampalarda raydan çıkmış ve devrilmişlerdir.

Bağdat İnşaat Ortaklığının bütün tezgâhlarının, bürolarının, fabrika ve mağazalarının olduğu gibi evlerinin de Kuvayı Milliye Çeteleri tarafından tahrip ve yağma edilmiş oldukları anlaşılmıştır. Fabrikanın bütün aletleri yitirilmiş, telgraf ve telefon makineleri kırılmış, büyük makinelerin kayışları alınıp götürülmüş, dosyalar karıştırılıp kâğıtları yırtılıp atılmıştır. Kasalar kırılmış, içindekiler alınmıştır.

"Kuvayı Milliye çekilmesinden sonra dahi Mevki Kumandanları ve bunların yanında kalanlar mağazanın (eşya ambarı anlamındadır) ve dışında kalan diğer eşyanın yağması çok zaman devam etmiştir. Her neyi beğenmişlerse almışlardır. "Bütün sivil ve askerî memurlar Şimendifere ait malların umuma ait olduğu kanaatinde bulunmuşlar ve bunun yağmasına müsaade etmişlerdir". "Pozanti sivil ve askerî memurları bu suretle İnşaat Şirketi hesabına olarak,

hatta hususi meskenlere bile elektrik tesis ettirmişlerdir, ve su akıttırmışlardır”.

Bu durumdan sonra, “Anadolu - Bağdat Hatları ve Bağdat İnşaat Şirketi Umum Müdürlüğü” tarafından, yeniden işe başlanılmış ise de, binaların onarılması için “alınan yağlı kirecin büyük bir kısmını da Pozanti’deki evlerinin tamiri için 41. Tümen almıştır”.

Genel Müdürlüğün Eylül 1920 ayı raporundan alınan bu satırlar Toroslar’daki Bağdat Hattı İnşaat Şirketinin o sıradaki durumunu yeterince belirtmektedir. Bu raporda, bu başıboşluğun hatlara ve İnşaat Ortaklığına Devletçe el konulduktan sonra da devam ettiği belirtilerek “inşaat kısmında bilet almak, tesviye vermek âdet değildir. Herkes keyfince trenlerden istifade edebiliyor. O tarafı teftişlerim esnasında bunu menettimse de teyid edici kuvvetlerim olmadığından tamamen temin edemedim. Ancak, herkes İnşaat Heyetine düşman kesilmiştir” denilmektedir. (280 Dos. / 33 No)

Bağdat İnşaat Şirketi Müdürlüğüne atanmış olan (Yüksek) Mühendis Mavrokordato Efendi, Genel Müdürden aldığı emirlere göre davranmak isteği ile, işçi ve balast trenine binmiş olan subayları yerlerinden indirmiş olduğundan, subaylardan biri Karaisalı Mahkemesinde hakaret maddesinden aleyhine dava açmıştır.

Genel Müdür, kendi emrini yerine getirmekten ibaret bir davranışı için “memleketimize bu kadar hizmet etmiş, şayanı hürmet bu zâtı” kendi yüzünden Karaisalı’ya kadar sürüklemenin doğru olamayacağını bildirerek, gerekirse hakkındaki işlemin Pozanti’de yapılmasını Nafia Vekillikinden rica etmişse de, buna Adana Valiliğinden verilen cevapta bunun mümkün olamayacağı, fakat; memlekete doğrulukla hizmet etmiş olan bu zate her türlü saygı ve kayırmanın gösterileceği bildirilmiştir.

Demiryolları yönetimine karışmaların, bunlara Devletçe el konulmasından sonra da sorumsuzca süregeldiği görülmektedir. Nitekim; Ekim (1920) ayı içinde Pozanti’deki 41. Tümen Komutanlığı, iki lokomotifle el koymuş ve kimseye haber vermeden, istediği gibi trenler tertip ettirmeğe başlamıştır. Bu makineler, uzun yazışmalardan sonra geri alınabilmiştir.

41. Tümenin keyfi emirleri bununla da bitmemiştir. Posta treninin, Tümen Komutanlığının emriyle, zamanından 71 dakika önce yola çıkarılması bunlardan biridir.

Genel olarak Demiryolları İşletmesine, malzemesine, yapılarına ve personeline karışmalar yine, her tarafta süregelmiştir.

Garp Cephesi

Garp Cephesi Komutanı Ali Fuat Paşa Moskova'ya Büyükelçi olarak gidince Garp Cephesi ikiye bölünmüş, bu adı sürdüren kısmın komutanlığına İsmet Bey, Afyon taraflarında kalan kısmın komutanlığına da Cenup Cephesi Komutanı olarak Refet Bey getirilmiştir⁸.

Demiryolları İdaresinin Konya İstasyonu yakınında bir oteli vardır. Cenup Cephesi Komutanlığı; bu oteli karargâh yaptığını, ertesi günü öğle vaktine kadar teslimi gerektiğini 13.11.920 tarihli bir yazı ile bildirmiştir. O sırada Konya'da bulunan Genel Müdür Behiç Bey, oteldeki gümüş takımları ile idarenin sofrta takımlarını aldirtmış bunların bir kısmını servis vagonuna kodurtmuş, bir kısmını da Mühendis Mavrokordato ile Bahaettin Efendi'ye teslim ettirmiştir. Oteldeki eşyanın çokluğu dolayısıyla 12 sandalye ile dört karyola ve diğer bazı eşyanın da verilmesini Refet Bey'den rica ederek aldıkları, hatta bunların "alındı" kâğıtlarını da verdikleri ve bu eşyalar vagona konulduğu halde, sonradan hemen bir subay gönderilerek, bu eşyaların vagondan aldirtılmış olduğu anlaşılmaktadır (270 Def. 59 s.).

Yarbay Osman Bey'in Davranışı

Kuvayı tedibiye (isyan bastıran kuvvetler) Komutanı Yarbay Osman Beyin (Kasap Osman adıyla ün almıştır), kuvvetlerinin bindirilmiş olduğu 64 vagonun bir tren halinde sevk edilmesinde ısrar ettiği görülmektedir. Halbuki, esasında bu işin, iki makineden birinin bozuk olması nedeniyle hiç olamayacağı açıklandığı halde, adı geçen bu isteğinde direnmektedir.

⁸ Başlangıçta "Umum Kuvayı Milliye Kumandanı" olan 20. Kolordu Kumandanı Ali Fuat Paşa (Cebesoy), kuvayı milliye çetelerinin kaldırılarak yerine düzenli ordu kurulması düşüncesine katılmamış, onlardan da yararlanmak gerektiği kanısından vazgeçmemiştir. Öyle ki, çağırılma üzerine en son Ankara'ya geldiğinde trenden inışı sırasında omuzunda filinta tüfek bulundurduğu görülmüştü. Mustafa Kemal Paşa'nın Moskova'ya gidecek elçinin, bu işi başlatmış olan kimselerden olmasını istemektedirler, dedikten sonra "Bu işe seninle ben başladık ya sen gitmelisin ya ben" tarzında konuşması üzerine Ali Fuat Paşa'nın "Ben giderim" diyerek Moskova Elçiliğini kabul ettiğini M. Kemal Paşa'nın kendisine söylediğini (rahmetli) Behiç Erkin, bize anlatmışlardı. Z. G.

O sırada (16.11.920) servis vagoniyle gelen Genel Müdüre durum İstasyon Müdürü tarafından bildirilmiştir. Servis vagonunda bulunan Mebus (Millet Vekili) Albay Avni Bey, başka bir nedenle görceği Yarbey Osman Bey ile görüşmesinde bu işi de bir çözüme bağlamak istemiş, fakat sonra Osman Bey'i alarak servis vagonuna getirmiştir. İstasyon Müdürü de çağırılarak yapılan hesaplarda, bu kuvvetlerin ancak, üç ayrı trenle gönderilebileceği sonucuna varılmıştır. Durumu nezaketle kendisine anlatan ve kuvvetlerin bir kısmının kendi bulunduğu trenle de götürülebileceğini bildiren Genel Müdüre Yarbey Osman Bey, birden hiddetle ayağa kalkarak "treni cebren alıp götürceğini ve kendisinin dağ başlarında gezdiğinden dolayı her arzusunun yapılması lâzım geldiğini" ileri sürmüş ve (genel müdürle misafirine) böyle bir salonda oturdukları için "hayâ etmelerini" (utanmalarını) bağıra bağıra söyleyerek çıkıp gitmiştir.

Herkesin önünde yaptığı tehdit ve tahkir ile göreve karışmaları dolayısıyla bu kimsenin cezalandırılmasını isteyen ve gerekli yerlere gönderilmiş olan yazılarında Genel Müdür Behiç Bey: "...hayatımdan kıymettar addettiğim haysiyetime bu suretle tecavüz edilmesine tahammül edemem" demekte ve "hattı teftişe çıkmağa imkân" bulamadığından bu gibi saldırgan davranışların önüne geçilmedikçe ve bu olay çözülmedikçe "askerlik hizmetinden de sonradan çekilmek üzere" şimdiki görevinden bağışlanmasını istemektedir.

Cenup Cephesi Komutanı Refet Bey, cevap yazısında bu davranışa kendi bölgesinde uğramasından üzüntüsünün bir kat daha arttığını, bunun tarziye olarak kabulünü rica etmekte, adı geçenin Bakanlık emrine verildiğini bildirmektedir. Milli Müdafaa Vekilliğinden gelen bu konudaki yazıda da gerekli tahkikata başlanıldığı haber verilmektedir.

Demiryollarına zarar verme işleri yine sürüp gitmektedir. Konya İsyanı üzerine Çelebilikten uzaklaştırılmış olan Abdülhalim Çelebi kendisini ve yanındakilerini ve 12. Kolordudan aldığı bir otomobili, tesviye ilmühaberini Kolordu verecektir diye, parasız taşıttırmıştır. Kendisine yapılan başvurular bir sonuç vermediğinden idarece hakkında dava açılmış olduğu anlaşılmıştır.

Alpıköy İstasyon hangarının etrafını kapatarak işgal edilmesini oradan geçerken emr etmiş olan Kâzım Paşa (Özalp), yapılan başvurma üzerine, haber vermediği unuttuğundan dolayı Genel Müdürden özür dilemiştir.

Kasım (920) ayı içinde Lefke (Osmaneli) istasyon memurları Gökbayrak Taburu tarafından cepheye gönderilmişlerdir. Başvurma üzerine memurlar yeniden yerlerine gönderilmişlerdir.

Doğru Tel'e El Konulması

Cenup Cephesi Komutanı Refet Bey, gönderdiği bir şifrede, "bugünlerde cephece başlamakta olan" önemli hareketler dolayısıyla, Cephe Kumandanlığının 12. Kolordu ve 41. Tümen haberleşmesini kolaylaştırmak için Konya - Afyon ve Konya - Pozanti Şimendifer doğru telgraf hattının bu karagâhlar arasında telefon konuşmalarına ayrıldığını bildirmekte ve bu nedenle bu telden yararlanılan istasyonların aradan çıkartılmasını ve bu hattın telefon hattı haline getirilmesi için gerekenlere buyurulmasını istemektedir.

Genel Müdürlük, Nafia Vekilliğine başvurarak Demiryolu İşletmesini duraklatacak ve aksatacak olan bu işgal karşısında ne yapılacağını sormuştur.

Cenup Cephesi Komutanlığı, Konya istasyonundaki hamallar koşuşunu da idareye haber vermeden doğrudan işgal etmiştir.

Bu gibi olaylarla birlikte Maliye Vekilliğinin de para vermemesi karşısında, doğrudan B. M. M. Reisi Mustafa Kemal Paşa'ya çektiği 26. 11. 920 tarihli şifre telgrafında Genel Müdür Behiç Bey, Hükümet merkezine derdini anlatamadığını bildirdikten sonra: "Ordu, bi.hassa Cenup Cephesi Kumandanlığının müdahalatı (karışmaları) tahammülfersa (katlanılamıyacak) bir dereceye geldi. Bu şartlar altında hat durmağa katiyen mahkûmdur. Ben aczi mutlak (tam bir aciz) içindeyim" demekte ve işin incelettirilerek acele bir karara bağlanmasını rica etmektedir.

İki gün sonra, 28. 11. 920 tarihini taşıyan bir şifre ile Garp Cephesi Kumandanlığı: "Büyük Millet Meclisi Reisliğine çekilen telgrafta bahis buyrulan Şimendifer Hattını durduracak ordu" karışmaları hakkında açık bilgi istemiş, posta ile gönderileceği cevabı üzerine de "Büyük Millet Meclisi Reisi tacil buyuruyor" diyerek durumun şifre ile bildirilmesini yeniden istemiştir. Verilen cevapta, şikâyetlerin daha çok hükümet merkezine ve Cenup Cephesine ait olduğu Cenup Cephesinin, kendisine bağlı birliklere emir verir gibi davrandığı, Afyon - Pozanti doğru teline el koymakla işletmeye büyük zararlar verdiği bildirilmiştir.

Bu sırada yine, Cenup Cephesi Komutanlığı Konya'dan Afyon yönüne olan posta trenini ve Afyondan Eskişehir ve Konya'ya gidecek 243 ve 244 numaralı trenleri lâğv etmiş ve yeni emre kadar vagonların Afyon'da bekletilmesini emretmiştir. Durum, Nafia Vekilliğine ve Genel Kurmay Başkanlığına bildirilmiştir.

Afyon'da Demiryollarının altı memurunun evi Edhem çeteleri tarafından işgal edilmiştir.

Adana Valiliği dahi, Pozanti'deki idareye ait değirmeni kendi hesabına işletmeğe başlamıştır. Bunu idarenin adamlarıyla ve idarenin yakacağı ve malzemeleriyle yapmakta hiç bir sakınca görmemiştir.

Tesviye hesaplarını gören ve içinde demiryolları memurlarının da bulunduğu heyet, Demiryollarına haber verilmeden evrakı sokağa atılmak suretiyle bulundukları binadan Garp Cephesi tarafından çıkarılmışlardır.

Kapalı olan Hamam İstasyonuna bir telgraf memuru gönderilmesi 12. Kolordu Kumandanlığınca Afyon İstasyon Müdürlüğünden istenilmiştir. İstasyonca Genel Müdürlüğe aktarılan bu istek üzerine ayda 160 lira ödenmesi şartı ile bunun yapılabileceği cevabı verilmişse de, 29.12.1920 tarihinde İstasyon Kolordu tarafından zorla işgal edilmiş ve oradan geçmekte olan bir trenin şefi indirilerek kendi telgraf haberleşmelerini sağlamak amacıyla, istasyona müdür yapılmıştır.

MÂLİ DURUM

Anadolu Şimendiferleri Müdürlüğüne yeni başlamış olan Miralay Behiç Bey'in, bu ortaklığın 15 Temmuz 1920 ye kadar olan malî durumunu özetleyen raporunda: Bursa ve Alaşehir yörelerindeki ticaret eşyası geliş gidişi de kapanınca geliri büsbütün azalan idarenin aylık verecek parası olmadığı, satın alınan bin metre küp odunun yedi bin lira tutan bedelinin ödenemediği, kömürün bitmiş denecek miktarda olduğu, mazot miktarının ancak, üçyüz tren tahrikine elverişli olduğu, bunun ise bir buçuk ayda bitmesi demek olduğu, bildirilmektedir. Yine bu raporda: İdarenin bir ayda yakacaklar için 40 bin, onarım ve yenileme için 10 bin, aylıklarla öteki değişik masraflar için 80 bin liraya ihtiyacı olduğu, Avrupa'dan getirtilecek malzeme dolayısıyla gerekli olanla birlikte 150 bin liralık bir avans

verilmesi ve bu avansın geri verilebilmesi için de ücretlerin altı misline çıkarılması ve sülüslerin (askerlere kesilen üçte bir bilet) bunun üzerinden hesaplanması istenilmiştir.

Bu rapor tarihinden kırk beş gün sonra Nafia Vekilliğine gönderilen başka bir yazıda Genel Müdür Behiç Bey: “parasız değil böyle büyük bir müessesenin, en âdi arabanın dahi hareket edemeyeceği belli iken, bir takım şekillere bağlanarak para verilmemesinde ısrar, hattı bittabi durduracaktır.” “... Milli Müdafaadan (Savunma Bakanlığından) en az 100 bin lira alacağımız olduğu halde, yarısının bile alelhesap verilmemesi, yine Milli Müdafaayı yani askerî nakliyatı zarara sokacaktır” “âdi masrafları ayda 150 bin lira olan ve hal dolayısıyla geliri 20-30 bin lirayı geçmeyen bu müesseseyi idare için âcizlerinde (bende) kuvvei kutsiye (kutsal güç) bulunmadığından 15 Eylül 1336 (1920) ye kadar en az 30 bin lira verilmediği takdirde işlemeyecek olan bu idarenin başında” kendisine de gerek kalmadığını bildirmektedir.

Bu sırada Genel Kurmay Başkanlığına gönderilen bir yazıda da idare açığının 200 bin lira olduğu, fabrikada yapılan savaş malzemeleri için şimdiye kadar bir para verilmediği, Eskişehir mutasarrıflığından ikibin lira ödünç alındığı, üç dört gün sonra askerî taşımaların duracağı, iki aydanberi aylık alamıyan görevlilerin çekilmeye başladıkları bildirilmiştir.

Eski tarife üzerinden değil de, Hükümetçe kabulü zorunlu olan yeni tarife üzerinden sülüs (üçte bir) ücret alınmasını doğru bulan Milli Savunma Bakanlığının 15.8.1920 tarihli yazısından, ötedenberi bütün Demiryollarında zabıtlere (subaylara) uygulanmakta olan sülüs (üçte bir) ücretin Mondros mütarekesinden sonra İngilizlerin eline geçen Şimendifer İdaresi tarafından kaldırılmış olduğu anlaşılmaktadır.

1920 Ağustos ayının sonlarında Yunanlıların Uşak ve Kütahya üzerinden başlattıkları saldırı üzerine; gerilere gidip heyecan vermeleri için, halkın göç etmesini uygun bulmıyan Garp Cephesi Kumandanlığı, trenlere yolcu kabulünü yasaklamıştır. Fakat, halk bu emri dinlememiş, trenlere zorla binmişlerdir. Böylece göç durdurulamamıştır. Altı gün sonra kaldırılan bu yasak idareyi önemli zararlara sokmuştur. Çünkü, bu sırada herkes trenlere binmiş, fakat kimse bilet ücreti ödememiştir.

Ankara'ya gitmekte olan Ali Fuat (Çebesoy) Paşa'ya verilen notta; aylık masraflar 200 bin, Hükümet ve Ordudan o zamana kadar alınmış olan paranın 96 bin, Ağustos açığının 130 bin, Eylül ve Ekim ayı borçlarının 300 bin lira olduğu belirtilmiştir. Isparta ve Burdur'dan verilecek olan altmış bin lira alınsa bile, bunun ancak Ağustos aylıklarına karşılık olabileceği, kış odununun alınması için elde para olmadığı, bunun için hemen 100 bin lira verilmesi gereği kaydedilmiştir.

Ekim (920) sonunda, parasızlık sıkıntısı öyle bir dereceye gelmiştir ki, Nafia Vekilliğine gönderdiği bir yazıda: "...hatların parasız idaresi hakkında bir yol gösterilmediğinden... yarından itibaren çekilecektim. Ancak bu günden başlayan ve üç gün kadar devam edecek askerî nakliyatı idare etmek zarureti ile bu nakliyatın sonuna kadar vazifeye devam edeceğim ve müteakiben çekileceğim" diyen G. Md. yerine bir kimsenin seçilmesini rica etmektedir.

Ankara - Konya arasını 22 saatte alacak ısıtılmış ve ısıtılmış bir tren yapılabileceğinden subayların sülüs ücretini (üçte bir ücret) peşin ödemeleri teklifini M. Savunma Vekilliği, pasoların geçmezliğini (bunun içinde mebusların da olduğunu fark etmeyen) Nafia Vekilliği kabul etmişlerdir. Mebuslarla yapılan bir görüşmede bir gün önce haber verip de binmemiş olanlardan tren ücretinin alınması da sağlanmış olmasına rağmen; Nafia Vekilliği sonradan, bu teklifi genel olarak kabul etmemiştir.

YAKIT SORUNU

Hatta el konulduğunun ilk aylarında lokomotifler kömür ve mazotla işlemişlerdir. Kömür ve mazotun bitmekte olduğu Ağustos (920) ayının sonunda yöredeki il ve sancaklara, bu iş için yapılacak eksiltmenin koşullarını bildiren yazılar gönderilerek odun sağlanması istenilmiş ise de, bundan bir sonuç alınamamıştır. Durum, Garp Cephesi tarafından da ele alınmıştır.

En çok Kütahya ve Bilecik'ten ilgi görülmüş ise de bunlar da yeter olmadığından, 11. aydan başlayarak, üç ay için iki müteahhitle bir sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşmenin suretleri, Nafia Vekilliğine ve bu işte asker kullanma koşulu da olduğundan, M. Müdafaa Vekilliğine gönderilmiştir.

“Artık odunların usulsüz kesilmesini gerektiren askerî” hareketlerin kalmadığı ileri sürülerek, İktisad Vekilliğince, Orman ve Maden vergisinin arttırma ile müteahhitlere verilmesi istenildiği, Nafia Vekilliğinin cevap yazısından anlaşılmaktadır. Halbuki; orman resminin (vergisi) idarece bir çözüme bağlanacağı sözleşmede geçtiğinden, Nafia Vekilliğinin bu işi merkezde kesin bir sonuca bağlaması gerekmekte idi. Bu yüzden iş uzamış, işlemlerin sonucu beklenirken, müteahhitler 6.11 den 23.12.920 ye kadar odun vermekte devam etmişlerdir. Fakat; bu odunlar İktisat Vekilliğince kaçak sayılmış ve Genel Müdür kanunsuz olarak odun kestirmekten Kütahya mahkemelerine verilmek istenilmiştir ⁹.

Nafia Vekilliğinden gelen 17.1.921 tarihli bir telgrafta, Kütahya ormanlarındaki müteahhitler tarafından yapılan usulsüz, nizamsız kesimlerin durdurulması, İktisat Vekilliğinin emri olarak bildirilmektedir. Buna idarece verilen cevapta; usulsüz kesimleri durduracak Devletin başka daireleri olduğu, Demiryolları idaresinin bu gibi tebligatı yapmaya yetkisi olmadığı bildirilmiştir.

13/14 Şubat 337 (921) gecesi, askerî taşımalar için gerekli yakıtın bulunup bulunmadığı Garp Cephesi karargâhından, Askerî Komiser Yardımcısı Fatih Bey'den sorulmuş, o bilmediği için, sabaha karşı saat üçte Genel Müdür uyandırılarak, odun satın alınması için verilecek on bin lirayı almak üzere Garp Cephesi karargâhına gelmesi istenilmiştir. Temmuzdan beri peşinde olduğu bu sorunun gece yarısından sonra ele alınmasına karşı, Behiç Bey de bu çağrıya uymamıştır. Yakında başlayacak askerî hareketlere gerekli yakıtlar için verilmek istenilen bu para, ertesi günü alınmıştır. Notlarında bu odunların alınması, dağıtılması, kırılmasının bir zamana bağlı olduğunu kimse anlamıyor diyen Behiç Bey; üstelik, Döğer İstasyonundaki otuz vagonluk odunu almak için gönderilen bir trenin Orman memurlarının engel çıkarmalarıyla karşı karşıya geldiği bildirilmektedir (9 sayılı dipnota bk.).

* * *

⁹ Genel Müdür Behiç Bey, o zamanki notlarında: “Sebeup ve hikmeti nedir bilmem, yalnız askerî nakliyatı idare etmek için alınan bu odunlar, orman memurlarınca o kadar şiddetli takibata uğradı ki, bu memlekette bu kadar faaliyet görülmemişti. Buna rağmen biz odunları depolamakta devam ettik. Eskişehirde depo edilen üç bin metre küp odundur ki, İnönü Muharebesi sevkiyatını temin edebilmştir” demektedir (270 Def.).

Türk Demiryolları Kurucusu Behiç Erkin; titizlikle sakladığı belge kopyelerine dayanılarak Türk Demir Yolları tarihinin yazılmasını TCDD G. Müdürlüğünden bir mektupla istemişti. G. Md. Zihni Üner'in, görevlendirmesi üzerine Sayın B. Erkin'i, 1952 den 1955 e kadar, çeşitli zamanlarda ziyaret ederek, (bu yazımızda ayrıç içinde numaralarını belirttiğimiz) o zamanlar, henüz bir yere vermedikleri defter ve dosyalardaki yazı kopyelerine göre yaptığımız özetlemeleri, sayın Behiç Erkin de uygun görmüşlerdi. Bu yazımız, sözünü ettiğimiz özetlemelere dayanmaktadır. I. İnönü savaşı arifesine kadar bir birliktelik gösteren bu özetlemenin; yalnız Demiryolları İdaresinin değil; Yurdumuzun o zamanki durumunun da somut olaylarla bir belirtisi olduğu kanısındayız.

II

Bundan önceki yazımızda¹, bu özetlemeleri Türk Demiryolculuğunun kurucusu sayılan Behiç Erkin'in "o zamanlar henüz bir yere vermedikleri defter ve dosyalardaki yazı kopyelerine göre" yaptığımızı açıklamıştık. Göreve başlamasından önceki durumları da kapsayan, Demiryolları İdaresinin gelen - giden yazılarının önmeli olanlarının birer kopyesini bulunduran bu büyük defterlerde, konu ile ilgili olarak, sayın Behiç Erkin'in, o zamanki görüş ve kanılarını yansıtan kısa notlarına da rastlanılmaktadır. Bundan önceki yazımızın sonunda geçen ve odun parası olarak verilecek on bin lirayı gelip alması için gece yarısı uyandırılması olayı ile, Orman memurlarının davranışlarının üzerinde bıraktığı izlenimleri yansıtan notlar, bunlara birer örnek olmaktadır.

1. derecede önemli olanların yazıldığı bu büyük defterlerle, önemi 2. derece olan dosyalardaki yazı suretlerinden²; engüç koşullar altında, yeni doğmaya başlayan Türk Demiryolculuğunun;

¹ Belleten, Cilt XLIV, Sayı: 175 (Temmuz 1980)

² Titizlikle sakladıkları bu belgelerin, vefatlarından sonra yitirileceğinden öyle kaygulu idiler ki; kendilerine "İnkılap Enstitüsü" ile "Türk Tarih Kurumu"-nun bu belgelerle ilgileceğini açıkladıktan sonra, ricamız üzerine, durumla ilgilenen Prof. Enver Ziya Karal'ın kendisini ziyareti sonucunda bu belgelerin yitirilmeyeceği kanısına varmış olan (rahmetli) Behiç Erkin, bize göndermekte olduğu özel mektupların birinde "Prof. Enver Ziya Karal ile görüştüğüm gün hayatımın en mesut günü oldu" sözleriyle sevinç ve güven duygularını belirtmişlerdi. Bununla birlikte; eksik tarafları ancak kendisinin tamamlayacağı nedeni ile bu Tarihin, kendisi sağ iken, genel gözetimi altında yazılması gerektiği düşüncesinden vazgeçmemişlerdi. Öğretmeni bulunduğum Demiryolu Meslek Okulunun kapatılması kararından sonra geçirildiğim Teftiş Kurulunda iken Genel Müdürlüğe verilen bu görevi; Sayın Prof. Enver Ziya Karal'm: "Bu da bir belge olur, yapılmasında sakınca yoktur" demeleri üzerine sürdürmeğe çalışmışım.

(Bu belgelerden; "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk" ile ilgili olanlar, "İnkılap Enstitüsü", Behiç Erkin'in hayatının başka alanları ile ilgili olanlar "Türk Tarih Kurumu" arşivlerindedir.)

başlıca yakıt olarak kullanılan odun satın alınması ile memur ve işçilerin aylık ve gündeliklerinin ödenmesi için gereken paranın bulunmaması gibi doğrudan mali nitelikte olanlardan ayrı nitelikte, büyük uğraşları gerektirecek başka sorunları da olduğu görülmektedir. Bunlar arasında “Dışarıdan işlere karışma” niteliğindeki önemli bir yer tutmaktadır.

İşlere Dışarıdan Karışma

Ankara Gar binaları askerî birliklerce, danışılmadan, işgal olunmakta, bununla kalınmayarak “Ankara Garının kimin emrinde olduğu” anlaşılamıyacak derecede işlerine karışılmaktadır. Genel Müdürlüğün bulunduğu Eskişehir Garı da “bütün çalışmalara rağmen” “tam bir inzibat altına alınamamıştır”.

Afyon Garı da 12. Kolordu buyruğu altındadır. “12. Kolordu Kumandanı, tren lağveder, tren tertip ettirir, ihtiyat katarlar tutar, velhasıl her şeyi yapar”

Tüccarın zahirelerine el koyan Cenup Cephesi, “Garp Cephesine ait zahireleri bile çıkartmamaktadır. Kullanmadığı halde, Afyon-Pozantı doğru telgraf telini elinde tutmakta devam etmekte” bu nedenle Konya’daki Bağdat Hattı İşletme Müdürlüğü kaldırılmadığından, “İşletme Müdürü Serf Efendi istediği gibi oynamaktadır”.

“Bir çok yolcu vagonları Karargâhlar emrinde” kaldığından yolcu trenleri istenilen düzene sokulamamaktadır. “Son zamanlarda, mütevazı geçinenlerin kâffesi servis vagonuna binmek” istediklerinden servis vagonları yetmez olmuştur.

İşletme servisleri başında bulunanlar iyi niyetlerine rağmen; emir ve nizamları tam olarak uygulayamamaktadırlar. “Yalnız, Mavro Gordato Efendi bundan istisna teşkil³” etmektedir. (271 Def. 1 ve 2. sayfalar).

³ 271 Sayılı defterdeki notunda böyle söyleyen Sayın B. Erkin, Mavro Gordato hakkında, bize, şu bilgileri vermişti: “Mühendis Mavro Gordato efendi gençliğinde işe başladığı Anadolu hattı yapımında uzun yıllar çalışmış olduğundan hattı iyi tanıyan kimsedir. Ben kendisini, merkezi Frankfurt’ta olan bir ortaklığın Toros kısmı Başmühendisi olarak buldum. İnşaat durmuştu. Fen danışmanı olarak Eskişehir’e gelmesini teklif ettim. Kabul etti. Hattâ, Kurtuluş Savaşından sonra Başvekil İsmet Paşa, tekrar getirtmekliğimi arzu ettilerse de Mavro Gordato özür diledi”.

Yeni Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey ile görüşmek üzere Ankara'ya giden Genel Müdür, Erkânı Harbiye Umumiye Vekilliğinin 4 Ocak 1921'de, askerî taşımalar nedeniyle, yolcu trenini lâğv ettiğini, Demiryolları Askerî Komiser Yardımcısından da Ankara - Eskişehir için 5 tren istenildiğini duyunca; "o gün Ankara'da 53 vagona karşı dört lokomotif" bulunduğunu, yollarda da pek çok dolu vagon olduğundan "Garp Cephesinin istediği beş trenin" harekete getirilmesi için "Ankara'daki lokomotiflerin muattal bırakılmamasını" Erkânı Harbiye Umumiye (Genel Kurmay Başkanlığına) hemen bildirmiştir. Oradan verilen karşılık yazıda: "Garp Cephesinden zatı âlilerine arz olunan nakliyat dolayısıyla" 7 Ocak tarihine kadar "Ankara'dan tren tahrikine" durumun elverişli olmadığı bildirilmiştir. Niteliği bakımından, ancak, bir yabancıya verilebilir saydığı bu karşılık üzerine Erkânı Harbiye Umimuyye Vekiline (Genel Kurmay Başkanlığı, o sırada Vekiller Heyeti içindedir) vekâlet eden Fevzi Paşa ile görüşen Genel Müdür, sunduğu açıklama yazısında; 5 Ocak'ta yapılamayan ve 6 Ocakta da yapılması şüpheli kalan, Garp Cephesinin istediği taşımalar için "50 vagonla 4 lokomotif tutmak, bilmediğim sebepler yoksa, sırf bu nakliyat için muvafık değildir". "50 vagon bir buçuk tren teşkil edeceğinden, bunun için dört lokomotif tutulması şayanı dikkattir" demektedir. Bu yazısında; posta trenleri seferlerinin kimin emriyle ve ne gibi sebeplerle işletmeden kaldırılacağına ve askerî taşımaların kimin tarafından idare edileceğinin belirlenmesini isteyen Genel Müdür, Cephe Kumandanları ile Erkânı Harbiye Umumiyenin doğrudan doğruya tren düzenlettirme emirleri verdiklerine göre; Askerî Komiserliklere gerek kalmıyacağını belirterek, ayın dördündeki posta treni kaldırılmasaydı "daha doğrusu trenlerin harekete geçirilmemesi emri verilmeseydi, yollarda dolu duran vagonlar gider, boşalır ve şimdiye kadar buraya yetişir ve taşımalar daha çabuk olurdu" demektedir. Yine bu yazıda; Genel Kurmay Başkanlığı ile Ankara İstasyon Kumandanlığı arasında idare edilen bu taşıma işlerine Askerî Komiser olarak kendisinin karışmadığını belirten Behiç Bey; "mesmuatıma göre 5 katar burada toplanıp öyle gönderilecektir. Evvelâ, Ankara Garı beş tren alır mı? Saniyen, beş trenlik malzeme toplanabilecek mi? Çünkü, dolu vagonların boşalması için sevki yasaklanmıştır" demektedir.

Yine hiç bir tren yola çıkarılmamış olduğundan, Ziraat Mektebinde bulunan Fevzi (Çakmak) Paşa'ya yazdırdığı (5 Ocak 1921

Sa: 18,35) telefonnamede: "Askerî trenler 7 Ocak'ta kalkacakmış. Bendeniz burada iki gün daha kalamıyacağım" diyerek Eskişehir'e gitmek üzere dolu vagonlarla bir tren tertip ederek bu treni boş olarak hemen geri göndereceğinden, buna müsaade edilmesini isteyen Behiç Bey'e, saat 20,30 da Binbaşı Şemsettin Bey'in verdiği karşılıktaki, Fevzi Paşa'nın, durum dolayısıyla istenilen böyle bir trenin tertibine olanak olmadığından bu treni istemekten vazgeçmesini, ve belki de taşımaların ayın yedisinde değil, yarın başlaması olanağı bulunduğundan, gece yarısında veya sonrasında veya sabahleyin kalkacak trenden kendisine haber verileceği bildirilmiştir.

Dönüşünde yollardaki dolu vagonları alacak olan bir trenin gönderilmesini Eskişehir'den isteyen Genel Müdür, Ocak ayının 7. günü saat 20,30 da Eskişehir'e varabilmiştir.

Düşman Saldırısı ve Tankları

6 Ocak 1921 günü saat 16,30 dan 7 Ocak saat 20,30 a kadar süren bu yolculuk sırasında Hareket Müfettişlerinden "Zeki" imzalı olarak gelen bir telgrafta, hastalarla subay ailelerinin ilk katarla geri gönderilmeleri için Fırka'dan (tümen'den) emir aldığını bildiren Bilecik İstasyon Kumandanının, bu emre dayanarak bunların biletsiz gönderilmelerinde direndiği bildirilmektedir. Bunun üzerine; durumun sorulduğu Garp Cephesi Erkânı Harbiye Reisi Muzaffer Bey, verdiği karşılıktaki, saldırıya geçen düşmanın geri çevrildiği, fakat; subayların kuşkulananacaklarından ailelerini geriye yollayacaklarını belirterek kolaylıklar gösterilmesi için "emir buyurulursa minnettar olurum" demektedir. Düşmanın saldırıya geçtiği böylece anlaşılmıştır. 8 Ocak 1921 de, Bilecik İstasyon Kumandanının ve Hareket Müfettişinin bölgedeki istasyon görevlileri için buyruk isteyen telgraflarına Cephe'den alınan bu bilgi üzerine; "telaşı gerektirecek bir hal olmadığı" karşılığı verilmiştir. Bununla birlikte; o gün (8 Ocak) saat 15 sularında Bilecik istasyonu boşaltılmıştır.

Bozüyük İstasyon Kumandanlığından gelen bir telgrafta: "Şimdi saat üçte Karaköy'den gelen trene kurşun isabet etmiştir" denilerek; düşmanın bir süvari birliğinin demiryollarına doğru sarkmakta olduğu, vagonlarla, memurlar ve kasadaki para için emir beklenildiği bildirilmektedir. Buna; oradaki en büyük kumandanandan alınacak emre göre davranılması gerektiği karşılığı verilmiştir.

Yine aynı gün (8 Ocak) Karaköy Kumandanlığından alınan şifre telde “Pazarlık’ta muharebe eden kıtalar düşmanın grup ateşiyle dağılmış ve kıtaat Karaköy’e ricat etmiştir” denilmektedir.

8 Ocak 1921 de Nafia Vekilliğine çekilen telgrafta, Karaköy’ün düşman tarafından alınması öncesinde memurlarının çekilmiş olduğu bildirildikten sonra “Bundan önceki saldırıda, düşman daha uzakta iken Eskişehir’in boşaltılmasına dair Garp Cephesi Kumandanlığından bir çok emirler almıştım” denildikten sonra, o sırada henüz böyle bir emir alınmadığına göre, durumun daha güvenilir bir halde olacağı belirtilmekte, fakat; gerektiği takdirde, Ankara yönünde 200, Konya yönünde ise 700 km hat kalacağına göre, hangi yöne gidilmesinin uygun olacağı sorulmaktadır.

Buna verdiği karşılıkta, savaş durumunda tehlike olmadığı sanısında bulunduğunu bildiren Nafia Vekili; Garp Cephesi ile yapılacak haberleşme sonucunda, çekilmek gerekirse Konya’ya gidilmesinin uygun olacağını ve çeken-çekilen malzemenin hatlara bu oranla bölünmesi gerektiğini bildirmektedir.

Savaşın Çeşitlenen Durumu

10 Ocak 1921 tarihinde Genel Müdürlükten Nafia Vekilliğine gönderilen bir şifre telgrafta: “Karaköy ile Bilecik arasındaki üç büyük köprü’nün İstihkâm birliklerimizce tahrir edildiği Bilecik’ten kara yolu ile gelen Müfettiş Zeki Bey’in malumatına aften maruzdur” denilmektedir.

Nafia Vekilinin makine başında sorması üzerine açıktan bir şey söylemek istemiyen Genel Müdür, gece yazdırdığı şifrede “vaziyeti pekiyi görmüyorum. Bununla birlikte kat’i bilgilerimiz de yoktur. Elimizde yalnız Çukurhisar İstasyonu vardır” demekte ve bu arada; Eekânı Harbiye Umumiyece, trenlerin kendisinden istenilmesinin sağlanmasına aracı olunması dileğini yinelemektedir.

Genel Kurmay Başkanlığının Çekilme Plânı

Erkânı Harbiye Umumiye’nin, 10 Ocak 1921 tarihli emri, gerektiğinde nasıl çekileceğini plânlamaktadır. Bu emirde: “Bugün 11 (öğleden) evvelde başlayan ve Fırka (tümen) 24’ün Teke sırtlarından Ziyapaşa köyüne çekilmesi, Fırka 4 ve Fırka 11’lerin de İnönü şarkına (doğusuna) alınmasını intaç eden (sonuçlandıran) muharebenin

neticesi henüz anlaşılmamış olmakla beraber Garp Cephesinin bu toplanmış olan kısımlarının düşmanı ne dereceye kadar durdurabileceği kestirilememektedir” denilerek, durumun, Eskişehir’in başanlı bir şekilde elde tutulmasına elverişli olmaması halinde, malzemesini yitirmemek amacıyla, Garp Cephesinin birliklerini “Eskişehir doğusuna” alması ve “Syyitgazi-Sivrihisar-Ankara istikametini bilhassa âsi Edhem kuvvetlerine karşı setir ve muhafaza etmesi” ve tren malzemesinin düşman eline bırakılmaması, Eskişehirdeki malzeme ve mühimmatın geriye alınarak demiryolları üzerinde en çok tahrip-lerin yapılmasının sağlanması istenilmektedir.

Yine bu emirde; Cenup Cephesi Süvari kuvvetlerinin, “memlekete sarkması muhtemel âsi Edhem kuvvetlerine karşı kullanılabilir” bir durumda Garp Cephesi sol kanadıyla bağlantı kurması ve ciddi bir saldırı halinde Cenup Cephesinin birliklerini ezdirmeyecek ve malzemesini yitirmeyecek bir biçimde, şimendifer hatları üzerinde yapılabilecek en büyük tahribatı yaparak Afyon Karahisar-Konya yönünde çekilmesi emredilmektedir.

11 Ocak 1921 de saat 15 de Eskişehir üzerine gelen iki düşman uçağı, İstasyon yöresine aralıklı on kadar bomba atmış olduğundan, işçilerden biri kolundan yaralanmış, beşinci yolda bir ray parçalanmış, sağlık işleri vagonunda bulunan Eczacı Yüzbaşı Muhittin Efendi şehid olmuş, Eczacı Ragıp Efendi de yaralanmıştır (271 Def. 19. Sayfa).

Yukarıda düşman uçaklarının Eskişehir üzerine gelmesi tarihi olarak gösterilen 11 Ocak günü Nafia Vekilliliğine çektiği şifre telgrafta Genel Müdür: “Bugün top sesleri işitilmediğine göre muharebe yoksa da akşama kadar alınacak malumata göre düşmanın çekilmediği anlaşılırsa nısfilleiden (gece yarısından) sonra Umum Müdür-lüğü, şimdilik, Afyon Karahisar’a nakil niyetindeyim” dedikten sonra durum kötüye giderse, “Edhem çetelerinin hatlara” saldırmalarında ve bir karışıklıkta – daha önce görüldüğü gibi – köprüler vakitsiz atılırsa ortada kalınabileceği, en çok korktuğunun, Ankara hattı üzerindeki istasyonların vagon kalabalığı içinde kalması olacağı, bu nedenle kendisi buradan ayrılmadan önce, Ankara - Sivas hattı müdürü Vasfi Bey’in Sarıköy istasyonuna gelerek oradan hattın bu kısmını idare etmesini teklif etmektedir.

Yine 11 Ocak 1921 tarihli bir şifre ile 12. Kolordu Kumandan-lığından, Afyon - Konya hattına geçirilecek lokomotif ve vagonların

geçirilmesi bitmeden ve haber verilmeden köprü ve benzeri yapıların yıktırılmaması rica olunmuştur.

“Gayet acele” işaretli olarak 11/12 tarihli (gece yarısı) Nafia Vekillikinden gelen bir telgrafta: “Düşman ricat ediyor. Binaenaleyh şifrenizdeki tedbirlere lüzum kalmamıştır” müjdesi verilmiştir. Yine bu telgrafta, Ankara - Eskişehir arasındaki taşımaların çabuklaştırılması “himmetinizden muntazardır” (beklenmektedir) denilmektedir. (271 Def. 20. Sayfa).

11 Ocak 12’ye bağlıyan gece yarısı alınan bu haberdan sonra 12 Ocak 1921 tarihinde İnönü İstasyonu da açılmıştır. Ancak, bütün yerleri ordu mensupları işgal etmiş olduğundan, boşaltılması hususu Garp Cephesi Erkânı Harbiyesine yazılmıştır. Bir düşman uçağı, öğle zamanı, istasyona iki bomba atmış, iki erimizin yaralanmasına neden olmuştur. 13 Ocakta Bözöyük istasyonu da açılmıştır.

11/12 Ocak 1921 de gelen Nafia Vekilliliğinin, düşmanın yenilgisini bildiren telgrafından önce, Eskişehir halkının ve resmî makamlarının İnönü zaferi ile ilgili bir haber alamamış oldukları sanısı uyanmaktadır.

Nafia Vekilliliğinin sözünü ettiğimiz “müjde” veren telgrafına verdiği karşılıkta: “Eckânı Harbiyei Umumiye her nedense askerî nakliyatı Askerî Komiser sıfatıyla dahi bana bildirmediğinden askerî nakliyatı tanzim ve tahrik edemiyorum. Bundan dolayı son harekât üzerine yapılan nakliyat kat’iyen iyi cereyan etmemiştir. Çünkü şimendiferlerin herşeyine hâkim ve emirleri nafiz olan Müdüriyeti Umumiyenin yapabileceği işi elbette Ankara İstasyonu Kumandanı yapamaz” diyen Genel Müdür, bu nedenlere dayanarak, taşımaların çabuklaştırılması ve bir düzene konulması için bunlardan kendisine bilgi verilmesini istemektedir.

Edhem Çetelerinin Son Zararları

Hareket Müfettişi Zeki Bey’in Afyon Karahisar’dan gönderdiği 12 Ocak 1921 tarihli telgrafında “Dün (11 Ocak) saat 16’dan 20’ye kadar Kütahya’da çetelerle savaş olduğu” çetelerin kaçtıkları, Çekürler ile Döğer istasyonları arasında bir şey görülmediği haberleri verilmektedir. Ancak, 14 Ocak 1921 de Döğer ile Çekürler arasında saat 11 de telgraf tellerinin kesildiği ve 80 kadar atının görüldüğü bildirilmiştir. Edhem çetelerinin bir bölümü olduğu kestirilen bu

atlıların saldırılarının sürmediği, ve telgraf tellerinin hemen onarıldığı da anlaşılmıştır.

Yetki Kullanılmadan Sorumlu Tutulmak

İnönü savaşının gerektirdiği taşımaların; askerî makamların Demiryolları İdaresinin işlerine doğrudan doğruya karışmaları sonucu olarak, iyi olmadığı görülmektedir. Ancak; bundan, “Askerî Komiser” unvanını da taşıdığı halde, tren düzenleme gibi teknik işlerde dahi kendisine başvurulmamış olan Genel Müdür Behiç Bey’in sorumlu tutulmak istenildiği anlaşılmaktadır. İnönü savaşları sırasında Eekânı Harbiyei Umumiye 3. Şube Müdürü Kaymakam, (yarbay) Veli imzasıyla doğrudan gelen bir telgraf; 140 numaralı trenin Polatlı’da durdurulması, bu trenin tam pakura (mazot) ile gönderilmemesi nedeni sorulmakta ve verilecek karşılığın makine başında beklenildiği bildirilmektedir.

Garp Cephesi Kurmay Başkanlığından gelen 13 Ocak 1921 tarihli bir yazıda da; Ankara’dan gelen asker yüklü trenlerin olağan denilmeyecek gecikmelerle Eskişehir’e varabildiği bildirilerek savaş sırasında trenlerin “Ordunun noktai nazarına göre sevklerinin süratlendirilmesi istasyon kumandanlarının vazifeleri cümlesindendir. Bu vazifede en ufak tekâsül hinayet-i harbiye cürmüdür. Son defa olarak ihtar ediyorum. Kıtaat trenleri vakit kaybedilmeksizin sevk edileceklerdir. Bu ihtardan sonra da bu bataat (ağır alma) devam ederse istasyon kumandanları, istasyon müdürleri, alâkadarlar tahtelhıfz (gözü altında) Eskişehir İstiklâl Mahkemesine sevk olunacaklardır” denilmektedir.

Yine aynı makamdan “Müdür-i Umumi Behiç Beyefendiye” başlığı ile gelen 13 Ocak 1921 tarihli yazıda; süvari askerlerini taşıyan bir trenin Ankara’dan 12 Ocak günü 20.30 da kalktığı halde 13 Ocakta saat 12,45’e kadar Eskişehir’e varamamış olduğu için gerekenlere emir verilmesi arz edilmektedir.

Buna verilen karşılıktaki; herkesin Demiryolları işine karışmasından görevlilerin hareket serbestliğini yitirmiş oldukları; bu trene kaldırılabileceğinden çok yük verilmiş olduğu bildirilerek, kasıt veya gevşeme sonucu bir gecikme varsa, sorumlularının cezalandırılması için, Birlik Komutanlarının raporlarının gönderilmesi istenilmiştir. Fakat; “Garp Cephesi Kumandanı” adına Erkânı Harbiye Reisi

Muzaffer imzasıyla gelen 13 Ocak günlü yazıda; bu treni Eskişehir'e getiren Katar Şefi Arayidis, Makinist İsmail ve dört ateşçisinin tahkikat için tutuklandıkları ve bunların İstiklâl Mahkemesine verilecekleri bildirildikten sonra; Ankara'dan Eskişehir'e en ağır gelişin zamanı ile, bu trenin yolda bir arızaya uğrayıp uğramadığı sorulmaktadır.

Bu konu üzerine Nafia Vekilliğine gönderilmiş olan 13/14 Ocak 1921 tarihli yazıda; vagon sayısı 55, ağırlığı 700 ton olan böyle bir trenin, sekiz saat gecikme ile gelebilmiş olmasının dahi şaşılacak bir şey olduğunu belirttikten sonra, kendisine güvenilmediğini bildiren Genel Müdür; "ben şahsen kendime itimatsızlık hamlede mem (yükleyemem) Sizin gibi benim hayatımı bilenler bunu takdir ederler. Eğer bana itimat edilseydi bu memurların tahkiki bana havale edilirdi". "Geciktiği iddia olunan tren iki tren olarak gelseydi, yani nakliyat âcizlerine havale edilseydi, her ikisi daha çok evvel gelmiş ve cepheye yetişmişti". "Benim şahsımla muhabere etmemek için askeri nakliyat gecikmelere uğruyor. Binaenaleyh, ben vücudumu şimendiferlerde zararlı görmeğe başladım". "Ben vezifeme müdahale edilmemek şartıyla her mes'uliyeti kabul edenlerdenim". "Hele Veli Bey'in takdirlerine kat'iiyen tahammül edemem. Bunu ayrıca hal edeceğim". "...Benim yapabileceğim, fakat yapamadığım bu hizmetten beni affediniz" dediği görülmektedir.

35 vagonluk bir trene ancak dayanabilecek durumda olan Ankara - Eskişehir hattına 55 vagonluk ve odunla işleyen bir trenin kazasız gelebilmiş olmasının teşekküre değer olduğu; asıl, böyle usulsüz tren tertip ettirenlerin cezalandırılması gerektiği bildirilerek, suçları olduğu anlaşılmıca her zaman cezalandırılabilir olan 1139 numaralı trenin tutuklu personelinin bırakılması hususunda Garp Cephesi Kumandanlığına yapılan rica üzerine, Genel Müdürlüğe gelen karşılıkta, işe İstiklâl Mahkemesinin el koyduğu nedeniyle yapılacak bir şey olmadığı bildirilmiştir.

Cer İşleri Müdürü Bahaettin Efendi de Genel müdürlüğe sorulmadan ve nedeni belirtilmeden Garp Cephesi Kumandanlığının emriyle tutuklanarak Ankara İstiklâl Mahkemesine gönderilmiştir.

Eskişehi Mağazasında (Malzeme Deposu) çalışanlardan Jan Dot tutuklanmış, tutuklanma nedeni anlaşılamamıştır.

Bütün bu olumsuz durumların sonunda 19 Ocak 1921 de Garp Cephesi Kumandanı ile yapılan bir görüşmede, son askerî taşımalar üzerinde konuşulmuş, Garp Cephesi Kumandanı, bu hususların bir düzene konulacağı hakkında söz vermiştir.

* * *

İdare Yapısındaki Değişmeler

Anadolu Şimendifer İdaresi ile Bağdat Şimendiferleri İdaresi birleştirilmiş olduğundan Konya'dan Pozantı'ya kadar olan bölümdeki "Bağdat Şimendiferleri Müdürlüğü"nin kaldırılması gerekmiş ise de, Afyon - Pozantı doğru telgraf hattı Cenup Cephesince el konulmuş durumda olduğundan, bu müdürlük kaldırılmamış, başında bulunan Serf Efendi denilen kimse de görevinde istediği gibi davranabilmiştir. Ancak; durumunu incelemek üzere gönderilmiş bir kurul'un verdiği bilgilere göre Serf Efendi'nin görevinden uzaklaştırılması gerekmektedir.

Sonradan, kısım Hareket Müfettişi olarak çalışmak üzere müdür vekili olacak bir kimse olmadığından, yeteneği yeter görülüyorsa Konya İska Heyetinde (Sulama Kurulu) bulunan Mühendis Zihni Bey'in atanması işi Nafia Vekilliğine sunulmuştur. Hareket Müfettişliği görevini yapamayacağı nedeniyle, önce bu atamayı uygun görmiyen Nafia Vekilliği, sonradan gönderdiği 15.I.1921 tarihli yazısında; Müfettiş Harilaos Efendi'nin Bağdat hattı Müdürlüğünde kullanılması uygun olmadığından, Zihni Bey'in bu hat müdürlüğüne atanmasının uygun görüldüğü bildirilmiştir. Buna karşı Genel Müdürlük, sonradan hareket müfettişliği yapmak üzere, müdürlüğün kaldırılmasına kadar, kendisine "Müdür Vekili" unvanının verilmesini Vekillğe bildirmiştir. Nitekim; Şubat ayı başında, Pozantı - Afyon doğru teli geri alınmış olduğundan, bu tarihte Bağdat Hattı Müdürlüğü kaldırılmıştır.

Serf Efendi, çeşitli yolsuzlukları nedeniyle mahkemeye verilmiştir.

Özel İstekler

1. İnönü savaşından önce, özel tren istekleri arasında, henüz başkaldırmamış Edhem'in 10 Aralık 1920 de Afyon'dan Eskişehir'e gelmesi için hazırlanan özel tren dahi vardır.

Milli Müdafaa Vekili Fevzi Paşa için servis vagonu ile iki yan-koridorlu AB ve iki üçüncü mevki vagon ile iki furgon vagonundan yapılmış bir trenin o gün saat 15 e kadar Ankara'da hazır bulundurulması 18.I.1921 tarihinde, müsteşarı tarafından bildirilmiştir. Bir tren gönderilmiş ise de, uçak saldırısında kullanılamaz bir duruma geldiğinden AB vagonlarının bulunamadığı, bir servis vagonu ile, iki ikinci mevki ve dört üçüncü mevki ve iki kapalı vagon gönderilebildiği, karşılık olarak bildirilmiştir. 20 Ocak 1921 de Genel Müdürlüğe gelen Garp Cephesi Kumandanı; Milli Müdafaa Vekili Fevzi Paşa'ya gönderilen trenin iyi olmadığından söz etmiş ve kendi karargâh treninin gönderilmesini istemiştir. Bunun üzerine, Karargâh vagonlarından ikisi alınarak ayrıca Ankara'ya gönderilmiş, bunu bildiren yazıda da trenin elde bulunanlarla acele tertip edildiğinden, bunun yanlış anlaşılmasının sağlanması müsteşar Kâzım (İnanç) Paşadan rica olunmuştur.

14 Aralık 1920 tarihinde 2. Kolordu Kumandanı Salahattin Bey'le, 12. Kolordu Kumandanı Fahrettin Bey, konuşmalarının uzaması sonucu 243 numaralı treni yoldan alıkoydukları için 520 liralık "tesviye" vermeğe mecbur olmuşlardır.

Maliye Vekilliğinin 20 Aralık 1920 tarihli bir yazısı ile, hazine menfaati bakımından önemi olduğundan, çok gerekli olmadan özel tren yaptırılmamasının sağlanması Milli Müdafaa Vekilliğinden istenilmiş bulunmaktadır. Bu, çoğalan özel tren isteklerinin etrafta da duyulmuş olduğunun belirtisi sayılabilir.

Genel Müdürlükçe Erkânı Harbiyei Umumiye ile Milli Müdafaa Vekilliğine gönderilen bir yazıda (13.2.1921); Anadolu hattında 3 AB 1 B, iki dingilli 1 B ile 5 ufak 1 büyük vagon servis bulunduğ; bunlardan 2 AB nin Cenup Cephesi karargâhında bulunduğu, büyük servis vagonunun Garp Cephesi emrinde olduğu, küçük servis vagonlarından birinin 4. Fırka (Tümen), birinin 12. Kolordu Kumandanlığı, birinin Cenup Cephesi karargâhlarının emrinde oldukları; geri kalan iki küçük servis vagonunun da Demiryolları idaresi ileri gelenlerince iş için kullanıldıkları, bu nedenle, bundan sonra özel tren ve servis vagonu istemelerinin buna göre yapılmasına emirleri rica olunmuştur.

Gürcü Heyetinin Treni

23.I.1921 de Ulukışla'ya gelmiş olan Gürcü Heyetinin, bir gün sonra bir yolcu treni varken, özel bir trenle yola çıkarılması, birlikte gelmiş olan Bekir Sami Bey tarafından istenilmiş olduğundan, durum o gün Nafia Vekilliğinden sorulurken, bu heyetin geliş tarihi önceden belli olmadığından iyi bir vagon gönderilemediği, bu amaçla Cenup Cephesi emrindeki vagon istenildiği, fakat; boş durduğu halde kumandanın kendisi bulunmadığı ileri sürülerek bu vagonun verilmediği de bildirilmektedir.

Heyetle birlikte bulunan eski Dışişleri Vekili Bekir Sami Bey, isteğinde direnerek, Ulukışla - Konya arası bir özel tren yaptırtmıştır. Konyadan sonrası için de özel tren isteğini yinelemiş ise de; bu Heyetin Ankarada ikamet edeceği yer "ancak 5-6 gün sonra hazır olabileceğinden, Konya ve Eskişehirde tren bulunamaması ve techhur vesilsıyla Ankaraya muvasalatları, kendilerine hissettirilmiyerek tehir ettirilebilirse" uygun olacağı Nafia Vekilliğinden bildirilmiş olduğundan "esbab-ı fenniye (teknik nedenler)" dolayısıyla özel tren yapılamıyacağı ileri sürülmüş, ve böylece, bu heyete ertesi günkü yolcu treni ile yola çıkmaları olanağı verilmiştir.

Nafia Vekilliği, 25.I.1921 tarihli "acele" işaretli telgrafında: "Heyeti getirecek olan trenin Eskişehirden yarın hareket edecek olan posta trenine yetişemeyecek surette behemhal yolda bir kaç saat tihiri ve bunun için de treni mahsusun makinesinde bir tamir ve sakatlık var imiş gibi" davranılarak heyetin Eskişehir'de iki gün kalmalarının sağlanması istenilmektedir (271 Def. 52. S.).

26 Ocak'ta Eskişehirde varmış olan Heyet, mülki makamlar tarafından misafir edilmiş, 29.I.1921 de fabrikayı ziyaret etmeleri üzerine kendilerine Vagonaj dairesinde servis vagonunda çay verilmiştir. Heyetin 31.I.1921 de Ankara'ya uğurlandığı anlaşılmaktadır.

Bir AB (1. ve 2. mevkili) Bir kapalı ve bir de otomobil vagonundan oluşmuş bir trenin, emir verildiği anda Ankara'dan yola çıkacak durumda hazır tutulması Nafia Vekilliğinden istenilmiştir. Üç gün sonra Londra'ya gidecek heyet için bir özel tren istenilince, bu hazır tutulan tren bu göreve verilmiştir.

Genel Müdürlükten Vekillğe yazılan 9.II.1921 tarihli yazıda, acele toplantıya yetişmeleri için Mebuslara yapılan özel trenler için ücret istenilmektedir. Trenlerde parasız yolculuk yapabilirlerse

de, mebuslar için düzenlenen özel trenlerin de parasız olmaları gerekmiyeceği belirtilen bu yazıda, Eskişehir Mutasarrıfının verdimiş olduğu iki "tesviye"nin parasının İdareye verilmesi, olmadığı takdirde yetkisi dışı tesviye verdiren Mutasarrıfa bunun parasının ödettirilmesi istenmektedir.

Anlaşmazlıklardan Örnekler

Cenup Cephesi (Kurmay Başkanlığı) Erkânı Harbiye Reisi, 1 Ocak 1921 tarihli telyazısında, o gün posta treninin Eskişehir'e hareket etmemesinin dedikodulara neden olduğunu "yarın posta treni yapılacaksa makine başında cevap" beklediğini bildirmektedir. Buna Genel Müdürlükçe verilen karşılıkta; posta treninin kalkacağı bildirildikten sonra "Ancak, emrimizde kalan ve bizim işimizi bile görmiyen tek telgraf telinin işgal edilmemesi" istenilmiştir. Cenup Cephesi Erkânı Harbiye Reisi Ahmet Zeki imzasıyla "Zate mahsus" olarak gelen şifrede: "Telgraf hattını işgal ettiğimden âdeta tekdîr-âmiz verilen cevaba hayret ettim. Memleketin hat için değil, hattın memleket ve millet için olduğunu telgrafın müsveddesini yazan kâtip efendiye tefhim buyurmanızı (anlatmanızı) kemali itaatle arz ederim" denilmektedir. Buna verdiği karşılıkta, "Şimendiferlerin memleket için olduğunu bildiğime ... Şimendiferlere dair yazdığım eser ve şimdiki çalışmam yeter delildir" diyen Behiç Bey, "memleket için" olmanın, memlekete yararlı olarak kullanılması demek olacağını belirttiikten sonra; gerekli telgraf telleri bulunmayan Şimendiferlerin işleyemeyeceğini, her şeyi elinden alınan müessesenin mağaza haline geleceğini anlatmağa çalışmıştır. Yine bu karşılıkta Behiç Bey, söze konu olan telgrafı kendisinin yazdığını, 19.12.1920 tarihli olup yakıt konusu üzerindeki telgrafın bir kâtip tarafından yazıldığını "kabul buyurursanız ben de bu yazımı öyle kabul ederim" demektedir. Yakıt konulu olan yazıda, İdareye karşı kullanılan "ifade pek şiddetli olup nâma imza edilecek şekilde" olmadığı da bu yazıdan anlaşılmaktadır.

4. I. 1921 de gelen yazıda yakıt işi üzerindeki gizli yazının "kâtip hatası" olduğundan af buyrulmasını rica ederek; başvurusunun, bazı başkaldırma davranışlarını gidermek için olduğunu bildiren Kurmay Başkanı Ahmed Zeki Bey' "İki senedenberi Anadolu isyanları içinde uğruğduğumdan bu baptaki cüretimi bir vukuf (bilgi)

ve icaba dayandığını kabul buyurmanızı, hürmetle ellerinizden öperek tekrar istirham ederim” demektedir.

Bu yazışmaların, I. İnönü savaşından bir hafta öncesinde sürdüğü görülmektedir. Bunlar, oluşumdaki aksaklıkları somut örneklerle belirtmesi bakımından burada sunulmağa elverişli yönler olarak görülmektedir.

Cenup Cephesinin El koyduğu İdare Parası

Demiryolları İdaresinin Maliyeden alacakları arasında Burdur Defterdarlığından gönderilen 24 bin liraya, yolda Cenup Cephesi Kumandanlığınca el konulmuş, ve bu para 12. Kolorduya verilmiştir. 12. Kolordu, bu paranın ne için verildiğini de bilememekte olduğunu, 2 Şubat 1921 tarihli cevabında bildirmektedir. Bunun üzerine askerî taşımalar karşılığı olarak beş ayda gerçekleştirilebilmiş bu paranın Afyon İstasyonuna tesliminin sağlanması Cenup Cephesi Kumandanlığından istenilmiştir.

Maliye Vekilliğinden Demiryolları İdaresine gönderilmesi emredilmiş, 24 bin liraya yolda iken el koyan Cenup Cephesi Kumandanlığı 2 Şubat 1921 tarihli şifre telgrafında, istenilen trenlerin yapılmamasından şikâyetçi olmaktadır. Kütahya ile Afyon arasında dört tren istenildiği halde 1 tren yapılabileceği, Konya'ya 30/31 Ocakta gelen bir askerî trenin hemen boşaltılarak cepheye gönderilmek istenildiği halde yakıt bulunamamasından kaldığı, askerî bir trenin 22 kilometrelik uzaklıktaki Pınarbaşı istasyonundan Konya'ya sekiz saatte gelebildiği, Cenup Cephesi ordularının “ancak, şark ve garptaki cephelerini birleştiren Demiryolu ve bunun iyi idaresi sayesinde muvaffakiyetli” bir savaş verebileceği, halbuki, vagon yokluğundan başka, yakıtsızlık yüzünden en küçük askerî taşımaların bile sağlanamadığı; Afyon, Konya, Akşehir ve Ilgın'da gerektiği kadar odunun sürekli olarak bulundurulmasının önceden rica edildiği, Cenup ordusu, ilerideki hareketlerini Alayunt - Pozantı demiryolundan en çok yararlanmaya dayandırdığından, ordunun gelecekteki hareketlerinin odunsuzluktan geri kalmamasının sağlanması rica olunmaktadır.

Bu şifre telgrafa, ertesi günü 3 Şubat 1921 de uzun bir yazı ile karşılık verilmiştir. Kumpanya zamanında geliri giderlerini karşılamadığı için sürekli olarak aradaki farkı Devlet tarafından öden-

mekte olan bu hattın, şimdi Türk idaresinde bulunduğu bu sırada, değil böyle bir farkı; askerî taşımalarından doğan alacaklarını alamadığı; Kumpanyaların bir altın liradan (beş lira) daha ucuza aldıkları kömür için gümrük vergisi dahi vermedikleri, şimdi ise yakıt olarak kullanılan odun için 25 liranın peşin ödenmesi gerektiği, yaz aylarının elverişli zamanlarında kuru odununu toplayamayan ve bugün aldığı yaş odunları gününde kullanmak zorunda olan Demiryolları İdaresini kimsenin “muahaze (= kınama)” hakkı olamayacağı, İktisad Vekilliğinin emrine rağmen; müteahhitlerden kaçak odun alınmasaydı, son askerî taşımaların hiç yapılamayacağı gibi yönler açıklandıktan sonra, İdarenin aylarca uğraşmasından sonra, Maliyece Burdur Defterdarlığından gönderilen alacağına yolda iken el konulmasının uygunluk derecesinin belirlenmesinin insaflarına bırakıldığı bildirilen bu yazıda; İdarenin istenildiğinde bir kaç treni birden tertibe muktedir olamayacağı, dört tren istenildiği gün, Ankara yönünden de iki tren istenilmiş olduğundan, bundan arta kalan malzeme ile bir tren yapılarak derhal Kütahya’ya gönderildiği, ve ertesi günü, biri öğleden önce, biri öğleden sonra Kütahya’da bulunacak şekilde iki tren yapılarak “grup kıtaları”nın üç tren ile eksiksiz taşınmış oldukları, ve bu taşımalarda, askerî trenlerin tertibi için belirtilmiş zamanın aşılmamış olduğu bildirilmiştir. Burdur’dan gelirken yolda el konan 24 bin liranın geri verilmesi için açıklamalar yapan Genel Müdürlüğün bu yazısına rağmen; 9 Şubat 1921 tarihli şifresinde: “Bu günden itibaren mühim askerî nakliyat yapılacağı, halbuki Konya İstasyonunda bir tren için bile kâfi gelecek mahrukatın bulunmadığı, Pozantı’daki otuz odun vagonunun hemen naklettirilmesi” hususunu rica eden Cenup Cephesi Kumandanının, 24 bin liranın geri verilmesinden söz etmediği görülmektedir.

Aynı gün, Nafia Vekilliğine gönderilen şifrede, “kasada yüz para kaldığı” bildirilerek, biraz para gönderilmesi için özel girişimlerde bulunulması rica edilmiş, Cenup Cephesi Kumandanlığına da kasada yüz para kaldığı bildirilerek 24 bin liranın geri verilmesi dileği yinelenmiştir.

13 Şubat 1921 tarihinde Eskişehir gelmiş olan Cenup Cephesi Kumandanı Refet Paşa, bu sırada bu parayı veremeyeceğini, fakat yakıtsızlık sorununu da hiç dinlemeyeceğini belirtmiştir. Yine o gün Cenup Cephesinden gelen bir tel yazısında; müteahhitlerin parasızlık yüzünden odun veremeyecekleri, bunu en kısa bir zamanda önlemek

için müteahhitlerin tatmin edilmeleri gerektiği bildirilmektedir. Buna verilen karşılıktaki da; 24 bin liranın geri verilmesi durumunda bu paranın odun sorununun çözümünde kullanılacağı yinelenmiştir.

Ankara'da bulunan Muhasebe Müdüründen gelen 9 Şubat tarihli telyazısında; Merkezden otuz iki bin, Antalya'dan on bin lira verileceği, durumun bundan çok almaya elverişli olmadığı; Nafia Vekilinin, bu paranın beş bininin Maden Kömürü İdaresine, on binin de müteahhitlere verilmesini istediği bildirilmektedir.

Bu sıralarda; "Şimendiferlerin Seyir ve Hareketlerini İdame için Kömür Madenlerinin İşletilmesine Dair" olup uygulanmasına Maliye ve Nafia Vekilliklerinin görevlendirildiği bir kanun yayınlanmış, önce Ordu tarafından girişilmiş Linyit kömürü çıkartılması işi Nafia Vekilliğine geçmiştir.

Orman İdaresi İle Anlaşmazlık

Döğer ile İhsaniye İstasyonları arasında müteahhitlerin toplattıkları 300 metre küp odunu, önemli askerî taşımaların olduğu bir sırada, Orman memurları trenlere yüklettirmemişlerdir. Ancak; 12. Kolordu Kumandanının işe karışmasıyla bu odunlar alınabilmiştir.

Odun müteahhitleriyle olan anlaşmalar 6 Şubat tarihinde, biteceğinden mukavelenamenin üç ay uzatılması; Orman İdarelerinin yapacağı arttırma ve düzenleyici tarife üzerinden orman vergisinin "Şimendifer İdaresince Orman Dairelerine" ödenmesi ve müteahhitlerin kendilerine gösterilen kesim yerinden kesim yapmağa mecbur olmaları ve bunun dışında köylülerce kesim yeri dışından kesilmiş odunları almaktan çekinmeleri; 18 Ocak 1921 tarihli toplantısında Vekiller Heyetince karar altına alınmıştır.

Orman İdaresi; 23 Aralık 1920 tarihine kadar müteahhitlerin Demiryolları İdaresince verdikleri odunları "kaçak" olduğu yargısıyla musadere edilmiş (el konulmuş) saymakta, müteahhitlerden alınmamış da İdare kendisi doğrudan doğruya ormanlardan kestirmiş gibi, "kaçak" işini İdareye yüklemektedir. Bunun sonucunda, bu tarihe kadar alınan odunların parası olarak görünen 36400 liranın müteahhitlere verilmemesi gerekmektedir. Halbuki; böyle yapılırsa, paralarını alamıyan müteahhitler, en azından, işlerini bırakacaklar, taahhütlerini sürdürmeyecekler, sonucunda ise, İdare odunsuz kalacak ve trenler işleyemeyecektir.

14 Şubat 1921 tarihinde Nafia Vekilliğine gönderilen bir yazıda; müteahhitlerin usul dışı odun kestirmiş olabilecekleri, İdarenin de bunları aldığı kabul edilmekle birlikte; “İnönü meydan muharebesini işte bu usulsüz ve kanunsuz katedildiği (kesildiği) ileri sürülen odunlar kazandırdı” denilmekte ve “Geçen defa biz nizam hilâfı (düzen dışı) hareket etmeseydik İnönü nakliyatı yapılamıyacaktı” nedeniyle “...Bir kaç ormanın tahribi veyahut bazı şekillere ve kaidelere uyulmamış olması, ileride müdafaa kabiliyetini bizden uzaklaştırmasın” dileği de açıklanmaktadır.

“Başka meseleler bir tarafa odun meselesinden – tabiri mazur görürsünüz – çıldıracak vaziyete geldim” sözleriyle başlayan yukarıda özetlediğimiz yazıya Nafia Vekillliğinden gelen 17 Şubat tarihli karşılık yazıda; yüz kiloluk beher kantar için 15 kuruş vergi alınması İktisad Vekillliğinden Orman İdarelerine bildirildiğinden, kaç kantar alınmışsa müteahhitlere verilecek paradan o kadar vergi kesilmesi, bu vergilerin askerî taşımalar karşılığı olarak İdarede kalması ve mahsubu için cetvelinin gönderilmesinin istenilmesi ile yetinilerek, konuya doğruca değinilmemiş olduğu görülmektedir.

Önceki yazımızın sonlarında⁴ odun için, parasızlık gibi bir gecikme nedenine yer bırakmamak amacıyla, hazırlanmış olan onbin lirayı hemen alması için 14 Şubat 1921 gecesi saat 3 sıralarında, Genel Müdür Behiç Bey’in uykudan uyandırılması olayından söz etmiştik. Bu, uygun olmayan ve bir gerek bulunmayan zamanda gönderilmiş emirde, verilecek onbin liranın yalnız askerî taşımaların gerektirdiği yakıtları satın almakta kullanılabileceği koşulu ileri sürülmekte, Afyon’dan kuzeye doğru büyük ölçüde askerî hareketler yapılabileceğinden günde sekiz tren istenebileceği de bildirilmektedir.

Geccyarısı gitmeyip, ertesi günü aldattığı bu paraya dayanarak peşin ödeme ile alınacak odun olup olmadığı Dumlupınar’dan sorulmuştur. Bir yandan da, Afyon - Uşak Hat Komiserliğine gönderilen telgrafta: “...bir iş treni çıkarılacağı ve yollarda peşin para ile odun satın almalarına çalışarak Afyon’a odun yetiştirileceği” bildirilmiş ve her gün odun durumundan şifre ile bilgi verilmesi istenilmiştir. Bu konu ile ilgili olarak Garp Cephesine yazılan bir yazıda da, odun toplama işinde “Cenup Cephesinin müdahale etmemesinin (işe karışmamasının) temini rica” olunmuştur.

⁴ Belleten, Cilt XLIV, Sayı: 175 Temmuz 1980

Günün Koşullarına Uymayan İstekler

M. Müdafaa Vekili adına Müsteşarca imzalanmış 20 Ocak 1921 tarihli bir yazıdan söz etmek gerekmektedir. I. İnönü savaşından yeni çıkmıştır. Yakıtsızlık, parasızlık ve işbilir kişilerin olmayışı gibi bunalımlar içinde olan Demiryolları İdaresinden, o sırada gerçekleştirilemeyeceği isteklerde bulunulmasına bir örnek olan bu yazıda; bir çok 2. veya 3. sınıf vagon varken, bunların onarılmasına gidilmeyerek erlerin hayvan taşımaya özgü, ışıksız, kapalı; subay ve assubayların da camları kırık, tahta döşemeli, ısıtılmamış ve ışıklandırılmamış vagonlarla savaş cephelerine taşınmalarının; onların hem hastalanmalarına hem de maneviyatlarının bozulmasına neden olmasının Erkânı Harbiyei Umumiyenin (G. Kurmay Başkanlığı) dikkatini çektiği bildirilerek, yolcu vagonlarının onartılması ve çoğaltılması rica olunmaktadır.

Buna verilen karşılıkta; büyük asker taşımalarında erlerin kapalı vagonlara bindirilmesinin her devlette benimsenmiş olduğu, eldeki yolcu vagonlarının – onarılsalar dahi – bu gibi asker taşımalarına yetmeyeceği, İdarenin, şimdiki durum dolayısıyla, yük vagonlarının onarımı ile uğraşabildiği bildirilmiştir. Ancak; M. Müdafaa Vekilliği Levazımatı Umumiye Reisliği, İstasyon Sevk Memurluklarına gönderdiği genelgede, subay ve erlerin rahat etmelerini sağlamak için İşletme İdaresinden 1) Fenni Temizlik, 2) Işıklandırma, 3) Isıtma, 4) Mefruşat ve camların tamamlanmasının istenilmesi emredilmiştir. Yerine getirilmeyenler olursa “Tesviye”lerin arkasına görülen eksiklerin “sabit mürekkeple” yazılmasının da emirler arasında olduğu görülmektedir.

Buna verilen karşılıkta; yalnız yolcu vagonlarının ısıtılabilceği, mefruşatın onarılması için kumaş bulunmadığı, mevkili vagonların temizlenmesinin kolaylığı için tahta yapıldığı, kırık camlı vagonların yola çıkarılmadığı, ancak; bir kaç camı kırık olarak dönmiyen hiç bir askerî tren bulunmadığı, yapılabilir olanların yapıldığı bildirilmiştir.

Garp Cephesi Kumandanlığı; askeri gereksinmeler nedeniyle, Kütahya, Alayund, Çukurhisar ve Bozüyük istasyonlarında “aynı zamanda” en az beş vagon yaşayabilir rampalar yapılmasını istemiş ve “inşaata aynı zamanda başlattırılarak mümkünse yarın” bitirtilmesini, 17 Ocak 1921 tarihli yazısında rica etmiştir. Bunların

yapımı için gereken malzeme ve para bildirilerek, bunlar sağlanmış olursa işe başlattırılabileceği açıklanmıştır. 19.I.1921 tarihindeki görüşmede, bunların Ordu tarafından yapılacağı Garp Cephesi Kumandanı tarafından sözlü olarak bildirilmiş ise de, üç gün sonra bu rampaların Demiryolları İdaresince yaptırılması yeniden kararlaştırılmıştır.

Yazı Makinesi Olayı

271 sayılı defterin 93. sayfasında Behiç Bey'in, o zaman yazdığı notlar olduğu gibi sunulmuştur: "13 Şubat 1921 akşamı berayı teftiş buraya gelmiş olan Müdafaa-i Milliye Müsteşarı Kâzım Paşa ile Yüzbaşı Kemal Bey'in evine davetli idik. Saat yirmi raddelerinde pür telâş bir zabıt (subay) geldi. Garp Cephesi Kumandanının şimdi bir yazı makinesi istediğini söyledi. O zabıtın karargâha mensup olduğu ve hakikaten yazı makinesinin İsmet Paşa tarafından istenildiği meşkûk (şüpheli) olduğundan tahriren (yazılı olarak) istenilmesini söyledim. Saat 23 de bir tezkere geldi. Bu tezkerede muvakkat kaydıyle ve Erkânı Harbiye-i Umumiye için bu gece saat 1 de hareket edecek trenle gönderilmek üzere bir yazı makinesi talep ediliyordu (isteniyordu). Talep edilen makine Türkçe ise bir tane bulunduğu ve Fransızca ise seksen kadar istasyona tamim (genelge) yazmakla mükellef (yükümlü) olan İdarenin elindeki bir tek makineyi veremeyeceğini yazdım. Ve geceyarısı mühim bir iş imiş gibi makine meselesinden pek sıkıldım. Gece saat bir de şu tezkere geldi.

(Zarfın üzeri)

Emir

Gayet müstaceldir

Demiryolları Müdürü Uumumisi Behiç Beyefendiye

14.II.37 (1921) 00.45 evvelde gönderilmiştir.

(Metni:)

Anadolu Demiryolları Askerî Komiseri Miralay

Behiç Betefendiye

Erkânı Harbiye-i Umumiyece Fransızca huruf ile yazı yazar bir yazı makinesine ihtiyaç vardır. Bu makineyi bir iki saat sonra hareket edecek trenle Ankara'ya göndermek mecburidir. Bu yüzden kumpanya işinde husule gelecek noksanın Bankadan vesair mahallat-

tan alınarak telafisine tevessül olunacaktır. Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesinden böyle bir yazı makinesi almanızı ve Ordu Karargâhına teslim ettirmenizi gerek Erkânı Harbiye Umumiye Reisi sıfatıyla ve gerekse müstaceliyeti maslahat (işin acele olması) sebebiyle zâtı âlilerinden talep ve temenni ederim.

13.II.337 (1921)

Erkânı Harbiye Umumiye Reisi

ve

Garp Cephesi Kumandanı

İsmet

Uykudan uyandırdılar. Büsbütün âsabıma dokundu. Ve nihayet ilmihaberle müdüriyeti umumiyenin yegâne (tek) yazı makinesi verildi. Bir müddet sonra komiserlik muavini Fatin Bey geldi. Tekrar uyandırdılar. Cenuptan şimale (güneyden kuzeye) doğru nakliyat muhtemel olduğundan bahisle odun meselesinin halli için İsmet Paşa'nın benim ile görüşmek istediğini söylediler. Yedi aydanberi kendisi de dahil olduğu halde halledemediğimiz mahrukat meselesini böyle geç vakit halline davet, mucibi hayret oldu, ve bittabi gitmedim. Ve zaten rahatsız olan âsabım bu lüzumsuz iki mesele ile bukadar uğraşmaktan büsbütün muhtel olarak ertesi günü pek rahatsız oldum. Ve muayene için bir heyeti sıhhiye celbettim" demiş olduğu görülen Behiç Bey; istirahat alacağından yerine bir vekil atanmasını da Nafia Vekillğine bildirmiştir.

17 Şubat gecesi telgraf makinesi başına çağıran Nafia Vekilinin bu çağırısına yardımcısı Fatin Beyi göndermiştir. Bu telgraf konuşmasında Vekil Ömer Lütfi Bey, hastalığını tedavi için geleceğini bildirmiş ve ayın 19'unda Eskişehir gelmiştir. O sırada İsmet Paşa'nın cepheyi teftişe çıktığı anlaşılmıştır. Ertesi günü, (20.II.1921 tarihinde) gelen Garp Cephesi Kumandanlığının bir yazısı, Ö. Lütfi Beyi de Behiç Beyi de şaşırtmıştır. Bu yazıda, askerî gereksinmeler hakkında "Askerî Komiser Beye talimatı lâzıme verilmiş ve icabettiği derecede müdüriyeti umumiye'yi haberdar eylemesi tebliğ edilmiştir" denilmektedir. Bundan, Behiç Bey üzerinde bulunan "Askerî Komiser"liğin Komiser Muavini Binbaşı Fatin Beye devredilmiş olduğu anlaşılmıştır. Durumu düzeltmek ve Behiç beyi rapor almak-tan caydırmak için Eskişehir gelmiş olan Nafia Veki Ö. Lütfi Bey, İsmet Paşa'nın şehire dönüşüne kadar beklemesini tavsiye etmiştir.

21 Şubat'ta her ikisi birlikte saat 11 de İsmet Paşa'yı ziyaret etmişlerdir. Bu ziyaret izlenimlerini Behiç Bey'in o zaman deftere yazdıkları notlarından anlayabilmekteyiz: "İsmet Paşa rumuzat ile takip ettiğim mesleğe muhalif olduğunu anlattı ve akşam Ömer Lütfi Beyi yemeğe davet etti. Ömer Lütfi Bey bu akşama kadar benim taleptiğim istirahatten vazgeçmekliğim hususunda pek ısrarlı idi. (...) İsmet Paşa ile görüşükten sonra, her halde elde bir rapor bulunduğuna göre bir vekil tayin edilememesi mes'uliyeti mucip olacağı, binaenaleyh 20 günlük bir vekil gönderilerek bu müddet zarfında istirahat ve kalıp kalmamağa karar verebileceğimi beyan eyledi. (...) Uzun münakaşaya gerek görmiyerek bu mutaleanın münasip olduğunu söyledim ve harhalde kararın seri verilmesini rica ettim" diyen Behiç Bey yerine Eskişehir'de bulunan Kurmay Binbaşı Halit Bey vekil olarak atanmıştır. 20 günlük istirahat raporunu bildiren Nafia Vekilliğine verdiği karşılıkta: "vadiniz veçhile" diyerek 3 ve hatta 4 ay, Antalya'da geçirilmek üzere, mezuniyet verilmesini istemiştir.

Geçici Ayrılışın Çevredeki Yankıları

Geçici olarak başlayan bu ayrılışın, sürekli olacağı sezgisini uyandırdığı görülmektedir. 25 Şubat 1921 de (Yüksek) Mühendis Mavrogordato Efendi de görevinden çekilmiştir.

12. Kolordu Kumandanı Fahrettin Bey (Orgeneral Fahrettin Altay) gönderdiği telyazısında üzüntüsünü belirtmiş, sağlığının herşeyden önce geldiğini bildirdikten sonra: "Fakat, şimendiferler de bizim damarlarımızdır. Bu damarlardaki zayıf kanı siz takviye ediyor işlettiyordunuz. Hiç olmazsa nezaretinizi (gözetiminizi) bu işten eksik etmemenizi rica ile arz-ı ihtiramat eylerim ağabeyim efendim" demektedir.

Yeniden Rapor Alınması

25 Şubat 1921 de Umum Müdür Vekili olarak işe başlamış olan Kurmay Binbaşı Halit Bey, Nafia Vekâletinden gelen yazının "Erkânı Harp Miralayı Behiç Bey'e Antalya'da tedavi ve istirahat etmek üzere 15 Mart 1921 tarihinden itibaren iki ay müddetle vekâletçe mezuniyet verilmiştir" yargısını taşıyan kısmını Behiç Bey'e bildirmiştir. Yerine vekil atanmış olduğu için henüz üzerinde bulunması gereken Demiryolları Umum Müdürlüğü görevinden bu yazıda

söz edilmeyerek, askeri rütbesi ile anılmış olmasından, durumu daha açıkça gören Behiç Bey'in, bu ve buna benzer davranışları dolayısıyla Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey'e bir "teessüf" mektubu gönderdiği anlaşılmaktadır.

Oluşturulan bir Sağlık Kurulunun 28.3.1921 de verdiği üç ay tedavi ve istirahat gerektiğine dair rapor, Behiç Bey'in faal hizmetlerde kullanılmaması, ikinci derecedeki hizmetlerin de hafif kısımlarında çalıştırılması koşullarını taşımaktadır.

Vekil olarak Genel Müdürlüğe başlamış olan Kurmay Binbaşı Halit Bey'in 2 Nisan 1921 de asillik emrinin gelmesi üzerine; ertesi günü Ankara'ya giden Behiç Bey, Nafia Vekâleti ile ilgisinin böylece kesilmiş olmasından, M. Müdafaa Vekâletine baş vurmuş, sağlık kurulunun sözü edilen üç aylık dinlenmeyi içeren raporunu getirterek, üç aylık sağlık iznini M. Müdafaa Vekâletinden almıştır.

M. Müdafaa Vekâletince Garp Cephesine de gönderilen bu üç aylık dinlenme raporuna dayanan sağlık iznini bildiren yazının bir kopyesinin Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından kendisine bir yazı ile bildirilmesi üzerine Behiç Bey; Demiryollarındaki görevinden hukuken ayrılmış olduğu 2.IV.1921 tarihinden sonra M. Müdafaa Vekâletinden alınmış olan izni kendisine bildirmeğe ve emir tebliğine Genel Müdürlüğün hiç bir yetkisi olmadığı karşılığını vermiştir.

2. İnönü ve Sakarya savaşlarından sonra, çekilmek zorunda kalan Ömer Lütfi Bey yerine, Büyük Millet Meclisince Umuru Nafia Vekillğine seçilen Rauf (Orbay) Bey; yeniden göreve geçmesi için Behiç Bey'in ileri sürdüğü koşulları olduğu gibi kabul etmiştir. Bunun üzerine, ikinci kez atandığı Anadolu - Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğüne Behiç Bey'in - sekiz ay sonra - 3 Aralık 1921 de başlamış olduğu görülmektedir.

Güçlükler ve Düzensizliklerin Kökenleri

Kurtuluş savaşı başlangıcında, kendisine ayrı ayrı yerlerden teklif edilen Genel Kurmay Başkan Yardımcılığı ile Şimendifer İşletmesi Müdürlüğünden birini seçmesi işinde, danıştığı Mustafa Kemal Paşa'nın, (kendisinin de eğilimlerine uygun gelen) Şimendifer İşletmesini seçmesini yeğlemiş olan Erkânı Harp Miralay (Kurmay Albay) Behiç Bey'in, bu görevde iken uğradığı güçlükler

ve engellerden son bir kaçını daha özetlememiz; görevinden ayrıldıktan sonra, Demiryolları İşletmesindeki bozuklukların kökenini belirtmekte ve bunların niteliklerini aydınlatmada yararlı olacağını sanmaktayız. Seçerek ve özetliyerek sunduğumuz olaylar; görevinden istirahatli olarak ayrıldığı 25 Şubat 1921 den hemen önceki zamanlarda geçmiştir:

— Ankara İstasyonundaki makinistlerin yatak odası, Gar Müdür Yardımcısı ile Mühendis odalarının askerlerce alınmak üzere olduğu, tren memurlarının yatakhanelerinin kalmadığı, B. Millet Meclisi Muhafız Taburu askerlerinin zorla girdikleri Demirhane'den bir kısım âletleri alıp götürdükleri, durumun 5.I.1921 tarihinde Nafia Vekilliliğine bildirildiği,

— 21.I.1921 de Bozüyük İstasyon müdürü ile sürveyanın kömürlerine ve ineklerine 24. Tümence el konulduğu,

— İstasyon görevlilerinin, el konulmuş olan evlerinin boşaltılıp geri verilmesi için Eskişehir Merkez Kumandanlığına yazılan yazıya gelen karşılıkta, bu işin sorumluluğunun, Merkez Kumandanlığı, Polis ve Belediye memurlarından kurulmuş bir "Konaklar Heyeti"ne yüklenildiği görüldüğünden, bunun için Nafia Vekilliliğine gönderilen telgrafta, "kendilerinden asker gibi vazife" istenilen Demiryolları memurlarından yine bir kaçının evlerinden çıkartıldığı, böyle olayların iki ayda üç defa yinelenildiği, ailesi sokakta kalan memurların işe gönderilmelerinin zorluğu belirtilmeğe çalışılarak, bunların önlenmesi rica edilmiş, fakat memurların evlerinden çıkarılmaları işinin yine sürmekte olduğu, öyle ki, 15.I.1921 de evinden çıkarılan bir memurun ertesi günü bulup taşındığı evden de çıkarılmış olduğu; (Bu görevliler islâm değildirler)

— Erlerin vagon içinde ateş yakmakta oldukları,

— 30.I.1921 de Lefke Nokta subaylarından birinin, Bilecik İşçi Posta Çavuşundan zorla drezinesini aldığı ve Lefke yönüne yola çıkardığı, yolda bir vagonetle çarpışan drezinenin parçalandığı, bir askerimizin ölmüş birinin de yaralanmış olduğu,

— 14.II.1921 de Polatlı'da erlerden bir kısmı, Nokta Kumandanlığının odunlarını boşaltmak için – ilgililere sormadan – vagonları el ile iterken bir çavuşun vagonlar arasında kalarak öldüğü, anlaşılmaktadır.

Burada, özetleyerek sunduğumuz bir kaç örnek, Demiryolu İşletmesinin uğradığı, amaçsız olup, bilgisizlikten ve önem ver-

me-yiştten doğan, fakat; dıştan gelen engeller ve güçlükler niteliğini taşımaktadırlar. Bunların yanında, sonradan İdare başına geçenlerin işten anlamayışlarından ve işi bilir olanlara saygı duymayıştan doğan sonuçlar, daha önemli görünmektedirler. 271. defterin 129. sayfasında: “Müdüriyeti Umumiyyeden Çekildikten sonra Şimendiferlere Dair Elde Ddilen Malumat” başlığı altında verilen bilgiler, Behiç Bey’in, başka bir görev almadan sekiz ay süren ayrılığı sırasında, ilgisini Demiryolları işlerinden çekmemiş olduğunu göstermekle birlikte; Demiryolları İşletmesinin başında onların tutumlarının kötülüğünü somut örneklerle belirtmeğe çalıştığı görülmektedir. Bunlardan bir kısmını özetlemekteyiz.

— 2. İnönü savaşı sırasında ikiye bölünen hattın Konya tarafında kalan kısmı, o sırada Konya’da bulunan Nafia Vekâleti Müsteşarı Ali Rıza Bey tarafından “Geçici İşletme Müdürlüğü” yapılmış ve başına da Mühendis Zihni Bey getirilmiştir. Bu Geçici İşletme Müdürlüğü, Genel Müdürlükle ilişkisi kesilmiş olduğundan, doğrudan Nafia Vekâleti ile yazışmayı sürdürmüştür.

— Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey, askerî taşımalar sırasında vakit cetvellerinde gösterilen zamandan önce treni gidilecek yere ulaştıracak makinistlere para mükâfatı vereceğini bildirmiş ve bu amaçla avans olarak para dağıtmıştır. (15 Şubat 1921 de, bindiği özel trenin en son hızla gitmesini isteyen “Büyük Millet Meclisi Reisi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinden” gelen telgrafa, o zaman Umum Müdür olan Behiç Bey’in verdiği karşılıkta: “Trenin âzamî süratle gitmesi hakkındaki emirlerinizi bilvasıta (aracı ile) aldım. Hattın kabiliyeti fazla süratle gitmeğe elverişli olmadığını ve raydan çıkması muhtemel olduğunu arzederim efendim” diyerek bu isteği önlemiş olduğu anlaşılmaktadır.)

— Demiryolları Genel Müdürü yapılmış olan Binbaşı Halit Bey hakkında 271. Defterin 132. sayfasında “...hristiyan memurları çıkartmak niyeti ile geldiğinden” memurlar arasında güvensizlik yaratmış, “zaten korkularından vazife göremiyen ileri gelen memurlar, işleri takipten çekinmişler, Halit Bey de Demiryolu işlerini bilmediğinden, teftiş durmuş ve hattın düzeni bozulmağa başlamıştır”. Bu nedenle kazalar ard arda gelmiştir.

— “Geçici” koşulu ile Konya’da kurulan İşletme Müdürlüğünün geçiciliği, Nafia Vekilliğinin isteği üzerine kaldırılmıştır. “Bir taraf-

tan Halit Bey'in acemiliği" öteki taraftan, bu İşletme Müdürlüğünün yeteneksiz ellerde bulunması ve Nafia Vekilinin sürekli karışmaları sonucunda hattın, uyum ve düzeninin bozulmuş olduğu; bu İşletme Müdürlüğünün Hareket Dairesi Başkanlığına getirilen Binbaşı Saffet Bey'in Müdür Zihni Bey'le birleşerek, gereği olmadan, altmış kadar yeni memur aldığı anlaşılmaktadır.

— Konya İşletmesi Cer Müdürlüğüne – müslüman olsun diye – makine ile bir ilgisi olmayan Sulama İdaresi mühendislerinden biri atanmıştır.

— Behiç Bey zamanında, Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey için, parası karşılığı Eskişehir Atelyesine sipariş edilen mefruşat (oda takımı) Halit Bey tarafından armağan edilmiş, parası alınmamıştır. Cer İşleri ve Muhasebe Müdürlüklerine gönderilen emirde, bunların parası olan 2281 kuruşun getirtilmesinden "teeddüp ederim. Şimendiferler halen Nafia Vekâletinin emrindedir" denilmekte olduğu görülmüştür.

— "10 Temmuz 1337 (1921) de Yunan taarruzu başlamış, 11 Temmuzda Afyon, İhsaniye, Gazlıgöl, Hamam İstasyonları boşaltılmış ve köprüler tarafımızdan tahrip edilmiştir". "Cephe gerisinde bulunan Bozüyük, Eskişehir, Afyon hattında tabiye taşımaları için çok tren malzemesi bu cihette tutulmuş ve Afyon'un düşmesi üzerine Konya tarafında pek az malzeme kalmıştır". "Eskişehir kısmında kalan malzemenin çokluğundan ve Eskişehir - Ankara kısmında yalnız bir telgraf hattı bulunup, bunun da Orduca kullanılmasından trenlerin harekete getirilmesi çok güç olmuştur". Bu arada "Beylikköprü istasyonunda serbest yol alabilmek için bir tren sekiz saat beklemiş ve Polatlı'dan Ankara'ya seyahat müddeti 24 saate çıkmıştır".

— Eskişehirin boşaltılması çok kötü bir biçimde olmuştur. İlk zamanlarda Umum Müdürlükle Nafia Vekilliği, Eskişehirde bir şey bırakılmadığını ileri sürmüşlerse de; "Eskişehir de herşeyin bıraktığı, bunlar arasında üç lokomotifle altmış kadar vagonun da kaldığı sonradan" belli olmuştur. Genel Müdürlüğün gelen giden yazı dosyaları Eskişehir de kalmış olduğundan, memurların aylığı onların verdikleri bildirilere göre dağıtılmıştır.

— Eskişehir İstasyonunun boşaltılması sırasında odunsuzluk o dereceye gelmiştir ki, "Nafia Vekili, vagonları yakarak tren tertibini emretmiştir". "...istasyon yöresindeki bir kaç ağaç kesilerek" tren-

lerin yola çıkarıldığı anlaşılmıştır. “Üç istasyonu kalmış Ankara kısmının başında, Umum Müdür yetmiyormuş gibi Nafia Vekili her gün istasyona gelerek işe karışmaktadır”.

— Eldeki bütün ustalar Eskişehir’de bırakıldıktan sonra (Halit Bey’in müslim olmıyan personeli düşman işgaline uğrayan Eskişehir’de bırakmasının başlı başına yanlış bir davranış olduğunu, Behiç Bey, notlarında ayrıca işaret etmektedir). Beylikköprü’nün onarılması için usta ve mühendis olmadığından, Bağdat Şimendiferleri İnşaat Şirketinin Toroslardaki Bilemedik denilen yerdeki usta ve mühendisleri getirtilmiş; fakat bunlar, 21/22 Eylül 1921 tarihinde, gece uymakta oldukları iş trenine; bilgisizce işlere karışan askerlerin yanlış davranışları ile istasyondan kaçırılan bir dizi cephane vagonunun gelip çarpması ile yaşamlarını yitirmişlerdir⁵.

— Özellikle askerî makamlarca yapılan şikâyetler üzerine, Konya İşletme Müdürlüğü Hareket Başkanı Binbaşı Saffet Bey geri çekilerek yerine – uzaklaştırılmış olan hristiyan memurlardan – Kaldis Efendi’nin atanması Ömer Lütfi Bey emriyle olmuştur. (Yerlerine, işi bilir müslim kişiler bulunamadığı belli iken, “Gayrı Müslim” personeli uzaklaştıranlardan biri olarak, Ömer Lütfi Bey’in bunlardan birini geri getirmek zorunu duyması anlamlı olmuştur.)

271. Defterin 136. sayfasındaki notlarından anlaşıldığına göre; Behiç Bey, Fevzi Paşa ile 28.10.1921 tarihindenberi Şimendiferler üzerinde yaptıkları görüşmelerde, Fevzi Paşa’nın yoklama şeklindeki tekliflerine: “Ömer Lütfi Bey Nafia Vekâletinde kaldıkça kabul edemiyeceğim” şeklinde karşılıklar vermiştir. Bu notlarda: “Bununla birlikte Erkânı Harp Binbaşısı Şükrü Bey aracılığı ile ya benim veya Nafia sabık müsteşarı Muhtar Bey’in tayini için Ömer Lütfi Bey’e

⁵ “Demiryol” Dergisinin, 548 sayı ve Eylül 1971 tarihli nushasında “Geçmişte Bir Kaza” başlıklı yazımıza konu olan bu olay, özetle, şöyle olmuştur: Sakarya savaşıdan sonra, ilerilediği yerlerden daha gerilere çekilen düşman, bu çekilme sırasında hatları ve özellikle köprüleri tahrip etmiştir. Yörede bulunmadığı için Toros’lardaki Bilemedik denilen yerde bulunan Bağdat Hattı İnşaat Ortaklığından getirtilmiş Mühendis, usta ve işçiler, onarımını yaptıkları Beylik köprü’nün Polatlı yönünde duran Çalışma Treninde uymakta iken, saat 22.30 da, ilgililerin bilgisi dışında, askerlerce kaçırılan sekizi cephane yüklü 12 vagonluk bir dizi gelip çalışma trenine çarpmıştır. Gelip çarpan trenin bütün vagonları yanmış, çalışma treninde, uymakta olanlardan bir mühendis ile sekiz işçi yaralı olarak Ankara’ya gönderilmiş, dokuz yanmış ceset görülmüş, 18 kişinin izine dahi rastlanılamamıştır.

haber gönderdiği, Ömer Lütfi Bey'in de Miralay Sadullah Bey'i teklif ettiği esnada 13.10.1921 de istifa etmiş ve Rauf Bey (Orbay), 17.11.1921 de Nafia Vekili olmuştur" demektedir. 20.11.1921 de bir aracı ile Umum Müdürlüğü yeniden kabul edip etmiyeceği sorulan Behiç Bey, ileri sürdüğü koşullar⁶ kabul edilirse müsbet karşılık vereceğini bildirmiştir. Nafia Vekili Rauf Bey'le, Şimendiferler üzerinde yaptıkları bir genel konuşmadan sonra, ayın 29 unda resmen teklif almış olan Behiç Bey'in atanması 30.11.1921 tarihinde Vekiller Kurulunca karara bağlanmıştır.

⁶ Sayın Behiç Erkin, belgelerde bulunmayan aşağıdaki bilgileri, bize, ayrıca vermişlerdi: "...tevezua aykırı ise de, o aralık bu işi benden başka yapacak kimse olmadığını da takdir ederek, sırf zaferin temini için bu ağır vazifeyi şu şartlarla kabul ettim: 1) Umum Müdürlüğün Konya'ya nakli, 2) Menzil Müfettişliğince işgal edilmiş İdareye ait Bağdat Otelinin boşaltılarak Umum Müdürlüğe teslimi, 3) Mütahassıs Hristiyan memurların geri getirilmesi, 4) Ankara'da otuz bin Konya'ya gidince yüz bin liranın Maliyeden hemen verilmesi, 5) "...mı" üzerinde hiç bir şey kabul edemeyeceğimi, gerekirse, mevkiimle mütenasip resmî tahkikat yapılabileceği, 6) Ordu müdahalesinin katiyyen men'i.

Bu şartlar Rauf Bey tarafından kabul edilmiş ve gerçekten de tatbik edilmiştir. Hristiyan memurların gelmesi bilhassa Konya'da çok dedikoduyu mucip olmuşsa da zamanla bu heyecan da zail olmuştur".



III

Bundan önceki yazımızın¹ sonunda; ileri sürdüğü koşulların Nafia Vekili Rauf (Orbay) Bey tarafından benimsenmesi sonucunda, Bakanlar Kurulu kararı ile yeniden Demiryolları Umum Müdürlüğüne atanmasını kabul ettiğini belirttiğimiz Erkânı Harp Miralay (Kurmaya Albay) Behiç Bey'e bu kararın 3 Aralık 1337 (1921) de bildirilmiş olduğu anlaşılmaktadır. I. İnönü savaşından sonra, tabip raporu ile istirahatlı olmasından, yerine vekil olarak gönderilmiş Binbaşı Halit Bey'in asil olarak atandığını bildiren 2 Nisan 1337 (1921) tarihli buyruk üzerine Demiryolları Umum Müdürlüğünden ayrılması ile bu göreve yeniden başlaması arasında sekiz ay geçmiş olduğu anlaşılan Behiç Bey'in, bu zaman içinde başka bir görev almağa yönelmediği, bu sonucu beklediği görülmektedir. Nitekim; bize yaptıkları açıklamada: "...tevazua aykırı ise de, o aralık bu işi" kendisinden başka yapacak kimse olmadığını, ve "sırf zaferin temini için bu ağır" görevi kabul ettiğini bildirmekte idiler.

Ankara'daki İdare Merkezinin Konya'ya taşınması:

Askerlik bakımından çalışmaların yoğunlaştığı bir yer durumunda olduğundan İdare Merkezinin Konya'ya taşınması, Behiç Bey'in atanma için ileri sürdüğü koşullar arasında idi. Bundan dolayı; göreve başlamasından sonra, bir kısım memurları hemen Konya'ya gönderen Behiç Bey; yakın iş arkadaşlarıyla birlikte 17 Aralık 1337 (1921) de yola çıkarak Biçer istasyonuna varmışlardır. Burada hat yapım işleriyle ilgilenen Behiç Bey, odun ve kereste işleri için mütaahhit Emin (Sazak) ile görüşmüş; akşam üzeri de Akşehir'den gelen Mustafa Kemal Paşa ve Hariciye Vekili Yusuf Kemal Bey'le konuşmuştur. Mustafa Kemal Paşa gece Ankara'ya dönmüştür.

Ertesi günü arabalarla yola çıkan Behiç Bey ve arkadaşları, 41. Tümen karargâhı olan Batıkköye varabilmişler, Tümen'e konuk

¹ Belleten, C. XLV/2, Nisan 1981, Sayı: 178.

olmuşlar; ertesi gün Sivrihisar'da kalmışlar, daha ertesi günü Aziziye ve Bulvadin'den geçerek 21 Aralık 1337 de Çay istasyonuna gelmişler, buradan da saat üçte yola çıkarak saat 15 de Konya'ya varmışlardır.

Konya'da "Gerek yersizlik gerek lüzumlu memurların henüz gelmemiş olduğundan yalnız mühim meselelerle uğraşmış" Konya İşletme Müdürlüğünün bu ay sonuna kadar kalması uygun görülmüştür.

Konya İşletme Müdürlüğünün Durumu :

Hristiyan personelin, hemen, hepsinin işden çıkarılmış olmasından, yerlerine alınan acemi kimselerin elinde işlerin tümü ile bozulmuş olduğunu gören Umum Müdür Behiç Bey, 4 Ocak 1337 tarihli bir şifre telgrafla İdarenin bu durumunu Nafia Vekilliğine bildirmektedir. Bu telgrafta: "...İdare bugün lisansız kalmıştır" "Nizamlar Fransızca olduğundan kimse okuyamıyor." denilmektedir.

Ordu için Demiryollarını gereğince işletmek gibi büyük bir amaca yönelik olduğu gözönüne alınmadan, Behiç Bey'in Hristiyan personeli tuttuğu söylentileri o kadar yayılmıştır ki; adının başına Hristiyanları koruduğunu belirtmek için halkça onlara verilen bir sıfat dahi takılmıştı².

Halbuki; ayrılışı ile Genel Müdürlüğe yeniden başlaması arasında geçen şekiz ay içinde, işden uzaklaştırılan Hristiyan memurlardan bir kısmının geri getirilmesi, yine bunu yapan kimseler tara-

² Konya Milletvekili Hoca Vehbi Efendi'nin, bu yüzden, kendisine düşman kesildiğini bildiren Behiç Bey, bize, ayrıca, bu alanda geçen bazı olayları not ettirmişlerdi." Saatin 12 ye bölünmüş olmasını Vehbi Hoca dinî ve mukaddes mahiyette telakki ettiğinden, itinirerlerin (trenlerin hareket zamanlarını gösteren cetvellerin) 24 saat üzerine yapılmış olmasına gayet kızardı. Mecliste, encümenlerde saatini çıkarıp masanın üzerine koyar: "Gelin, ey ümmet-i Muhammed, bunda 13, 18, 20 gibi şeyler var mı? İşte bu gâvur (benim için) böyle tren kaldırır" dermiş.

İkinci Müdürlüğüm zamanında Konya Valisine Demiryollarına ait bir iş için başvurmuş. Vali de "Ben karışmam. Git, Behiç Beyle görüş" deyince; "Ben o zındıkla katiyen görüşmem" demiş. Valinin: "Ama Hoca, bak, tekrar iş başına gelince Şimendifer işleri düzeldi" demesi üzerine: "Haaa orası öyle. Gâvur işini gâvur yapar; Şimendifer de gâvur işidir, elbette iyi yapacaktır" demiş.

Vahbi Hocanın Demiryollarında çalıştırılan ve birisinin Behiç Bey'in evinde saklı olduğu iddiasını da taşıyan gayri müslimlerin bir listesini Konya'ya gelişlerinde M. Kemal Paşa'ya sunarak dedikodulara önayak olduğu görülmüştür.

findan zorunlu bulunmuş ve bir kısım Hristiyan memurlar (Kaldis Efendi gibi) Behiç Bey'den önceki bu İdarece geri getirilmiş ve göreve başlatılmıştı. Ancak; ilk Genel Müdürlüğü sırasındaki tutumu ve davranışı dolayısıyla başlayan kendi üzerindeki bu yorumların yine sürüp gittiği anlaşılmaktadır.

I. İnönü savaşını içine alan 1. Genel Müdürlüğünde Nafia Vekili olan İsmail Fazıl Paşa'nın buyruğu ve özel mektubu, bu konunun nasıl başladığını belirtmesi bakımından bir önem taşımaktadır:

İ. Fazıl Paşa; Ankara İli Nafia (yüksek) mühendislerinden Ömer Efendi denilen bir zâtı, uygulayacağı bir talimat ve özel bir mektupla Eskişehir'e Demiryolları Umum Müdürüne göndermiştir. Talimatda Hristiyanların ve hele Yunan uyruklu olanların istihdamlarında (kullanılmalarında) zorunluk varsa da denilerek "müslüman unsurumuzun, bunlardan, yani Hristiyanlardan gördükleri bir çok zarar ve felâketlerden dolayı asabiyetlerinin günden güne artarak, bunların kullanılmalarının bir kayırmağa dayandığını" ileri sürdükleri ve bunlara karşı doğan düşmanlığın Behiç Bey'in şahsında merkezleştiği bildirilmektedir. Özel mektupta da: "Ankara'da sizi bilen, bilmeyen, küçük, büyük herkes Hristiyan hâmililiğinizi (koruyuculuğunuzu) o derece büyüttüştür ki," diyerek, bu alanda kendisinin yaptığı kavgaların etkisiz kaldığını, bu düşmanlığın alabildiğine büyüdüğünü bildiren İ. Fazıl Paşa, gönderdiği Mühendis Ömer Efendi'nin yapacağı işler sıkıcı da olsa, bunu "izzet-i nefis meselesi" olarak görmemesini "gözlerinden öperek" tavsiye etmektedir. Buna rağmen; Mühendis Ömer Efendi'nin görev yapmasına olanak vermediğini ve onun geri dönmesini sağlamış olduğunu Behiç Bey bize söylemişlerdi.

İsmail Fazıl Paşa'nın ayrılmasından sonra Nafia Vekili olan Ömer Lütfi Bey'in, işe başladıktan hemen sonra yaptığı, Fransızca'nın kaldırılarak telgraf ve diğer haberleşmelerin Türkçe ile yapılması ve İslâm olmayan personelin uzaklaştırılması teklifini de, o sırada uygulanamayacağı nedeni ile doğru bulmadığını açıkça bildirmiş olan Behiç Bey'in, bu defa, ikinci Genel Müdürlüğünde, - bu alanda sekiz aylık bir zaman içinde karşılaştığı olan bitenler nedeniyle - öncekine göre, sakınır ve uzlaşır davranışlar gösterdiği belirtilmektedir. Müslüman olmayanların eski görevlerine döndürülmesinin kendi kişisel düşüncesi olmadığını Valiliğe ve gerekenlere duyurulmasını Bakanlıktan isteyen bir şifre telgrafına ek olarak ertesini günü

gönderdiği bir şifrede de: “Garp Cephesi Erkânı Harbiyesi Hristiyan memur kullanılmasına ve hattâ Kaldis Efendi’nin Konya’da bulunmasına muhalif imiş. Cephenin menfaati için Şimendifer işletmek lâzımsa gayrı müslim memurların getirilmesi zarureti de ortadadır” diyen Genel Müdür’ün; eskiye göre yumuşak davranmak zorunluğunu duymuş olduğu, ve bu nedenle uzlaştırıcı bir şekli benimsediği görülmektedir. Bu şifrede; “Konya ile cephe arasındaki istasyonlara müslim, Konya ile Yenice arasındaki istasyonlara gayrı müslim memurlar koymak suretiyle hem Cephe Erkânı Harbiyesinin arzusunun ve hem de İdarenin intizamının temin edileceği” ileri sürülmüş olduğu görülmektedir. İş gereksinimleri de Ordunun düşüncelerini ve Halkın duygularını bağdaştırabilecek nitelikteki bu öneriler uygun bulunmuştur.

Konya İşletme Müdürlüğünün Durumu :

Konya’ya vardıklarından on beş gün sonra, 5 Ocak 1337 tarihinde “Zate mahsus ve Gizli” olarak Nafia Vekilliğine göndermiş olduğu bir raporda Behiç Bey, Demiryollarının durumunu daha geniş olarak açıklamaktadır. Bu raporda; Konya İşletme Müdürü olarak atanmış olan Zihni Bey’in, doğru ve kibar bir zat olduğu, fakat, demiryolculuğu bilmediği, bununla birlikte bu görevden ayrılmaktan da korktuğu, mütereddit olduğu, baş olduğu kimseler üzerinde etkili olmadığı, bu yüzden, Hareket Reisi Saffet Bey ile bu durumdan yararlanmak isteyen kimselerin oyuncağı olduğu, Saffet Bey’in ise İşletmeyi kendi kayırdığı adamlarla idare etmek için İdare mekanizmasını kökünden yıktığı bildirilerek: “Alman teşkilâtının güzel bir örneği olan Anadolu - Bağdat hatlarını bu derece tahrip için bu adamların ne düşündüklerini ve milliyetperverlik perdesi altında vatanlarına niçin bu kadar hiyanet eylediklerini anlamak tettebbuata mutevakkıftır (inceleme ve araştırmalara bağlıdır)” denilmektedir. Yine bu raporda servis başkanlarından alınan raporlarda, İdareyi bu duruma getirenlerin bile, bütün kabahati Saffet Bey’e yükledikleri belirtilmektedir.

Saffet Bey; Konya İşletmesi Hareket Başkanı olarak, hiç bir taraftan emir ve “uygundur” sözü almadan Hareket Nizamnamesini (tüzüğünü) değiştirmeye girişmiş, fakat; bastırdığını da dağıtamadığından İdare nizamnamesiz kalmıştır.

Müslüman olmayan memurları çıkartmış, yerlerine de pek genç, tecrübesiz, onbeş günlük bir staj görmüş memurlar yerleştirmiştir.

Çay istasyonu ile Konya istasyonu arasındaki on üç istasyondan yalnız üçündeki memurların istenilen durumda olduğu; ötekilerin ne Fransızca ne de Türkçe okuduğunu anlayıp uygulayacak durumda olmadıkları anlaşılmaktadır. “Trenler usulüne göre, teşkil edilememekte, istasyonlar arasında serbest yol alma konuşmaları iyi olamamakta, bir kısım memurlar serbest yol almayı gerekli görmemekte, bazıları da bir kaç istasyon arası için birden yol vermektedir.” Ordunun vagonları bir kaç defa gidip, geri gelerek gideceği yeri bulamamaktadırlar.

Telgraf konuşmaları bozuk olup telgraflar yitirilmekte, telgraf bandı bulunmadığından, buna neden olanlar ortaya çıkarılamamaktadır. Bu kötü durumu düzeltmek için Posta İdaresinden sağlanan bandlar istasyonlara gönderilerek bandsız konuşmalar yasak edilmiştir. Fakat; bundan üç dört gün sonra İdarede üç yüz band bulunduğu ortaya çıkmıştır. İşletme Müdürü Zihni Bey’in, bu bandların varlığından haberi olmadığı gibi, bandsız muhabere edilemeyeceğinin de bilmediği anlaşılmıştır.

İstasyonların bir kısmında ışıklandırma da yoktur. Gece telgraf konuşmaları ve yol alıp verme gibi işler çıra ışığında yapılmaktadır. İstasyonlarda makas fenerleri de yoktur. Memurların çoğu dört işlemini bilemediklerinden hesaplar da bozuktur.

“Eğer, bugünkü hat, bir kumpanya elinde olsaydı, Nafia Vekâleti şartname gereğince hattı işlemekten menederdi” denilen Behiç Bey’in bu raporunda, altı aydan beri işlemlerinde Türkçe kullanıldığı halde; İstasyonlara Türkçe tarife gönderilmemiş olduğu, bunun ise, bir taraftan yanlışlık, bir taraftan da hırsızlık yapan memurların Fransızca bilmediklerini ileri sürerek kendilerini özürlü göstermeğe çalışmalarına neden olduğu belirtilmektedir.

Trenler, gerek yürürken gerekse manevra yaparken, makinist ve gardıfrenlerin acemiliğinden, fırtınaya tutulmuş gemilere benzemektedirler. Vagonlarda ayakta durmak en büyük tehlikedir. Çünkü, öyle çarpmalar oluyor ki, bunlar vagonların camlarını kırmakta ve ayakta duranları devirmektedir.” “Birkaç Hristiyanın uzaklaştırılması için bu kadar tehlikeli bir işe nasıl cesaret edilmiştir.” sözleri bulunan bu raporun, yol ve bina işlerini anlatan bölümünde: “Hattâ bugün binaları badana ettirmekten âciz vaziyete gelinmiştir. Muthassı yok, kireç yok, cam yok, kiremit yok. İstasyonlarda parmaklık kalmamıştır. Makas fenerleri yoktur. İstasyon dışındaki işaretler

bozuk ve fenersizdir. Makas fenerlerinin kırılan camları yenilenemiyor. Memlekette cam tedariki kabil olmadığından pek çok bina camsız kalmıştır” denilerek yalnız Demiryollarının değil; yurdumuzun o günkü durumu da pek açık bir şekilde ortaya konulmaktadır.

“İşletme Hareket Dairesi, vagon dağıtma yollarını bilemediğinden nakliyatı ticariye yapamamış ve bu sebeple” gelir hiç denilecek duruma düşmüştür.

Varidat Teftiş Kalemi Âmiri (Gelirler Teftiş Bürosu Şefi) Cemal imzalı olup Yenice İstasyonundan gönderilmiş bir telgrafta; Yenice İstasyonuna gönderilmiş memurların tarifeyi uygulayacak bilgileri olmadığı için, o zamana kadar onbin lira eksik ücret almış oldukları, bu nedenle nizamları, tarifeyi yeterince bilir bir memurun hemen gönderilmesinin istenilmesi durumu aydınlatacak somut bir örnek olmaktadır.

Eski Memurların Geri Getirilmesi İsteği :

İlkbaharda askerî hareketler olursa, bu durumu ile Demiryollarının orduya ulaştırma aracı olamayacağı; hiç bir yeteneği ve denemeleri bulunmayan istasyon memurlarının, kendilerinden görev istenince, kimisinin kendi yeteneksizliğini açıkça ortaya koyduğu, kimisinin de hastalığını ileri sürdüğü, bir kısmının ise görevinden çekildiği; bu nedenle yakında bir kaç istasyonu kapatmak zorunda kalınacağı bildirilerek, İslâm olmayan eski memurların geri getirilmesi Nafia Vekaletinden 17 Ocak 1337 tarihli şifre ile yeniden istenilmiştir.

İsteklerin Yetkililerce Benimsenmesi :

24 Ocak 1337 de Akşehir’de Garp Cephesi Kumandanı İsmet Paşa ile görüşen Behiç Bey, notlarında: “Gayrı müslim memurlar istihdamı meselesi halledildi” demektedir. Bu görüşmeden sonra Garp Cephesinden gelen bir şifrede, Erkânı Harbiye Umumiye Reisliğinin (Genel Kurmay Başkanlığının) cevabı da bildirilmektedir. Bunun birinci maddesinde: “Demiryolları Umum Müdürlüğünün bir kaç mutahassıs Hristiyan memuru hizmete almak hususundaki teklifine muvafakat zarurîdir” denilmektedir.

Nafia Vekâletine gönderdiği bir yazıda; bu kararların gerekli mülkiye makamlarına da duyurulmasını; ve Afyon - Eskişehir hattının ele geçmesinde işletme için oraya gönderilecek müslim memurların yerini doldurmak üzere, getirtilmesi şimdi gerekli olmayanların

da uzak vilâyetlerden Niğde ve Kayseri'ye getirtilmeleri ve bunların askere alınarak amele taburlarına sevklerinin önlenmesi isteğinde bulunan Umum Müdür Behiç Bey; bunlar yapılmadığı takdirde, ele geçecek hatların onarılması ve işletmeye açılmasına ve Fransızlardan alınacak lokomotiflerden kurulacak trenlerin işletilmesine olanak kalmayacağını belirtmektedir.

Garp Cephesine gönderilen bir yazıda da, özellikle, Genel Kurmay Başkanlığına ve bu kararın alınmasında Cephe kumandanının yardımlarına teşekkür edilmiştir.

Bu karara dayanılarak Umum Müdürlükten Konya Valiliğine gönderilen bir yazıda: "İlkbaharda vukuu muhtemel askeri hareketlerden önce Çay istasyonu ile Konya arasındaki istasyonların muktedir müslim memurlara ve Konya ile Yenice arasının gayrı müslim memurlara" bırakılması yolu ile hattın idaresi gerektiğinden, adları ilişik listedeki 79 memurun getirtilmesine aracı olması rica olunmaktadır.

Nafia Vekili Feyzi imzalı bir şifrede; geri getirilmeleri gerekli 60 personelin getirtilmelerinin Dahiliye Vekilliğince Konya Valiliğine yazıldığı bildirilmekte: "Millî davamızın takip edildiği bu sırada müslim memurların şikâyet ve sızıltılarına meydan bırakmayacak surette" davranılması istenilmektedir. Buna verilen karşılıkta; Valiliğe verilmiş olan 79 kişilik listenin, Dairelerin gerekli buldukları kişilerden oluştuğu, bu nedenle Konya Valiliğine verilen emirdeki 60 sayısının, bu gereksinmelere göre, 79 olarak düzeltilmesi dileğinde bulunulmuştur.

İstanbul'dan Personel Getirtilmesi :

Erkânı Harbiye Umumiye Reisliğinden (Genel Kurmay Başkanlığından) gelen bir yazıda Demiryolları idaresinin memur ihtiyacını "İstanbul'daki İngiliz İşletme İdaresinin hemen kâmilan açığa çıkardığı müslüman şimendifer memurlarının Anadolu'ya" getirtilmesi ile azaltılabileceğini, bu nedenle, bunlardan hangi sınıftan hangi şahısların getirilmesi gerekli ise, bir cetvelinin düzenlenmesinin istenildiği Nafia Vekilliğinin bir yazısında bildirilmektedir. Bu yazıdan anlaşıldığına göre; İstanbul'daki İngiliz İdaresinin açığa çıkardığı Demiryolu memurlarının adlarını, memurluk sıfatlarını, mutahassıs oldukları işlerin çeşidini gösterir bir listenin gönderilmesi gereğini Nafia Vekilliği, 28 Ocak 1337 tarihli bir yazı ile Genel Kurmay'a

bildirmiş bulunmaktadır. Sonra bir daha söz konusu edilmemiş olduğuna göre bu konuda bir sonuç alınmamış olduğu sanısı uyanmaktadır.

Gayri Müslim Personelin Uzaklaştırılması İşinin Başlangıcı :

Bu işin önce, Nafia Vekili İ. Fazıl Paşa'nın Umum Müdür Behiç Bey'e bir buyruk ve özel bir mektupla göndermiş olduğu (Yüksek) Mühendis Ömer Efendi ile başladığını, yukarıda belirtmiştik. Fazıl Paşa'dan sonra Vekil olan Ömer Lütfi Bey'in, bu konudaki iki yazısına da "olamaz" anlamında karşılık veren Behiç Bey'den sonra İdareye getirilen Halit Bey, bu uzaklaştırma işini başlatmıştı. Konuyu bu eylemli kısmından ele alarak özetlemeyi uygun bulmaktayız :

Umum Müdür Halit Bey, 28 Temmuz 1337 tarihli bir yazıyı Konya İşletme Müdürlüğüne göndermiştir. Bu yazıda: "Ahvali hazıra dolayısıyla Eskişehir'den ve orasının ihtiyacından fazla olduğundan Konya hattında kullanılmak üzere gönderilen "İslâm ve şimendiferlerde hizmeti geçmiş" memurların; "Afyon - Kelebek hattı üzerinde bulunan ve vücutlarından istifade memul olmayan gayri müslimlerin vazifelerinden çıkartılarak" yerlerine atanmalarını bildirmektedir. Bununla birlikte; yerlerine İslâm memurların atanmaları için görevlerinden çıkarılacak bu İslâm olmayan memurların, öteki hatlar İdare eline geçtiği zaman memur yokluğu duyulmaması amacıyla, bulundukları yerlerden uzaklaştırılmaması için gereken yerlere başvurulmasının zorunlu olduğu da belirtilmektedir. Ancak; bu emri veren Umum Müdür Halit Bey orduya dönmüş, yerine de Demiryolları Askerî Komiseri olan Bekir Lütfi Bey, vekil olarak atanmıştır. Yeni Umum Müdür Vekili Bekir Lütfi Bey'in Halit Bey'in yukarıda sözünü ettiğimiz emrinden on gün sonra gönderdiği bu konudaki emrinde, Halit Bey emrindeki koşullardan hiç birini ileri sürmediği görülmektedir. 7 Ağustos 1337 tarih ve 6168/30 sayılı olan bu şifrede: "Konya kısmında mevcut bilumum gayri müslim memurların bu günden" başlamak üzere ilişkilerinin kesilmesi, uygun görülecek yerlerde aileleriyle birlikte oturtulmaları için defterlerinin bulundukları yerin mülkiye âmirine verilmesi "ve bunların yerine en ehil müslüman memurların" konulması ve bu işlerin 20 Ağustos 1337 tarihine kadar (on iki gün içinde?) bitirilmesi istenilmektedir. Fakat; bu pek kesin buyruğun, biraz yumuşatılmak isten-

diği görülmektedir. Ertesi günün tarihini taşıyan bir şifrede bu işlerin servis bozulmadan yapılması ve en çok Konya - Afyon hattı üzerindeki görevlilerin "behemehal İslâm olmasına dikkat" edilmesi istenilmiş "Konya - Kelebek arası sonraya bırakılacaktır" denilmiştir. Yine bu şifrede, "servis için vücutlarına lüzum olanlardan" özellikle Türkçe bilenler "tercihan bırakılacaktır" denilmektedir.

Buyrukların Duruma Uygunluğu :

Konya İşletme Müdürü Zihni Bey; yukarıda sözü edilen her iki şifreye karşılık olarak gönderdiği 8 Ağustos 1337 tarihli şifre telgrafında; Menzil Müfettişinin de bulunduğu Valilikteki toplantıda, durumun incelenmesi sonunda, trenlerin işleyemeyeceği anlaşıldığından bu emirlerin uygulanması olanağının bulunmadığı bildirilerek, varlıklarına gerek duyulan müslim olmayan personelden yararlanmak koşulu ile davranılarak; yerlerine müslim kimselerin getirilmesi olanağı olanlara zaman, zaman işden el çektirildiği, bir hafta önce 28 kişinin uzaklaştırıldığı, ertesi günü de 83 kişinin Kayseri'ye gönderileceği belirtildikten sonra: "Gerek gidenler, gerekse Ankara'dan gelenler istihkaklarını (hak ettikleri paralarını) istiyorlar. Kasada ise paramız yoktur." demektedir. Bu telgrafa Umum Müdürlükten verilen, 13 Ağustos 1337 tarihli karşılıkta ise "İş'arınız muvafıktır (Bildirdikleriniz uygundur)" denilmekle yetinilmiş olduğu görülmektedir.

Konya İşletme Müdürlüğünden Valiliğe gönderilmiş 20 Eylül 1337 tarihli bir yazıda; gayri müslim personelden uzaklaştırılacakların üçüncü defterinin sunulduğu, bunlarla birlikte, gönderilenlerin 198 kişiye vardığı, Demiryolları İdaresinde bulunan gayri müslim personel sayısının 225 olduğu, bunlardan 57 kişiden yirmisinin Alman, Avusturya ve İtalya uyruklu olduğu, geri kalan 37 kişinin varlığının, şimdilik gerekli bulunduğu bildirilmektedir.

Fakat; Hat Komiser vekili Konya İstasyonu Kumandanı Hıfzı imzalı bir yazı, Garp Cephesi Kumandanlığının bir emrini İşletme Müdürlüğüne bildirmektedir. Bu emirde; Büyük Millet Meclisince onaylanmış olan Kararname gereğince uzaklaştırılacak bir çok Hristiyanın, bu zamana kadar uzaklaştırılmamış olduğu, bunların bu işinde çok gevşek davranıldığı, gerekli önlemler alınmadığı ileri sürülerek, kanun hükümlerinin onbeş gün içinde yerine getirilmesi rica olunmaktadır.

Konya İşletme Müdürlüğü, uygulama yollarını danışmak üzere, bu emri Genel Müdürlüğe göndermiştir. Alınan karşılıkta, önceden bildirildiği üzere, Konya - Afyon arasında İslâm olmayan memurlar bulundurulmayacağı, Konya ile Bilemedik arasında ise, varlıklarına pek gerek duyulan güvenilir olanların alıkonulabileceği bildirilmekte ve “bu iki maddeden başka müdürlüğümüz hükûmetten bir emir almamıştır”. denilmektedir.

Ankara Bölümündeki Uygulama :

Umum Müdür Vekili Bekir Lütfi Bey; Yol, Cer, ve Hareket bölümlerine gönderdiği 6 Ağustos 1337 tarih ve 5146 sayılı genelgesinde; görevlerinden çıkarılan memur ve müstahdemlere “kendilerinin İdarenin emektar ve namuslu memurları olduğunu ve şimdiki durumun gerektirmesi dolayısıyla alınan emir üzerine kendilerinin geçici olarak işden el çektirildiklerinin ve durum düzelince yine görevlerinde çalıştırılmak üzere” adresleri hükümetçe alınarak “güvenceli bir yerde” “müreffehen ikamet etmeleri” uygun görüldüğünün “münasip bir lisanla” kendilerine anlatılması rica olunmuştur. Öte yandan, Ankara Valiliğine gönderilen listede bunların, ileride gerektiğinde yine işe çağrılmaları olanağını sağlayacak bir biçimde gönderilmeleri de istenilmiştir.

Ankara’da alıkonan dört kişidir. Bunlardan Anbar Müdürü Jak için “yerine konacak kimse olmadığından” nedeni gösterilmiştir. Doktor Agop Sivrihisaryan için de: “Doktor olup âdeta Türkleşmiş olduğundan dolayı” denilmiştir.

Umum Müdür Vekili Bekir Lütfi Bey’in; uzaklaştırılan personelin yarım aylıkla müddetsiz izinli sayıldıklarını, ileride yeniden iş başı yapabilmeleri için bir yerde topluca bulundurulmalarının sağlanmasını, hesaplarını kesmeden gönderilmeleri insafa uygun olamayacağından böylelerinin alacaklarının bulundukları yerlere gönderilmesini, 15 Eylül 1337 tarihli yazısıyla Konya İşletme Müdürlüğüne bildirdiği görülmektedir. Fakat; Konya’da bu işlerin, İşletme Müdürünün yumuşaklığından yararlanan Hareket Başkanı Binbaşı Saffet Bey’in isteklerine göre, daha önceden şekillenmiş olduğu görülmektedir.

Behiç Bey'in Umum Müdürlüğünde :

Kaldırıldığı halde; Umum Müdürlüğün Konya'ya göç etmesinin bitimine kadar bir ay daha sürmesi uygun görülen Konya İşmetlesi Müdürü Zihni Bey'den istenilen raporda; Sakarya Savaşının aldığı şekil üzerine, genellikle İslâm olmayan görevlilerin Hükümetin göstereceği yerlerde oturmalarının siyaset bakımından gerektiği, bunun Demiryolları memurlarına da uygulandığı, Umum Müdürlükten alınan emirde varlıklarına gerek olanların bu kuralın dışında tutulması istenilmiş olmasına rağmen; teftiş veya kömür aramak gibi amaçlarla Konya'dan uzaklaştığı zamanlarda, yerine vekil olarak bakan Hareket Reisi Binbaşı Saffet Bey tarafından yapılan ihbarlarla, bir kısım gayrı müslim personelin görevlerinden alınmış olduğunu gördüğünü; kadrodan çıkarılan bu gibi kimselerin listesini Valilik makamına vererek, bunların yerine Hicaz Demiryollarında çalışmış olan veya ehil sayılanlardan Hareket Reisliğinin (Binbaşı Saffet Bey'in) inhası ile tayinler yaptığını bildirmektedir. Bu raporundaki açıklamaları ile İşletme Müdürü Zihni Bey; Saffet Bey'in dar ve kısa görüşlü siyasetine boyun eğdiğini ve ona bu yolda bir âlet olduğunu kendisi de belirtmiş olmaktadır.

Bu raporuna ek başka bir yazısında Zihni Bey; merkezden görevle uzaklaştığı sıralarda, yerine bakan Saffet Bey'e, bu amaçla ayrıca bir yetki vermemiş olduğu halde; dönüşünde, bilgisi dışında yapılan bu uzaklaştırmaları sorunca: "Hükümetçe görülen lüzum üzerine" uzaklaştırıldıkları karşılığını aldığını, ve "daha ileri vardığında kendisine *Hristiyan Muhibbi* denildiğini" işittiğini bildirmektedir. Bu yazının 4. maddesinde; uzaklaştırılan gayrı müslim personel yerine, Hareket Dairesince yapılan sınavlardan sonra, bunlardan, yine Hareket Dairesince istenilmesi üzerine işe alınanlardan bir kısmının "liyakat (yetenek) ve seciye (karakter)" bakımından düşkünlükleri görevleri sırasında anlaşılanların görevden çıkarıldıkları, iş başında kalanların arasında da bilgi ve yetenek bakımından işe uygun olmayanların varlığının sezildiği belirtilmektedir. Yazısının sonunda Zihni Bey: "Ele geçtikçe bu gibilerin işden af olunacağını zarurî görmekteyim" demektedir.

Hareket Reisi Saffet Bey :

Önceden Hicaz Demiryollarında çalışmış olan ve o sırada Konya İşletmesi Hareket Reisliğinde bulunan Binbaşı Saffet Bey'in,

aşırı milliyet duygularına kapılarak bir çok İslâm olmayan görevlileri uzaklaştırması Demiryollarının düzenini öyle bozmuştur ki, bunu kendisine buyurmuş olan Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey ile Umum Müdürlüğe vekâlet eden Hat Askerî Komiseri Bekir Lütfi Bey dahi, bu durumun sürmesine göz yumamayarak, önceden korudukları bu kimseyi Konya İşletmesindeki görevinden alarak yerine Kaldis Efendi'yi getirmek zorunluğunu duymuşlardır.

Bununla birlikte; Ankara kısmı geçici İşletme Müdürlüğüne nakledilen Saffet Bey yerine Konya İşletmesi Hareket Reisi olarak atanan Kaldis Efendi; çevrede aşırı milliyet duygularını kabartacağı ve bu yönde uygunsuz tepkilerle karşılaşacağı sezilerek hemen Hareket Müşaviri (danışmanı) yapılmıştır.

Yeniden Umum Müdür olan Behiç Bey; İdare merkezini Ankara'dan Konya'ya göç ettirmek için Saffet Bey'in Konya'dan ayrılmasını istemektedir. Fakat; Saffet Bey'in, Konya çevresinde, aşırı milliyet duygularını kışkırttığı bir takım kimselere, kendisinin Ankara'ya naklini durdurmak amacıyla, Umum Müdürlüğe manevî baskı olacak nitelikte gösteriler yaptırdığı görülmektedir. "Kaldis Hicaz Hattında şakird (öğrenci) iken, Saffet Bey müfettiş idi" diyen ve "memleket selâmeti ve milliyet" adına Saffet Bey'in görevinde bırakılmasını rica eden, Konya Şimendifer Tabur Kumandanı Nazmi imzalı ve "Gayet Acele" işaretli bir şifre telgraf bunlara bir örnek olmaktadır. Çay İstasyon Müdürü İzmirli Hamdi Efendi ile Akşehir İstasyon Müdürü Kâmil Efendi; Saffet Bey'in Şimendifer İdaresinde Türklüğü temsil ettiğini ileri sürerek, O'nun uzaklaştırılarak yerine Kaldis Efendi'nin getirilmesini Garp Cephesi Kumandanlığına telgraflar çekerek şikâyet etmişlerdir. Henüz, Bekir Lütfi Bey Umum Müdür vekili bulunduğu bir sırada yapılmış bu şikâyetler üzerine Konya İşletme Müdürlüğüne gönderilen bir şifre telgraf da: 'Akılları ermediği ve hakikati bilmedikleri halde isyan ve propaganda şeklindeki telgraflarla' herkesin zihnini karıştıran ve yüksek makamları "tasdie cüret eden Çay ve Akşehir istasyonları müdürleri Hamdi ve Kâmil Efendileri azl ettim" demektedir. Bu durumu ayrıca Garp Cephesi Kumandanlığına da bildirmektedir.

Fakat; Garp Cephesi Kumandanı, Umum Müdür vekili Bekir Lütfi Bey'in bu davranışını doğru bulmamıştır. 22 Aralık 1337 tarihli bir şifre telgrafta: "Saffet Bey'in yerine Mösyö Kaldis'in tayini hasebiyle Akşehir ve Çay istasyon müdürlerinin âcizlerine vaki olan

müracaatlarının azillerine sebep olmasının makul ve muvafık olmadığını arz ederim. Mösyö Kaldis'in vefa ve sadakatinden dolayı muhtac-ı taltif olsa da, hat üzerinde mühim bir vazifeye tayinini yanlış ad buyurulmalıdır. Mumaileyhin geride bir vazife-i idariyye ile taltifi kâfidir zannederim" denilmektedir.

Buna verdiği karşılıktaki; Kaldis'in, Nafia Vekâletinin emriyle iş başına getirildiğini, önce Hareket Reisi yapılmış iken Konya'ya vardığında "müşavir" yapıldığını "kemal-i sadakatle" arz eden U. Md. vekili B. Lütfi Bey; bu sırada tahkikatı yapılan ve kışkırtma yolu ile personelin ayaklanmasına öncü olan Çay ve Akşehir istasyon müdürlerinin, emir buyurulduğu takdirde, Makamlarınca bağışlandıklarının kendilerine bildirilmesi ile yeniden işe alınabileceklerini de arz etmiştir.

Cer işleri Başmühendisi Eşref Bey ile birlikte Konya'ya gelen Kaldis, Eşref Bey'den iki gün sonra göreve başlatılabilmektedir. Hemen Ankara'ya gelmek üzere yola çıkması kendisine emredilmiş olan Saffet Bey ise Konya'dan ayrılmamış; yandaşlarından kışkırttığı bir takım kimseler, Kaldis Efendi'yi görev yerinde tahkir etmişler, ona saldırmışlardır. Kaldis Efendiye bir çok tehdit mektubu gönderilmiştir.

Kaldis ile birlikte Konya'ya gelmiş olan Mühendis Eşref Bey 22 Kasım 1337 tarihli şifre telgrafında: "Saffet Bey'in onbeş gün stajdan sonra istasyonlara tayin ettirdiği âciz memurların Kaldis'in gelmesiyle" görevde kalamayacaklarını anladıklarından Kaldis'i istemediklerini İşletme Müdürüne bildirdiklerini, İşletme Müdürünün (Zihni Bey) ise mütereddit, âciz olduğunu, Saffet Bey'in, istediği sonucu elde etmek için yola çıkmayı geciktirdiğini, Umum Müdürlüğe bildirmiştir. İki gün sonraki şifresinde ise: "Saffet Bey ve arkadaşlarının tesiriyle Hareket Reisliğinde Zihni Bey'i dahi görmek istemiyorlar. Personel, mezkûr Reisliğe açıktan açığa isyan ediyorlar. Saffet Bey'in süratle Ankara'ya hareket etmesi için emir verilmesi ve İdareye isyan eden personelin Komiserlik tarafından cezalandırılması" istenilmektedir.

Bu bilgiler üzerine, Umum Md. vekili Bekir Lütfi Bey'in, Konya İşletmesine gönderdiği şifrede: "Saffet Bey'in derhal hareketini emrediyorum" demek zorunda kaldığı görülmektedir. Bu telgrafta, gecikme nedenlerinin de tahkik edilip bildirilmesi istenildiğinden, Zihni Bey karşılık telgrafında: Saffet Bey hasta olmakla beraber henüz

avans alamadığından hareket edememiş, bugün aldığında" hemen hareket edeceği bildirilmektedir.

Daha çok gecikemiyeceğini anlayan Saffet Bey, Ankara İşletme Müdürlüğüne gitmek üzere yola çıkarken "bütün istasyonlara, müfettiş Zeki ve Eşref Bey'lere, muavinleri Hikmet ve Polad Efendilerle Katar Müfettişleri Memduh ve Rıza Efendilere" gönderdiği telgrafında: "... Siz şimendiferci evlad ve kardeşlerimle 7 aylık bir aile samimiyeti ile olan mesaimde Müdüriyet-i Umumiyenin emri ile bugün nihayet veriyor ve vazife-i resmiyemi Mösyö Kaldis'e tevdi ediyorum" gibi kışkırtıcı sözler kullanmıştır.

Bu olaylardan sonra yeniden Umum Müdürlüğe gelen Behiç Bey, Nafia Vekilliğine sunduğu bir yazıda bu durumun söz konusu etmeğe değeri olmadığını; Saffet Bey'in asıl suçunu, Anadolu - Bağdat hattının tahribi için ne yapılabilirse yapmış olmasında gördüğünü belirtmektedir. 10-15 günde istasyon memuru olan ve askerlikten kaçmak için buraya sığınan ve Saffet Bey'in kendilerine çektiği telgrafla da söz dinlemez ve saldırgan bir duruma girmiş olan kimseleri çağırıp sorguya çekmeyi; - sonunda şiddetli cezalara çarptırılmadığı takdirde daha kötü bir durum ortaya çıkacağından - doğru bulmadığını; İdare merkezinin Konya'ya yerleşmesinden sonra durumun değişmiş olduğunu ve 40-50 kişi olan bu kimselerin yaptıklarına pişman olduklarını da bildirmektedir.

Bununla birlikte; U. Md. Behiç Bey'in, Ankara İşletme Müdürlüğüne geçmiş olduğu halde, Saffet Bey'in bütün hatlarda etkisini sürdürdüğü görüldüğünden İdarede kullanılmasının uygun olamayacağı, uzaklaştırılmasıyla yerine vekil olarak (Yüksek) Mühendis Necip Bey'in gönderilmesi hususunu Nafia Vekilliğinden sorduğu görülmektedir.

Nafia Vekilliği, durum iyice tahkik edilmeden önce görevinden uzaklaştırılmasını doğru bulmamıştır. Fakat; 4 Şubat 1337 tarihli şifre telinde: "Parasız, itimad ve selâhiyetten mahrum vaziyetimize bir de Meb'us. . . . Bey gibi haris ve mütecaviz bir müteahhitle mücadele edecek iktidara sıhhatim müsait olmadığından affımı ve itimada sahip selâhiyetli bir müfettişin tayinini selâmet-i vazife namına merhametinizden istirham ederim" diyen Saffet Bey'in istifasının kabul edildiği Nafia Vekilliğine bildirilmiş, yerine Yol ve Mebani Dairesi Reis yardımcısı Mühendis Necip Bey tayin edilmiş ve bu durum böylece Saffet Bey'e de bildirilmiştir.

Saffet Bey, Ankara İşletmesi personeline, dışarıdan bozucu etkilerde bulunmaya başlamış ise de, İşletme Md. vekilinin durumu açıklaması üzerine, dışarıdan gelen bu etkilerin Fevzi Paşa tarafından önleendiği anlaşılmıştır. Ancak; daha sonraları M. Müdafaa Müstesarlığından gelen 18 Mart 1338 tarihli bir şifrede Saffet Bey'in İdarede yeni bir hizmette kullanılmasından memnun kalınacağı bildirilmekte olduğu görülmektedir. U. Md. bunun olasılığı olmadığı karşılığı vermiştir.

Sürdürülen Gayri Müslim Problemi :

Müslüman olmayan memurlardan bir kısmının yeniden görev başına getirilmiş olması, ulusal duyguları kendi çıkarlarına aracı yapmak isteyen bir takım kimseleri yeniden ortaya çıkarmıştır. Gerçeğe uymayan söylentileri ele alarak arkadaşlarından imza toplayan bu kimseler, 1. Ordu ile Garp Cephesi Kumandanlıklarına başvurmuşlardır. Bunlar, Askerlik Mükellefiyeti Kanunu gereğince asker olarak görevlendirildiklerinden, bu gibi memurların başvurmalarının kabul edilmemesi ile, bunların gördükleri muamelenin bildirilmesi, Umum Müdürlükçe Garp Cephesi Kurmay Başkanlığından rica edilmiştir.

Buna rağmen; bunlardan Katar Muayene Memuru Memduh Efendi'nin, izin almaksızın, Akşehir ve Çay'a giderek, karargâhları dolaşıp İdare aleyhine propagandaya giriştiği anlaşıldığından Garp Cephesi Kurmay Başkanlığına gönderdiği başka bir yazıda U. Müdür Behiç Bey; Ankara'dan Konya'ya gelirken Çay'da kendisinin ve yanındaki İdare Başkanlarının hüviyetlerinin dikkatle incelenmiş olmasından memnun kaldığını; fakat disiplini sağlamakla görevli kimselerin cephenin hemen gerisinde Memduh Efendi'nin davranışlarına nasıl engel olmadıklarına şaşıtığını, böyle göz yummaların, yarın, ters propagandalara da yol açabileceğini bildirmiş olduğu görülmektedir.

U. Müdür Behiç Bey'in Nafia Vekilliğine gönderdiği 10 Nisan 1338 tarihli raporunun, gayri müslim memurlar konusunu özetlediği görülmektedir. Bundan anlaşıldığına göre: Hareket Müfettişi Zeki ile Katar Muayene Memuru Memduh Efendi'lerin, bir kısım gayri müslim memurun geri getirilmesine karşı koyma davranışlarına, memurlardan kiminin istemiyerek de olsa katıldığı 80 imzalı dilekçeleri çeşitli makamlara gönderdiklerini, sonucunda zarar İdareye olduğu halde, hücum şahıslarına olduğundan, Umum Müdürlük

olarak yapılacak işlemlerin kişisel çıkarlara yorulmaması için, bunları serbest bırakmakla birlikte davranışlarını dikkatle takip ettirdiklerini; Memduh Efendi'nin görevinden izinsiz ayrılarak karargâhları dolaşmasından başka, İşletme işinde bir düzensizlik olmadığını bildiren Behiç Bey'in bu raporunda; kendisinin, Konya'ya gelmiş olan Mustafa Kemal Paşa'ya da şikâyet edilmiş olduğu ayrıca belirtilmiştir. (Raporunda, "büyük bir zat" denilerek adı saklı tutulmuş şikâyetçilere aracı olmuş bu kimsenin, Konya Milletvekili Hadimi Zade Vehbi Efendi olduğunu, Behiç Bey bize açıklamışlardır.)

Gayri Müslimler üzerindeki bu şikâyet ve ihbarların arasında doğrudan Behiç Bey'in özel yaşamına yönelik olanları da vardır. Bunlardan biri, U. Müdürün evinde bir gayri müslimi sakladığı ve bu kimsenin, baldızı Agavni'nin aracılığı ile, şimdi göreve alındığıdır. Resmî daireden farkı olmayan evinde bir adamın saklanması maddî olanak bulunmadığını, gayri müslimlerin uzaklaştırılmaları zamanında da burada görevde bulunmadığını açıklamak zorunda kalan Behiç Bey; Konya İşletme Müdürlüğü, Nafia Vekilliğinin emrine uymayarak, varlıklarına İdarenin gerek duyduğu kimseleri de işten çıkarıp uzaklaştırılmalarına neden olmakla ne kadar yanlış davranmışsa; bu kez de, varlıklarına gerek olmayanları da deftere sokarak aynı derecede yanlışlıklar yaptığını; şimdi ise, bunları yeniden inceleyip bu gibi gereği olmayan kimseleri birer, birer çıkarttıklarını bildirmektedir.

Bu konu üzerinde İdare aleyhinde propagandalar yaptığı belli olan Katar Muayene Memuru Memduh, Muhasebe Dairesi kâtiplerinden Davut ve Hareket Dairesinden Ali Ferruh Efendilere ait olup sunulmuş olan tahkikat dosyalarına göre, İdarenin disiplini bakımından, bunlar hakkında ceza kararının Vekâletçe verilmesi rica olunmuştur.

Mustafa Kemal Paşa'nın Buyruğu :

Mustafa Kemal Paşa'dan 3 Nisan 1338 tarihli ve "Zâte mahsus" işaretli yazıda; Demiryolları memurlarının seçilmesinde en önemli noktanın ihtisas ve tecrübe olduğu; ancak bunları, şimdiki savaşın gerektirdiği tam bir güven koşulunu da taşımalarının pek gerekli bulunduğu, bu yönden Türk memur kullanılmasının temel kural olduğu; halbuki, ilişik (Vehbi Efendi'nin sunulmasında aracılık ettiği) pusuladan, memurların pek büyük kısmının Rumlardan

ibaret olduğunun anlaşıldığı, bu nedenlerle, ihtisas dolayısıyla değiştirilmesi mümkün olmayanların yerine Türk memur yetiştirilmesi için önlemler alınması istenilmekte ve "bu baptaki icraatın (bu alanda yapılanların) âcizlerine de bildirilmesini rica ederim" denilmektedir. Ertesi gün sunulan karşılık yazıda: "İdare-i âcizi tamamen emr-i Devletleri mucibince hareket etmemektedir" denilerek, bundan sonra bu alanda daha titiz davranılacağı belirtilmiş; müslim olmayan 99 kişinin 999 u memur olan 2000 personelin ancak, yirmide biri oranında olduğu, bunlardan mütehassıs olmayan iki kişi ile Türkçe hiç bilmeyen üç kişinin hemen çıkarıldıkları arzedilmiştir.

Dil Konusu :

Ortaklık Almanların olduğu halde; gerek Osmanlı okullarında, gerekse azınlık okullarında yabancı dil olarak, genellikle, Fransızca okutulduğundan, Anadolu ve onun uzantısı olan Bağdat Demiryolları idaresinde kullanılan dil Fransızca olmuştur. İmtiyaz sahibi Almanlar ve Osmanlı Devleti bu durumu böylece kabul etmek zorunda kalmışlardır. Azınlıklar da Fransızca'yı Türklerden daha çabuk ve kolay öğrenmekte ve kullanmakta idiler. Osmanlı Devletinde bu gibi kuruluşlarda Türkçe bilmeyen yabancı devlet uyrukluların da çalıştıkları görülmekte idi. Nitekim; Mustafa Kemal Paşa'ya sunduğu yazıda Behiç Bey'in sözünü ettiği Türkçe bilmeyen üç kişi bunlara örnek olmaktadır. Kendileriyle henüz barış imzalamadığımız Devletlerin uyruğu olan kimseler de Demiryollarında çalışmakta idi. Fakat; bunların içinde 18 kişinin doğrudan Yunan uyruklu olması çok önemli olmaktadır. Otuz sayısının üstünde olan bu yabancı uyruklu kimseler 1337 yılı içinde Nafia Vekâleti emriyle işden uzaklaştırılmış bulunmaktadır.

Fakat, Umum Müdürlüğün önerisi ile Belçikalı olup Hareket Dairesi Reisliği yapan Mösyö Andre, Fransız uyruklu Tunuslu usta-başı Mustafa, İngiliz uyruklu Jak, ve sırp uyruklu Apel'in yerlerinde bırakılmaları Vekâletçe uygun bulunmuştu.

Yabancı uyruklu olmadığı halde; savaştığımız saldırganlarla din - ırk bakımından ayrı olmayan bir kısım memurlar üzerindeki şikâyetler süregelmektedir. Adana Valisi ve 41. Fırka (Tümen) Kumandanı Mehmet Nuri Bey, 8 Aralık 1337 tarihli şifresinde: Ereğli İstasyon Müdürü Urfanidis'in, Fırka'nın (Tümenin) mevaşisini (Koyun, Keçi, Sığır) ve arpalarını taşıyan vagonları katardan

kesip alıkoyarak Fırkayı (Tümeni) etsiz bıraktığını, Konya istasyonundaki Hristiyanların telgraf konuşmasını, teli toprağa bağlamak suretiyle, kestiklerini bildirerek: “Bunları defetmekten başka çare yoktur. Şimendifer telgraf muharebesi Türkçeye tahvil olunarak az zamanda tekmil istasyonlara müslüman müdür bulmak kabil olacağı kanaatindeyim” demektedir.

Dil Sorununun Önceki Durumu :

Behiç Bey’in birinci Umum Müdürlüğü zamanında; Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey’in, Demiryollarındaki dili Türkçeleştirmeğe başlangıç olmak üzere önce telgraf haberleşmelerinin Türkçe yapılmasını istediği görülmektedir. “Hristiyan memurların hemen hepsi Türkçe okur yazar olduğundan, onları Türkçe muhaberata bir ay içinde alıştırmak güç olmayacaktır.” kanısını ileri süren ve bu alandaki düşüncesi uygun olursa büyük bir adım atılmış olunacağını Behiç Bey’e bildiren Ömer Lütfi Bey, yazısının sonunda “Cevab-ı âlinizi beklerim” demektedir.

Umum Müdür Behiç Bey bu yazıya verdiği karşılıkta: “Demiryollarındaki dilin Türkçeleştirilmesi hakkındaki ilk fikri 1325 (1909) senesinde ortaya koyanın” kendisi olduğunu, “Umumi Harp (1. Cihan Savaşı) esnasında Nafia Nezaretinde bu hususta teşekkül eden Komisyonda aza sıfatıyla” bulunduğunu, Şimendiferlere dair yazdığı eserde bu önemli sorunu açıkladığını, bugün bunun gereğini daha önemle gördüğünü bildirdikten sonra: “Ancak, mevcut zorluklar arasına telgraf muhaberelelerinin değiştirilmesini sokmağa asla taraftar değilim. Çünkü; hareketin bütün mesuliyeti (sorumluluğu) muhaberat üzerine müessesistir (kuruludur). Buhanlı zamanlarda bu mesuliyet teessüs edemez. Ve maazallah (Tanrıya sığınırım) ileride daha kolay kabili tatbik (uygulanabilir) bir maksad için mühim kazalar olabilir. Bununla birlikte; bu meseleyi tetkikten geri kalmayacağıma ve imkân hasıl olunca tatbikini teklif edeceğime itimat buyrunuz.” demektedir. Dört gün sonra gelen gizli ve özel işaretli bir yazısında Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey; Suriye ve İzmir gibi yerlerin demiryollarında çalışırken Anadolu’ya sığınarak memur olmak isteyenlerin uzun zaman açıkta kalmalarının dedikodu yarattığını, bu durum uygun görülemediği için Anadolu Demiryollarındaki “gayri müslim memurların azli ile bu gibi müslim ve milliyetçi memurların tayininin Vekâletçe” kararlaştırıldığını bildirerek “gayri

müslimlerin azilleri emrinin doğrudan doğruya tarafınızdan verilmesi münasip görülmüyorsa Vekâlet onları azil ve diğerlerini tayin cihetini düşünmektedir” demek, ve hizmetten çıkarılmasında – işletme bakımından – bir sakınca bulunmayan gayri müslim memurların adlarını bildirir bir cetvelin özel olarak kendisine gönderilmesini istemektedir.

Buna verdiği karşılıkta; amaç demiryollarını düzenli işletmekse, kabahatsiz memur çıkarmanın bu amaca ters düşeceği kanısında olduğunu ileri süren U. Müdür Behiç Bey, açık yerlere atamalar yapabileceğini, fakat; bunlarda yeter sayıda yer bulunmazsa “...bu emirlerinizin infazı için yegâne çare vardır. O da âcizlerine münasip müddetle mezuniyet vermek ve bu işi başkasına yaptırmak. Bendeniz bunu kat’iyyen yapamam.” “Böyle mühim bir tecrübeye bendeniz girişmek istemem. Yalnız şuna emin olunuz ki, böyle bir teşebbüs hattın bütün intizamını ve inzibatını altüst edecektir efendim.” demektedir.

Behiç Bey’in Demiryolları Umum Müdürlüğünden ayrılışını bundan önce açıklamıştık. Ayrıldıktan sonra İdarenin disiplinin nasıl bozulduğunu somut örneklerle belirtelim: Eskişehir’deki personel, Umum Müdürlüğe ve Hareket Dairesi Başkanına haber vermeden Haziran ortasında bir gezinti treni tertip etmişlerdir. Bu, gezinti treni, – yine yetkililere haber verilmeden ve izin alınmadan – Konya işletmesinde de yapılmıştır. Hareket Dairesi Reisi olan Mösyö Andre, Umum Müdürlüğe verdiği bir raporda; İdarenin başıboşluğunu gösteren bu haller devam ederse yakında büyük kazalar olabileceğini bildirmiştir. Fakat; Umum Müdürlükten verilen karşılık yazıda, Belçikalı olan Mösyö Andre’ye “...Alman, İngiliz İdareleri malûm olduğundan Türk İdaresi beğenilmiyorsa, beğenmeyenlerin istifa edebilecekleri” karşılığı verilmiştir. Uzun zaman yerinde kalamadığı anlaşılan U. Müdür Halid Bey’in bu garip karşılığından sonra, iki gün geçmeden, bir çarpışmada iki kişi ölmüş ve 20 kişi de yaralanmıştır,

Temmuz ortalarına doğru başlayan üçüncü Yunan saldırısı sonucu olarak 19.7.1937 (1921) de Eskişehir istasyonu boşaltılmıştır. Demiryolları İdaresinin uygun bulması üzerine Eskişehir’deki Hristiyan memurlar orada bırakılmış, hatta Mösyö Andre’ye U. Müdür vekilliği de verilmiş olduğu halde; Nafia Vekilliği, bunları, düşman tarafına kaçmış sayarak 20 Ağustos’a kadar dönmedikleri

takdirde, bunların yerine müslümanların alınmasını; ve bunun sonucu olarak Demiryollarında artık Türkçe kullanılmasını 6 Ağustos 1337 tarih ve 5146 sayılı gizli işaretili emirle İdareye bildirmiştir.

Bu gizli emirde, müslim olmayan personelin, son savaşta, zamanından önce görevlerini bırakarak saklandıkları; bu nedenle, bunların askerlik bakımından Şimendiferlerde kullanılmalarının büsbütün olanaksız olduğu, hattın kısalması dolayısıyla eldeki müslim memurların yeteceğinin “gerek selef-i âlileriyle (Behiç Erkin, bu kimsenin kendisi olmadığını, bize, önemle hatırlatmışlardı) ve gerekse zât-ı vâlâlarıyla şifahen (konuşarak) yapılan müzakereden anlaşılmış olmakla, bugünden itibaren gerek Konya kısmında gerekse Ankara kısmında mevcut gayri müslim memurların ilişiğinin kesilmesi” ve bunların Hükümetçe uygun görülecek yerlere sevk ve iskânları “bunların yerine en ehil müslim memurların tayini”, Ankara kısmında sekiz tren tertibine yetecek memurdan fazlasının Konya kısmına nakli; yine fazla memur kalırsa, adresleri alınarak müddetsiz izinli sayılmaları istenilmekte ve bu emir alınır alınmaz “Hatlardaki bilumum muhaberat ve muamelâtın (haberleşme ve işlemlerin) derhal Türkçe’ye tahvili emrolunacağından, ona göre şimdiden lâzım olan tertibatın alınması” emrolunmaktadır. Müslüman memurlar yetecek denilen bu yazıya rağmen; sonradan nasıl birçok kimsenin alındığı yukarıda, vesilelerle, söz konusu edilmişti.

Gelecek yazımızda; Ankara İtilâfnamesi ve Mersin yolunun açılması gözden geçirilmeğe çalışılacaktır.

IV

Anadolu-Bağdat Demiryolları İdaresinde ötedenberi bir yabancı dil kullanılması ile, bu İdarede çalışan kimselerin nitelikleri arasındaki sıkı ilişkiyi görmüş olduğu anlaşılan Naifa Vekili Ömer Lütfi Bey'in; Demiryollarında Türkçe kullanılacağı buyruğunu; müslim olmayan memurları görevden uzaklaştırdıktan sonra vermiş olduğu görülmektedir.

Ancak, işlemlerinde Fransızca kullanmanın bu kurumun bir özelliği olmadığı; yabancı sermayeli başka kurumlarda da Fransızcanın kullanılmakta olduğu, bunun Osmanlı topluluğunun siyasal ve kültürel durumunun bir sonucu görünümünde bulunduğu, bundan önceki yazımızda belirtilmeğe çalışılmıştı.

Alman sermayeli olan Anadolu Demiryolu ortaklığının başına geçenerin, Fransızcanın bu yaygınlığına karşı, kendi yararlarına doğrudan bir değişiklik yapamayacaklarını görerek, daha başlangıçta, Almancayı da geçerli bir dil olarak araya sokmaya çalıştıklarının örneklerine rastlanılmıştır.

"Anadolu ve Bağdat Demiryolları İdaresinin İç Yüzü" adı altında Dr. Arhengelos Gavriel tarafından 1327 (1911) tarihinde yayınlanmış olan bir kitabın ¹ eleştirmeleri arasında "dil" konusu da önemli bir yer almaktadır. Bu İdarede 17 yıl tabip olarak çalışmış olduğu anlaşılan Dr. Gavriel, topladığı yolsuzluk belgelerini bu kitabında sergilerken; Şark Demiryolları Müdürü iken yeni kurulan Anadolu Timur Yolu (Demiryolu) İdaresine ilk Genel Müdür olarak atanmış olan Mösyö Külman'ın, 1888 tarihli ve 1 sayılı olup devren satın aldıkları Haydarpaşa-İzmit hattında çalışanlara, kendisinin göreve başladığını duyuran ve onlara bu yeni İdarede çalışıp çalışmama seçeneğini veren genelgesini ele almaktadır.

¹ Şu sırada, bir dostumuzun elde ederek bize verdiği 254 sayfa olan bu kitabın sonunda birlikte ciltli olup, yalnızca Ferman, İmtiyaz Mukavelenameleri ve şartnameleri taşıyan ikinci kısmı da 152 sayfadır. İkinci kısmın kapağı içinde, eser sahibinin "Anadolu Timur Yollarının Cihet-i Siyasiyesi" adlı bir eserinin yakında yayınlanacağı bildirilmektedir. Dr. Gavriel'in böyle bir eserinin çıkıp çıkmadığını bilememekteyiz.

İzmit-Ankara hattının yapma ve işletme imtiyazı verilmiş olan “Anadolu Timur Yolları” ortaklığına, mukavelenamesinin 31. maddesi uyarınca, “Haydarpaşa’dan İzmit’e kadar mevcut olan hat”² olduğu gibi devrolunmuştur. İlk Genel Müdür Külman’ın, bu hatta çalışanlara gönderdiği genelgesini Fransızca ve Almanca olarak iki dilde yazdığı halde, bunların arasına bir Türkçesini katmak gereğini duymamış olduğunu kitabında belirten Dr. Arhengelos Gavriel; genelgenin yazıldığı bu iki dilin de bu hatta çalışanlar için “ecnebi” (= yabancı) olduğunu ileri sürmekte, Türkçeye yer verilmemesini hiç doğru bulmamaktadır.

Anadolu Demiryolları İdaresinin başlangıcındaki bu durum, bize, 1888 tarihli olan imtiyaz mukavelenamesine, bu bakımdan, bir göz atmak gereğini duyurdu. İmtiyaz Mukavelenamesinin 19. maddesinde, memur ve müstahdemlerin kılıklarının “hükümet-i seniyyece” belirleneceği ve bunların hepsinin “fes giyecekleri” açıkça bildirildiği halde; ne bu maddede ne de başka bir yerde kurumda kullanılacak “dil” den söz edilmediği anlaşıldı.

“Dil” konusu, imtiyaz mukavelenamesi koşulları arasında bulunmayınca, ilk genel müdürün, işe başlamasını içeren genelgesini Fransızca ve Almanca olarak yazmakla yetinmesine ve sonra, kurumun bütün iç yazışma ve haberleşmelerinde Fransızca kullanılmasına karşı “diyecek bir söz” bulunmadığı anlaşılmıştır.

Nitekim; “diyecek bir söz” bulunmaması yüzünden olacak, Osmanlı azınlıklarından olan Dr. Gavriel’in, adı geçen kitabında Türkçeyi savunması da bir çabalama görünümü almış bulunmaktadır. Dr. Gavriel, kitabının 157. sayfasında “ferman, mukavele, şartname ve sair evrakın Türkçe yazılması, imza edilmesi ve iylân olunması” nı, usamlamasına dayanak yaparak bundan: “Hükümet hiçbir vesika ile şimendifer idaresinde bir ecnebi lisan kullanılmasına müsait” olmadığı yargısını çıkarmakta;

² Yapımına 1871 yılında Devletçe bir İngiliz firmasına başlatılmış olan Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının 9 Ağustos 1873’te Devletçe işletilmesine başlanıldığı; 1880 yılında işletme imtiyazının bir İngiliz grubuna 20 yıllık bir süre ile verildiği; bu mukavele feshedilerek 29 Eylül 1888 tarihli imtiyaz mukavelenamesinin 31. maddesinde belirtildiği üzere Anadolu Demiryolu ortaklığına “6” milyon frank karşılığı satıldığı anlaşılmaktadır. (T.C. Anadolu Bağdat Demiryollarının 1920-1925 Seneleri Zarfında Geçirdiği Safahat, 1927, S. 5-6)

Böylece, 7 yıl Devletçe, 8 yıl da bir İngiliz ortaklığınca işletilmiş olduğu anlaşılan bu hatta çalışan kimselerin niteliği ile kullanılan dil hakkında bir kayda rastlanılamamıştır. Dr. Gavriel’in Fransızca ve Almancaya da yabancı olarak gösterdiği bu kimselerin Türkçe mi, İngilizce mi kullandıkları belli olmamaktadır.

bunların Türkçe olmasının, bu kurumda Türkçe kullanılması gereğini, kapalı yol ile göstermekte olduğu sonucuna dahi varmaya çalışmaktadır.

Dr. Gavriel: "Binaenaleyh, İdarenin, lisan-ı mahalliyyi (yerli dili) bu güne kadar yaptığı gibi kendisine ecnebi addetmemesi lâzımdır. Alelhusus, namına Osmanlı sıfatı da ilâve olunmuştur. (S. 157)" dediği halde; biraz sonra ufak bir dönüş yaparak: "Haydi bir derece Fransız lisanını ecnebi sermayelerle memleketimizde teşekkül eyleyen şirketlerin lisan-ı resmisi olarak kabul edelim. Ya Almancaya ne diyeceğiz? Türkçenin ihmal olunmasını ne ile tevil eyleyeceğiz? (S. 158)" demekte olduğu da görülmektedir. Ve bu kitapta, açık görevlere istekli olanlar arasında Almanca bilenler öne alındığı halde, Türkçenin hiç bir bakımdan ele alınmadığı da belirtilmektedir. Bundan da Fransızca bilmenin olağan sayıldığı; Almancanın, Alman sermayeli olan bu kuruluştaki, ancak, bir yeğinleme olarak değerlendirilebildiği görülmektedir.

Haydarpaşa-İzmit hattının satışının "6" milyon frank olarak gösterilmesi örneğinde olduğu gibi, "taraf-ı Devlet-i Aliyye"den "ihsan" buyrulmuş sayılan imtiyaz mukavelenamelerinde ve şartnamelerinde para birimi olarak "frank" kullanılmasının da, o zamanın Osmanlı yaşamındaki Fransız dili etkinliğini gösteren ve Dr. Gavriel'e, Fransızca'yı, yabancı sermayeli ortaklıkların "lisan-ı resmisi" olarak kabul ettiren etmelerden biri olarak görülmektedir.

Bununla birlikte; Dr. Arhengelos Gavriel, kitabının sonunda yaptığı özetlemede: "İdarede lisan-ı azbûlbeyan-ı Osmaninin (= tatlı söylenişli Osmanlı dilinin) kullanılmasını" zorunlu kılmak ve "İdare memurları ile müstahdeminin büyük çoğunluğunun-yalnız hamal, rençber ve divarçı gibi değil, hattâ büyük mevki ihraz edenlerini bile-teba-i Osmaniyyeden tayin ettirmek Hükûmetin hukuku cümlesinden ve hattâ en mukaddes vazâifi mertebesindendir" diyerek eleştirilerini genişletmektedir.

Anadolu Timur Yolları ortaklığının imtiyazı tarihinden on dört yıl sonra, 1902 tarihini taşıyan (yine Anadolu Demiryollarına verilmiş) Bağdat Demiryolu imtiyazı mukavelenamesinin 34. maddesinde; yeni ortaklık, taşıdığı sıfat (Osmanlı) gereğince, bütün Devlet daireleriyle "Saltanat-ı seniyyenin lisan-ı resmisi olan lisan-ı türki ile muhabere eyleyecektir" denilmiş olduğu görülmektedir. Daha önce, Anadolu Demiryolları İmtiyaz Mukavelenamesine konulmamış olan bu koşul, en azından, 14 yıllık bir denemenin ürünü olmalıdır. Bu madde, Anadolu Demiryolları İdaresinin Devlet daireleriyle yaptığı yazışmalarda dahi Türkçe kullanmak gereğini duymamış olduğunu göstermektedir.

1902 yılında, Bağdat Demiryolu Ortaklığının imtiyaz mukavelenamesine konulabilmiş olan ve ancak Devlet daireleriyle yazışmalarla sınırlı kalmış “dil” üzerindeki bu koşulu; öteki demiryolları idareleri ile yabancı ortaklıklara yayan ve bunların iç işlemlerinin ve haberleşmelerinin de Türkçeleştirilmesini içeren bir biçime getirebilmek için (yine 14 yıllık bir ara ile) 1332 (1916) yılını beklemek gerektiği görülmektedir. Bu tarihte çıkarılmış olan bir kanunun 1. maddesinde: “Timur Yollarla müessesat-ı nafia-i sairede (= başka bayındırlık kurumlarında) işletmeye ait kâffe-i muamelat ve muhaberat Türkçe ile icra edilir” denilmekte olduğu görülmektedir.

Kanunun 2. maddesinde ise, sözü geçen kurumların, bu kanunun buyruğunu Hükümetçe her biri için belirlenecek bir süre sonunda yerine getirmiş olacakları bildirilirken, demiryolu ortaklıklarına bir ayrıcalık tanındığı, “Yalnız mevcut Timur yollar şirketleri için bu müddet 10 Temmuz 1335 tarihine kadar” uzatılabileceğinin saptanmış olduğu anlaşılmaktadır.

Buna göre; Anadolu-Bağdat Demiryolları İdaresinin bu kanunun uygulamasını, millî kuvvetlerin Anadoludaki hatların işletmesine el koydukları 23 Mart 1336 (1920) tarihinden sekiz buçuk ay önce tamamlamış, istasyonlar arası telgraf haberleşmelerini Türkçe ile yapmaya memurlarını alıştırmış olması gerekmekte idi. Halbuki, Anadolu'daki demiryollarına el konulduğu zaman, kanunun buyruğunu sağlamaya yönelmiş en küçük bir girişimin izi dahi görülmemiştir.

Kurtuluş Savaşı sırasında demiryollarının haberleşme ve yazışmalarını Türkçeleştirmek isteyenlerin hiçbiri böyle bir kanunu ileri sürmemişlerdir. Bu kanun, büyük zaferden sonra söz konusu olmuştur³.

³ Nafia Vekillikinden Demiryolları Umum Müdürlüğüne gelen 24.XII.1922 tarihli bir yazıda; İdarede Türkçe kullanılması konusunda gönderilen birçok buyruklara ek olarak, en son 15 Mart 1332 (1916) tarihli kanunun bildirilmesine rağmen; bir kısım biletlerle modellerin Fransızcasının kullanılmakta olduğu bildirilmekte ve şirketlerle idare edilen hatlarda işlemler Türkçe ile yapılmakta olmasından söz edilerek dikkat çekilmektedir.

Bu tarihten 17 gün sonra Genel Müdürlükten gönderilen 10.1.1923 tarihli bir yazı ile; Adana bölgesindeki hatları-Ankara Uyuşması gereğince-işleten “Kilikya ve Kuzey Suriye Demiryolları” Müdürlüğüne, bundan sonra 1332 tarihli kanun gereğince Türkçe ile haberleşileceği bildirilmiştir.

Umum Müdürlüğün 20.1.1339 (1923) tarihli genelgesi, Adana bölgesi hatlarını işleten Fransız İdaresiyle ve İzmir-Kasaba hattı ile bundan sonraki haberleşmelerin Türkçe ile olacağı bildirilmektedir.

Dr. Arhengelos Gavriel'in "Anadolu-Bağdat Timur Yolları İdaresinin İç Yüzü" adlı kitabından öğrendiklerimize göre; Alman sermayeli olan bu kurumun idarecileri, o sırada yaygın bir batı dili olan Fransızcanın yerine geçirmek amacıyla Almancayı araya sokmaya çalışmışlar, fakat bir başarı elde edememişlerdir.

Osmanlı Devleti de 1332 Martında bir kanun çıkarmış ise de uygulama olanağını bulamamıştır.

Anadolu-Bağdat Demiryollarında Fransızca yerine bu ulusun dili olan Türkçenin kullanılması ise; o sırada işletme işinde doğuracağı kötü olasılıklar dahi göze alınarak; Kurtuluş Savaşı içinde, Kurtuluş Savaşı ruhiyle sağlanmış, ve böylece "dil" konusu demiryollarında, yıllarca süren, çözüm bekleyen bir sorun olmaktan çıkmış bulunmaktadır.

Mersin Yolunun Açılması:

Fransızlarla, 20.10.1921 de imzalanan Ankara Anlaşması üzerine, Mersin yolu açılmış olduğundan Anadolu'nun İstanbul ve Avrupa ile ulaşımı büyük ölçüde kolaylaşmıştı. Bu Anlaşmadan, Demiryolları İdaresi malzeme ve kömür getirtme işinde büyük yararlar elde etmiştir.

Ankara Anlaşmasının 10. maddesi, Pozanti'den sonra demiryollarının bir Fransız grubu tarafından işletilmesini öngörmektedir. Fransızlar, böyle bir grup gelinceye kadar Pozanti-Yenice istasyonları arasının tarafımızdan işletilmesini teklif etmişlerdir. Yapımı bitmemiş olduğundan, gerektireceği sürekli onarım masraflarına katlanmayı göze alarak, bu teklif tarafımızdan kabul edilmiştir.

Bunun üzerine, Adana bölgesindeki öteki hatları işletmekte olan Fransızlara ait Suriye-Kilikya Şimendiferleri Tâli Komisyonu ile İdare arasında; Yenice istasyonunda her iki İdarenin çalışmalarına elverişli odalar

Meclisten 10 Mart 1332 (1916) tarihinde çıkmış olduğu anlaşılan bu kanunun Takvim-i Vaayi ile yayınlanması ve iylânının 18 Mart 1332 tarihinde olduğu görülmektedir. (9. cilt DÜSTUR 773 sayfa) Burada görüldüğüne göre, kanunun 7. maddesi, uygulamanın bir nizamname (= tüzük) ile yapılacağını bildirmektedir. Düstur'da böyle bir nizamnameye rastlanılmamıştır.

Bundan önceki yazımızda; demiryollarındaki haberleşmelerin Türkçe olmasını ilk önce ortaya atanın kendisi olduğunu ve I. Dünya Savaşı sırasında Nafia Nezaretinde kurulan komisyonda üye olarak bulunduğunu, fakat, Kurtuluş Savaşı içinde bunu gerçekleştirmeye çalışmanın zamanı olmadığını ileri süren Umum Müdür Behiç Bey'in bu sözlerini aktarmıştık. Söz konusu olan Nafia Nezaretindeki komisyonun, bu kanunun taslağını hazırlamış olması yakın bir olasılık göstermektedir. Buna rağmen; Behiç Bey, iyi bilmesi gereken bu kanundan savaş sırasında söz etmemiş bulunmaktadır.

ayrılmasına, bizim İdareye 50 vagon kiralanmasına dair bir anlaşma, 12.12.1921 tarihinde imza edilmiştir. Bundan başka Fransız İdaresi, 31.12.1921 tarihli yazısında, İdaremiz ihtiyacı olan malzemelerin taşıma ücretlerinden yüzde elli indirim yapılacağını da bildirmiştir.

Lokomotif, Vagon durumumuz:

Umum Müdür Behiç Bey'in 9.1.1922 tarihli raporundan: İdaremizde işlemekte olan 18, onarımında 4, onarılması için Avrupa'dan getirtilecek malzemeyi bekleyen 5 lokomotif bulunduğu; Çay istasyonu ile Yenice istasyonu arasında günde bir tren, Konya'dan Cepheye de haftada iki tren yapmaya olanak veren bu makinelerden bir ikisi daha onarım gerektirecek bir duruma düşerse, bu trenlerin de yapılmayacağı; Fransızlardan kiralanan 50 vagon ile hatta bulunan 282 vagonun bu makinelere göre yeter olduğu, bununla birlikte, Fransız İdaresinden, kapalı ve frenli 50 vagon daha kiralanaacağı bildirilmektedir.

Fransız Demiryolları İdaresinin Türk Demiryolları İdaresine yaptığı bu yardımlara, Ankara Anlaşması'nı sağlayan Mösyö Franklen Buyyon'un aracı olduğu anlaşılmaktadır.

Ellerinde gereğinden çok makine oluğu anlaşılan Fransız İdaresinin ileri gelenlerinin, Adana bölgesine gidip gelen memurlarımıza, Hükümet merkezinden istenilmesi koşulu ile, bunlardan bir kısmını İdaremize verebileceklerini söylemiş olmalarına dayanan Umum Müdür Behiç Bey; lokomotif alınması için gereken girişimlerin Hükümetimizce yapılmasını Nafia Vekâletinden 17.1.1922 tarihli yazısı ile istemiştir. Nafia Vekilliği, bu konuda girişimde bulunmuşsa da, Fransızların Adana Şimendifer Tâli Komisyonu, yetkisizliğini ileri sürerek, bu girişimin Hariciye Vekilliği yolu ile yapılmasını istemiştir.

Behiç Bey'in belgeleri bulunduran defterlerinden 272 sayılı olanının 59. sayfasındaki notlardan anlaşıldığına göre Fransız İdaresi:

1 - Mersin ve Adana istasyonlarının Anadolu-Bağdat İdaresinin telgraflarını alacaklarını,

2 - Verecekleri lokomotiflerin en iyi cinsten olmasını sağlayacaklarını,

3 - Makine ve vagon kiralalarının indirilmesi isteğimize, makinelerin (100 Frank) 13 lira olan kirasını değil; vagon kirasının 100 kuruşa indirileceğini bildirmişlerdir.

Yüzde elli indirimli olan İdaremiz malzemesi taşıma ücretinin yüzde yetmiş beşe indirilmesi isteğimizin henüz karşılığını vermemişlerdir. Yalnız, Yenice istasyonunda verdikleri oda sayısını altıya çıkarmışlar, mağaza

yapılmaya elverişli bir yer vereceklerini de söylemişler, her birinin günlük kirası 13 lira olan lokomotifleri geri istediklerinde, geri verilmesi 15 günü geçince her gün için kiralарının üç katının ödeneceği koşullarını da ileri sürmüşlerdir.

Üç lokomotif şubat ayı başında alınmıştır. Bunların Konya-Çay arası personel değiştirmeden ve yalnız kömür yakarak işleyecekleri Cer İşleri Dairesinde ilgililere bildirilmiştir. Sonrada alınacak iki lokomotifle bunların en iyi cinsten oldukları ancak, borularının dayanıklı olmadığı, bu nedenle iki ay sonra bir onarım gerektirebilecekleri anlaşılmıştır.

Fransızların Bir Protestosu:

Bu çeşit kolaylıklar gösteren Fransız Demiryolları İdaresi, Pozanti-Yenice kısmının işletilmesini kendilerine veren Ankara Anlaşmasına dayanarak bu kısım üzerindeki malzeme ve âletlerin kaldırılıp götürülmekte olmasından Dışişleri Bakanlığı yolu ile şikâyetle bulunmuşlardır,

Nafia Vekilliğinin bu konu üzerindeki sorusuna verdiği karşılıkta, Umum Müdür Behiç Bey, bu malzemenin Bağdat Hattı ile bir ilgisi bulunmadığını; “Bağdat Hattı İnşaat Şirketine ait” olan bu gibi malzeme dolayısıyla Fransız İdaresinin şikâyet hakkı olmadığını bildirmiştir.

Öte yandan, Adana Valiliği de bu protesto yazısının bir kopyasını göndererek Umum Müdürlükten, karşılık vermeye yarayacak bilgi istemiştir. Bu kopyadan, Fransızların Mustafa Kemal Paşa’ya da bir şikâyet telgrafı göndermiş oldukları anlaşılmaktadır. Valiliğe verdiği karşılıkta Umum Müdür Behiç Bey, protestonamede sözü edilen dekovil hatlarının Bağdat Hattı İnşaat Şirketinin malı olduğunu bildirdikten sonra; “memleketimiz için gerekli görülen fen araçlarını elde bulundurmak için Pozanti ile Yenice arasındaki Bağdat hattının olmayan her şeyi kaldırmak niyetinde” olduğunu da belirtmekten çekinmemiştir.

Fransız İdaresinin bu yöndeki şikâyetlerinden vazgeçmiş olduğu, bu konudaki yazışmaların kesilmiş olduğundan anlaşılmaktadır. Bundan sonra, Toroslardaki bütün dekovil malzemesi, hattâ, denetim amacıyla tüneller içine döşenmiş dekovil rayları dahi, yerlerine geniş hat döşenerek, (ilerde ayrıca sözünü edeceğimiz), Azarıköy-Piribeyli menzıl dekovil hattı döşenmesinde kullanılmak üzere kaldırılmıştır.

Fransız Demiryolları İdaresinin Durumu:

Umum Müdür Behiç Bey, Fransız İdaresindeki hatlar üzerinde Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisi (Genel Kurmay Başkanı) Fevzi Paşa’nın istemiş

olduğu ve kendisine sunulan (Bu makam o sırada Vekiller Heyeti içindedir) raporun bir kopyasını 15.2.1922 tarihinde Nafia Vekilliğine de sunmuştur. Bu raporda; Ankara Anlaşmasından sonra Adana yöresini boşaltan Fransızların Pozanti'den sonraki Bağdat hattını bir Fransız grubuna vermeleri gerekirken, şimdiye kadar bu hattı Fransız Harbiye Nezareti'nin işletmekte olmasının ve hattâ, gidip gelen memurlarımıza söylediklerine göre bu hattı "harp ganimeti" saymalarının Ankara Anlaşmasına uygun olmadığı; özellikle Hükümetimizin bu hatta bir mümessili (= komiseri) bulunmadığı halde, Fransız Harbiye Nezaretinin hattın hesaplarını incelemekle görevli bir subayının bulunmasının garip olduğu; hattın, bütün Suriye hatlarını İdare eden ve Beyrut'ta bulunan askeri bir İdare merkezine bağlı olmasından taşıma ücretlerinin Suriye parasıyla alındığı, bunun ise bizim tarifenin bir misli olduğu; bize karşı bir hukuki durumu olmayan bu İdarenin kaldırılarak, Ankara Anlaşmasında sözü edilen grup gelinceye kadar bu hatta Hükümetimizin el koyması gerekirse de, bunun Fransızlarla aramızdaki dostluğu bozacağından, grup gelinceye kadar şimdiki İdarenin, mukavelenamede bulunan tarifeyi (B. Meclisinde altı katına çıkarılmış olarak) uygulamasının istenebileceği bildirilmektedir. Raporda, daha sonra, bu hattın, kanun niteliğinde olan şartnamesinde adı "Bağdat Hattı" olduğu halde, vagonların üzerine "Fransa Sûriyesi" yazılmasının egemenliğimize aykırı düştüğünü de belirten U.Md. Behiç Bey, Anlaşmaya göre gelecek grubun gelmesini sağlamakla birlikte, bunun bir Türk Ortaklığı olarak oluşturulmasını; işe başladıktan sonra da Anadolu hattının olan malzemeyi koşulsuz Anadolu hattına geri vermesini; Bağdat Hattı malzemesinin de onlarda ve bizde kalacak kilometre oranı ile bölüşülmesi gereğini ileri sürmüş bulunmaktadır.

Fransızların Anlaşmaya uymayan Davranışları:

Fransız Demiryolları İdaresinin Adana Fabrika ve Deposundaki bütün malzeme ve işçileri İskenderun'a taşımakta olduğu duyulunca, Nafia Vekilliği, bunların Adana'da, yerlerinde bırakılmaları için girişimlerde bulunulmasını Hariciye Vekilliğinden istemiştir. Bu başvurma işinde dayanak olarak Franklen Buyyon'un 22.12.1921 tarihli olup: "Yusuf Kemal Beyefendiye, çünkü telgrafımla durumu yeniden bildirdiğim gibi, Fransa Hükümeti Büyük Millet Meclisi Hükümetine cemilekâr bulunmak prensibi ile demiryollarının bütün malzemesini İskenderun'a taşımaktan çekinmiştir" şeklindeki telgrafına dayanılmıştır. Buna rağmen; Hariciye Vekilliğinden gelen cevapta Frans Hükümetinin işi inceleyeceği, Türkiye Hükümetinin isteğinin yerine getirilmesine çalışılacağı bildirildiği anlaşılmıştır.

Erkân-ı Harbiyye-i Umumiyye Reisliğinin, siyasi anlaşmazlıklar çıkmaması için işin kurcalanmasını istemediği de anlaşılmıştır.

Bayrak Sorunu:

Fransızların Adana ve yöresindeki istasyonlara Cuma günleri Türk Bayrağı ile birlikte Fransız bayrağı da çektikleri; Valinin uyarması üzerine on günden beri Fransız bayrağı çekmekten vazgeçmişler ise de, Türk bayrağını da çekmedikleri Adana İstasyon Kumandanının 23.2.1338 (1922) tarihli şifresinden öğrenilmiştir.

Mali Durum

İki Seçenekten Biri:

Gelir getiren, yalnız, Adapazarı İşletmesidir. Ankara ve Konya İşletmelerinde yolcu ve ticaret eşyası geliri, sözü edilemeyecek derecededir. Askeri taşımalarından oluşan Devletteki alacakların ödenmesi için Maliye Vekilliğinin Valilik Muhasebelerine verdiği havaletler, ödenememektedir. Nafia Vekilliğine gönderdiği 11.1.1338 tarihli şifresinde “Merkezden uzaklaşıp bizzat takip edemediğimiz için bir aydan beri Maliye Vekâleti İdareye para vermedi” diyen U.Md., bu ay içinde onbini Ankara İşletmesine olmak üzere ellibin lira, ve ardından genel siparişler için ellibin lira daha istemiştir.

Ankara İşletme Müfettişliği ise, 3.1.1338 tarihli yazısında, Adapazarı İşletmesi gelirinin Ankara İşletmesine bırakılmış olmasını yeter gören Maliye Vekilliğinin, bundan başka bir para verilemeyeceğini kesin olarak bildirdiğinden söz etmektedir. Borç, kırkbin lirayı aşmış olduğundan ve en küçük bir ihtiyacı gidermek için daha kasada para bulunmadığından ne yapılacağı U. Müdürlükten sorulmaktadır.

Uğraşmalar sonunda, bu borca karşılık olmak üzere Maliyeden 5 bin lira verilmiş, o sırada Adapazarı İşletmesinden de 3 bin lira gelmiştir.

“Ordunun taşımaları ve İdareden aldığı malzeme hep veresiyedir. Halbuki, İdare her şeyi para ile almak mecburiyetindedir” diyen U. Md. Behiç Bey’in 21.1.1338 tarihli olup İdarenin istediği alacaklarının vaktinde ödenmesine aracı olunmasını istediği Naifa Vekilliğine gönderdiği yazısından; Fransız İdaresinden kiralanan makine ve vagon kiralalarının, ve o hatta kömür taşıması ücretlerinin olduğu gibi, İstanbul’dan getirtilen Tıp malzemesi gümrüğünün de peşin alındığı, buna karşılık, yedi aydan beri aylık alamayan memurlara ancak bir aylık verilebildiği anlaşılmaktadır. U.

Müdür bu yazısında “yakında olacağı tahmin edilen askeri hareketlerden” söz etmekte, bunların gerektirdiği taşımalar ve Almanya’ya yapılan siparişler için, İdarenin alacaklarından gereken miktar paranın hemen verilmesini; veya ordunun hayati ihtiyaçlarını sağlamak için gerekli olan şimendiferin yok sayılması şıklarından birinin seçilmesinin zorunlu olduğunu bildirmektedir.

Müteahhide Verilemeyen Para:

Düşmanın çekilirken tahrip ettiği hattı, Sarıköy istasyonuna kadar bir an önce onarmak gerekmektedir. Askeri arabalarla cebire taşımının işi uzatacağı anlaşıldığından, bu cebirelerin bir müteahhide taşıtılması Askeri Komiserlikçe, Ankara İşletme Müfettişliğinden istenilmiştir.

Bir müteahhit bulunmuş, 5500 çift cebirenin taşıtılması emri alınmış, fakat; Maliye gereken parayı vermediğinden taşıma işinin, bu yol ile yaptırılamayacağı anlaşılmıştır. Müteahhidin istediği, olmadığı için verilemeyen para 2500 liradır.

Ocak ayı sonuna kadar Adapazarı işletmesinden iki bin ve ardından bin lira gelmiştir. Ankara İşletme Müfettişliğine gönderdiği, bu konu üzerindeki yazısında U.Müdür: “Halbuki benim buraya gelişimden beri bu kısım için (Konya) Maliyeden henüz on para alınamamıştır” demekte ve Nafia Vekillğine baş vurularak, para verilmediği takdirde, cebire taşımalarının ve vagon onarımlarının yapılamayacağını bildirilmesi salık verilmektedir.

Valilik Muhasebelerine Verilen Havaleler:

4.2.1338 (1922) de Nafia Vekillğine gönderdiği şifrede “... Her ne kadar Maliye Vekâleti, Silifke, Aksaray, Burdur, Menteşe ve Muğla’ya tutarı 55000 liralık havale vermişse de bunların alınması pek şüphelidir”. diyen U. Müdür, ödemeleri hemen yapabilecek olan Mersin Gümrük idaresine 50 bin liralık bir havale verilmesini istemektedir.

Bu şifrede; İskenderun’dan yapılmaya başlanılan silah, giyecek ve çok sayıda hayvan taşımaları dolayısıyla ticarî eşya taşımaları yapılamadığı, böylece bir gelir elde edilemediğinden Fransız İdaresine kira bedellerinin verilemeyeceği; bunun sonunda da, onlardan görülmekte olan kolaylıkların zorluğa dönüşeceği açıklanmaktadır.

Maliye Vekillğinden Valilik muhasebelerine verilmiş havalelerden ancak Silifke’den onbin lira gelmiş, fakat Konya defterdarlığı bu parayı tutmuş, Demiryolları İdaresine vermemiştir.

Bundan başka; Fransız işgali üzerine başka vilâyetlere sığınmış olan Adana ve yöresi halkının yerlerine dönmelerini sağlamakla görevli Valilik makamına ve halka bir yardım olsun diye taşıma işlerini veresiye yapmış olan Demiryolları İdaresi, 7600 lira tutan alacağını Valilikten bir türlü alamamaktadır.

Mali Durumu Yansıtan Rapor:

U. Md. Behiç Bey; Fevzi Paşa'nın sözlü emirleri üzerine sunduğu 15.2.1338 tarihli raporunda mali durumu da açıklamaktadır: Ocak ayı geliri olan 30 bin lira ile "müsaade almaya lüzum görmeden" İstanbul'a bir satın alma heyeti göndererek, acele gereği olan malzemeyi satın alma işine giriştiklerini, fakat, bunun için daha 70 bin lira gerektiği, Fransızlardan kiralanan vagon ve makinelerin 7 bin lira tutan aylık kiralalarıyla, onların hattı ile getirtilen malzeme ve kömürün taşıma ücretlerinin Yenice istasyonunda onlara, günü gününe ödenmesi zorunluğu bulunduğu halde, 15.12. 1337 den beri bu kısım için Maliyeden para alınamadığından İdarenin ciddi bir bunalım içinde kalmış olduğu bildirilmekte bu nedenle İdarenin "iki milyon liralık alacağından hiç olmazsa yüzbin lirasının Mersin Gümrüğüne havale edilmesinin sağlanması" istenilmektedir.

Rapora eklenen bir cetvelden Yenice-Çay kısmının aylık 85 bin, Adapazarı kısmının 5 bin, Ankara kısmının 40 bin lira giderleri olduğu; buna karşılık, Yenice-Çay kısmının 49 bin, Adapazarı kısmının 24 bin, Ankara kısmının 10 bin lira geliri olduğu, bu nedenle İdarenin her ay 56 bin liralık açığı çıktığı, Aralık 1337 ayı başlarında Maliyeden verilen 75 bin lira ile Haziran ayından bu yana aylık alamayan memurlara, 50 bin lira tutan bir aylıkları verilebildiği, bu paranın geri kalanı ile odun ve kömür (lokomotifler için) alındığı anlaşılmaktadır.

Maliyenin Davranışı:

13.3.1338 tarihli şifresiyle U. Müdür: "İdarenin birçok alacağının bulunduğunu ve şimdi de askeri taşımalar yapıldığını Maliye ve Müdafai Milliye Vekâletleri bildikleri halde, formaliteye uyarak para vermemenin muharebenin arifesinde şimendiferi durdurmak olacağını, bu nazik anlarda İdarenin alacağı olmasa bile, para verilmesinin zaruri olduğunu" Nafia Vekillğine bildirmektedir.

Maliye Vekilliğinin Valiliklere gönderdiği havalelerden Silifke'den gelen 10 bin liranın Konya Defterdarlığından ancak 3500 lirası alınabilmiştir. Aksaray Valiliğinden de bin lira gelmiştir. Mersin Gümrüğünden 35 bin

lira alınmıştır. Alınması olanağı olmayan yerlere havale verileceği yerde, her ay Mersin Gümrüğüne 50 bin liralık ödeme emri verilmesini U. Md. yeğlemektedir.

İdareden Garp Cephesi Komutanlığına yazılan bir yazıda, Maliye Vekilinin 1336 (1920) yılı borcunu kabul etmediği, 1337 (1921) yılı borçlarını da “verile emri” formalitesinin bitmemiş olmasını neden göstererek vermediği açıklanmaktadır.

Vagon kirası olarak Fransız İdaresine (bir aylık borç olan) 6947 lira verilememiştir.

Durumu açıklayarak yapılan başvurmalarla karşı Nafi Vekilliğinden gelen bir yazıda “şu sırada mali sıkıntı olmakla beraber” denilerek, İdarenin, alacakları ile almış olduklarının düzenli bir hesabının çıkarılmamış olması ve tesviyelerin (askeri taşımalar dolayısıyla verilen belgeler) zamanında “verile” emrine bağlanarak işlemlerinin sürekli izlenmemiş olmasının paraların alınmasının gecikmesine neden olduğunun ileri sürüldüğü görülünce, buna verilen 3.4.1338 tarihli karşılıktaki; en son Konya’ya verilmiş 15 bin liralık havale ile Silifke’den gelen on bin liranın 6500 lirasını Konya Defterdarlığı vermemekte direnmekte olduğuna göre, “verile” emrinin tamamlanmasının da para verilmesini sağlayamadığını belirten U. Müdür; kömür taşımaları ile birlikte İskenderun’dan Garp Cephesi için yapılan taşımalar nedeniyle Fransız İdaresinin ticaret eşyası taşımalarını durdurmuş olmasından gelirin kesildiğini, kömür vagonlarının taşınması ücretinin, geliri olmadığından, Yenice istasyonunun sağlayamadığını, Osmanlı Bankasından alınan ödünç paranın on gün sonra geri verilmesi gerektiğini Nafia Vekilliğine açıklamıştır.

Maliye Vekilliğinin mart ayında verdiği 30 bin lira ile iki kömür gemisinin Mersin Limanında boşaltılması yapılabilmektedir.

6.5.1338 tarihli yazıda, Fransız Demiryolları İdaresine olan 2398 liralık İdare borcu için “bizi şıktırmaktadırlar” denilerek Naifa Vekilliğinden ne yapılacağı sorulmaktadır.

Roma mümessilimiz Celâlettin Ârif Bey’e ismarlanan kazan borularının karşılığı olan 50 bin frank gönderilememiştir.

Odun müteahhitlerine para verilemediği için yeterince odun alınamamakta ve bu nedenle kömür yakımı artmaktadır.

Malî durum elverişli değilse, bu durumun Maliye Vekilliğince bildirilmesi ve bunun sonucu olarak, mukavelelerin feshedilerek odun, kömür ve malzeme almaktan vazgeçilmesine müsaade edilmesi Vekillikten istenilmiştir.

Bu sırada Nafia Vekilliginden gelen bir telgarfta; Mali yönü Maliye Vekilligi ile bir çözüme bağlanacağı bildirilerek, tonu 20 liradan üç bin ton Kardif kömürü önerildiğinden, ihtiyaç miktarı ile başkaca taahhüt olup olmadığı sorulmakta ve mutalaa istenilmektedir. İdarece buna verilen karşılığa; Maliye Vekilliginin, beş ay sonra gerekecek kömür için iki yüz bin lira vermesi olanağı varsa, beş aya kadar hareketten kalacak olan lokomotiflerin yedek parçaları için hemen yüz bin lira vermesinin daha gerekli olduğu bildirilmektedir.

Yine bu sıralarda Zonguldak'tan gelen kömür vapurunun, elde para olmadığından, boşaltılması bir sorun olmuştur. Bir tesadüf sonucu, Mersin'de bulunan U. Müdürün, boşaltmanın yarısında parasının verileceğini söylemesi üzerine, boşaltma işine başlanılmıştır. Havalesi gönderilmediğinden, söz üzerine başlayan bu boşaltmanın duracağı, ve bunun sonunda, yükünü boşaltmadan bekleyecek olan vapura bekleme tazminatı vermek zorunda kalınacağı Vekillige yazılmıştır.

Vekiller Heyeti Kararı:

Nafia Vekilligi, 20.5.1338 tarihli yazısı ile, Vekiller Heyetinin 8.3.1338 tarihli kararnameyi Demiryolları İdaresine bildirmiştir. Bu kararnamede, Şimendifer İdaresinin askerî taşımalarından oluşmuş alacaklarının Maliyeye her ay düzenli bir şekilde; birikmiş alacaklarının ise taksitle ödemesini, Nafia Vekilliginin 2.3.1338 tarihli önerisi üzerine, kararlaştırıldığı görülmektedir. Bu kararın "Türkiye Büyük Millet Meclisi Riyaset-i Celilesinin tasvibine iktiran" ettiği de ayrıca belirtilmiştir. (Bu kararnameyi Demiryolları İdaresine şimdiye kadar bildirmemesinin nedenini açıklamak Nafia Vekilligine düşmekte ise de, buna hiç uymamak da Maliye Vekilligine dönük bir sorun olmaktadır.)

Bir zamanlar "verile" emri işlemi tamamlanmamış olmasını ileri sürerek İdare alacaklarını vermeyen, ve gelen havale paralarına el koyan Konya Defterdarlığına gereken emri vermeyen Maliye Vekilligi, Kararnameye uymamakla kalmayarak Demiryolları İdaresini daha zor bir duruma sokmuştur.

Mersin limanındaki kömür vapurunun boşaltılması için İdare alacaklarına mahsuben vermesi gereken 20 bin lirayı İdareye göndermeyecek, bu hizmetleri yapacak olan Fransız Demiryolları İdaresinin, ispat edici belgeleri Mersin Valilik Muhasebesine vererek, oradan karşılığını almasını istemiştir. Kömürün, Mersin'den Yenice istasyonuna kadar taşınması

masrafları için Mersin muhasebeciliğine başvurulması gerektiğini Fransız Demiryolları İdaresine bildirmek bizim İdareye üzüntü vermiştir. Bu para, İdare alacaklarından bir kısım olarak istenildiğinden Maliye Vekillığının bu davranışı sözü geçen Vekiller Heyeti Kararına hiç uymamış bulunmaktadır.

Fevzi Paşa'nın iyi sanısı:

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa "Zâte mahsus" olarak gönderdiği 27.5.1338 tarihli şifrede "Cephede bulunan Maliye Vekili Hasan Fehmi Beyefendi'ye yazdım. Hattın pek elim safhaya giren vaziyet-i maliyesinin ıslahı için müessir ve kat'î muavenetini talep ettim. Konya'ya gelişinde müracaat ve takip ediniz" demektedir.

U.Md. Behiç Bey; yanındakilerle birlikte föy dö marş'a yazdırmak yolu ile (biletsiz olarak) seyahatlerini kolaylaştırdığı Maliye Vekili ile görüşmüş, her ay düzenli olarak 30 bin lira vermesi için kendisinden söz almıştır. Fakat; 19.6.1338 tarihinde dahi henüz bir şey alınmamıştır.

Böylece; Maliyeden tam üç aydır para alınmadığı ve her türlü satın alma işinin durduğu, Fevzi Paşa'ya bildirilmiştir.

Büyük Taarruzdan İki Ay Öncesi:

2.7.1338 tarihine kadar da Maliyeden yine bir şey alınamamıştır. Bu nedenle, makinelerin yağsız, atölyelerin malzemesiz kaldığı; tonu 5 liradan odun alınamadığı için savaş için istif edilmiş kömürlerden yakmak zorunda kalındığı, Osmanlı Bankası ile birçok tüccara olan borçların verilemediği, bu yüzden, borçlanma ve güven üzerine iş yapmak olanağı kalmadığı, yolların ve vagonların malzemesizlikten onarılamadığı; malî durum elverişli değilse para istenilmeyeceği, ancak; para verilmediği takdirde doğacak sonuçlardan, hele cephe taşımalarının gecikmesinden İdarenin sorumlu tutulamayacağı, U. Müdürlükçe, gereken yerlere bildirilmiştir.

Ayda yüz vagon ölçüsünde ticaret eşyası taşınmasından biraz para elde edilmekte iken, son defa Adana'dan cepheye günde 10 vagon buğday taşınmasının başlaması üzerine, ayda 300 hububat vagonunun ek olarak Yenice-Ulukışla sert rampasından çıkarılmasının, artık, hattı ticaret taşımalarından yoksun bırakacağını, bu zor durumu gören Garp Cephesinin ".. bu askerî zaruretin iyfasına, ait olduğu Dairelerin bir çare bulması" gerektiğini bildirdiğini; Fransız Demiryolları İdaresinden birkaç lokomotif alınmadığı takdirde, İdareyi ölmeyecek derecede yaşatan ticaret taşımalarının küçük gelirinden de yoksun kalınacağını belirten U. Müdür; geçende Konya'da rastladığı Maliye Vekilinin, İdarenin kendi kazancı ile

geçinmesi gerektiğini, para veremeyeceğini kesin olarak söylediğini, askeri taşımalar dolayısıyla oluşan sıkıntılı durum anlatıldığında da, bunun ordu ile çözümlenmesini söylemekle yetindiğini bildirerek, Maliye dört aydan beri para vermediğine göre, ne yapılacağı, 3.7.1338 tarihli yazı ile Nafia Vekilliğinden sormuştur.

Umum Müdür, bunları 4.7.1338 tarihli şifre ile Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa'ya da bildirerek, İdarenin mali durumuna acele bir çare bulmasını “Demiryollarının yegâne hâmisi olan zat-ı sâmilerinden istirham ederim” demektedir.

Büyük taarruzdan 55 gün önce, Demiryolları İdaresi, kendisinden istenilen iş gittikçe artarken, gerekli yedek âlet ve malzeme getirtmek için dahi, alacaklısı olduğu Maliyeden parasını alamamaktadır.

V

“Ankara İtilâfnamesi”, yurt çapındaki öneminden ayrı olarak; yurt dışından ve yurdumuzun öteki köşelerinden gereksindiği malzemeleri Mersin Limanı yolu ile getirtmeyi sağlamış olması bakımından Demiryolu işletmeciliğimiz için, ayrıca bir önem taşımakta idi. Adana, Tarsus ve Mersin canlı piyasaları ile doğrudan bağlantı kuran Demiryolları İdaresi, buralarda tüccar ve fabrikatörler elinde, işletme için en büyük önemi taşıyan, satışa arzedilmiş maden kömürleri bulmuştur. Nitekim Genel Müdürlükten Nafia Vekâletine gönderilen 7.1.1338 (1922) tarihli bir telgraf, Mersin’de bir tüccarda bulunan 250 ton “tuğla halindeki” maden kömürünün satın alınarak bir kısmının getirtilip kullanılmasına başlanıldığını bildirmektedir. Bu zaman, Umum Müdürlüğün Konya’da işe başladığı zamandır. Bu sıralarda, Fransız Demiryollarından ileride geri verilmek üzere 500 ton kömür alınmıştır. İskenderun’dan getirtilen bu kömürlerin teslim alınmaya başlanıldığı Nafia Vekillğine gönderilen 10.1.1338 tarihli telgraftan anlaşılmaktadır. Bu telgrafta, Ereğli kömürlerinin getirtilmesini sağlamak için Hâmit Bey’in İstanbul’da girişimlerde bulunduğu, fakat sonuçtan henüz bir bilgi alınamadığı da kaydedilmektedir¹. Fransız Demiryolları idaresinden vagon ve lokomotif kiralınmasında ve ödünç beşyüz ton kömür alınmasında aracılığına başvurulmuş olduğu anlaşılan, Franklen Buyyon’un bu konuda da aracılığından yararlanıldığı görülmektedir. Franklen Buyyon; Ereğli kömürlerinin Fransız vapurlarıyla Mersin’e taşınmasında Yunanlıların herhangi bir şekilde saldırıda bulunamayacaklarını, bu konu üzerinde İstanbul’da Mösyö Vil ile Hâmid Bey’in görüşmeler yapmasının kararlaştırıldığını, Mersin’deki Fransız Gemi Ortaklığının bir adamının bu iş için İstanbul’a gittiğini bildirmiştir. Buna dayanılarak Umum Müdürlükten Nafia Vekâletine gönderilen bir yazıda Hâmid Bey’in bu duruma dikkatinin çekilmesi ile birlikte, Ereğli

¹ İstanbul’da Hilâli Ahmer (Kızılay) ikinci Reisi olan Hâmid Bey’in Ankara’nın gizli ve özel temsilciliğini yaptığı anlaşılmaktadır.

Kömürlerinin getirilmesi sorunu ile Vekâlet'in doğrudan uğraşması istenilmiştir.

Öte yandan, Kardif kömürleri satmak isteyenlerin önerileri de başlamış olduğundan Umum Müdürlük, Zonguldak'da M.Müdafaa Vekâleti müteahhitlerinden M.Ali Bey'den Kardif kömür cinsleri ile bunların o sıradaki fiyatları hakkında bilgi istemiştir.

Kömür satmak isteyenler çoğalmış ise de malî durum bunları karşılamaya elverişli hâle gelememiştir. Kardif kömürü stokunu tonu 30 liradan vermek isteyen kimseye, elde para bulunmadığından, Ankara ile görüşme için biraz beklemesi istenilmiştir. Fakat, bu girişimin de sonu gelmemiştir.

Askerlik bakımından, ileride yapılacak önemli taşımaların yakıtlarının şimdiden depo edilmesi gereği, Demiryolları İdaresinin süregelen uyarılarına ek olarak Hat Askerî Komiserliğince de üst makamlara bildirilmekte olduğu anlaşılmıştır. Bu zorlamalara rağmen; öteki koşulların uygun ve elverişli olduğu şu sıralarda, kömür alıp depo etmek gibi en gerekli bir işin yapılmasına, malî durumun elvermediği görülmektedir.

Nafia Vekâletine gönderilen 21.1.1338 (1922) tarihli ve "harp" işaretli şifrede, Ordunun yoğun taşıma işleri çıktığından odun yakmanın, bu görevi "Kömür" gibi sağlamayacağı, bir vagon kömüre altı vagon odun karşılık verebileceğinden, yalnız odunla işletme yapılırsa, hat üzerinde odun depoları da kurmak gerekeceği, ayrıca, bu odun vagonlarını taşımak için makine sayısının da yeterli olmadığı, birçok kömür satışı önerileri arasında Mersin'de vagona teslim koşullu tonu 27 liradan Kardif kömürünü alabilmek için bankaya yatırılacak para bulunamadığı hususları açıklanmaktadır.

Ereğli-Zonguldak Kömürü:

24.1.1338 tarihli Nafia Vekilliliğinin telgrafında; Zonguldak Osmanlı Kömür Şirketinden dört bin ton kömürün satın alınmasına karar verildiği, tonunun Mersin vagona teslim olarak 15,5 lira olduğu, vapur ücretine verilmek üzere Maliyeden İdareye gönderilecek on bin liranın Zonguldak Mutasarrıflığı aracılığı ile şirkete verilmek üzere hemen gönderilmesi istenilmektedir. Garp Cephesi Kumandanlığı da Erkân-ı Harbiye-i Umumiye'den kendisine gönderilmiş olan bu konudaki şifre telgrafı, demiryolları idaresine göndermiştir. Bu şifrede Nafia Vekâletince Zonguldak'tan alınan ve işlemleri bitmek üzere olan kömürün, önemli ve acele taşımalar için elde bulundurulmasının ve odun depo edilmesi işine hız verilmesinin Nafia Vekâletine tebliğ edildiği bildirilmektedir.

Zonguldak kömürü alımı işleriyle kendisinin meşgul olması dileği üzerine, Nafia Vekâletinin bu alanda çalışmalar yaptığı görülmektedir. Zonguldak Osmanlı Kömür Şirketi ile, iki ay içinde sekiz bin ton kömürün teslimi üzerine bir mukavele yapıldığı; 48 bin lira tutacak olan navlun bedelinin, teslim edilenler oranında peşin verilmesi koşulu ile kömür bedeli olan 76 bin liranın Şirketin Gümrük İdaresine olan borcundan düşüleceği açıklanan Nafia Vekâletinin bir yazısından, 1750 ton kömür yüklü bir vapurun da Mersin Limanına doğru yola çıktığı anlaşılmaktadır.

O sıralarda, Demiryollarına kömür getirmekte olan Fransız bandıralı Espuvar adlı vapurun 5.2.1338 tarihinde Zonguldak'tan yola çıktığı fakat, yolda Yunanlılar tarafından el konarak Pire Limanına götürüldüğü haber alınmıştır. Öte yandan; Adana Valiliğine gelen bir yazıdan, Fransız bandıralı Espuvar adlı geminin Yunanlılarca Pire Limanına götürüldüğünün İstanbul'da Fransız Kuvvetlerinin kumandanı olan General Pelle tarafından haber verildiği; kurtarma işi ile kendisinin ilgileneneğini, kömürlerin Fransız işgal bölgesine ait olduğunun ileri sürüleceğini, bundan sonra kömürlerin İskenderun'da Bağdat Kumpanyası adına getirtilmesini istediği anlaşılmaktadır.

7.3.1338 tarihli telgrafi ile Adana Valisi Hâmid Bey; Espuvar gemisinin Yunanlılarca geri verildiği, boşaltılmış olan yükünün bedelinin sağlanabildiği haberini vermektedir. Bu gemiden sekiz gün sonra 13.2.1338 tarihinde 2675 ton kömürle Zonguldak'tan yola çıktığı Nafia Vekâletince haber verilen ikinci bir vapura da İtalyan Deniz Kuvvetlerince el konarak, kömürlerini İstanbul'da ucuz fiyatla sattırdıkları anlaşılmıştır.

Bunlara bakarak Ereğli-Zonguldak kömürlerinin getirtilmesinden umudunu yitiren Umum Müdür Behiç Bey, bir savaş olasılığı haberlerinin esmekte olduğu anlaşılan Mart ayında, Adana fabrikatörlerinden Rasim Bey adındaki bir kimsenin vermeği kabul ettiği 40 ton kömürün parasının ödenerek hemen alınıp gönderilmesini, İdarenin Mersin mutemedine 19.3.1338 tarihinde bildirmiştir.

Ağırlığı Kadar Altun:

Umum Müdür; bu konu ile en çok ilgilenecek makam olduğu düşüncesi ile Garp Cephesi Kumandanlığına yakıt durumunu açıklayan gizli bir yazı göndermiştir. Birçok Kardif kömürü önerilerini parasızlık yüzünden benimseyemediğini, pahalı diye alınmamış olan Mersin'deki ufak stokların dahi şimdi kalmadığını, bu durumu gözönüne alarak yazışmaya ve müsaade almaya gerek görmeden bin ton Kardif kömürü için yazılı sözleşme yaptığını, bunun için de peşin üç bin lira verdiğini, fakat gerisini ödemek için

para olmadığını; Maliye Vekâletinin İdareye olan 336 yılı borcunu tanımadığını, 337 alacaklarından da para vermediğini, Demiryollarının ise askerî taşımalarından başka bir taşıma yapamadığından ayrıca para kazanamadığını; Ordu taşımalarını durduracak nitelikte olan Maliye Vekâletinin bu tutumunu anlayamadığını belirttiği bu yazısında U. Müdür Behiç Bey, savaş başlarsa gelecek bu Kardif kömürü için “ağırlığı kadar altın değer” demektedir, bu nedenlerle gereken paranın verilmesinin sağlanmasını istemektedir.

Umum Müdür; savaş başlarsa, felâketler karşısında kalmamak için her çareye başvurduğunu bildirerek; 500 tonu Fransız İdaresinden ödünç, ötekileri çeşitli yerlerden olmak üzere 650 ton kömür bulmuş ve taşımaya başlamış olduğunu 21.3.1338 tarihli yazı ile Nafia Vekâletine bildirmiş, para yardımı yapılması için yeniden uyarılarda bulunmuştur.

Ereğli-Zonguldak Kömürlerinin gelişi:

29.3.1338’de “Ararat” adlı Fransız bandıralı bir gemi ile 1276 ton Ereğli kömürü gelmiştir. Gemide bir Fransız subayı bulunmuş, kömür de Osmanlı Bankası adına yola çıkarılmıştır.

Fransız bandıralı “Rusya” adındaki geminin de 2500 ton kömürle 26.3.1338 tarihinde Zonguldak’tan yola çıktığı öğrenilmiştir. Ararat adındaki geminin boşaltılması için Osmanlı Bankasından borç alındığını bildiren U. Müdür, Rusya adındaki geminin yükü daha çok olduğundan acele para gönderilmezse bunların boşaltılamayacaklarını, bu boşaltmalarla birlikte, gümrükte bekleyen eşya için en az otuz bin lira verilmesini Nafia Vekâletinden istemiştir.

Bu gemilerin getirdikleri kömürün o sıralarda duyulan savaş olasılığının yarattığı sıkıntıları giderdiği anlaşılmaktadır. Behiç Bey’in zamanında hazırlattığı yazışmaların kopyeleri ile birlikte arada notlarını da bulunduran defterlerinden 273 numaralısının 40. sayfasındaki notlarından öğrendiğimize göre; Mart 1338 (1922) içinde Garp Cephesinin istediği taşımalar artmış; günlük 250 ton odun veya 100 ton kömür gerektirecek bir duruma gelmiştir. İdare ise; günde 100 ton odundan fazlasını elde edememektedir. Bu nedenle, günde 150 ton odun veya 100 ton kömür daha gerekmektedir. Behiç Bey: “Mart ortalarında gergin bir şekil alan cephe vaziyeti bu mahrukat buhranı dolayısıyla beni pek korkutmuştu. Her tarafa baş vurulmuş ise de Fabrikatör Rasim Bey’den kırk ton kömürden fazla tedariki mümkün olamamıştır. Ay nihayetine doğru Ararat vapuru ile Zonguldak’tan 1270 ton kömür gelmiş ve böylece buhran zail olmuştur” demektedir

İş Alanında Güvence:

Mart ayında cephedeki gergin durum dolayısıyla kendisinden kırk ton kömür alınmış olan Rasim Bey; İdarenin kömürleri gelmesi üzerine bunlardan 600 tonunun kendisine ödünç olarak verilmesini istemiş ise de Nafia Vekâletinin uygun bulmaması üzerine, bu isteği yerine getirilememiştir. Fakat, Nafia Vekâleti bir müddet sonra Adana ve Havalisi Kumandanlığının önermesi üzerine Rasim Bey'e, satın alacağı kömürden olduğu gibi geri vermesi koşulu ile 200 ton kömür verilmesini buyurmuştur.

Vekâlete verdiği karşılıktaki, bu emrin kişiliğini kırdığını belirten Behiç Bey, yakıt bunalımının en dar zamanında askerlik gereksinimleri için kendi kişiliğine güvenerek İdareye 40 ton kömür veren Rasim Bey'e karşı verdiği sözü yerine getirmekten kendisini alıkoyarak "kömürün aynen iadesine muvafakat buyrulmamışken..." "... Kumandanlığının bildirmesi üzeri 200 ton kömür verilmesine muvafakatleri âcizlerini müşkül bir vaziyete düşürmüştür" dedikten sonra, bir ticarethane niteliğinde olan İdarenin verdiği sözü tutmazsa, sıkışık zamanlarda etrafın yardımından yoksun kalacağını belirterek: "gerek bu hususta gerek kömür ihraciyesinde (boşaltmasında) verdiğim sözleri ifa edememekten dolayı bundan sonra ne kadar müşkül vaziyet hasıl olursa olsun kimseye itimad üzerine tekliflerde bulunamayacağımı ve zaten bulunsam da kimsenin itimad etmeyeceğini arzederim" demektedir.

Öte yandan; kömür taşımaları için Maliyece Mersin Gümrük Muhasebesine gönderilmiş olan havale böyle bir harcama kaydını taşıdığından, İdareye verilmemiş; kömürün Mersin - Yenice arası taşınmasına ait belgeleri Fransız İdaresinin muhasebeye vermesi yolu ile sarf yapılabileceği Gümrük muhasebesince bildirilmiştir. Alacaklı olan Fransız Demiryolu idaresine durum bildirilmiştir. Durum Nafia Vekâletine de yazılmıştır.

İdarenin iki bin ton kömürünün Zonguldak'tan İskenderun'a geldiği anlaşılmıştır. Yunanlıların gemileri çevirme girişimlerine karşı geminin yük kâğıtlarının İskenderun "Suriye Bankası" direktörlüğüne düzenleneceği önceden kararlaştırılmıştı. Bu kömürün parası Zonguldak'ta ödenmiş olmasına rağmen, yeniden Suriye Bankasına yatırılması önerisi alınmıştır. Bunun doğru olamayacağı gemi kaptanına bildirilmiştir. Bir hafta sonra Mersin Limanına gelecek olan geminin boşaltılması için 20 bin lira gönderilmesi Nafia Vekâletine yazılmıştır.

Yeni bir Kardif Kömürü Önerisi:

Nafia Vekâletinden gelen 13.5.1338 tarihli yazıda; Mersin iskelesinde teslim ve karşılığı akredetif olarak bankaya verilmek koşulu ile tonu 20 liradan onbin ton kriple Kardif kömürü önerildiği bildirilmekte “cihet-i mâlisi burada Maliye Vekâleti ile halledileceğine nazaran” denilerek İdarenin istediği mikdar ile başka bir taahhüt olup olmadığı sorulmaktadır.

Buna karşılık olan 16.5.1338 tarihli şifresinde U. Müdür; Zonguldak’tan gelmiş ve gelecek olan kömürlerin odunla karışık yakıldığında daha dört beş ay yeteceğini, önceki vapurla gelen kömürün bir kısmının Yenice - Ulukışla arasında vagonlarda durması nedeniyle şomaj ücreti verileceğini, son gelen kömürleri Yenice’de bir yere yığmak zor olduğunu, Maliye Vekâleti beş ay sonra lâzım olacak kömür için iki yüz bin lira verebilecek ise, beş aya kadar hareketten düşebilecek olan lokomotiflerin yedek parçaları için hemen yüz bin lira vermesinin daha uygun olacağını ve Mersin’de, şimdiki halde, tonu yirmi liradan aşağı kömür bulmanın kolay olacağını bildirmiştir.

Durum, U. Müdürlükçe Erkân-ı Harbiye-i Umumiye’ye 24.5.1338 tarihinde bildirilmiş olduğundan hemen gelen 27.5.1338 tarihli karşılıkta: bu Kardif kömürü sorunundan haberleri olmadığı, bunun Zonguldak yolu açılmadan önce bir tüccarın önermesi üzerine Nafia Vekâletince ele alındığı halde, Zonguldak’tan kömür taşımalarına başlanınca vazgeçilmiş bir girişim olduğunun anlaşıldığı bildirilerek, “memleketimizden kömür celp ve temin edilirken İngiliz kömürleri için on para vermek hiç kimsenin hatırına gelmez efendim” denilmektedir.

Odun Biriktirmek:

Bu arada odun müteahhitlerine de para verilememiştir. Odun, veresiye (askerî) taşımalar için yakıldığı halde, odun kesmek için müteahhitlerden orman vergisi peşin istenilmekte; müteahhitler ise İdareden para alamadıklarından bu vergiyi verememekte, böylece odun sağlamak güç olmaktadır. Odunsuz kalmanın sonucunda ise kömür kullanılmakta olduğundan, bu durumdan dolayı hiçbir sorumluluk alınamayacağı, her vesile ile, Vekâlete bildirilmektedir.

Sakarya Savaşı’nın en bunalımlı zamanlarında, yeterince depo edilmemiş olduğundan, odunsuz ve kömürsüz kalınmasından Adliye Vekâleti gibi bazı vekâletlerden ve dairelerden, Ankara istasyonundaki makineler için toplamı 4 bin kilo odun derlenebildiği, bu konuda yapılmış bir yazışmadan anlaşılmaktadır. Yine bu sırada, hat kenarlarında

bulunabilen ağaçların ve Ankara istasyonundaki ahşap kısımların ve parmaklıkların kesilmiş olduğunu, Recep Zühtü Beyden işittiklerine dayanarak Behiç Bey bize söylemişlerdi. Bir şifresinde U. Müdür Behiç Bey: “Geçen sene İktisat Vekâleti artık ahval kesbi vuzuh etmiştir. Harekâtı askeriye icra edilmeyecektir” diyerek hattın mahrukat tedarikine karşı müşkülât çıkarmış ve âcizlerinin odun tedarikine devamım üzerine beni mahkemeye vermeye kalkışmıştı. O vakit derdimi kimseye anlatamadımdı. Sonra dört muharebe oldu. Her ne kadar son saatte para da müsaade de her şey ibzal edildi. Fakat vakit geçmişti.” diyerek yeniden böyle kötü duruma düşmemek için bu açıklamalarının gözönünde tutulmasını Nafia Vekâletinden istemektedir.

Pozantı’da iki kişi ile günde 120 ton odun üzerinden sözleşme yapılmıştır. Ancak, İdarenin almış olduğu Ruhsatiyenin zamanı 28.1.1338 de bitmiş olduğundan, kesimlere yine engel olunmuştur. Yeniden Ruhsatiye alınması için Adana Valiliğine başvurulmuştur. 7.2.1338 tarihinde de yöre ormanlarından yapılacak kesim için Akşehir Kaymakamlığına yapılan başvuruda İdarenin bu yöredeki ihtiyacının günlük 20 ton olduğu yazılıdır.

Odunların taşınması sırasında hırsızlıklara engel olunması için bundan sonra odun vagonlarının nöbetçiler tarafından korunacağı, vagonlardan odun çalmak isteyenlere, kim olurlarsa olsunlar, nöbetçilerce hemen ateş edilmesi emri verildiğinin bütün müstahdemlere duyurulması 7.2.1338 tarihli bir genelge ile bildirilmiştir. Bunun için Menzil Müfettişliğinden silahlı 13 er alınmıştır. Bunlardan, görevlendirdikleri vagonları tam getirenlere yarım lira ikramiye verilmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Odun müteahhitlerinin işçilerinden büyük bir kısmı askere alındığından, müteahhitlerin vermekte oldukları odunlar azalmaya başlamış bulunmaktadır. Bu işçilerin tecilleri, Nafia Vekâletine ve Garp Cephesine yazılmıştır. Bunların tecilleri hakkında Adana Askerlik Kalemi Reisliğine Millî Müdafaa Vekâletinden 15.4.1338 tarihli bir emir gelmiştir. Ancak; U. Müdürlüğün bir şifresinde belirttiği gibi, askerî taşımaların olağanüstü arttığı bir sırada “Şimendiferlerin bu gün ne için çalıştığını bilmiyorlarmış gibi” davrananlar yüzünden “bir defa iş bozulmakta sonra bunları yerine getirmek çok müşkül” olmaktadır.

MALZEME

Kırk Camlar:

Demiryolları Kurumunu, her bakımdan düşmüş olduğu kötü durumdan kurtarmak, ve savaşta, ordumuzun isteyeceği taşımaları

yapabilecek bir seviyeye getirmek için çeşitli yönlerden çalışmak, en küçük sanılan işler üzerine titizlikle durmak, en küçük eksikleri tamamlamak gerekmektedir.

8.1.1338 tarihinde Yol Dairesine: “Makas ve işaret fenerlerinin camı kırıkmiş, Konya’da küçük boy cam varmış. Ne renkte ve ne mikdar cam satın alınmak lâzımsa bildirilmesi” buyruğunu veren Umum Müdür Behiç Bey, “lokomotif fenerlerinin yakılması için ne lâzımsa yapılmasını ve istenilmesini” de 17.1.1338 tarihli yazı ile Cer İşleri Başmüfettişliğine bildirmek ve yine bu arada, telgraf bandı mürekkebinin de Adana Fransız Demiryolu İdaresinden istemek gereğini duymuştur. İkinci defa işe başladığı zamana rastlayan bu haller, durumu belirleyen birer örnek olmaktadır. Kolayca yapılması olanağı bulunan makas ve işaret fenerlerinin camları kırık durmakta olduğuna ve lokomotiflerin fenerlerinin yanmadığına bakarak, onarılması ayrıca bir ustalığı ve özel bir beceriyi ve Avrupa’dan getirilecek malzemeyi gerektiren işlerin, o sırada, ne durumda olduğunu kestirmek zor olmamaktadır.

İhtisas, gayrimüslim memurlar; malzeme ise, para ve zaman sorunları ile ilgili bulunmaktadır. “Ankara İtilâfnamesi” ile Mersin yolunun açılmış bulunması, İstanbul ve Avrupa ile her türlü ticarî ilişkilerin kurulmasına olanak vermiş olduğundan, gerekli malzemenin ve yedek parçaların satın alınması ve getirilmesi için parasızlıktan başka belli başlı bir engel kalmamıştır. Bu nedenle, malzeme sorunu ile malî sorun birbirinden ayrılmamaktadırlar. Bununla birlikte; ısmarlamaların tarz ve niteliklerinden doğan bir takım özellikler de ortada bulunmaktadır.

İtalya’ya İsmarlananlar:

Anadolu-Bağdat Demiryolları İşletmelerine Milli Hükûmetçe el konulmuş olduğu sıralarda (1921), İşletmenin ilerideki durumu da gözönüne alınarak Avrupa’dan bir kısım malzeme ve yedek parça getirilmesi gerekli görülmüştür. O sırada, böyle bir satın alma işine; coğrafi yakınlığı ve Anadolu Milli Hükûmetine sempati göstermesi bakımından en elverişli yer, İtalya olmaktadır. Bu nedenlerle, 1337 yılında Hükûmetçe gerekli birtakım eşya ve malzemeyi satın alma maksadıyla Saruhan Milletvekili Reşat ve Kozan Milletvekili Mustafa beylerden kurulu bir komisyon İtalya’ya gönderilirken, yanlarına Demiryolları İdaresinden bir Mühendis verilerek, bu Komisyona, düzenlenmiş listeye göre demiryolu malzemesi satın alma yetkisi de verilmişti.

Komisyonun; İtalya’da iş yapmakta olan Komisyoncu Nuri Aziz ve Ortakları aracılığı ile satın aldıkları malzeme, o sırada Mersin yolu kapalı

olduğundan, yurda Antalya yolu ile gönderilmiştir. Fakat, bu malzemenin çoğu, savaşlar dolayısıyla, yollarda kalmış, İdare bunlarla ilgilenmemiştir. Bir kısmı Antalya'da bekletilen malzemenin bir kısmı da Eskişehir'e gelmiş ve vagon içinde Ankara'ya kadar getirilmiştir.

Antalya'da bekletilen bu eşyayı getirtmek üzere İdarece gönderilen bir memur, Antalya'da bekletilmiş bu eşyayı Mersin'e göndermek üzere vapura yükletirken, büyük bir kısmı kırık olan 19 ton ateş tuğlasının vapur yükleme ve boşaltılmasında tamamen hurdalaşacağını düşünerek bunları motorlu gemi ile göndermeyi U. Müdürlüğe önermiştir. Bunlara verilen müsaadenin yanına U. Müdürlükçe camlar da eklenmiştir. Fakat Konya'ya gelen bu 13 sandık camın, yollardaki titizliklere rağmen; yüzde sekseninin kırık olduğu görülmüştür. "Bu camların böyle yüzde yüze yakın bir nisbette kırılmasına sebep, sandıkların gayet fena ambalaj edilmesidir." denilerek, bu durumun satın almayı yapan Komisyon üyeleri Milletvekili Süreyya ve Mustafa beylere sorularak, zararın hangi tarafa ait olacağının belirlenmesi Nafia Vekâletine bildirilmiştir.

Milletvekili Süreyya ve Mustafa beylerin verdikleri karşılıktaki; İtalya'dan dönüşlerinde, Antalya'ya çıkan eşyadan bir kısmının yol üzerinde, sahihsiz, perişan bir halde bırakılmış olduğunu gördüklerini bildirerek, kuşku duyulan paketlerin, hemen orada, memuru önünde açılarak, kırık ve bozuk olanlar hakkında zabıt tutulması gerekirken, aradan bir yıl geçtikten sonra ve Konya'da tutulan zabıt varakasının ne derece hukukî değer taşıyacağını bilinemeyeceği; biri âdi biri savaş olmak üzere iki sigorta yaptırıldığından, gerekli kâğıtlarla Nuri Aziz Bey'e başvurulmasını bildirdikleri, Vekâletten gelen yazıdan anlaşılmaktadır. Bu eşyayı getiren vapurun Antalya'ya geldiği 6.6.1337 tarihinde camların kırılmış bir durumda olduğuna dair zamanında Gümrük memurlarıyla birlikte tutulmuş zabıt varakasının bir sureti Nuri Aziz Bey'e gönderilerek Sigorta işlemine başlanılmıştır.

Yeni ve Eski Siparişler:

Roma Mümessilimiz olarak İtalya'ya gidecek olan Celalettin Arif Bey'den; İtalya'dan malzeme alınması işi ile fiyatlar üzerinde bilgi göndermesi istenilmiş olduğundan Konya'dan geçerken ısmarlanacakların listesinin kendisine verilmesine müsaade istenilmiş ve eski siparişten gelmeyenlerin de araştırmasının rica edilmesi Nafia Vekâletine bildirilmiştir. 4.2.1338'de Konya'dan geçen Celalettin Arif Bey'e gereksinen malzemenin listesi verilmiştir. Geçen yıl sipariş edildiği halde, para yetersizliği nedeniyle alınamamış olan Plaques Tubulaires için Nuri Aziz ve

Ortakları adına Antalya'daki Banko di Roma aracılığı ile 350 bin lîret gönderildiği, bunların sevkinin çabuklaştırılması ve geri kalan paranın iadesinin sağlanması rica olunmuştur.

Celalettin Arif Bey'den gelen 13.3.1338 tarihli mektupta, hemen gönderilmesi istenilen malzemenin doğrudan Almanya'daki fabrikalara ısmarlanması işinin İtalya'daki tüccarlarımızdan Ziya Bey'e verildiği; listedeki öteki eşyaların, markın büyük değişimleri dolayısıyla, bir memur eliyle Almanya'dan birer birer satın alınmasının en doğru yol olacağı, Almanya'dan Türkiye'ye mal göndermek yasak olduğundan, bu işe itilâf devletleri uyruklarından birinin adının kullanılması ile girişilmesi gibi bir çare aranması gerektiği bildirilmektedir.

Önceden ısmarlanmış olanlardan arta kalmış Plâques Tubulaires'ler gelmiş ise de, resimleri de gönderilmiş olmasına rağmen; bunların âdi bakır levha halinde oldukları ve gerekli deliklerinin bulunmadığı, projelerine göre değiştirilmelerinin hem birçok masrafı gerektireceği hem de Konya atelyesinde olamayacağı; iki ucundan katlanmaya bile tahammül edemeyip çatladıkları ve lokomotif cidarları için de elverişsiz oldukları, hiçbir demiryolu idaresinin fenni şartlarına uymayan bu levhalar üzerinde ne gibi muamele yapılacağı Vekâletten sorulmuştur.

Öte yandan; geçen seneki satın almalar arasında İtalya'dan Antalya'ya gönderilmiş ve oradan da Konya'ya getirtilmiş "Sürşöfor" borularının hiçbirinin makinelere uymadığı görülmüştür. Uzun gelmekte olduklarından kesilip kaynak yapılmaları halinde, haddeden geçirilmiş olan bu boruların sık sık patlayacakları anlaşılmıştır.

Komisyoncu Nuri Aziz ve Ortaklarına bir mektup gönderilerek, kazan ve sürşöfor borularının uygunsuzluğu açıklanmış, geri almaları için bunların İdare mağazalarında bekletildikleri bildirilmiş, karşılığı olan 37828 lîretin, bu boruların uygun olanlarını satın alacak olan Roma Mümessilimiz Celalettin Arif Bey emrinde bulundurulması istenilmiştir.

Roma Mümessilimiz C. Arif Bey 8.6.1338 tarihli mektubunda, boruların bu durumundan Nuri Aziz'i sorumlu tutmanın doğru olamayacağı, bu suçun İdareden (Satın Alma Komisyonu ile birlikte) gönderilmiş bulunan Mühendis Necip Bey'in (O sırada Ankara İşletmesi Müfettiş vekilidir) olduğu, zira; bu boruların, onun altını imza ederek verdiği resimlere uygun olduğu bildirilmektedir. Plaques Tubulaires'ler konusunda incelemesinin sürdüğünü de sözlerine eklemektedir.

Lokomotiflerin onarımları:

Garp Cephesinin istediği taşımaların yapılamadığı konusunda dolaşan bir haberi soran Nafia Vekâletine verdiği 22.1.1338 (1922) tarihli karşılıkta, Almanya'dan satın alınacak malzemenin ısmarlanmasındaki gecikmenin her dakikasının memleket savunmasını durduracak önemde olduğunu bildiren U. Müdür: "Bütün lokomotifler yakın bir gelecekte kâmilan duracaklardır." demektedir. U. Müdür, Garp Cephesi Kumandanlığını ve Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğini de bu konu ile ilgilendirmek için girişimlerde bulunmuştur.

Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinden Garp Cephesi Kumandanlığına gelen bir şifrede; Almanya'dan getirtilecek malzeme ve yedek parçalar için 200 bin liranın birden verilmesine şimdiki malî durumun elverişli olmadığı, her şey göze alınarak buna girişilse bile bunun aylar sonra verimli olabileceği, bu nedenlerle Konya hattındaki 23 makinenin; Ankara'da kapalı vagonlarda bulunan malzemeden olduğu gibi, Ankara'da âtıl kalan lokomotiflerin sökülerek Konya'ya getirilecek parçalarından yararlanmak yolu ile onarımlarını hızlandırmanın daha uygun olacağı belirtilmiştir.

Buna karşı, Cer İşleri Başmühendisi Eşref Bey'in 26.1.1338 tarihli raporunun bir kopyesi, Umum Müdürlüğün 7.2.1338 tarihli yazısı ile gereken makamlara iletmek üzere, Hat Askerî Komiserliğine gönderilmiştir. Bu raporda, bu konuya karşılık olan açıklamalar vardır.

Başmühendis Eşref Bey raporunda: Zaferle biten son savaştan (Sakarya savaşı) önce bütün askerî taşımalar Afyon-Eskişehir üzerinden yapıldığından, hattın en iyi makineleriyle vagonlarının o kısımda toplandığını, bu nedenle savaş sonunda Konya kısmında kötü makinelerin kaldığını, Eskişehir elden çıkınca bunların büyük ve esaslı onarımlarının yapılamadığını; makine azlığının, bunların servisten dönüşlerinde lavajlarına ve onarımlarına zaman kalmadan yine servise çıkmalarına ve böylece büsbütün harap olmalarına neden olduğunu, gerekli malzeme ve yedek parça listesini bundan sekiz ay önce Avrupa'dan fiyat da getirtmek yoluyla hazırlamış oldukları halde Vekâletin bu ısmarlamaya girişmediğini bildirmekte ve bu konuda uyarıcı rapor verdikçe (bu gün sipariş edilse bile gelmesi uzun zamana bağlıdır) denilmekte olmasını doğru bulmadığını belirtmektedir.

Rapordan; Ankara'daki lokomotiflerin genellikle Konya'dakilerle aynı marka olmadıklarından, parçalarından yedek olarak yararlanılamayacağı, lokomotif tekerleklerini Ankara'dan kara yolu ile Konya'ya taşıyacak bir aracın o sıralarda Anadolu'da bulunmadığı, Ankara'daki vagonlarda

bulunan eşya ve malzemenin bilindiği, Ankara'dan Konya'ya gelirken bu malzemelerden seçilenlerle dolu bir vagon, Konya hattına taşınmak üzere, Polatlı'ya kadar getirilmiş ise de, karayolu taşıt araçlarının yokluğundan ve birçok başvurmalara rağmen Garp Cephesince yardım edilmediğinden vagonun Ankara'ya geri gönderilmiş olduğu, sonradan, bu vagondaki malzemeden 83 kiloluk bir Metal Antifriksiyon'un Ankara'dan özel bir memur çşliği ile Konya'ya 60 lira taşıt ücreti ödenerek getirtilebildiği, bu nedenlerle Ankara'daki malzemeyi getirmeğe kalkmaktansa, bu malzeme-yi İstanbul veya Avrupa'ya ısmarlamanın daha ucuz ve daha kolay olacağı anlaşılmaktadır.

Eşref Bey'in raporunun, yalnız odunla işlemleri sonucu olarak lokomotiflerin makinelerinde oluşan ârizaları anlatan kısmı, o günlerin koşullarını belirtmesi bakımından önemli bulunmuştur: "... makinelerin boru aynaları ve kazan borularıyla antrtuvaları pek fena halde olduğundan odunla ısıtılan işbu lokomotifler, odunların yaş olması hasebiyle bir türlü istim yapamadıkları gibi odun ateşinin zayıf olmasından, rampaları çıkmağa mecbur olan lokomotifler rampalarda istim yapmak için müteaddit defa tevakkufa mecbur olup istim yapıktan sonra hareketle kazana su çekince derakap istim 4-5 atmosfer düştüğünden tekrar tevakkufa mecbur olur ve bu yüzden yani istimin âni olarak düşmesinden zayıf olan boru aynası, borular ve antrtuvalar akar, trenler de yollarda kalır. Veyahut beş saatlik mesafeyi üç misli bir zamanda alır."

Kırtasiyecilik:

Garp Cephesi, Demiryolları İdaresinin görüşüne uymuş ve buna göre Erkân-ı Harbiye-i umumiye Reisliğine mütalaasını bildirmiştir. Alınan karşılıklı, yedek parçaların Almanya'dan getirtilmesinin Nafia Vekâletine yazıldığı bildirilmektedir. Nafia Vekâleti de Almanya'ya yapılacak ısmarlama-lar için elli bin liranın sağlanmasının Maliye Vekâletine yazıldığını bildirmektedir. Ocak ayı içindeki bu yazışmalara rağmen; mart ayı başına kadar bu konuda hiçbir girişimde bulunulamamış olduğu görülmektedir. U. Müdürlük, 8 Mart tarihli bir yazısında, Ankara hattındaki lokomotifleri katmadan yapılan yeni bir hesapta, Konya'daki makinelerin yedek parçalarının 60-70 bin lira ile bir dereceye kadar ıkmal edilebileceğini, bununla birlikte Konya'daki atelyenin de genişletilebileceğini, dört aydan önce gele-meycek olan bu malzemenin bedelinden 30 bin lirasının bankaya yatı-rılması yolu ile hemen ısmarlanabileceğini, malın tesellümünde ödenecek kısmının büyük sıkıntı vermeyecek miktarda olduğunu belirterek, lokomotif sorunu düzeltilemez duruma düşmeden 30 bin liranın Osmanlı Bankasına

yatırılmasını istemektedir. Bu yazıdan sonra 20 Nisan tarihli bir yazıda; iki gün içinde dört makinenin onarıma alınmasından, Ereğli ve Pozantı depolarındaki makinelerin her yoldan dönüşlerinde 8-10 saatlik onarım gerektirir bir duruma geldiklerinden söz edilerek, en önemli zamanlarda kötü sonuçlar alınmakta olduğuna dikkati çekmektedir.

20.4.1338 tarihli “gizli ve zate mahsus” işaretli olarak Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğine gönderdiği bir yazıda U. Müdür, makine ve vagonları en çok yoran ve yıpratın yerin Yenice-Ulukışla rampası olduğunu, “Bilemedik” denilen yerden taşınan 200 vagonluk dekovil malzemesi (Azariköy dekovil hattı için) ile Ordu iâşesi için hayvan taşımalarına ek olarak 500 vagonluk kömür ve her ay 300 vagonluk odun taşımalarının makine ve vagonları pek yıpratmış olduğunu belirttikten sonra “bunların tamirine gerekli malzeme bir an önce tedarik edilmezse Zat-ı Devletlerini temin ederim ki” diyerek yakında hattın taşıma gücünün pek azalacağını ve belli olmayan yakın bir gelecekte duruverceğini bildirmektedir.

Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinden gelen 18.5.1338 tarihli şifrede; yedek parçalar için Maliye Vekâletince Adana Rejisine 100 bin, Konya’ya 30 bin liralık havaleler verildiği bildirilmektedir. Buna verdiği karşılıkta “Kağıt üzerinde kalan birçok havalelere rağmen, iki buçuk aydır Maliyeden on para alınamamıştır” demekte olan U. Müdür, Adana Rejisinden bir cevap alınamadığını, Konya’dan ise havalenin verilemeyeceğinin dahi bildirildiğini, böylece, Demiryollarının gelecek bir savaşa hazır bulundurulması ile ilgili bütün çabaların boşa çıktığını yazmaktadır.

Roma Mümessilimiz Celalettin Arif Bey’e ısmarlanan kazan borularının karşılığı olan 50 bin frankın ödenmesine bir türlü olanak bulunmadığına işaret eden U. Müdür Behiç Bey, “Hattın 8 aylık mahrukatı varken İngiliz madenlerinden 200 bin liralık Kardif kömürü” satın alınmasına yatırılacak para bulunacağının Vekâletten bildirilmesine değinerek, şimdi en kesin gereksinimler için para bulunamayışının “sebebe ve hikmetini anlayamıyorum” demektedir.

Fransa’dan Lokomotif Satın Alma:

Nedeni anlaşılamayan sorunlardan biri de, Fransa’dan lokomotif satın alınması önerisi olmaktadır. Paris’teki “Mübayaat-ı Askeriye Komisyonu” tarafından % 30 peşin, geri kalanı üç yılda ödenmek üzere 3.780.000 franka on lokomotif satın alınmak istenilmesi de Maliye Vekâletinin tutumu ile gelişmektedir. Paris’teki Askerî Satınalma Komisyonunca, resimleri incelenerek pek uygun ve ucuz görülmüş olan bu on lokomotif hakkında

Nafia Vekâleti 22.2.1338 tarihli yazısı ile U. Müdürlükten mütalaa sormaktadır.

6 Mart tarihli yazısında, lokomotiflerin incelenmesine esas olacak soruları bildiren U. Müdür; bu lokomotiflere verilecek ilk taksit parasıyla yedek parça alınsa, hiç kullanılmayan altı makinemizin çalışacağını, ve durmak üzere olan ötekilerin de geleceğinin sağlanmış olacağını belirtmekte, buradaki makineleri kendi hallerine bırakıp başka 10 makine almanın kendi düşüncelerine uymadığını, gelecek bu makinelerin yedek parçaları yoksa az zamanda onların da buradakilerin durumuna düşeceklerini açıklamaktadır. Bu karşılık yazısından yetmiş gün sonra Nafia Vekâletinden gelen 16.5.1338 tarihli yazıda, U. Müdürlüğün bu mütaleasının, gönderilmiş olduğu Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinden gelen yazıda, incelemeye esas olacak U. Müdürlüğün sorularının Hariciye Vekâletine yazıldığı, karşılık gelince ayrıca bildirileceği belirtilerek, bu makinelerin alınmasının Nafia Vekâletinin kararına bağlı olduğu, satış önerisi üzerinden üç ay geçtiğinden bunların ilk fiyatlarıyla satın alınıp alınamayacağını bilinemediği; uygun bulunup satın alma kararı verildiği ve elde tahsisat bulunduğu takdirde, gerekenlerle yeniden görüşmeye oturmak üzere, durumun bildirilmesi istenildiği belirtilerek “bu baptaki mütalaanızın işarı temenni olunur efendim” denilmektedir.

Buna verilen 30 Mayıs tarihli karşılıkta; gönderilen resimlerden ve açıklamalardan, külhanları çelik olduğundan savaş içinde yapıldıkları anlaşılmış olan bu makinelerin, savaş zamanı çalışmış ve yorgun olduklarının kestirilebildiği, külhanlarından başka öteki yerlerinin uygun görüldüğü, ancak kilometrelerinin ve onarıma alınma yıllarının açıklamalardan anlaşılamadığı, bu makinelere verilecek paranın pek azı ile denenmiş ve bütün vasıfları beğenilmiş eldeki makineleri kazanabileceğimiz belirtildikten sonra; eldeki makinelerin gittikçe bozulduğunu, bunlar için ileride yedek parçalar getirtilse bile, küçük atelyelerde her birinin birer birer onarımının çok uzun zaman alacağı, bu nedenle eldeki makine sayısını çoğaltabilmek amacıyla, önerilen bu lokomotiflerden beş adedinin muayene ve denemelerinden sonra alınmalarının uygun olacağı bildirilmiştir.

İstanbul'dan İlk Satın Alma:

Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa'nın özellikle istemeleri üzerine kendisine sunduğu 15.2.1338 tarihli raporunda U. Müdür Behiç Bey, “Yenice-Çay kısmı, şimendöfer mefhumunu ifade edecek her şeyden mahrum olduğundan, sorup izin almağa vakit dahi olmadığından” diyerek Ocak (1338) ayı geliri olan 30 bin lira ile bankada kredi açarak İstanbul'a

bir satınalma heyeti gönderdiğini, hemen alınacak malzeme 100 bin lira tutacağından gerekli olan 70 bin liranın sağlanmasına aracı olmasını istemiştir.

Hareket Başkanı Mühendis Zihni Bey ile Atelye Müdürü Ziya Bey'den oluşan bu heyete gerekli paranın gönderilemediği, yardım edilmesi gerektiği Nafia Vekâletine de bildirilmiştir. Makine yağı, elektrik malzemesi, telgraf teli fincan ve pil gibi demiryolları için vazgeçilmez malzemeyi alacak olan bu heyete Maliyeden yardım yapılamamıştır. (Zihni ve Ziya beylerin İstanbul'dan aldıkları dinamo ve seyyar direklerin, Büyük Taarruz'da hat ve köprü onarımlarında geceleri de çalışılmasına olanak sağladığı görülmüştür.)

Yunanlılar vapurlara el uzatmaya başlamışlardır. İstanbul'dan Mersin'e gönderilen 82 parça eşyanın bulunduğu Apazyra adlı vapurun Kıbrıs adası açıklarında Yunanlılarca durdurulup bilinmeyen bir tarafa götürüldüğü haber alınmıştır. Bu yüzden İstanbul'daki satınalma işinden vazgeçilmiştir. Parası, Mersinde eşyanın alınması sırasında ödenmesi yolu ile mal satmak isteyenler varsa ona göre davranılması ve hemen geri dönülmesi, 19.3.1338 tarihinde, heyete bildirmiştir.

İçinde İdarenin 82 sandık eşyası bulunan Apazyra vapurunu Yunanlıların Selanik'e kadar götürdükleri, fakat sonra bırakmak zorunda kaldıkları; Mersin'de teslim koşulu ile satış yapmayı, alış-verişte bulundukları firmanın kabul ettiğini; İstanbul'daki heyet, 25.3.1338 tarihli Adapazarı İşletmesi şifresi ile bildirilmiştir.

Apazyra vapuru 29.3.1338'de Mersin limanına gelmiştir.

İdareden İstenilen Malzeme:

Demiryolları İdaresi gereksindiği malzemeyi peşin para ile almak durumunda iken, kendisinden istenilen malzemeyi "mazbata" ile veresiye vermek zorunda kalmaktadır. Garbî Anadolu Menzil Müfettişliği, ordu gereksinimleri için İdareden "Bidon" istemektedir. Menzil Müfettişliğinin bu isteme yazısına, Vekiller Heyeti kararına dayanan Nafia Vekâletinin emrine göre, İdareden alınacak malzemenin parasının peşin ödenmesi gerektiği karşılığı verilmiştir. Bu karşılık yazıda, İdarenin Millî Savunma hizmetlerinden oluşmuş alacaklarını Maliyeden alamaması dolayısıyla düştüğü malî sıkıntıların buna neden olduğu da açıklanmıştır.

İdare, bu sırada bir genelge ile; şimdilerde veya ileride gerek görülen eski demir, boş bidon, boş sandık gibi eşyanın, satışından yararlanılması için, bir listesinin düzenlenmesini şubelere bildirmiştir.

Bu derece malî sıkıntıda bulunulmasına rağmen; muhacir taşımalarının sorumluluğunu üstüne alarak veresiye yapmış (sonra bunu ödeyecek bir yer bulamamış) olan sayın Behiç Erkin, Garbî Anadolu Müfettişi Kâzım imzası ile gelen acele, gizli ve kişiye işaretli bir yazıya hemen “olur” karşılığını vermiştir. Bidon isteyen yazısından altı gün sonraki, 22.2.1338 tarihini taşıyan Menzil Müfettişliği yazısında: “Ordunun kılınca pek ziyade ihtiyacı vardır. Konya esliha tamirhanesi kılınç imal etmekte idi. Bu kerre çelik kalmadığı için imalat durmuştur. İdare-i aliyyenizde terk edilmiş vagon yayları ve saire gibi birçok çelik olduğu haber alındığından Umum Müdürlüğünüz ihtiyacından fazlalarının mazbata karşılığı Menzil’e verilmesine müsaadeleri” denilen bu yazıya verilen 1.3.1338 tarihli karşılık yazıda, istenilen çelikleri almak üzere belirlenecek memurun Cer İşleri Başmühendisliğine gönderilmesi bildirilmiştir.

Bu yazıda, ne peşin para istenilmiş ne de “mazbata”dan söz edilmiştir. Böylece, Ordumuzun keskin kılincına Demiryollarının çeliği de katılmış bulunmaktadır.



Çobanlar - Afyon hattının onarımını, gece gündüz çalışarak, akıllı almayacak lusa bir zamanda bitirenler arasında
"Köylü Kadınlarımız" da vardı.

VI

Kurtuluş Savaşı sırasında Anadolu'daki demiryollarının durumunu ve değerini belirtebilmek için, karayollarının o zamanki durumu üzerinde bir fikir edinmiş olmamızın, bu nedenle de, o zamanın somut olaylarından bir kaçına göz atmamızın yararlı olacağını sanmaktayız:

Eskişehir'de bulunan Demiryolları U. Müdürlüğüne gönderdiği 11/12 Kânunu Evvel 336 (11/12 Aralık 1920) tarihli buyruğunda: "Rusya ile müzakeratta bulunmak üzere Yusuf Kemal ve Rıza Nur Beyler salı günü trenle Ulukışla'ya doğru hareket edecekler" diyen Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa, "Erkân-ı Harbiyeden size yazılacağı üzere" diyerek salı günü Ankara'da bir vagon servis bulundurulmasını istemektedir. Bu buyuru, Demiryolları İdaresince hemen yerine getirilebilir bir niteliktedir. Ancak, ikinci maddede istenilen iş, başka çeşit bir önem taşımaktadır. Bu zâtların, istenilen yere bir an önce gidebilmeleri için Ulukışla'dan sonra "iki otomobil ile gitmelerini" gerekli gösteren Nafia Vekili, bu otomobillerin Konya'da veya başka bir yerde hazırlattırılmasını, kendisinin ve Heyet-i Vekilenin "Himmet-i mahsusa-i aliyyelerinden" beklemekte olduklarını da yazısına eklemektedir.

Bu olay Anadolu'da kışın karayollarında yolculuk etmenin olanaksız denilecek derecede güç olduğunu bize göstermektedir. Ankara'dan Rusya'ya gidecek olanlar, karayolunu Ulukışla'da aramaktadırlar.

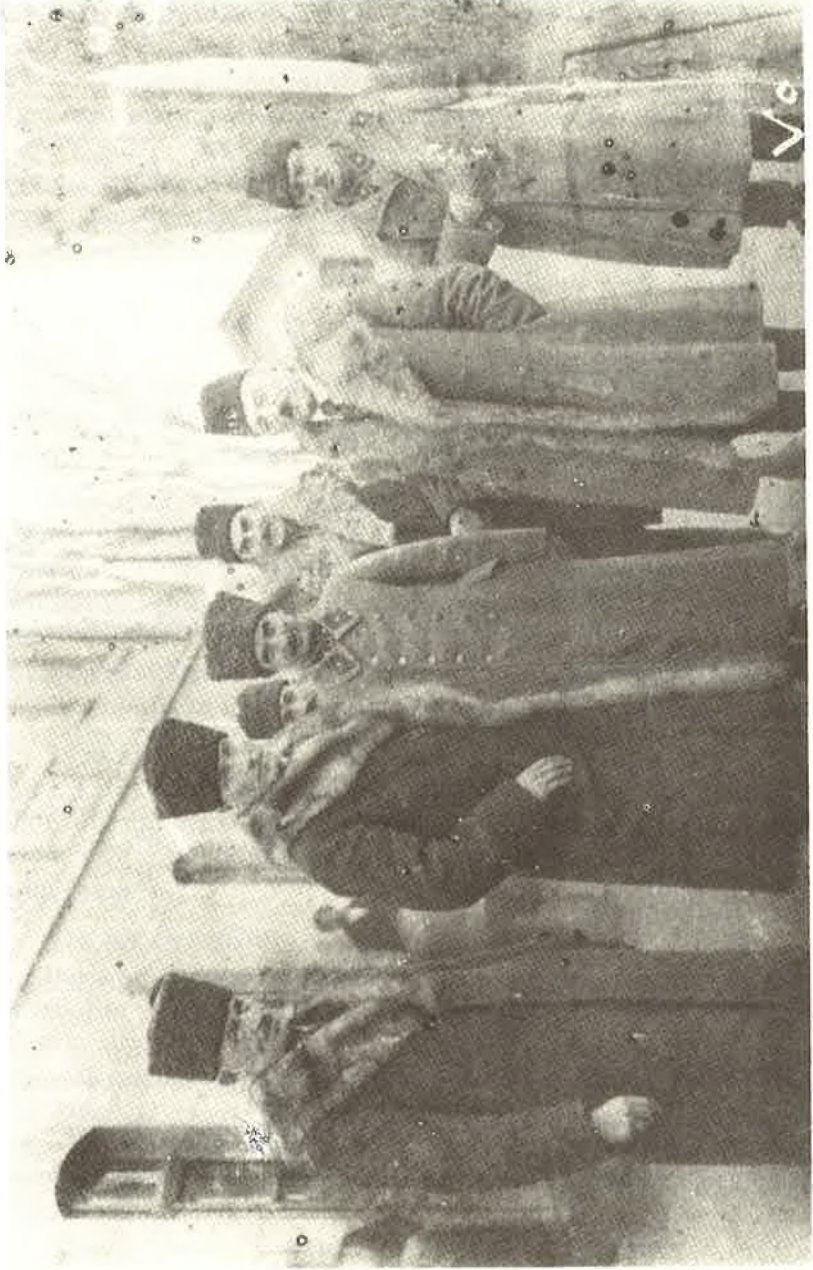
Bu dolambaçlı tren yolculuğu, elbette, Sakarya Savaşından sonra yapılamazdı. Zira; bu savaş sonunda Eskişehir ile Afyon Karahisar ve aralarındaki hat, düşman elinde kalmıştı. Nitekim; Hariciye Vekili olan Yusuf Kemal Bey -herhalde, dış gezilerinden birinden dönüşünde olacak-Akşehir'de Gazi Mustafa Kemal Paşa'ya rastlamış, onun otomobili ile, onunla birlikte 17.12.1337 de, Sakarya Savaşından sonra rayları yeniden döşenerek işletmeye açılmış olan, Biçer istasyonuna gelmişti. (Buraya kadar karayolunda nasıl ve ne zorluklarla geldiklerini bilemiyoruz) Ve yine Gazi için getirilmiş olan özel trenle, gece saat 22 de, birlikte Ankara'ya yola çıkmışlardır.

O gün Demiryolları Umum Müdürlüğüne ikinci defa atanmış olup İdare merkezini Ankara'dan taşıttırması olduğu Konya'ya gitmek üzere Biçer istasyonuna gelmiş olan Behiç Bey, Gazi ile görüştüktan sonra, ertesi günü yanındaki üç arkadaşıyla yola çıkmış, fakat,- geceyi bir tümen karargahında geçirmek zorunda kalmışlar, Çay istasyonuna ise, ertesi akşam varabilmişler, Konya'ya daha ertesi günü gidebilmişlerdir.

Sakarya savaşından sonra Konya hattında en önemli sorun, vagon ve lokomotif onarılması ve dolayısıyla yedek parçalarının sağlanması olmuştur. Büyük atölye Eskişehir'de düşman elinde kalmıştır. İdare, parasızdır. Milyonu aşkın alacağına karşı Maliye'den 50 bin lira alamamaktadır. Bu bunalımı açıklayan bir yazısında "Bütün lokomotifler yakında duracaklar" diyen Umum Müdüre karşılık olarak Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinden gelen bir yazıdan, önceki yazımızda söz etmiştik. Ele aldığımız konuyu aydınlatacağından, bu olayların, burada bir özetini yapmak zorunluluğunu duymaktayız.

Erkân-ı Harbiye'nin söz konusu yazısında, Ankara'da kullanılmadan duran lokomotiflerin sökülüp parçalarından gerekli görülenlerin Konya'ya getirtilip Konya'daki lokomotiflerin, böylece, hızla onarılmaları istenmekte; Eskişehir'in boşaltılması sırasında Ankara'ya getirilmiş olup içindekilerden İdarenin dahi haberi olmıyan vagonlardaki malzemeden de yararlanması öğütlenmektedir. Buna karşılık olarak sunulan Cır İşleri Başmühendisi Eşref Bey'in raporunda, bir lokomotif tekerleğini Ankara'dan Konya hattına taşıyacak bir aracın, o sıralarda, Anadolu'da bulunmadığı, Ankara'da bulunan eşya ve malzeme yüklü vagonlardan seçilir işlerle dolu bir vagonun Konya hattına taşınmak üzere Polatlı'ya getirildiği, fakat karayolu taşıt aracı bulunamaması yüzünden, günlerce bekletilen bu vagonun Ankara'ya geri gönderildiği; sonradan, bu malzemeden 83 kiloluk bir aracın bir memur gözetimi altında, Ankara'dan Konya'ya 60 lira taşıt ücreti ödenerek getirilebildiği, bu nedenle bu malzemeyi İstanbul'a veya Avrupa'ya ısmarlamının daha kolay ve daha ucuz olacağı belirtilmekte idi.

Her çeşit malzeme, cephan ve erzak Garp Cephesine doğru yola çıkacaktır. Önceki savaşlarda eksen Ankara-Eskişehir hattı iken, şimdi Konya hattı olmuştur. Aralarında bağlantı kalmamış olan bu iki hat arasında, en uygun yerlerden, en kısa bir bağlantı yolu sağlanması gerektiği yeterince belirlenmişti. Böyle bir yol, en azından, Ankara ile Garp Cephesi bağlantısını sağlayacaktı. Cepheye yardımın büyük bir kısmı Ankara'dan gelmekte idi. 178 sayılı Belleten'deki yazımızda geçen olayı anımsayalım:



Bir geziden dönen Hariciye Vekili Yusuf Kemal Bey, Biçer İstasyonu'nda Gazi ve İsmet Paşa ile.

Sakarya Savaşından sonra çekilen Yunanlılar bütün hattı tahrip etmişlerdi. Bu arada Beylikköprü istasyonunun Polatlı tarafında kalan Sakarya Irmağı üzerindeki büyük Beylikköprü de uçurulmuştu. Sakarya zaferinden sonra hemen işe girişen İdare, Toros'da, "Bilemedik" denilen yerde bulunan Bağdat Demiryolları İnşaat Şirketinin mühendisleriyle köprücü ustalarını getirterek bu büyük köprünün yapımına girişmişti. Ancak; Polatlı istasyonundaki askerlerin, yetkileri olmadığı ve bu alanda görevli bulunmadıkları halde, bir gece yarısı, kendiliklerinden yapmağa kalkıştıkları manevralar sonucunda, kaçmasına neden oldukları sekizi cephane yüklü 12 vagonluk bir kompozisyon, yokuş aşağı olanca hızı ile gelmiş, hiç bir şeyden kaygulanmadan uyumakta olan mühendis ve ustaların çalışma trenine çarpmış, cephaneler patlamış mühendisler ve uzmanlar ölmüşlerdir. Çalışma treninin yedi vagonu parçalanmıştır. Bu cephane Ankara yönünden Garp Cephesine gönderilmekte idi ¹.

Köprünün yapımı sonradan tamamlanmıştır. Ancak, o bölgede döşenen raylar iki veya üç parçadır. Mühendislerimizin gözetimi altında, ustalarımız, bunların uçlarını keserek düzeltmişler, yeniden delikler açarak cebirlerle birleştirmişlerdir. Hız vermeden de olsa, üzerinde tren işleyebilecek yollar yapmaya çalışmışlardır. Polatlı'dan sonra Biçer istasyonuna kadar tren işleyebilmektedir. Bu biçim onarımlar sürdürülmektedir. Fakat, Erkân-ı Harbiye, bu onarımların Sarıköy'den ileri geçmemesini buyurmuştur.

Yukarıda belirtildiği gibi, Ankara'dan Biçer'e kolay gelinmektedir. Sonra, karayolu başlamaktadır. Paralel gibi uzayan, fakat uçları ve bu uçları birleştiren hat bizde olmıyan bu iki demiryolu arasında -özellikle yağmur ve çamur olduğunda- karayolu taşımacılığı önemli bir sorun olarak görünmektedir.

Azarıköy Dar Hattı:

Böyle bir karayolu sorununu, kuşkusuz, herkes görüyor, görüyor değil; zorluklarını yaşıyordu. Bu nedenle, üst makamlar bu sorunu çözmenin yollarını araştırıyor olacaktardı ki, Erkân-ı Harbiye Reisi Fevzi Paşa imzasıyla gelen bir şifre, bu sorunu anımsatmakta idi. Bu şifrede, Toros veya Amanoslarda veya hattın başka yerlerinde, yararlanılır ne kadar dekovil rayı ve malzemesinin bulunduğu -bunlardan, özellikle tüneller içine döşenmiş olanların durumu da ayrıca konu edilerek- U. Müdürlükten sorulmaktadır.

¹ Cephane: 642 sandık bomba ile 3739 adet çeşitli boyutta top mermisi.

Verilen karşılığa; Toroslarda 23 km. lik dekovil rayının 18 km. sinin eksiksiz ve çerçeve durumunda olduğu, 5 km. lik rayın traversinin bulunmadığı, ancak bunlara ahşap travers yaptırmanın kolay olacağı, 18 km. lik kısmın döşeli olduğu, 56 dekovil lokomotifinden onikisinin işleyebileceği, ötekiler için yeniden inceleme yaptırmak gerektiği, 350 dekovil vagonu bulunduğu belirtildikten sonra; tünellerin içini muayene için kullanılan tertibatlı dekovil vagonları el ile hareket ettirilmekte olduğundan bunlar için yakacak masrafının söz konusu olmadığı, fakat bu dekovil rayları tünellerden kaldırılırsa, yerlerine geniş hat vagonları kullanılacağından, bunlar için yakacak kullanılması gerekeceği de -özellikle- bildirilmiştir. Buradaki dekovil hatları başka yerlere götürülecek ise, şimdiden, ahşap travers ısmarlama ve eksik bulonları tamamlama gereğini de belirten bu yazıda, İskenderun'dan Garp Cephesine askerî eşya ve büyük sayıda hayvan taşınacağına göre, bunların arasında dekovil malzemesinin taşınmasının da olanaksız olacağı açıklanmaktadır. Bunlar; demiryolunun o zamanki durumunu, özellikle, ordumuza gereken eşya ve yiyeceğin bir kısmının, başka yük taşınamıyacak derecede -o zamanlar sınırlarımızın içinde bulunmayan- İskenderun'dan taşınacağını bizlere göstermesi bakımından, dikkate değer bulunmuştur.

Şubat ayı içinde geçen bu yazışmadan dekovil durumunun hangi amaçla sorulduğu belli olmamıştır.

Garp Cephesinden gelen 6.2.338 tarihli bir yazı konuyu biraz aydınlatmıştır. Bu yazıda, Akşehir istasyonundan Akşehir gölündeki iskeleye kadar 15 kilometrelik dekovil hattı kurulması düşünüldüğünden idare elindeki dekovil malzemesi sorulmaktadır. Dekovil durumunun oraya da bildirilmesi üzerine, Garp Cephesi Kumandanlığı, bu malzemenin taşınması ve Akşehir istasyonu ile göl iskelesi arasına döşenmesinin ne kadar zamanda ve ne masrafla yapılabileceğinin hesaplanıp bildirilmesini istemiştir.

Fakat; buna henüz karşılık verilmeden 12.2.338 tarihinde Akşehir'e gelmiş bulunan Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa, Garp Cephesi Kumandanı İsmet Paşa ve Demiryolları U. Müdürü Erkân-ı Harp Miralay Behiç Bey'in bu konu üzerinde yaptıkları görüşmelerden sonra Akşehir gölü iskelesi dekovilinden vazgeçilmiş; bunun yerine, elde bulunan 23 kilometrelik dekovil malzemesiyle Azarıköy istasyonu veya Çavuşçuköy istasyonundan birinden kuzeye, Pirîbeyli yönüne doğru bir dekovil hattı uzatılmasına karar verilmiştir.

U. Müdürün bu konuyu Yol Dairesine bildiren buyruğunda, yapılacak bu hattın, ray satın almaları ile veyahut sökülmiş durumda olan Çobanlar-Afyon hattı rayları ile daha ileri uzatılacağı da bildirilmektedir.

Başka Hatlar:

U. Müdürlükten Yol Dairesine gönderilen yukarıda sözü edilen buyruкта, ana hattın en yakın bir yerinden Akşehir gölü iskelesine geniş bir hat ile bağlantı yapılmasının, Çay istasyonundan Bolvadin kasabasına yine geniş bir hat döşetilmesinin düşünüldüğü de belirtilmekte; Çay-Bolvadin şosesi üzerine saatte beş kilometre hızla da gidecek olsa, geniş bir hat döşenmesi olanağının incelettirilmesi istenilmektedir. Bu yazıda, dekovil hattının Azarıköy veya Çavuşköy istasyonlarından hangisinden başlatılmasının uygun olacağının belirtilmesi için, ertesi günü bir mühendisin o bölgeye gönderilmesi de istenilmiştir.

Bu sırada, Nafia Vekillliği, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinin önermesi üzerine, Toroslardaki dekovil malzemesinin, “geri verilmesi” koşulu ile ve “geçici olarak” Garp Cephesi emrine verilmesini uygun bulduğunu U. Müdürlüğe bildirmiştir. Ancak; dekovillerin kurulması ve işletilmesinin de İdareden istenildiği bildirilerek, bu yönün de uygunluğunun ayrıca bildirilmesi Vekâletten istenilmiştir.

Yol Dairesi Reisi Rıfat Bey, 21.2.338 tarihli raporunda: 10 km. olan Çay - Bolvadin şosesi üzerine döşenecek geniş hat için şosede, iki köprüünün onarılmasından başka, bir değişikliğe gerek olmadığı; Yasyan ve Akşehir istasyonları arasında Akşehir Gölü iskelesine en yakın olarak belirlenen 253. km. den sonra göldeki iskeleye gidecek 3,5 km.lik hat için, arazi bataklık olduğundan, 0,6 m. yüksekliğinde bir dolgu ve 6 köprü yapmak gerekeceği bildirilmektedir.

Gerçi, U.Müdürlük 20.2.338 tarihli şifresinde, Akşehir istasyonundan batıda bulunan 253. km. den Akşehir gölündeki iskeleye 3,5 km.lik bir geniş hat şubesi için gerekli hazırlıkların başlatıldığını Nafia Vekâletine bildirmiş ise de, böyle bir hattın yapılmış olduğunu veya yapılmakta olduğunu belirten bir belgeye bizce raslanılmamıştır. Bu şifresinde de, sonradan da, Çay-Bolvadin şosesine döşenecek 10 km. lik geniş hattın, U. Müdürlüğün sözetmemiş olduğu görülmektedir. Bunlar içinde en çok önem verilen dekovil hattı olmaktadır.

Yol Dairesinin raporunda, kuzeye yönelik dekovil hattının başlangıcı olarak, Azarıköy istasyonunun Çavuşçuköy istasyonundan kıyaslanamayacak derecede elverişli olduğu, her iki hattın toprak tesviyesinin bir ayda

tamamlanması için 600 işçinin iş başında bulundurulması, 1000 m³ kereste ile Garp Cephesinin Akşehir'deki imalâthanesinin yardımının sağlanması gerekeceği bildirilmektedir.

Dekovil İşinin Önemi:

20.2.338 tarihli olup U. Müdürlüğün ilgili dairelerine gönderilen emirde: "Tünellerdeki dekoviller sökülecek ve yine Toroslarda metresi 15 kilo ağırlığında dekovil hatları ile ilgili ne kadar, ray, travers ve teferruatı varsa hepsi Azarıköy'e taşınacaktır. Lokomotifler ve vagonlar için ayrıca emir verilecektir." denilmektedir. Bu kesin buyrukta, tüneller içindeki raylar toplanırken trenlerin geçmemesi için Hareket Dairesiyle anlaşma yapılması öğütlenmektedir. (Rayların, trenlerin geçmediği sırada toplanması değil...) Cer Dairesinin bu işler için ek bir manevra makinesi ile üç karpit lâmbasını, mağaza'nın² bu lâmbaların karpitlerini, Yol Dairesinin de 24 bulon anahtarını Bilemedik İnşaat Bölümü Şefi Mösyö Deduval'e hemen göndermeleri buyrulmaktadır.

Bir hafta sonra, 27.2.338 de, Yol ve Hareket Daireleriyle Mösyö Deduval'e yazılmış bir emirde; Azarıköy'e taşınacak dekovil malzemesi için işlemleri kısaltacak yeni bir düzen kurulmuş; Yol Dairesinin gerekli malzemeyi "doğrudan doğruya" mösyö Deduval'den, onun da gerekli gördüğü vagon ve trenleri "doğrudan doğruya" Hareket Dairesinden istemesi, yalnız yazışmaların bir suretinin U. Müdürlüğe gönderilmesi istenilmiştir.

Belgeler arasında rastladığımız Bilemedik İkinci Seksiyon Mühendisliğine (M. Deduval'e) çekilmiş kısa bir telgraf; Şubat ayında girişilen Azarıköy dekovil hattı yapımının Mart ayındaki durumunu bize göstermektedir. 18.3.338 tarihini taşıyan bu telgrafta; ray toplama işlerinin üç hafta sürmesi uygun bulunmamakta "istediğiniz kadar daha asker verilecektir. Anahtar da gönderilmiştir." denilerek toplama işlerinin en kısa ne zamanda sona erdirilebileceği sorulmaktadır.

14.4.338 tarihinde "Azarıköy'den Piribeyli istikametine döşenmesine başlanılmış olan Menzil dekovil hattının uzatılmasında Kumrallı-Afyon Karahisar geniş hat malzemesi kullanılacağından bu hattın bu şekilde uzatılmasına devam olunup olunamayacağı"nı soran U. Müdürlüğe Garp Cephesinden gelen 16.4.338 tarihli karşılık yazıda; eldeki geniş hat malzemesinin Kumrallı-Afyon Karahisar onarımına başlanıldığı zaman hemen o bölgeye taşınabileceğinden hepsinin dekovil hattının uzatılmasının

² Demiryollarında malzeme bulunduran örgüte "Mağaza" denilmektedir.

da kullanılabileceği; bu hatun telgraf direkleriyle tel ve mücerritlerinin Cephece hazırlattırılmakta olduğu bildirilmektedir. Fakat Garp Cephesinin sekiz gün sonraki, 24.4.338 tarihli buyruğunda Kumrallı'dan Büyük Çobanlar'a kadar olan bölümün hemen onarılması istenilmiştir³. Büyük Çobanlar istasyonu yöresindeki kırık rayların, onarılmak üzere toplattırılıp geri getirilmesi için, U. Müdürlük emrine bir kağıdı kolu verildiği; yapımı aksatmamak koşulu ile, bu iş için gerekli amelenin Azarı dekovil hattından alınabileceği bildirilmekte; Azarıköy dekovil hattının bir an önce "Ağzıaçık" denilen yere varması önemle istenilmektedir.

Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinden Nafia, Maliye vekâletleri ile Demiryolları U. Müdürlüğüne gönderilmiş 25.4.338 tarihli ve "gayet müstaceldir" işaretli yazı, o tarihe kadar olan Azarıköy dekovil hattındaki gelişmelerin bir özetini göstermektedir. Bu yazıdan; Toroslardan getirtilen dekovil malzemesinden ayrı olarak Çobanlar yöresinden kaldırılmış olan kırık rayların uçlarının düzeltilmesi sonucu olarak 35 km. lik ray ve malzeme elde edildiği, yapımın da hayli ilerlemiş, 25 km. lik kısmın toprak düzlemesinin, 18 km. lik kısmının ray ve 8 km. lik kısmının balast döşenmesinin tamamlanmış olduğu anlaşılmaktadır.

Garp Cephesinin, hatun "şimdilik, hiç olmazsa" kaydıyla uzatılmasını istediği "Vaysal" denilen yere olan mesafe 100 km. kadar olduğundan buna göre yeni malzeme alınması gerektiği belirtilmekte, "Ordu için kıymetli hizmetler ifa edecek olan" bu dekovilin, yurdumuzun en verimli yerlerinden geçmesi dolayısıyla, ileride Sakarya vadisinden (Çifteler-Seyitgazi yönünden) normal demiryolu ile birleşmesi halinde, yurdumuz için önemli iktisadî ve ticarî yararlar sağlayacağı da belirtilmektedir. Yine bu yazıda; İzmit'e bağlı Derince'de ve Trabzon'da bulunduğu anlaşılan dekovillerin de taşınması ve yeniden malzeme sipariş edilmesi için 200.000 liralık tahsisata ihtiyaç olduğundan Maliye Vekâletince bunun verilmesinin sağlanması Nafia Vekâletinden rica olunmaktadır.

Garp Cephesi Kumandanı İsmet imzalı 9.5.338 tarihli bir yazı, "Azarı dekovil hattının inşasına Erkânı Harp Binbaşısı Şemsettin Bey'in" memur edildiğini, amele taburlarının inzibat ve işe bakımından onun emrine verildiğini, ve bu işler için düzenlenen "Talimat"ın suretinin ekli olduğunu bildirmektedir.

³ Çay istasyonundan ileriye yapılan onarım Kumrallı denilen bir yerde bırakılmıştı. Çobanlar'a beş kilometre uzaklıktaki bu yolun hemen yapılması istenildiğine göre hatun bu bölümü de önem kazanmış demektir.

Ekli “Talimat”ın 1. maddesi, Azarı dekovil hattının yapımının ve bununla ilgili bütün sorunların çözümünün Demiryolları U. Müdürlüğüne ait olduğu belirtilmekte ve bu göreve de “Mühendis Emin Avni Bey memurdur” denilmektedir. 2. madde ise, amelenin, Emin Avni Bey tarafından gösterilecek gerekliliğe göre dağıtımı ve bölünmesi ile bunların en verimli bir şekilde çalışmalarının sağlanmasını ve taburların inzibat ve iâşesini Şemsettin Bey yapacaktır, denildikten sonra 3. maddede yapılanların sonucunu bildirir günlük raporları yine Emin Avni Bey yazacaktır, denilmektedir⁴.

Araştırmalar:

Garp Cephesi, Azarı dekovil hattının uzatılmasını istemektedir. Bu nedenle, yurdumuzun başka yerlerinde dekovil malzemesi bulunup bulunmadığı araştırıldığı gibi yeniden dokovil malzemesi satın alma işine de girişilmiştir.

Bu arada, Konya özel idaresinin satılığa çıkarmış bulunduğu 1100 m. uzunluğundaki dekovil raylarının Demiryolları İdaresine devredilmesine emir verilmesi Garp Cephesi Kumandanlığına yazılmıştır.

Mersin’de bir tüccarda bulunduğu haber alınan dekovil malzemesinin cinsi ve miktarı ile; Antalya’da İdarenin iş yaptığı bir müteahhide dekovil malzemesi de getirtip getirtmeyeceği hususu sorulmuştur.

Çok miktarda bulunduğu haber alınan İzmit ve Derince’deki dekovil malzemesinin miktar ve cins bakımından incelenerek sonucun bildirilmesi Adapazarı İşletme Müdürlüğüne yazılmıştır.

Ordunun iâşesini ve eksik malzemelerini sağlayacak olan bu dekovil hatuna o kadar önem verilmiştir ki, karayolu ile getirtilmesi olanaksız bulunan İzmit ve Derince’deki sözü edilmekte olan dekovil malzemesinin düşmanların gözü önünde vapurlara yükletilip getirtmenin pek tehlikeli olacağını, örnekleriyle bilen, U. Müdür Behiç Bey, bunların kaçakçılık usulleriyle getirtilmesini dahi düşünmüş olduğunu bir yazısında belirtmektedir. Ancak, sonradan gelen bilgiler, bu rayların eldeki lokomotiflere dayanamayacak derecede zayıf olduğunu ortaya çıkardığından, bunların getirtilmesinden vaz geçilmiştir.

Toros tünellerindeki dekovil rayları kalıdırılırken, bir kısım yerlerinin kırık olduğu, bulonlarının⁵ da çalınmış olduğu anlaşılmıştır. Her tarafta

⁴ Emin Avni Bey’in Çobanlar-Afyon hattı yapımında özellikle, sözü edilecektir.

⁵ Bulon = Somunlu vida, Çalgeçir (Kamus-u Fransevi. Ş. Sami) (Demiryollarında bu sözcük kullanılır.)



Azanköy dar hatunda çalışan köylü kadınlar



Azanköy Dekovil işletmesinin açılış töreni. "Soldan birinci olan U. Md. Behiç Beydir"

bulon aranmağa başlanmış, Ankara - Yahşihan hattında fazlası olup olmadığı sorulmuştur.

Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğine gönderilen 12.4.338 tarihli şifrede, dekovil hattının eldeki malzeme ile Akşehir gölü kuzeyindeki Ayritepe adı verilmiş yere kadar uzatılabileceği bildirilmektedir. Burası, “Ağzıaçık” denilen yerden 20 km. güneyde kalmaktadır. Ancak, malî durumun elverişsizliği ile yorumlanabilecek bir şekilde, Garp Cephesi’nin, o sırada, dışarıdan malzeme satın alma girişimini destekleyemediği görülmektedir.

Trabzon’da bulunduğu anlaşılan 70 km. lik dekovil ray ve malzemesinin listesinin incelenmesi sonucunda, bunlardan işe yarar görülen 20 km. lik çerçeve halindeki rayların getirilmesi uygun görülmüş ise de; bunların, tam bir vapur yükü tutmıyacağından, İstanbul’da aktarma edilmesi gerekeceği anlaşılmıştır. Bunun ise, Zonguldak’tan kömür getiren Fransız bandıralı vapuru Yunanlıların elde etmeleri örneğinde olduğu gibi, büyük sakıncaları olacağı görüldüğünden getirilmesinden vazgeçilmesini, U. Müdürlük, E.H. Umumiye Reisliğine önermiştir.

Anamur ve Silifke yolları üzerinde Fransız ve Yunan Kumpanyalarının şimdi işletmemekte oldukları maden ocaklarında bırakılmış 15-20 kilometrelik dekovil malzemesi bulunduğu haber alındığı Garp Cephesi Kumandanlığından bildirilmiş olduğundan, bunları inceleyerek, işe yarar bulurlarsa hemen sevk etmeleri için, Yüzbaşı Sait ve Mühendis Kâzım Beyler Mersin’den kayıkla Anamur’a gönderilmişlerdir. Yüzbaşı Sait Bey’den gelen bir telgrafta, Anamur’a beş saat uzaklıktaki Melaç demir madeni ocaklarında metresi sekiz buçuk kilo gelen traversi de bulunmayan 3800 dekovil rayı, Anamur’dan kuzey-doğu yönünde Ortakonç denilen yerdeki simlikurşun maden ocaklarında iki bin cebire beşyüz kilo bulon bulunduğu, bunların dört ton rayla birlikte kayıklarla Mersin’e gönderildiği bildirilmektedir.

Bir yandan yurdun dört köşesinde malzeme aranırken, bir yandan da öyle bir çalışma yapılmaktadır ki; U. Müdürlüğün Yol Dairesi Reisi, yaptığı teftiş sonunda verdiği raporunda: “Vücuda getirilen işin miktarı, mevcut vasaite göre tahminimizin üstündedir.” demektedir ve erlerin çalışmalarını artırmak için “Gerek Ankara-Sivas hattında ve gerekse bu suretle inşaat taburları marifetiyle vücuda getirilen bütün hatlarda” uygulandığı gibi, amele taburları erlerine verilmekte olan günlük erzak tayininin çoğaltılması önerilmektedir.

Mali Duruma Göre:

Ordunun son derecede önem verdiği Azarıköy dekovil hattı yapımı için gerekli olan malzemenin sağlanmasında da mali yönden büyük zorluklarla karşılaşıldığı görülmektedir.

U. Müdür, E. Harbiye-i Umumiye Reisliğine gönderdiği 15.5.338 tarihli şifrede: “Garp Cephesinin dekovil hakkındaki haklı isti’caline rağmen; tahsisi tebliğ buyurulan ikiyüz bin liranın havalesi bile gelmediği gibi, Garp Cephesinin şimdilik söz verdiği onbeş bin lira dahi gelmedi” “işin süratle ilerlemesi için Azarı dekoviline ve Anamur’dan getirtilecek dekovil malzemesine Nafia Vekâletinden mezuniyetim olmadığı halde para sarfetmekte isem de” “Havale gelmezse müşkül vaziyette kalacağımı arz ederim” demektedir.

İki gün sonra, 17.5.338 tarihinde, Konya Valiliği, Garp Cephesinin buyurması üzerine, onbeş bin lirayı U. Müdürlük emrine bankaya yatırmıştır. İş adamlarının, daha önce kendilerinden istenilen dekovil malzemesi satış önerilerine, o zaman parasızlık yüzünden karşılık verilemediğinden, şimdi, onlardan yeni öneriler istenilmiştir. Satın alma işine, ancak, bu onbeşbin lira alındıktan sonra esaslı olarak girişebilmiş olduklarını U. Müdürlük Garp Cephesine bildirmiştir.

E. Harbiye-i Umumiye Reisliği, yukarıda sözü edilen (200.000 liralık havalenin de sözü geçtiği) 25.4.338 tarihli emrinin bir maddesinde “Müdüriyeti Umumiye’nin en ehven ve müsait teklif olarak bildirdiği (... Biraderler) in yedinde bulunan 30 km. lik dekovil malzemesinin hemen satın alınmasını ve bunların, olanağı bulunursa, İskenderun’a değil, Mersin’e çıkarılmasının sağlanması yolu ile kısa bir zamanda işe konulmasını istemektedir.

Bankaya konan paranın 22 bin liraya vardığı anlaşılmaktadır. Buna dayanarak satın alma işine iyice girilmiştir. Ancak; İstanbul’da (... Biraderler) firmasından satın alınmak üzere olan dekovil malzemesinin bulunsuz ve cebirsiz olduğu son anda anlaşıldığından satın alma işinden hemen vazgeçilmiştir. Durumu Garp Cephesine bildiren U. Müdür Behiç Bey, 5.6.338 tarihli yazısında (... Biraderler) firması için, haberleşmelerde sürekli olarak küçük malzemedan sözedildiği halde, verdiği karşılıklarda bunlardan hiç söz etmemek yolu ile “bizi iğfal etmiştir” yargısını vermektedir.

İş adamlarından yeniden öneriler alınmağa başlanılmış ise de, bunların malzeme hakkında verdiği bilgilerin hep eksik olduğu görülmektedir.

Bununla birlikte; insan üstü bir çalışma sürdürülmektedir. 4.6.338 tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğine verilen bilgidен: güzergâh uygulamasının 57., toprak düzeltmesinin 51.600 balast döşeme işinin 29. kilometreye ulaştığı; bu kısım içinde iş trenlerinin işlemekte olduğu, eldeki malzeme ile 33. km. ye varılabileceği ve hattın yakında resmi bir şekilde işletmeye açılacağı anlaşılmaktadır.

9.5.338 tarihinde Garp Cephesince doğrudan görevlendirilmiş olan Altıncı Şube Mühendisi Emin Avni Bey -bir ay sonra- 8.6.338 tarihli telgrafında 33,5 km. ye kadar rayların döşenmiş olduğunu, kendilerince “Ayrıtepe” adı verilmiş olan son istasyonun 32,5 km. de bulunduğunu, erlerin gayet iyi çalıştıklarını; ancak, cebirlerin eksik olduğunu bildirmekte, açılış töreninin bunların sağlanması amacıyla ayın onbeşinci günü yapılmasını önermektedir. Çalışmaları övülen erlere Garp Cephesince tütün gönderilmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Garp Cephesinin de uygun bulması üzerine 15.6.338 Cuma günü Garp Cephesi kumandanı ve ileri gelenleri ile Demiryolları U. Müdürü ve Akşehir ile Ilgın Kaymakamlarının hazır bulundukları bir törenle “Azarıköy Dekovil Hattı” resmen işletmeye açılmıştır.

Bu menzil hattı işletmesi, yapımına verilmiş olan önem oranında o kadar iş görmüştür ki, Garp Cephesince, Ankara’dan geliş ve Ankara’ya gidişlerinde subayların bu hattın yararlanması kuralı konulmuştur. Ankara’dan gelen subaylar Polatlı’da trenden indikten sonra Menzil araçlarıyla Azarıköy dekovilinin son istasyonuna kadar gelecekler ve oradan dekovil treni ile anahat istasyonuna ulaşacaklardır.

Azarıköy Dekovilinin Sonu:

Afyon Karahisar’ın düşmandan geri alınması ile başlayan ordumuzun zafer yolundaki ilerlemelerine Demiryolları İdaresinin de ayak uydurması, durumunu buna göre değiştirmesi, düzeltmesi gerekiyordu. Bu nedenle, ilk iş olarak, rayları kaldırılmış olan Büyük Çobanlar-Afyon Karahisar ana hattının hemen döşenmesine girişilmiştir. Bu bölgenin raylarının büyük bir kısmı gerektiğinde hemen geri alınmak koşulu ile, Azarıköy dar hattının yapımında kullanılmış idi. Geçici koşulu ile kullanılan bu rayların, bu sırada, hemen sökülüp yerlerine götürülmeleri gerekince, Azarıköy dar hattının bozulması tabii bir sonuç olarak görünmektedir.

27 Ağustos’ta Garp Cephesi K. adına Âsım imzasıyla gelen telgrafta: “Avni Hak ile bu gün Karahisar’ı zapt ve istirdat ettik. Çobanlar’dan itibaren demiryolunun gece gündüz çalışılarak pek az zamanda Karahisar’a

iysali hususunda himmet buyrulması müstercadır. Azarı amele taburunun bu işde kullanılması muvafık olur efendim” denilmektedir.

1.9.338 tarihinde Garp Cephesi K. İsmet Paşa’dan gelen telgraf, durumu, dekovil hattı bakımından, daha çok açıklamaktadır. Bu buyrukta: “Azarı hattındaki geniş hat malzemesinin derhal kaldırılarak Çobanlar-Afyon hattının bir an evvel ikmal edilmesi” istenilmekte “bu yüzden Azarı hattının muattal olmasında beis yoktur.” denilmektedir.

Dar Hat Şube Mühendis Vekili M. Şevket Bey, daha 28 Ağustos tarihinde, acele işareti ile Yol Dairesine gönderdiği telgrafında, o gün, Azarıköy’den bir iş treni ile Çobanlar istasyonuna gönderdikleri arasında “üç vagon kupon ray” dan söz etmektedir. Bu, rayların, dar hat yapımında geçici olarak kullanılmasına izin verilmiş olan Çobanlar-Afyon arası rayları olduğu bellidir. Bu telgrafta “dar hat istasyonundaki beş vagon dar hat malzemesinin boşaltılarak (Afyon yönüne) sevk edilmek üzere (geniş hat vagonlarına olacak) tahmil edildiği” de bildirilmektedir. Bu dar hat malzemesinin, dar hat vagonlarından alınarak geniş hat vagonlarına, sevk edilmek üzere yükletilmesinin, bunlara Azarıköy dar hattında değil, ileride başka bir yerde gereklilik duyulması nedeniyle olduğu anlaşılmaktadır.

Garp Cephesinin sorusuna verdiği 25.9.338 tarihli karşılıkta, İskenderun’dan satın alınan malzemenin parası verilmiş ve büyük bir kısmı da alınmış olduğundan, önerildiği gibi, bu satınalma işinden vazgeçilmesi olanığının artık bulunmadığı U. Müdürlükçe açıklanmıştır. Bu karşılık yazıdan, o sırada Fransızların elinde bulunan İskenderun’dan dekovil malzemesi satın alınmakta olduğunu anlamaktayız. (Notlarımızda bu satın alma işi ile ilgili bir belge örneğine rastlayamadık.) Mühendis Şevket Bey’in yukarıda sözü edilen yazısında bildirdiği, beş dar hat vagonundan geniş hat vagonlarına aktarılan malzemenin, İskenderun’dan satın alınanlardan bir kısım olacağı anlaşılmaktadır. Önce, dar hattın uzatılması için dar hat vagonlarına konarak gönderilecek bu malzeme, “Azarıköy Dekovili”nin görevsiz kalması üzerine, gerekli olacağı yere gönderilmek üzere, tekrar geniş hat vagonlarına konulmuştur.

Açılış töreninde, eldeki olanaklarla 33,5 km.ye ulaşabilmiş olan dar hat yapımı, sonradan ulaştırıldığı 49,300 km. de U. Müdürlükçe durdurulmuştur⁶. Bu uzatma, herhalde, İskenderun’dan yapılan satın almalarla olmuştur.

⁶ Behiç (Erkin) “Demiryollar Hakkında Konferanslar”, Haydarpaşa, Demiryollar Matbaası, 1341, S. 79: “... Azarıköy’den Cihanbeyli’ye doğru elli kilometrelik ve vevmive safi sekizyüz ton kabiliyet-i nakliyyeyi haiz 60 santimetrelik bir dar hat inşa edilmmişti.”

Afyon Karahisar geri alındıktan sonra İzmir ile bağlantıyı sağlayan İzmir-Kasaba ve Temdidi hattının üzerinde, Banaz'dan sonra onarımlar yapılmak zorunda kalmıştır. Fakat; Günayköy ile Konaklar istasyonu arasındaki iki büyük köprü düşmanlarca tam olarak yıkılmış olduğundan, İzmir'le ulaşımı sağlamak için arada bir dekovil varyantı yapmak zorunlu olmuştur. Yukarıda sözü edilen U. Müdürlük emrinde, dekovil malzemelerinin, emir gelince, Uşak istasyonuna sevk edilmek üzere vagonlar üzerinde bekletileceği de bildirilmektedir.

Nitekim; M. Müdafaa Vekâleti de o gün (25 Eylül) işletmeye açılmış olan Sabuncupınar-Afyon hattını kullanacağını bildirmiştir. Bu nedenle Garp Cephesine verdiği 25 Eylül tarihli bu karşılık yazısının sonunda U. Müdür: "Azarı dekovil hattının işleyecek bir işi kalmamıştır" yargısını vermekten çekinmemiştir. Bu nedenle; masraf olmaması için istasyonların kaldırılarak, Azarıköy ile son istasyonda birer telgrafçı ve hat boyunca yeterince muhafız bırakılarak; gerek Şimendifer Taburundan olan, gerekse sivil memur ve müstahdemlerin geri alınması iznini istemektedir. Bu suretle dekovil yapımı hesaplarının kapatılıp Garp Cephesi Kumandanlığına hemen sunulacağı da bildirilmektedir (Azarı dekovil hattı Garp Cephesi hesabına yapılmıştı).

U. Müdürlük Garp Cephesine yaptığı bu öneriden sonra 27.9.338 tarihli ve "gayet müstaceldir" işaretli telgrafiyla Milli Müdafaa Vekâletine de durumu bildirmiş, bu hatta gerek kalıp kalmadığının acele bildirilmesini istemiştir. Bir karşılık alamayınca, 6.10.338 tarihli telgrafiyla, hattın işletme masrafı ayrıca karşılanmadığı takdirde 10.10.338 tarihinden sonra işletme kaldırılarak, yalnız malzemenin korunması ile yetinileceği bildirilmiştir. Fakat; bu sırada E. Harbiye-i Umumiye Reisliğinden gelen telgraf, yine İskenderun'dan satın alınan malzemenin vazgeçilmesini öğütlemekte, gereklikçe ileride bu hat ile taşımalar yapılmasını tabi sayarak, Azarı dekovil hattının işlemekte olan kısmının korunmasını istemektedir.

U. Müdürlük, daha önce Garp Cephesine bildirdiği bu alandaki görüşlerini, 7.10.337 tarihli telgrafiyle E. Harbiye-i Umumiye Reisliğine de bildirmiştir. Bu işlere karışan üç askerî makamdan kesin bir buyruk alınamazken, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye'den Fevzi Paşa imzasıyla gelen 2.11.338 tarihli bir şifrede, Azarı dekovil hattının olduğu gibi bırakılması görüşünden vazgeçmiş olduğu görülmektedir. M. Müdafaa, Nafia Vekillikleriyle Garp Cephesine ve U. Müdürlüğe gönderilmiş bu şifrede, Azarı dekovil hattının "gerek memleket iktisadiyyat-ı âtiyyesine (gelecekteki ekonomik durumuna) gerekse askerî" önemine dayanarak, Yahşihan

dekovil hattının uzatılmasında kullanılmasının uygun görüldüğü bildirilmekte; Azarı hattının derhal sökülerek Yahşihan'a nakledilmesi ve döşetilmeğe başlatılması U. Müdürlükten istenilmekte; yapımın çabuklaştırılması için Yahşihan'daki amele taburuna ek olarak bin kişilik bir esir taburunun gönderilmesi M. Müdafaa Vekâletinden; gerekli yardım ve kolaylıkların gösterilmesi de Nafia Vekâletinden rica olunmaktadır.

Bu öneri Nafia Vekâletince benimsenmiş, 13 ve 23.11.338 tarihli telgraflarla hattın sökülerek Ankara'ya gönderilmesi istenilmiştir.

Fakat; sürmekte olan yazışmalarda, Nafia Vekâletinin, tünelleri kontrol için gerekli bir kaç vagon dan ötesinin Yahşihan'a gönderilmesini istediği, bunların vagonlara yükleme ücreti olan bin lirayı, yıl sonu dolayısıyla gönderemeyeceğini bildirdiği anlaşılmaktadır. İdareden verilen bir kaşılıkta, dekovillerin taşınmasının yükleme masraflarının ödenmesine, yüz vagonluk bir kaç tren yakıtının elde edilmesine bağlı olduğu, bu taşımaların malî olanaklar bulunduktan sonra yapılabileceği bildirilmektedir.

Bu yazışmalar sürerken, Nafia Vekilliği de siyasetini değiştirmiş, Ankara-Sivas hattını geniş hat yapmak istemiştir. Aradan bir yıl geçtikten sonra Behiç Bey'in Fevzi Paşa'ya gönderdiği 5.1.340 (1924) tarihli ve "Zate Mahsus" işaretli mektubu durumu aydınlatmaktadır. Bu mektubunda Behiç Bey: "... 60 km. lik geniş hat masrafiyla 100 km. lik dar hat yapılır" dedikten sonra "yurdumuzda hiç bir geniş hat son gücüne kadar çalışmamış ve çalışmasına da gerek bulunmamıştır" yargısını vermekte, geniş hatların taşıma bakımından dar hatlarla bir ayrıcalığı, bir üstünlüğü olmadığını ileri sürmektedir. Doğru'ya, çeşitli yönlerde, başları bir hizâda iki hatla gitmeği yeğlediğini belirten Behiç Bey: "Fikrimce şimendifer şarka doğru yavaş, yavaş yürüsün, fakat kuvvetli yürüsün" demektedir. Kendisinden sorulmadan, bir memuru olduğu Nafia Vekâletine karşı bir fikirde bulunmasının doğru olmadığını da belirttiikten sonra, şimendiferlerin askerlik bakımından önemini kavramış bir uzman sıfatıyla durumu özel olarak "arza cesaret" ettiğini bildirmektedir.

Bu özel mektuptan, Hükûmet'in Ankara-Sivas demiryolunu geniş hat yapma kararına varmış olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim; 1340 (1924) yılının Ekim ayı içinde Ankara-Sivas geniş hattının döşenmesine başlanılmıştır.

Azarıköy dekovil hattının Ankara -Yahşihan dar hattının uzatılmasında kullanılmamış olduğu, böylece belli olmaktadır.

Azarı dekovil hattının bir kısmı-İskenderun'dan getirtilen malzeme yetmemiş ise-İzmir-Kasaba ve Temdidi hattındaki Günayköy istasyonu ile konaklar istasyonu arasında yapılan 10 km. lik varyant işinde de kullanılmış olabilir. Bu varyantın yapılışının 40 gün sürmüş olmasından Behiç Bey üzüntü ile söz etmektedir.

Beri yandan; Azarı dekovil hattının kökenini oluşturan 23 km. lik ray kısmı ile lokomotif ve vagonlarının Bağdat Demiryollarının "Bilemedik" denilen yerdeki yapım bölümünde ve Toros tünelleri gözetimi ve bakımı işlerinde kullanılırken Nafia Vekâletince "geri verilmesi" koşulu ile Garp Cephesi Kumandanlığı emrine "geçici" olarak verilmiş olduğu anımsandığında, görevini yapmış olan bu malzemenin alınmış oldukları yerlere (tünellere) konulmak üzere, Bilemedik yapım bölümüne geri gönderilmiş olmaları tabii bir sonuç olarak görülmektedir.

Azarı Dekovil hattı malzemelerinin ne olduğunu bilemiyoruz. Her halde bir yerde kullanılmış olmalıdır ⁷.

Şimdi, bize önemli görünen; yalnız, Azarıköy'deki sözünü ettiğimiz, görevini yapmış, bitirmiş olan, dekovil hattının değil; Konya hattında "Azarıköy" adında bir anahat istasyonunun dahi, bu gün, bulunmayışdır. Yeni Tren Kalkış-Variş çizelgelerinde, artık, bir "Azarıköy" adı yoktur. Eski Azarıköy istasyonunun bulunduğu kilometrede şimdi başka bir ad yazılıdır.

Böyle olmakla birlikte; ordumuza zamanında büyük hizmetler yapmış olan, Azarıköy istasyonundan kuzeye doğru uzatılmış olan bu dekovil hattı, köyün, dolayısıyla istasyonun adı değiştirilmiş de olsa Kurtuluş Savaşı Tarihimizde, hiç kuşkusuz, yine "Azarıköy Dekovili" adı ile anılacaktır.

⁷ Sayın Behiç Erkin'in, önemli belgeleri yazdırdığı defterlerinden 278 sayılı olanında görerek, ilgilendiğimizden, defterimize kopye ettiğimiz bir yazı vardır. 6.7.1340 (1924) tarih ve 1153 sayılı olup "Nafia Vekâlet-i Celîlesine" başlıklı olan bu yazı; Demiryolları Umum Müdürlüğü İdare Meclisinde: "Ankara şehriyle Çankaya arasında inşa olunacak demiryolunun 0,75 açıklıkta ve motrisli vagonla işleyecek surette" yapımı ve yapım masrafiyle işletmenin, şehrin iymarına hizmet etme bakımından "Emanet tarafından" azar azar ödendikten sonra "Ankara Şehremanetine (Belediyesine)" devredilmesi ve bunun için U. Müdürlüğe yetki verilmesi kararı alındığı, bu konu üzerinde konuşmak üzere Başmüfettiş Abdullah Bey'in Ankara'ya gönderildiği bildirilmekte, bu karar uygun bulunduğu takdirde Abdullah Bey'e gereken emirlerin verilmesi arz edilmektedir. Bu işin öncesine ve sonucuna ilişkin bir yazı kopyesi yoktur.

Dekovil belgelerini araştırırken gözümüze çarpan bu dekovil girişimi, Ankara Şehir tarihi yönünden bir değer taşır sanıyoruz. Bu yazı; 1340 yılının güz ve kış aylarında bir müddet bulunduğumuz Ankara şehrinin o zamanki durumunu bize hatırlattı. Şimdiki Gençlik Parkı ile Stadyumun bulunduğu yerler tamamen bataklıktı. Tren hattının günevi kirac topraklardan, Çankaya yönü ise bağlardan oluşmakta idi.

VII

Düşmanı yurdumuzdan kovacağımıza öyle inanıyorduk ki, her çeşit çalışma ve her davranış, bu amacı gerçekleştirmeye yönelik olduğu oranda bir anlam kazanıyordu. Demiryolları İdaresi de, her biri başlı başına bir idareyi uğraştırmağa yetecek büyüklükteki işlerinin yanında, ileride, Ordumuzun geri alacağı yerlerde düşmanın tahrip ederek bırakacağı demiryolu şebekesinin onarılması problemini, günlük işlerinin ortaya çıkarmakta olduğu sorunlardan daha önemli görüyor, bunun için “çaresizlik içinde bir takım tedbirler” almayı tasarlıyordu.

Cephe gerisi hazırlıkları:

Demiryolları İdaresinin bir sorusuna karşılık olarak gönderdiği 21.12.337 tarihli yazısında Garp Cephesi Kumandanlığı; düşmanın geri çekilirken tahrip etmiş olduğu yerlerden Çay-Büyük Çobanlar arası onarımının yeter olduğunu bildirmekte; Büyük Çobanlar istasyonundan daha ileride bir yer olan Karaarslan denilen yere kadar olan bölümün malzemesinin gerideki bir istasyonda depo edilmesini rica etmektedir.

Büyük Çobanlar istasyonunun Afyon Karahisar’a kadar mesafesi 20 kilometredir. Düşman, Afyon Karahisar’dan 6-7 km. ileride demiryolu ray ve traverslerinden kendine “tahkimat” yapmıştır. Böyle olunca, Büyük Çobanlar istasyonu dahi düşman mevzilerine 13 km. yakın bulunduğundan, demiryolunun, ondan daha ilerideki bir yere, Karaarslan denilen yere uzatılması elbette sakıncalı olacaktır. Nitekim; önceden verilen emirde Çay’dan Çobanlara giden hattın tam olarak onarımı istenildiği halde, onarımın sonradan Büyük Çobanlar istasyonuna 5 km. kala, Kumarallı denilen yerde durdurulması istenmiştir.

Yol Dairesinin U. Müdürlüğe bu konu üzerindeki yazısında; Kumrallı’da onarımın durdurulduğu, eldeki malzemenin Akşehir’e taşınmasına girişildiği, Kumrallı’dan B. Çobanlar’a kadar olan kısım için yeter kupon ray ve travers bulunduğu, Çobanlar istasyonunda aletlerin tamam olduğu söz konusu edilmektedir. Garp Cephesinin özellikle sorduğu onarım zamanını hesaba vurarak; günde beşyüz metre onarım yapı-

bildiğine göre; hattın 5 km. tutan Kumrallı- B. Çobanlar kısmının on günde onarılacağını bildiren Yol Dairesi Reisi; 20 kilometrelik B. Çobanlar-Afyon arasının kısa bir zamanda onarılmasının ise eldeki raylarla kuponların delinerek hazırlanmasına bağlı olduğunu; öte yandan bu kesimde bir metrelik on köprü ile 3, 2, 3, 4 metrelik dört köprünün yıkılmış olabileceğinin de göze alınarak, gerekli kereste ve malzemenin şimdiden tedarikine girişildiğini; mühendis Necip Bey'in Akşehir'de kupon yaptırmakla uğraşacağını bildirmektedir.

5 Şubat 338 tarihli yazısında U. Müdür, bir ay hazırlığın yapılmasından sonra 25 km. tutan Kumrallı-Afyon Karahisar hattının, gerektiğinde onbeş günde onarılabilceği Garp Cephesi Kumandanlığına bildirilmiş olduğundan "görüşüldüğü üzere" denilerek buna göre hazırlık yapılmasını Yol Dairesi Reisliğine bildirmektedir.

Kumrallı-B. Çobanlar arası malzemesi kağı arabalariyle belli yerlerde toplattırılarak iş katarlariyle geriye getirtilmiştir.

Bütün dikkatler, Kumrallı-B. Çobanlar-Afyon Karahisar hattı onarımı üzerine toplanmıştır. 16 Nisan 338 de Garp Cephesi, hattın gerektiğinde Kumrallı rampasından Afyon Karahisar'a kadar ne kadar zamanda yapılabileceğini yeniden sormuştur. Ertesi günü şifre ile verilen karşılıkta, beş günü hazırlık olmak üzere, bu onarımın yirmi günde yapılabileceği bildirilmiştir. Bu yazıda, İdarece sağlanmasına olanak bulunmayan beşyüz telgraf direği ile 50 km. telgraf teli ve bin tane mücerrit eksiğinin bulunduğu da bildirilmiş, özellikle de Azarıköy dekovil hattının uzatılmasında Kumrallı-Afyon geniş hat malzemesinin kullanılmasının sürüp sürmeyeceği sorulmuştur. Garp Cephesinden gelen 16.4.338 tarihli karşılık yazıda; elde bulunan geniş hat malzemesinin Azarıköy dekovil hattının uzatılmasında kullanılacağı, Kumrallı-Afyon onarımı başlayınca, gerek bu malzemenin gerekse amele taburunun hemen Kumrallı-Afyon hattına taşınabileceği; bu hat için telgraf malzemesinin Cephe'ce hazırlattırılmakta olduğu bildirilmektedir.

21 Nisanda Demiryolları U. Müdürü, Kumrallı-Çobanlar-Afyon hattı onarımı işini konuşmak üzere G.C. Karargahına çağırılmıştır.

24.4.338 tarihli G. Cephesi şifresinde Kumrallı-Çobanlar arası onarımına hemen başlanacağı, bunun en kısa bir zamanda bitirilmesi gerektiği, B. Çobanlar ilerisinde bulunan kırık rayların toplattırılması için U. Müdürlük emrine bir kağı kolu verileceği bildirilmektedir. Kumrallı'dan B. Çobanlar'a kadar olan kısmın onarımına hemen başlanılmış, bu işden Nafia Vekaletine de haber verilmiştir.

Olasılıkları Gözetme:

İşin başında olanların en uzak olasılığı göz önüne alarak ona göre davranmağa çalıştıklarını görmekteyiz. Nafia Vekaletinin bir yazısına karşılık olan yazısında U. Müdür Behiç Bey; Çay-B. Çobanlar kesiminin Çay istasyonunun 21,5 km. batısındaki Kumrallı'ya kadar olan onarımının, önceden Afyon-Uşak- hattından çıkarılmış raylarla ¹ yapılmakta iken, *cephe civarında tam raylarla onarım yapılmasını sakıncalı gördüklerinden, G. Cephesinin de uygun bulması ile* ondan sonra tahrip edilmiş rayların kesilmesi ile yapıldığını, bu onarım çok sağlam yapılmış olduğundan trenlerin 20 km. hızla gidebilmelerine elverişli olduğunu bildirmektedir. Bu; olasılığı olan her şeyi gözönüne almayı gerekli bulan bir düşünce tarzını belirtmektedir.

Erkânı Harbiyye Umumiye'nin 25.5.338 tarihli yazısı, daha ileri zamanları da gözönüne getirmektedir. Bu yazının başında; Anadolu hatlariyle İzmir hatlarının "düşmanın gerek harben ve gerekse harpsiz uzaklaştırılması halinde" ² tarafımızdan süratle onarılması ve işletilmesinin önemine değinilmektedir. Bu nedene dayanılarak malzeme ve memur ihtiyacının şimdiden düşünülmesi gerektiği ileri sürülen bu yazıda; Yurdumuzun başka yerlerinde gereksiz sayılacak hatların, geri alınacak topraklarımızdaki onarımları yapmak amacıyla sökülerek bu alanda kullanılmalarını zorunlu görmekte bu nedenle bunların şimdiden belirlenmesi istenilmektedir.

Memurlar bakımından da, "Dersaadet"te bulunan şimendifer memurları ile sanatkârları getirtmekle birlikte, askerlik yaşında olanlarının şimdiden şimendifer taburuna alınarak, açılacak yerlerde memur gibi çalıştırılmalarını öneren bu yazıda, bir yandan da erler içinde yetenekleri belirgin ve okur-yazar olanların şimendifer taburuna alınarak burada yetiştirilmelerinin İdarece sağlanması istenilmektedir.

Mayıs ayı sonundaki bu yazıya 18 Ağustos'ta verdiği karşılıkta D. U. Müdürlüğü; Nafia Vekâletinden E.H. Umumiye çekilen ve birer suretleri İdareye gönderilmiş bulunan iki telgraftan başka bu alanda hiç bir sonuç alınamadığını bildirmektedir. Bu iki telgraftan 31.7.338 tarihli olanında, düşmanın kovulduğu yerlerdeki hatların onarımı için gerekli görülen 150 km. ray, travers ve öteki malzemenin yaklaşık tutarının iki milyon ikiyüz bin

¹ "Üçüncü Yunan taarruzu hissedildiği vakit yirmi kilometre kadar Uşak hattı rayları sökülmeğe başlanılmış, kısmen Ankara kısmen Konya hattına sevk edilmiştir," (271. def. 133. Say.)

² Vekiller Heyeti içinde ve onun reisliğini yapan E.H. Umumiye Reisliğine göre o sıralarda düşmanın savaşı uzatmak için uzaklaştırılması olasılığının da belirmiş olduğu anlaşılmaktadır.

lira olduğu, böyle büyük bir paranın ödenmesine hâl-i malî-i Devletin (= Devletin mali durumunun) kesin olarak elverişli olmadığına Erkânı Harbiye'nin ve Müdafaai Milliye'nin dikkat nazarına konulmasına ve durumun ilgili makamlara da bildirilmesine Vekiller Heyetince 27.7.338 tarihinde karar verildiği, ancak; bundan ayrı olarak bulon ve cebire gibi küçük aksamın satın alınması için istenilen 80 bin liranın Demiryolları İdaresinin askerî taşımalardan oluşmuş alacağından mahsup edilmek üzere acele verilmesinin Maliye Vekâletine tebliğinin ayrıca kararlaştırıldığı bildirilmektedir. Düşmanın ister savaşla, ister savaşız olarak yurdumuzdan uzaklaştırılmasında, eli altındaki demiryollarını tahrip edeceği olasılığına göre istenilen iki milyon ikiyüz bin lira tutan 150 kilometrelik ray ve öteki malzemenin satın alınmasına Devletin malî durumunun kesin olarak elvermediği hususunun Vekiller Heyetince saptandığı görülmektedir. Ancak, bu durum, ordumuzun harekete geçmesinden bir ay önce konuşulmuş ve kararlaştırılmıştır. Bu para bulunup hemen verilseydi dahi bu malzemenin hemen bulunmasına koşullar elverişli değildi.

Demiryolları U. Müdürlüğü, daha önce Erkânı Harbiye'nin önerdiği yurt içinde kullanılmayan rayların sökülmesi işini de araştırmıştır. Nafia komiseri ile hat askeri komiseri, birlikte imza ettikleri 27.7.338 tarihli bir telgrafta, Fransız askeri hat komiserliği dosyalarında görüp inceledikleri bir rapora dayanarak Mamure yöresinde hat durumunu bildirmektedirler. Buna göre, Mamure istasyonundan köprüler kesimine kadar 10 km. lik, Mamure-Osmaniye arasında yine 10 kilometrelik hattın sökölüp kolayca taşınabilir olduğunu, özellikleri dolayısıyla bu Bağdat tipi rayları taşıyabilecek vagonlardan Adana'da ancak beş adet bulunduğunu, rayların indirileceği yerlerde de özel tertibat alınması gerektiğini anlamaktayız.

U. Md. Behiç Bey'in tasarımları:

Behiç Bey, 14 Ağustos tarihli olup E.H.U. nin 31.7.338 tarihli yazısına karşılık olan yazısında tasarladıklarını açıklamaktadır:

Düşmanın bırakacağı hatların ne şekilde olacağını bilememekle birlikte, önce çözülecek sorunun ray olduğunu bildirerek bunun için tasarladıklarını açıklamaktadır. U. Md. bu yazısında, Osmaniye-Meydanekber kesimini ele almış, buralardaki doksan kilometrelik rayların kaldırılmasını, Osmaniye ile Meydanekber arasında epeyce tahribat olduğundan, bu yerlerin, rayları geçirecek surette onarılmasını, bu rayların sökölmesi için Fransız İdaresiyle bir anlaşma yapılmasını ve taşıma işinin güçlüğü nedeniyle, gecikmeden bu işe şimdiden başlanılmasını ileri sürmektedir.

Elde edilecek bu raylar da yetmediğinde, Eskişehir-Afyon kısmını onardıktan ve Ankara'daki makine ve vagonları bu tarafa aldıktan sonra, Ankara'dan Polatlı'ya kadar olan doksan kilometrelik rayı kaldırarak bunun yerine dekovil rayları döşemeyi tasarladığını da bildirmektedir.

U. Müdür bu yazısının 4. fıkrasında, İdare'nin o sıradaki varlığını da açıklamaktadır. Ele geçecek kesik rayları birbirine bağlamak için gerekli olan bulon ve cebirelerin; telgrafteli ve mücerridlerinin, makas tertibatı gibi malzemenin şimdiden Avrupa'dan getirilmesi işine girişilmesini istemektedir. "Çünkü" dedikten sonra, yapılan hesaplara göre hattın bu cihetten "ancak Afyon", Ankara cihetinden de Sarıköy-Beylikahır arasında 295. km. ye kadar" onarılabilceğini bildirmekte, "ilerisi için hiç bir nevi malzeme-memiz mevcut değildir" demektedir.

Cebire ve bulon alınması için gerekli 80 bin liralık ödenekten umudunu kesen U. Müdür Behiç Bey, Fevzi Paşa ile görüştüktan sonra, Adapazarı İşletmesine "harp telgrafıdır" işaretli ve 15 ağustos 338 tarihini taşıyan bir şifre telgraf çekmiştir. Taarruzumuzdan on bir gün önce çekilen bu telgrafında U. Müdür, Lefke ile Bilecik arasındaki hattın cebire ve bulonlarının burada kullanılmak üzere sökülüp gönderilmesini "Erkânı Harbiyyei Umumiyye Reisi Paşa Hazretleri emir buyurdular" diyerek istemekte ve ne kadar zamanda kaç kilometrelik cebire ve bulon sökülebileceğini sormaktadır.

Adapazarı İşletme Müdürü 21.8.38 tarihli karşılık telgrafında, Lefke'den ileriye yirmibeş kilometrelik hatta bulon ve cebirelerin sökülmeğe başlanıldığını, bunların bir ay sonra İzmit'de yüklemeğe hazır bulundurulabileceğini bildirdikten sonra: "İzmit körfezinde dün bir Yunan torpidosu Fransız bandıralı bir vapuru zaptetmiştir" demektedir. Bu gibi malzemenin Haydarpaşa'ya gönderilmesinin de dikkati çekeceğini hesaplamakta olan İşletme Müdürü Fuat Ziya Bey, bunları "Karadeniz'den küçük parçalar halinde" sürekli olarak göndermeği yeğlediğini de bildirmektedir.

Bu gibi tasarımlar; düşmanın Sakarya savaşından sonra çekilirken yaptığı gibi, yurdumuzdan uzaklaştırılırken de eli altındaki demiryollarını büsbütün bozup parçalayacağı olasılığına karşı duyulan derin kayguların bir sonucu olarak görünmektedir. Bir yandan da bunlar; görevlilerin, en olmayacak nitelikte görünse bile, yapılabilir ne varsa onu araştırıp yapma gereğini duymalarının belirtileri olması bakımından değerli davranışlar sayılacaktır.

Ancak; 338 (922) yılının ağustos ayı ortalarından sonraki bu yazışmalarda bulunan olasılıklara dayanan kayguların ve bunun sonucu hayal gücünden doğan bu çeşit tasarımların üstünde kalan, bürokrasinin darlığından kurtulmuş, olaylara geniş açıdan ve yüksekten bakan, seziş gücü üstün bir kimsemiz başımızda bulunuyordu.

Gizli Konuk:

O zaman Demiryolları U. Müdürü olan (rahmetli) Behiç Erkin'in, 1953 yılında bir ziyaretimiz sırasında; Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın, genel tarih kitaplarında bulunmayan bu alandaki özel bir davranışı ile ilgili anılarını, bize not ettirdiği şekliyle, burada sunmaktayız: "17 Ağustos'ta öğle yemeğinden sonra ben siyes yapıyordum. Aşağıda bir gürültü duydum. Akabinde Mustafa Kemal Paşa'nın odama girdiğini gördüm. Bana: "Gizli geldim. Burada kalacağım. Kimse duymasın" dedi. (Zira, Konya'da kendi evi vardı) Halbuki o gün Ankara'da ajans Mustafa Kemal Paşa'nın bir çaya davetli olduğunu bildiriyordu³. Gazi biraz rahatsızdı. İki gün benim evde kaldı. Gizli bir tren istedi. Gece Akşehir'e gitti. Tekrar Konya'ya geldi. Bana: "Aldığım haberleri yanyana koyuyorum. Artık düşmanı memleketten atmak zamanı gelmiştir." dedi ve tekrar Akşehir'e gitti. Bu seyahatler hep geceleyin ve gizli yapıyordu. 26 Ağustos sabahı "Dakika tehiri mucibi idamdır" başlıklı, Baş Kumandan Gazi Mustafa Kemal imzalı şifreli bir telgraf aldım. Telgrafi açtık. Taarruzun başladığını bildiriyor, ve hariçle her türlü münakale ve muhaberenin kesilmesini emrediyordu. Bu emri derhal yaptık. Fakat işin müşkül ciheti, bu emri İstanbul ile teması çok olan Adapazarı İşletme Müdürlüğüne zamanında tebliğ etmek idi. Zira telgraflar günlerce sonra gidiyordu⁴. Düşündüm; şu tarzda başı açık telgraf yazdım: "Dakika tehiri mucibi idamdır başlığı ile Baş Kumandan Gazi

³ Bir kısım tarih kitaplarında Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın bu seyahati 20 Ağustos'ta gösterilmektedir. Ancak, Gazi'yi kendi evinde konuklayan bir kimsenin belirttiği günleri biz daha doğru bulmaktayız. Hele bu kimse ne olursa olsun, her belgeyi büyük bir titizlikle saklayan ve olayları zamanında tesbit eden (rahmetli) Behiç Erkin olursa...

Nutuk'da da Gazi: "E.H.U. Reisi 13.8.338 de cepheye gitmiş. Ben bir kaç gün sonra gittim" demektedir. 13 Ağustos'un "bir kaç gün sonra"sı Ağustos'un 17 sine uygun düşmektedir. Ayın yirmisi olsaydı Gazi "bir kaç gün" yerine "bir hafta" deyimini kullanırdı.

Gazi "Nutuk'da Konya'ya geldikten sonra bu durumun duyulmaması için telgrafhaneyi kontrol altına aldırıldığını belirttikten sonra "20 Ağustos 922 günü öğleden sonra saat 4 de Garp Cephesi Karargâhında yani Akşehir'de bulunuyordum" demektedir. 20 Ağustostan önce Konya'da olduğuna göre Konya'ya gelişi tarihi ayın 17 sine uygun düşmektedir.

⁴ Bu telgraflaşmalar, Demiryolu telgraflarının bağlantısı olmadığından P.T.T. idaresi aracılığı ile yapıyordu.

Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinden aldığım emir, ber veçhîâtidir” Bundan sonrasını şifreli olarak ikmal ettim. Hakikaten şifreyi tam vaktinde alarak İstanbul’a hareket etmek üzere olan treni durdurmuşlar. “Büyük Çobanlar İstasyonundan sonra beş kilometre uzaktaki bir yere bir memur ve telgraf makinesi koymuştuk. Buradaki memurumuzdan 27 Ağustos’ta aldığımız telgrafta ordumuzun Afyon Karahisarına girdiğini bildiriyordu. Bu müjdeyi Konya’da lâzımgelen makamlara bildirdim. O memura bir maaş nisbetinde ikramiye verdim. Müteakiben, Garp Cephesi Erkânı Harbiye Reisi Miralay Asım imzalı şu telgrafi aldım:” Avn-i Hak’la bu gün Karahisar’ı zapt ve istirdat ettik. Çobanlar’dan itibaren demiryolunun gece gündüz çalışılarak pek az zamanda Karahisar’a isali hususunda himmet buyrulması müstercâdır. Azari amele taburlarının tekmilinin bu işde çalıştırılması muvafık olur efendim “Hemen Çobanlar istasyonuna geldim. 27/28 gecesi tamirat başladı. On beş günden fazla tahmin edilmesine rağmen 7 eylül sabahı tren Afyon’a girdi”

Olağan Üstü Çalışmalar:

B. Çobanlar-Afyon Karahisar hattının -yeniden ray döşenmesi, menfez ve köprücüklerinin yeniden yapılması anlamında olan- onarımı işinin, o günkü koşullara göre normal yapım hesaplarını görmemizin, bu hesaplamalara rağmen; sonradan yapılmış olan işi değerlendirmede bize yararı olacağını sanıyoruz.

Ordumuzun taarruza geçmesinden beş gün önce, G.C. Kumandanlığı’nın bir sorusuna karşılık olan yazısında, B. Çobanlar-Afyon hattının onarılması konusunda: “...âzamî faaliyetle çalışarak asgarî zamanda temin edileceğini zatı âlilerine katiyyen vadedirim” diyen D.U. Müdürü Behiç Bey; toplamı üç bin ton tutan Çobanlar-Afyon arası ray ve traverslerinin 1100 tonunun Azari istasyonu ile Çay istasyonu arasında bulunduğunu, 600 tonunun Azari Dekovil hattında döşeli durumda, geri kalan 1300 tonun da Konya doğusundaki hatlarda olduğunu belirtmekte; bunları taşıyacak vagon sayısı az olduğundan ve öteki askerî taşımalar arasında bu iş için günde ancak bir tren yapılabileceğinden, taşıma işleri düzenli sürse dahi, onarım yerine günde 225 ton, yani bir buçuk kilometrelikten çok taşıma yapılamıyacağı sonucuna varmaktadır. Bu da, onarımın onbeş günden önce yapılamıyacağı hesabına uygun düşmektedir.

Garp Cephesine gönderdiği bu yazının bir kopyesini, yine o gün, 6. Şube Mühendisi Emin Avni Bey’e gönderen U. Müdür Behiç Bey, yazısında, gece gündüz çalışılması gereği dolayısıyla “elimizde üç bin mum kuvvetinde

bir elektrik dinamosu" bulunduğunu ⁵, bununla ve bundan başka meşale ve karpit lâmbası yardımı ile gece çalışmalarının düzene konulabileceğini, satın alınan dekovil rayları geldikçe, geniş hat raylarının döşeli olduğu yerlere gönderilerek değiştirilmelerine başlanılmasını, ordunun ilerlemesi şimendifer'e bağlı olduğundan Afyon'a onbeş günden önce ulaşmayı kendisinin de istediğini bildirmiştir.

Hazırlıklar:

Ordumuzun taarruza geçmesinden önce, B. Çobanlar-Afyon hattının onarılması için gereken hazırlıklara da girişilmiş olduğu anlaşılmaktadır. "Daha ağustosta Garp Cephesi Kumandanı, ordularına mahrem olarak taarruza hazırlık emri vermiştir (Nutuk S. 412)" Fakat, taarruzun gününü kimse bilmiyor, kestirmek te kolay olmuyordu. Öyle ki, G. Cephesi K. adına Âsım Paşa'nın imzaladığı "Makine başında" ve "Zate mahsus" işaretli 23.8.338 tarihli (taarruzumuzdan üç gün önce) bir telgraf: "Gerek Azari dekovilinden kaldırılacak olan ve gerekse Konya cenubunda bulunan geniş hat malzemesinin İshaklı (Çay'dan önceki istasyon) civarına" getirtilerek orada taşımaya hazır bir halde bulundurulmasının uygun olacağını, Azari dekovil hattından kaldırılacak geniş hat malzemesinden dolayı bu hattın bozulmaması gerekeceğini de bildirmektedir.

24 Ağustos'da 6. Şube Mühendisi Emin Avni Beye gönderdiği telgrafında U. Müdür: "Geniş hat malzemesi hemen İshaklı'ya naklolunacaktır" dedikten sonra "şimdilik" kaydiyle, dekovil hattında döşeli bulunan geniş hat raylarını bu emrin kapsamından ayrı tutmuştur. Çünkü; bu sıralarda bu dekovilin görevi sürmekte, bu nedenle -en azından- daha ileri bir yer olan "Ağzıaçık" a kadar uzatılması dahi istenilmektedir. Bu tel yazısında, 25 Ağustos'da Azariköy istasyonundan geniş hat malzemesinin taşınmaya başlanması ve bunların İshaklı'da "muntazam istif edilmesi" istenilmektedir. Bu durum iki gün sonraki taarruzdan habersiz, rahat bir genel hazırlık olarak görülmektedir. Zira; taarruzumuzun iki gün sonra başlayacağı bilinsaydı, muntazam istiften söz edilemezdi, sanıyoruz.

Allah'tan Sonra Biricik Zafer Yardımcılığı:

26.8.1338 sabahı Baş Kumandan Gazi Mustafa Kemal Paşa'dan gelen telgraf taarruza geçtiğimizi bildirmektedir.

⁵ Behiç Bey, Demiryollarının gelecekteki "Zafer Yardımcılığı" görevini en iyi bir şekilde yapabilmesi için, yol onarımlarında geceleri de çalışmayı sağlayacak olan motorlu dinamo ve takımlarını, aylar önce İstanbul'dan satın almış, bunlarla bir vagonu donatmıştır. Daha az önemli işlerde kullanma isteklerini önlemek için, bundan kimseye bilgi vermemiştir.

Nafia Vekâletine vekâlet etmekte olan Reşad Bey'den yine o gün gelen bir telgraf, taarruzumuzun başladığını bildirdikten sonra: "İşbu dakikada bütün millet şimendiferlerimizi ve fedakâr şimenfercilerimizi Allah'tan sonra kahraman ordumuzun yegâne muin-i zaferi" olarak tanıdığını bildirmekte ve durumdan bilgi istemektedir.

Nafia Vekâletine gönderdiği karşılıklıta, Çobanlar-Afyon hattının onarımına 28 Ağustosta başlanılmış olduğunu, yirmi kilometre olan bu mesafenin onbeş günde bitirilmesinin umulduğunu bildirdikten sonra, eski kaygularını unutamamış olan Behiç Bey'in: "Eğer düşman malzeme bırakmazsa Afyon'dan ilerisinin tamiri için elimizde hiç bir şey bulunmadığını" yinelemekten kendini alamadığı görülmektedir. Daha önce de 21.8.338 tarihli yazısında buna değinmiş, düşman uzaklaştırılırken Cephe'ye dikey düşen demiryolu raylarını söküp götürmesi, paralel düşen hatları da tahrip etmesi olasılığından söz etmişti.

Halide Edip Hanımın Cepheye Gidişi:

Kurtuluş Savaşı sırasında Mülâzim-i Evvel (üsteğmen) olup sonradan D. Demiryolları Genel Müdürü olan General Zihni Üner, "Demiryol" dergisinin 1953 T. ve 22-23. sayısında çıkan "İstiklâl Harbinden Bir Hâtıra" başlıklı yazısında; Afyon Karahisar'ın geri alınması üzerine U. Müdür Behiç Bey'in kendisini çağırarak: "Hemen Afyon'a hareket ediniz ve bu istasyonu süratle işletmeye hazırlayınız" emrini verdiğini, bu nedenle Konya Garında yola çıkması için hazır duran otodrezine bineceği sırada "başından topuklarına kadar siyahlara bürünmüş, genç, güzel ve zarif bir bayan belirdiğini" bildirmekte, bu bayanın "Afyon'un zaptı günü Garp Cephesi Kumandanlığındaki vazifesi başına dönmek emrini almış olan" Halide Edip Hanım olduğunu anladığını; birlikte geldikleri Çay istasyonunda drezineden inerek akşam karanlığında askerî bir kamyonetle Afyon Karahisar yolunu tuttuklarını, gece karanlığında şoförün bir aralık yolu şaşırdığını, bu sırada Halide Edip Hanımın düşman eline düşme korkusu geçirdiğini, gecenin karanlıkları arasında, yanan Afyon şehrinin alevlerinin görünmesi üzerine yönlerini doğrulttuklarını anlatmaktadır.

Halide Edip Onbaşının ne yaptığını bilemiyoruz. Mülâzim-i Evvel Zihni efendi şehre girer girmez, hemen istasyon tesislerini dolaşmış, lokomotif, vagon ve kömür aramıştır. Makine deposu yanındaki sundurmada, bir yerinden tutuşmuş yanmakta olan kömürleri söndürtmüş, durumu şu telgrafla U. Müdürlüğe bildirmiştir: "Afyon istasyon binaları yanmış, bir atelye treninin lokomotif kazanı patlatılmış ve vagonları yakılmış. Yollarda tahribat ehemmiyetli. Bin ton maden kömürü

muhafazaya alındı". Düşmanın kaçarken Döğer istasyonu yakınlarında bıraktığı bir tren söz konusu olduğundan, durumun incelenmesi kendisinden istenen Zihni Efendinin verdiği karşılıktan; böyle bir tren olmadığı, Kütahya ve Sabuncupınar'a kadar demiryollarının ve telgraf hatlarının sağlam olduğu anlaşılmıştır.

Onarımı Üç Yerden Sürdürme:

E.H.U. Reisliği Şimendifer Şubesi Müdürü Binbaşı Fatin Bey, 29.8.38 tarihli bir telgrafında, Afyon'dan Çobanlar istasyonuna kadar hattı inceleyerek geldiğini, düşmanın 168. kilometrede tahkimatta kullandığı 6 kilometrelik traverslerin toplatılabileceğini, 168. kilometreden Çobanlar istasyonuna kadar travers ve rayların durduğunu, ancak, rayların yarısının kırık, çoğunun da bükülmüş olduğunu bildirmekte, Azari dekovil hattından getirtilecek işçi taburunun çabuklaştırılmasını dilemektedir. Binbaşı Fatin, 28 Ağustos akşamına kadar Gazlıgöl istasyonuna ve İzmir yolunda Dumlupınar'a kadar olan yerlerin elimize geçtiğini de bildirmektedir.

Onarımları yapmakla görevli (Yüksek) Mühendis Emin Avni Beye gönderdiği 29.8.38 tarihli emrinde U. Müdür Behiç Bey, Erkânı Harbiyyei Umumiyenin Çobanlar-Afyon hattının beş günde ikmalini istediğini bildirdikten sonra, iş katarları için kırk vagon daha ayrıldığını; Azari dekovil hattındaki geniş hat raylarını kaldırarak yerine (satın alınmış olan) dar hat raylarını döşemeğe yetecek en az işçiyi bulundurarak geri kalanlarını hemen B. Çobanlar'a göndermesini; Afyon telgraf hattının da en çabuk bir zamanda uzatılmasını istemektedir.

En önemlisi; B. Çobanlar istasyonundan başlanılan onarımdan başka, Afyon istasyonundan da B. Çobanlar'a doğru bir onarımın başlaması için Afyon istasyonundan Eskişehir yönüne doğru olan, Gazlıgöl ve Haman yöresindeki ray ve traverslerin sökülmesi öngörülmüştür. Böylece, onarım, iki uçtan başlatılmış olmaktadır. Bir ekip de bu iki ucun ortasında işe başlamıştır.

80 Bin Liralık Ödenek:

Nafia Vekâletinden gelen 30 Ağustos tarihli telgraf, hat onarımlarına harcanmak üzere Maliyeden 80 bin lira alındığını, bunun 50 bin lirasının Ziraat Bankası aracılığı ile Konya'ya U. Müdürlüğe gönderildiğini, otuz bin lirasının da, Sarıköy-Eskişehir bölümünün onarımı için Ankara İşletme Müfettişliğine verilerek onarıma başlatıldığını, başka ödenek de alınıp gönderilmesine çalışıldığını bildirmektedir.

Buna karşılık olan telgrafında U. Müdür Behiç Bey; bundan sonra alınacak ödeneklerin paylaştırılmasının kendisine buyurulmasını, onarım

için dışarıdan getirtilecek malzemenin gelmesinin zamana bağlı olduğundan, eldeki olanaklarla onarımın sürdürüldüğünü bildirmektedir.

30 Ağustos meydan savaşı ve zaferinin kazanıldığı günün akşamı verilmiş bu ödenekle bir satın alma işine girişmeğe koşulların elverişli olmadığı bellidir. Ele geçen yerlerdeki demiryollarının, genellikle, tahrip edilmemiş bir durumda bulunması ise, Fevzi Paşa ve Behiç Beyi büyük kaygularından kurtarmış olmalıdır.

Onarımlar:

Binbaşı Fatin Bey, 31 Ağustos tarihli telgrafında Fevzi Paşa'nın dileklerini bildirmektedir. Çobanlar-Afyon hattının "en büyük süratle" onarılmasını isteyen bu telgrafta; Afyon-Dumlupınar ve batısına doğru demiryollarında ve Dumlupınar tunellerinde tahribat olmadığı, yalnız Küçükköy yöresinde bizim atlılarca tahrip edilmiş iki köprüünün şimdiden onarılması ile Afyon'a girecek ilk trenin Dumlupınar batısına doğru gidebilmesinin sağlanması söz konusu edilmektedir.

31 Ağustos akşamına kadar Çobanlar yönünden 2600, 170. km. de 700 metre, Afyon'dan doğuya doğru da 800 metre, ki toplamı 4100 metre, ray döşenmiş olduğu Yol Dairesi Reisi Rifat Bey tarafından bildirilmektedir.

1 Eylül günü Garp Cephesi Kumandanlığından gelen telgrafta; Azari hattındaki geniş hat malzemesinin derhal kaldırılarak Çobanlar-Afyon hattının ikmali istenilmektedir. Bu yüzden Azari dekovilinin işlememesinin bir sakıncası olmadığı da bildirilmektedir.

Ordunun başarısının, hattın 5 Eylül akşamına kadar, beş kilometrelik bir hızla da olsa trenlerin işlemeğe elverişli bir duruma gelmesine bağlı olduğunu ve Cephe Kumandanlığına böyle söz verildiğini, Mühendis Emin Avni Bey'e gönderdiği 1.9.338 tarihli buyruğunda bildiren U. Müdür; bütün maddî ve manevî kuvvetlerin sarfı ile bu işin beş günlük zaman içinde bitirilmesini zorunlu göstererek "bunu himmetinizden beklerim" demektedir.

Erkânı Harbiyyei Umumiyye Resisliğine gönderdiği 2 Eylül tarihli telgrafında "Dün akşam inşaat mahallinde idim" diyerek, onarmaların, büyük bir çalışma ve çabalama ile üç noktadan sürdürüldüğünü belirten U. Müdür; düşman tarafından bu hattın yedi kilometrelik raylarının olduğu gibi kaldırılmış 1 kilometrelik kısmının da tahrip edilmiş olduğu anlaşıldığından onarımın 5 Eylülde bitirilemeyeceğinin anlaşıldığını; bununla birlikte bitirilmesine çalışılmakta olduğunu bildirmektedir.

5 Eylül tarihli bir genel emirde: "Yarın 6.9.338 de Çobanlar'dan ordunun ilk cephane treni sabah saat 4, 5 de hareket edecektir. Bu tren saatte

beş kilometre katedecektir” diyen U. Müdür, hangi kısımda yol bu süratle göre ikmal edilmemiş ve trenin durmasını gerektirmişse o kısmın fen memurlarını ve zabitlerini sorumlu tutacağını bildirmektedir.

Bütün çabalamalar yıldırım savaşı yapan ordumuzun cephanesini zamanında yetiştirmektir. Uykusuz, yarı aç yarı tok çalışan ilgilileri, içinde U. Müdür’ün de bulunduğu bu Cephane treninin yola çıkması büsbütün gayrete getirmiştir. Ve tren, 7 Eylül sabahı Afyon Karahisara girmiş bulunmaktadır.

Bu işlerin başında olan Mühendis Emin Avni Bey’in⁶ bu çalışmalarından sayın Behiç Erkin bize övgü ve sevgi ile söz etmişlerdi. Mühendis Emin Avni Bey ve arkadaşları günde 18-20 saat çalışmışlardı.

Nafia Vekillğine dört ay sonra gönderdiği bir yazının 8. maddesi ile sayın Behiç Bey durumu özetlemiş olmaktadır.: “...tahrip edilmiş olan rayları kesmek ve tekrar takmak suretiyle B. Çobanlar-Afyon Karahisar arasındaki yirmi kilometrelik kısım dokuz günde tamir edilmiştir ki, vasaiti mükemmel memleketlerde bile bundan daha fazlasının yapılması mümkün değildir. Bu sayede harekâtı harbiyenin onuncu günü katarlar, B. Çobanlar’dan itibaren yüz yirmi kilometre ileride İslâmköyü (Banaz) civarına kadar işleyerek ordunun erzak ve cephanesini yetiştirmiş ve İslâmköyü ile Uşak arasındaki tamiratın ikmalinden evvel Uşak-Ahmetler kısmının da işletmesine başlanılmıştır”

Böylece; yıldırım hızıyla ilerleyen ordumuzun cephane ve iaşe malzemesini ardından yetiştirmekle Demiryolları zafer yardımcılığı görevini yapmış bulunmaktadır.

Hüseyin Cahit Bey’in Tanin gazetesinde çıkan, Anadolu-Bağdat hatlarının Devletçe satın alınması ve işletilmesi konusundaki yazısı üzerine bir çok kimseler bu düşüncüyü uygun bulmuşlardır. Eski şirkete devredilmesi hakkında düzenlenen bir proje Büyük Millet Meclisi Müvazenei Maliye Encümenine gelmiştir. Encümen üyeleri satın alma yanlısıdır. Behiç Beyi

⁶ Mühendishaneden 1907 yılında çıkmış olan Emin Avni Bey, uzun müddet Hicaz Demiryollarında sonra da şark demiryollarında çalışmış olup, Anadolu’ya katılan iki mühendis arasından Nafia vekâletince seçilmiştir. Nafia Vekili Süleyman sırrı Bey’in 27.8.340 tarihli telgrafında “Zaferin en büyük âmillerinden biri de Anadolu-Bağdat demiryollarının iyi idaresidir” diyerek “Zâtı âlileri başta olmak üzere” kaydıyle bir topluluğun Baş Kumandanlık muharebesinin kutlanması töreninde İdareyi temsil etmesini istemiştir. Buna verdiği karşılıktaki, geleceğini açıklayan Behiç Bey, Hareket Reisi Zihni Bey’in başkanlığında B. Çobanlar-Dumlupınar-Uşak hattının süratle onarımında olağan üstü çalışmalar göstermiş olan Emin Avni beyle çeşitli şubelerden yirmibir kişi seçilmiş olduğunu bildirmektedir.

çağırarak, kendimizin işletip işletemeyeceğimizi sorarlar. Behiç Bey teminat verir. Onun üzerine şirkete geri verilmesi projesini Encümen geri çevirir. Nafia Vekili istifa eder. Sonunda bu hatların satın alınması için Hükümet'e yetki veren 22 Nisan 1340 T. ve 506 sayılı kanun kabul edilir.

Kurtuluş savaşı sırasındaki, işletme başarıları, böylece kendimize bu alanlarda da güven kazandırmış olmaktadır.

VIII

Bundan önceki yazımızın sonunda ¹ Büyük Zaferimizin Demiryollarında oluşturduğu “Güven” den söz etmiştik. Gerçekten de “Güven” den söz etme durumunda idik. Uzun zamandan beri, içten ve dıştan aşılanmakta olan yetersizlik duyguları, “kendine güvenme” durumuna erişmekten bizi alıkoymakta idi. Bunun Demiryollarındaki görünüşlerinden bir kaçına bakmakta yarar görmekteyiz.

Konuya giriş için Anadolu-Bağdat Demiryollarının kısa bir tarihçesini gerekli bulmaktayız.

O Günlerin “Dün”ü:

Devletçe yaptırılmış, 1873-1880 arası yine Devletçe işletilmiş, fakat, bu yedi yıllık işletmeden sonra, nedense, işletme imtiyazı bir İngiliz firmasına verilmiş olan Haydarpaşa-İzmit hattının sekiz yıl sonra da yine başka bir şekil aldığı görülmektedir.

Söz konusu olan Haydarpaşa-İzmit hattının 6 milyon frank (!) karşılığı satışını; Şirket’in gerekli görmesi halinde, hattın Haydarpaşa’dan Üsküdar’a uzatılmasını ve böylece hat başlangıcının Üsküdar yapılmasını Hükûmete önermeye şirketin yetkili olacağı yargısını da içeren, İzmit - Ankara demiryolu yapımı ve işletmesi bu konudaki Ferman’a dayanılarak Almanya’da bir Banka Direktörü olup, Berlin’deki Deutsche Bank adına davranan Mösyö Kavulla’ya verilmiştir. Bu konuda yapılmış olan 1304 (1888) tarihli mukavelename ile kurulmuş olan ortaklık: “Anatoli Timür Yolları Osmanlı Şirketi” adını almıştır.

İzmit-Ankara hattı mukavelenamesinden dört yıl sonra, 1308 (1892) tarihinde ise; Saltanat merkezi ile “Bağdat Vilâyeti arasında bir Timür Yolu vücade getirilmesini” pek çok istediğini belirten, bu nedenle de Nafia

¹ *Belleten*, sayı 200 (Ağustos 1987) sayfa: 849-861.

Nezaretî'ne başvururak; "bir taraftan Eskişehir'den başlayup, Kütahya ve Afyonkarahisarı'ndan geçerek Konya'ya, öte yandan Ankara'dan Kayseri'ye (Kayseri) ve oradan da Bağdat'a kadar hattın" imtiyazını isteyen Anadolu Timur Yolu Osmanlı Şirketi mümessili Mösyö Kavulla'ya istediği bu imtiyazın verilmesini buyuran" Ferman-ı Âlişan" uyarınca ve Şirket adına Kavulla tarafından imza edilmiş bir mukavelename yapılmıştır. Bunda; adı geçen hatların imtiyazının "Taraflı Devlet-i Aliyye'den Anadolu Timur Yolları Osmanlı Şirketi'ne itâ buyrulmuş" olduğu da belirtilmiştir.

Bağdat hattı üzerinde ilk girişimin, böylece, 1308 tarihli Ankara-Kayseri'ye hattı imtiyaz mukavelenamesinde şekillenmiş olduğu görülmektedir.

Mukavelenamenin 32. maddesi bunu gerçekleştirecek koşulları taşımaktadır. Haydarpaşa-Ankara hattının gayri sâfi geliri üç yıl içinde kilometre başına onbeş bin frank olduğu anda imtiyaz sahibinin hükûmetle anlaşarak Kayseri'ye hattını Sivas'a kadar; bütün hatların gayri sâfi geliri kilometre tazminatı verilmesine gerek kalmayacak bir miktara eriştiği anda da, hattı Sivas'tan Diyarıbekir'e (Diyarbakır) ve oradan da Bağdat'a kadar uzatmayı taahhüt etmiş saymaktadır.

Bununla birlikte; yine bu maddenin sonunda, hükûmetin iki tarafça gerekli görülecek miktarda teminatın kararlaştırılması üzerine, hattın Kayseri'ye'den Bağdat'a kadar uzatılmasını "her ne vakit olursa olsun" isteyebileceği de belirtilmiş bulunmaktadır.

1. ve 2. Girişimlerin Sonu:

Sözü geçen imtiyaz mukavelenamesine göre Eskişehir-Konya hattı, zamanı içinde yapılmış, fakat girişimin esası olan Ankara-Kayseri'ye hattına başlanılmamıştır bile...

Nedenini araştırırken, Bağdat hattının söz konusu olduğu o sıralarda, hattın geçeceği yerler üzerinde kendilerinin itiraz hakkı bulunduğunu ilan etmiş Büyük Devletlerden biri olan (öteki İngiltere'dir) Rusya'nın; Osmanlı Devleti'ne yaptığı siyasal baskılarla Ankara-Kayseri'ye hattının yapımına engel olduğu, hattâ Sivas'a uzanmaksızın Ankara-Kayseri'ye-Harpût ve Diyarıbekir üzerinden geçecek, böylece, kuzey ve doğu Anadolu'dan uzaklaşmış bir Bağdat hattı plânını dahi (bu ikinci bir girişim demek olmaktadır) Osmanlı Hükûmeti'ne bıraktırdığı; üstelik, kuzey ve doğu Anadolu'da yapılacak hatlar imtiyazlarının, bunlar doğrudan devletçe

yapılmadığı takdirde, ancak Rus tebasından olan kimselere verilmesine dair Osmanlı Hükûmeti'nden kuvvetli teminat da aldığı anlaşılmıştır².

Büyük devletlerin, bunlar arasında girişimin sermaye sahibi Almanya'nın siyasal ve ekonomi çevrelerinde, dolayısıyla yayın alanlarında, amacı ve niteliği çeşitli yorumlara yol açtığı anlaşılan³ Bağdat hattı yapımı girişimlerinin üçüncüsü 1899'da gerçekleştirilebilmiştir. Rusya'nın bu engellemeleri sonunda Osmanlı Devleti, Bağdat hattı için Konya'dan başlayarak güneyden geçecek bir proje üzerinde durmak zorunda kalmıştır.

Konya, Karaman, Ereğli, Kardeşbeli..... Adana... Osmaniye ve Musul'dan geçerek Bağdat'a oradan da Basra'ya ulaşacak olan ve yeni bir ferman ile imtiyazı "Anatoli Timür Yolu Osmanlı Şirketi"ne "ihsan buyurulmuş" olan bu yeni hat ortaklığının adı "Bağdat Timür Yolu Şirket-i Şâhâne-i Osmaniyyesi" dir.

Öteki ortaklıklardan "Şâhâne" sıfatı ile üstte görünen bu ortaklığın mukavelenamesini (bundan öncekileri bir kişi imzaladığı halde) imtiyazı alan taraf olarak üç kişinin imzaladığı görülmektedir; İdare Meclisi Başkanı, Umum Müdür, bir de U. Md. Yardımcısı "Edvar Hügnen".

² *Hat-ı Saltanat Bağdat Demiryolu*, Dr. Pol Rubarh (Çevirenin adı yoktur) İstanbul, İfham Matbaası, 1331 (1915) S: 40-42 (Almancasının yayım tarihi yoktur, 1909 mahsül devşirmesinden söz ettikten sonra Alman Pamuk Şirketinin 1911 mahsülünü tahmin ettiğini bildirdiğine göre, kitabın 1910 da yazılmış olacağı belli olmaktadır).

³ *Hat-ı Saltanat Bağdat Demiryolu*, S: 4. Hale Darülfünun'u Muallimlerinden Ludvig'in, 1860 sıralarında Osmanlı Asyası'nda yaptığı incelemelere dayanarak, Anadolu'nun, Alman halkının nüfus artışı ve İmar yeteneğini geniş bir şekilde karşılamaya elverişli bir yer olduğu üzerindeki düşüncelerinin, otuz yıl unutulduğu halde, yirmi yıldan beri (Bağdat hattı girişimleri sırası) bilir bilmez kişilerce yeniden ortaya atıldığını, bunun bir kısım çevrelere ciddiyle ele alındığını, Anadolu'ya ayak basmamış kimselerce Anadolu'nun üretme yeteneğinden, su ve havasının temizliğinden söz eden "risaleler kaleme alındığı gibi" Anadolu'ya göçmen gönderilmesi dolayısıyla doğacak yararlar ve elde edilecek verimler konusunda konferanslar verildiğini bildiren kitabın yazarı, 11. sayfadaki açıklamaları arasında, Almanların dikkatini Anadolu'ya çekmek ve onları buraya göç etmeye kışkırtmak üzere söz ve yazı ile çalışmakta olanlar "Almanya'ya pek fena hizmet ediyorlar" demektedir.

Bu bize, 1910 sıralarında, Osmanlı yurdunda müstamere kurmanın Almanya'da nasıl bir önem kazandığını göstermektedir.

Yazar, "Hat-ı Saltanat" dediği Bağdat hattının geçeceği yerlerde pamuk yetiştirilmesiyle ilgilidir. Kitabında Bağdat hattı; Alman endüstrisinin ham maddesini, öteki yönü ile de pazarını sağlaması bakımından değerlendirilmiştir.

Yazar, İngilizlerin hattın denize ineceği yerle ilgilendiklerini, Osmanlı tebası olan Kuveyt Emirinin Hindistan'la muahede akt etmesini de sağladıklarını, bunun ise uluslararası Hukuk Kurallarına göre yanlış bir iş olduğunu söylemektedir.

İmtiyazı alan ortaklığın başında doğrudan buyurucu olan ve yine ortaklık adına doğrudan söz söylemeye yetkili iki kişi yanında yardımcı unvanını taşıyan Hügner'nin⁴ de onlara eş değerde yer alması, onun o zamanlardan başlayan ihtiraslarının bir belirtisi olarak görünmektedir.

Çeşitli Eksiklik Kaygusu Etkileri:

Büyük Zaferimizden sonra, Gebze-Haydarpaşa hattı, işgali henüz kaldırmamış olan İngiliz askerlerinin elindedir. Üniformalı Türk subaylarının Gebze'den beriye geçmelerini İngilizler yasaklamışlardır.

Behiç Bey, irtibat memurlarından aldığı bilgilere dayanarak, iki arkadaşıyla birlikte bulunduğu servis vagonunu Haydarpaşa'ya gidecek katarla bağlatmıştır. Teftiş için vagona giren bir İngiliz subayı bu üniformalı Türk subaylarını görünce şaşırıyor, geçiş müsaadesini veriyor.

Haydarpaşa'da İngiliz Albayı Smith ile iki subay Behiç Bey'i karşılıyorlar ve yemeğe davet ediyorlar. Behiç Bey kabul etmiyor. (Bu İngiliz subaylarının, terhisten sonra, Demiryolları İdaresinde üst kademedeki bir yer kapmak istedikleri, sonraki davranışlarıyla da anlaşılmıştır.)

Hügner, ertesi günü servis vagonuna geliyor. Bunları bize not ettiren Behiç Bey, Hügner'nin vagona girer girmez, damdan düşer gibi, "Siz bu hattı işletemezsiniz. Şimdiye kadar şansınız varmış. Bundan sonra ben alıp ben işleteceğim" dediğini; kendisinin de "Beni Büyük Millet Meclisi Hükûmeti Umum Müdür yaptı. Ne emrederse ben öyle hareket ederim" karşılığını verdiğini söylemektedir.

⁴ *Anatoli ve Bağdat Tımür Yolları idaresinin iç yüzü*, Dr. Arhangelos Gavriel, Dersaadet, Mahmut Bey Matbaası 1327. Bu kitabın 162. sayfasında Dr. Gavriel; Hügner'nin 1890'da U. Müdürlük özel sekreteri olarak İdareye girdikten sonra "Âmirlerinin ayaklarına karpuz kabuğu koyarak birer birer yerlerine" geçtiğini, 1908'de de Umum Müdür olduğunu bildirmektedir. Kumpanya Müdürlüğünün, emirlerini almak için, her sabah Muş ile Galata'ya geçen (U. Müdürlük Galata'ya taşınmıştır) Hügner'nin karşısında "el pençe divan tarzında titreyerek durmalarını" görenin hakikaten pek tuhaf olduğunu yazan Dr. Gavriel Arhangelos kitabının 190. sayfasında: "Abdülhamit bu kadarını icra etmezdi" demektedir. Esas Mukavelenamenin 28. maddesi Şirket ile fertler arasında çıkacak uyuşmazlığın mahkemelerde çözüleceğini bildirdiği halde, sonradan kurulmuş Emekli Sandığı tüzüğünde Almanya'nın Dersaadet Jeneral Konsolusunun aracı gösterilmiş olmasını bir "cinayet" olarak gösteren Dr. Arhangelos (S. 159), Bostancı (Bostancı) da yaptırdığı "kâşâne" için malzeme taşıyan vagonlardan şomaj ücreti alınmamasını ilgililere yazılı olarak emir vermesi gibi Hügner'nin görevini kötüye kullanması örnekleri vermektedir. İsviçre Demiryolları U. Müdürleri aylık 44 veya 45 Osmanlı lirası alırken Hügner'nin 400 Osmanlı lirası aldığını da belirtmektedir (Sayfa: 196).

“Siz yapamazsınız” diyenlere “İşte yaptık” diyebileceğimiz bir durumda olduğumuz bir zamanda dahi, onlar bunu “şans” ile yorumlamakta ve yine “yapamazsınız” diyebilmektedirler.

Hügnen bu iddiasını sonradan, “tek hattı işlettiniz ama çift hattı işletemezsiniz” biçimine sokmuştur. Ama, şimdi bize gülünç gelen bu söz, o sırada etkili olabilmiş, ilgililerde bu konuda kuşkular yaratmıştır.

Kendimize Güvenememe:

25-26 Eylül 1923 gecesi, hattan çekilecek olan İngilizlerin yerine, daha önceden hazırlamış olduğu, çift hattın her istasyonunun ve hattın öteki işlerinin görevlileriyle birlikte, özel bir katarla gelerek Gebze-Haydarpaşa bölümünü de idaresine alan Behiç Bey: çift hat üzerindeki trenlerin geliş-gidişini bir hafta grafiklerde izlediğini, her bir trenin Pendik’e varış haberinden, her defasında bir ferahlık duyduğunu, çünkü, bu “çift hattı işletemezsiniz” sözünün etkisi ile kendisinde de bir kuşku uyanmış olduğunu, bize söylemişlerdi.

Kendine güvenmeme, bir zamanlar o kadar yaygındı ki; banliyöde oturan eski sadrazamlardan Salih Paşa, bir kaç ay sonraki karşılaşmasında Behiç Bey’e -çift hattın bizim tarafımızdan işletilmesi dolayısıyla- “Senin yüzünden onbeş gün evden dışarı çıkamadım” demiştir.

Lozan dönüşünde İsmet Paşa’nın kendisini çağırdığını (o sırada satın almanın kırtası işlemleri sürmektedir) “Hattı satın alacağız ama, ben Avrupaî Demiryolu isterim” dediğini bunun nasıl bir şey olduğunu sorunca da “Elektrikli, lâmbası abajurlu, maroken koltuklu, şofajlı” olduğu karşılığını vermiş olan İsmet Paşa’ya “olur, peki” demesine rağmen, yine “ya yapamazsanız...” sözleriyle güvensizlik göstermesi üzerine “İsterseniz senet vereyim” sözleriyle Paşa’ya teminat verdiğini bize anlatan Behiç Bey, bu konuşmada İsmail Safa ve Zamir Beylerin de bulunduklarını, özellikle belirtmekte idi.

Bunlar da kendi içimizde yer etmiş güvensizliklere örnek olmaktadır.

Hügnen’nin Hattı Geri Alma Girişimleri:

Hügnen’nin, Anadolu-Bağdat Demiryolu idaresindeki sorumsuz, güçlü yerini kaçırmamak için, kendisine bir çevre hazırlamakta olduğu ve bunun için etrafına bol ve abartılı vaatlerde bulunduğu anlaşılmaktadır.

Hügnen'nin; hattı geri alırsa kendisini "Müfettiş-i Ummuî" yapacağı gibi, araçlarla gönderdiği haberlerin Behiç Bey'de tersine tepkilere neden olduğu görülmektedir. Hüseyin Cahit'in makalesiyle oluşan hattın satın alınması düşüncesinin; özellikle (araçların getirdikleri haberlerin etkisi ile Eskişehir'den geri dönerek) Maliye Encümenine verdiği güvence ile, çevrede, iyice yayıldığı görülmektedir.

Geri verme yanlısı vekil istifa etmiş, satın alma için gerekli işlemlere başlanılmış, iş yürütülmektedir. Konu çeşitli yönlerden incelendiği gibi, Dış İşleri Bakanlığı'nda kurulmuş bir komisyon satın alma işini hukuk bakımından da incelemektedir.

Hügnen; yine bütün gücü ile uğraşmaktan kendini alıkoyamamakta ve etrafına abartılı vaatlerde bulunmaktadır. Öyleki, satın alma kanunu çıktıktan sonra Nafia Vekili'nin onu Ankara'ya çağırmasından da umutlanmıştır. (Bu çağrı, Behiç Bey tarafından dikkate değer görülmüştür) Bu çağrıya giderken Behiç Bey'e uğramış ve "Ben artık ihtiyarladım. Sizin Demiryolunu benden iyi işlettiğinize kaniim. Yarın Ankara'ya gidiyorum. Demiryolunu Şirkete verirlerse, sizi 1500 İngiliz lirası aylıkla umum müdür yapacağız. Üç sene umum müdürlük edersiniz Nice'de prens gibi yaşarsınız. İşte ben size güvenerek Ankara'ya gidiyorum" demiştir. Ancak, kanun çıkmış olduğundan umduğunu bulamamıştır.

Bu suretle, Kurtuluş Savaşı başlarında (1336) hatta el koyma şekillerinden biri olarak Vekiller Heyeti kararı ile bir kalemde "Devlete mal etme" yoluna gidilen Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman idareleri, hukukî esaslara dayanılarak "satın alınmış" ve devlet malı haline getirilmiştir.

Temsil ettiği sermayeyi koruyamamak yanında, makamının elden gitmesi Hügnen'i kişisel olarak etkilemiştir. Son zamanlarda pek bitkin bir duruma düşen Hügnen, 1926 da ölmüştür. Cenaze törenine Devlet Demiryollarını temsil etmek üzere bir kimsenin gönderildiği anlaşılmıştır.

Mukavelenamelerle elde ettikleri kilometre başına tazminatlarla yeter kazanç sağladıklarından, kuruluşu geliştirme işine girişmeye gerek duymayan,- âsâyiş bahanesiyle-geceleri tren işletmeyen bu İdare, ulusal çıkarlara göre şekillendirilmiş ve işletmesi bu amaca yöneltilerek, kendine güvenen ve yapacağı işi bilen kimselerin hesaplı-kitaplı adımlarıyla Avrupa'daki eşlerinden geri olmayan bir duruma getirilmiştir.

Kurtuluş Savaşı'nın Kişilikli Kimseleri:

Askerlik Bakımından Demiryolları adlı örneği olmayan bir inceleme kitabı olduğu, askerî hat komiserliği gibi görevler yaptığı için; Erkânı Harbiyye-i Umumiumiyye (Genel kurmay) Reisi İsmet Bey'in yardımcılık önerisine karşı, o günün koşullarını iyi gören bir gözle, Demiryollarında görev almasını sağlık veren, Büyük Zaferin arifesinde-taarruz girişimini düşmana duyurmamak amacıyla-Konya'daki evinde ona gizli konuk olan Mustafa Kemal Paşa'nın Behiç Bey'e kişisel saygısı ve güveni olduğu görülmektedir.

Ankara'da Kurtuluş Savaşı hazırlıklarına yeni başladığı bir sırada, Büyük Millet Meclisi Reisi Refakat Zabiti İsmail Hakkı (Tekçe) Eskişehir'de bulunan Demiryolları Umum Müdürlüğüne gönderdiği 5.10.336 tarihli telgrafıyla; Büyük Millet Meclis Reisi Paşa Hazretlerinin Daireleri için gerekli on adet sobanın Eskişehir'den ilk trenle gönderilerek Ankara'da Karargâha teslim edilmesi için gerekenlere emir buyurulmasını istemektedir. Behiç Bey'in karşılık telgrafi şöyledir: "İstenilen sobalar Şimendüfer İdaresinden ise maatteessüf mevcudu yoktur. İmal için hariçten malzeme bulunursa imal edip göndereceğim".

Fakat, Refakat Zabiti İsmail Hakkı, 11.10.336 tarihli ikinci telgrafında; "Eskişehir-Ankara arası istasyonlarının her birinden bir tane alınmak suretiyle Paşa Hazretlerinin daireleriyle Karargâha icabeden soba ve boru noksanının ikmaline emir buyurulmasını arz ve rica ederim" demektedir.

Behiç Bey'in belgelerinden 270 sayılı defterin 45. sayfasında "İdareden istenilen mevaddın Garabeti" yan başlığı altında yazılan bu telgrafların altında, bunların "Nihayet Mustafa Kemal Paşa'ya gösterilerek mesele halledilmiştir" notu vardır. Bu, bize Mustafa Kemal Paşa'nın anlayışı ile birlikte Behiç Bey'e olan güvenini de göstermektedir. (Bir yandan da Kurtuluş Savaşına başlayanların ne umut kırıcı koşullar altında olduklarını belirtmektedir)

Zaferden sonra İzmir hatları da İdaremize geçmiştir. Nafia Vekilliği'nden gelen 24.9.938 tarihli bir tel yazısı, "Konya'dan Afyonkarahisar'ına tayin olunmuş İzmirli..... efendilerin kabil ise İzmir tarafına tayinlerini Saruhan Mebusu Mustafa Necati Bey rica etmektedir. "Mahzur yoksa icra-yı icabı" denilmektedir. Behiç Bey ise bu memurların bağlı olduğu Hareket Dairesi Reisliğine gönderdiği bir yazıda, bu telgrafi ve içinde adı geçen kimseleri söz konusu ederek" İdaredeki vaziyetlerine

hariçten tesir yaptıran memurların arzularının imkân dahi olsa yapılamayacağı tekrar beyan olunur” demiş. Vekâlete de, İzmir tarafının durumu belli olmadığından bir tayin yapılamayacağını bildirmiştir (272. Defter, S: 101-102)

Saygı ile Anacaklarımızdan:

Kişiliğini belirten örneklerden ikisini yukarıda sunduğumuz Demiryollarını; “Kahraman Ordumuzun Allah’tan sonra yegâne muin-i zaferi (biricik zafer yardımcısı)” niteliğinde idare eden, en az onbeş gün süreceği hesaplanmış olan Çobanlar -Afyonkarahisar hattını, arkadaşlarına, güç ve güven vererek dokuz günde onartan böylece ordunun cephanesini ardından yetiştirmeyi sağlayan (rahmetli) Behiç Erkin’i biz burada, saygı ile anmayı bir görev bilmekteyiz.

Atatürk’ün milletimize seslenişinde “Övün, Çalış” dedikten sonra, özellikle “Güven” önerisini vurgulamasının, bunun kendi başarılarında olduğu gibi, çevresindeki -Behiç Erkin gibi- çalışma arkadaşlarının, millet yolunda gerçekleştirdikleri başarılarının en büyük bir dayanağı olduğunu görmesinden ileri geldiği kanısındayız.



Güven vererek Devlete satın aldırđı Demiryolları başında görevini başarıyla sürdüren sayın Behiç Erkin

BİBLİYOGRAFYA

- Behiç [Erkin], Demiryollar Hakkında Konferanslar, Haydarpaşa Demiryollar Matbaası, 1341.
- Behiç [Erkin], Demiryolları-Askerlik Noktai Nazarından Tarihi, İstimâlî ve Teşkilâtı, Tanin Matbaası, İstanbul 1330.
- Düstur, C. XI.
- ERKİN, Behiç, Günlük: 270 ve 271. defterler; 280, 281, 284. Dosyalar, İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi.
- ERKİN, Behiç, Hâtırât, Türk Tarih Kurumu kütüphanesindeki daktilo nüsha (Bu nüsha basılmıştır: Hâtırât 1876-1958, Yay. haz. Ali Birinci, TTK Yayınları, Ankara 2010).
- GAVRIEL, Arhengelos, Anadolu ve Bağdat Demiryolları İdaresinin İç Yüzü, Mahmut Bey Matbaası, Dersaadet, 1327.
- Gazi Mustafa Kemal [Atatürk], Nutuk.
- GÜREL, Ziya, “Geçmişte Bir Kaza”, Demiryol, Eylül 1971, Sayı: 540.
- RUBARH, Paul, Hatt-ı Saltanat Bağdat Demiryolu, çev: belirtilmemiş, İlham Matbaası, İstanbul 1331.
- T.C. Anadolu-Bağdat Demiryollarının 1920-1925 Seneleri Zarfında Geçirdiği Safahat, 1927.
- ÜNER, Zihni, “İstiklal Harbi’nden Bir Hâtırâ”, Demiryol, 1953, Sayı: 22-23.

DİZİN¹

A

- Abdülezel Efendi (istasyon memuru), 23, 24
- Abdülhalim Çelebi, 29
- Adana ve Havalisi Kumandanlığı, 105
- Adana, 27, 31, 81, 88-90, 92, 93, 95, 98, 101, 103, 107, 113, 136, 149
- Adapazarı, 14-17, 93, 95, 137
- Adnan Bey, 15
- Afyon Garı, 38
- Afyon Karahisar/Afyon, 4, 7, 12, 18-20, 28, 30, 31, 38, 42, 46, 50, 53, 61, 70, 72-74, 111, 117, 121, 122, 127, 129, 133, 139, 141-144, 154
- Agavni, 80
- Ağzıaçık, 123, 125, 140
- Ahmet Zeki (Erkân Harbiye Reisi), 49
- Akhisar (Pamukova), 14
- Aksaray, 94, 95
- Akşehir Gölü, 120, 121, 125
- Akşehir, 18, 50, 65, 76, 77, 79, 107, 117, 120-122, 127, 133, 138
- Alaşehir, 31
- Alayunt, 50, 54
- Ali Ferruh Efendi, 80
- Ali Fuat Paşa (Cebesoy), 16, 20, 24, 28, 33
- Ali Rıza Bey (Müsteşar), 60
- Alman Teşkilatı, 68
- Almanya, 110, 111, 147, 149
- Amanoslar, 119
- Amasya, 1
- Anadolu Demiryolları, 10, 11, 82, 86, 87
- Anadolu isyanları, 49
- Anadolu Şimendifer Kumpanyası, 3, 5, 9, 13, 46
- Anadolu Şimendiferleri Askeri Müfettişliği, 5
- Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğü, 10, 31
- Anadolu Timur Yollarının Cihet-i Siyasiyesi (Gavriel), 85
- Anadolu ve Bağdat Demiryolları İdaresinin İçyüzü (Gavriel), 85, 89
- Anadolu, 1, 2, 4, 7, 8, 11, 12, 17, 24, 33, 38, 39, 71, 85, 89, 92, 108, 117, 135, 149
- Anadolu-Bağdat ve Afyon-Uşak Demiryolları, 12, 27, 58, 68, 85, 89, 90, 108, 147, 151
- Anamur, 125, 126
- Ankara, 1, 5, 6, 9, 18, 21, 22, 24, 25, 28, 33, 41-45, 47, 48, 52, 55, 58, 59, 61, 62, 65, 67, 73, 74, 76-79, 84, 86, 88, 93-95, 101, 102, 106, 111, 112, 117-119, 125, 127, 130, 131, 137, 148, 152
- Ankara Anlaşması, 89, 91, 92
- Ankara Garı, 38, 39
- Ankara İstiklal Mahkemesi, 45
- Ankara İtilafnamesi, 84, 101, 108
- Antalya, 1, 52, 57, 109, 110, 124
- Antep, 1
- Apazya vapuru, 115
- Apel (Sırp uyruklu), 81
- Ararat gemisi, 104
- Arayidis (Katar şefi), 45
- Arifiye, 4, 24
- Armenat Vani, 17

¹ 1. baskıda dizin yoktur. Bu baskıda dizini hazırlayan: Yusuf Turan Günaydın

Âsım, 127
 Askerlik Bakımından Demiryolları (B. Erkin), 153
 Aslanyadis, Hristo (makinist), 22
 Atatürk, 24, 154
 Atıf Bey (Yarbay), 24, 25
 Avni Bey (Albay, mebus), 29
 Avrupa, 31, 89, 108, 111, 152
 Avusturya, 73
 Ayanidis Efendi, 6, 20
 Aydın, 12
 Ayntepe, 125, 127
 Azarı dekovil hattı, 123, 124, 128-131, 134, 139, 142
 Azanköy, 91, 113, 119-123, 126-128, 131, 140
 azınlık okulları, 81

B

Bağdat, 4, 11, 12, 26, 38, 46, 91, 147, 148
 Bağdat Demiryolları, 1, 5, 10, 119, 131
 Bağdat İnşaat Şirketi Umum Müdürlüğü, 12, 27, 62
 Bağdat İnşaat Şirketi/Ortaklığı, 26, 27, 88
 Bağdat Oteli, 63
 Bağdat (Şimendifer) Kumpanyası/İdaresi, 3, 11, 13, 46, 103
 Bahaettin Efendi (baş makinist), 6, 28, 45
 Balkan devletleri, 17
 Banaz, 129, 144
 Banko di Roma, 110
 Batıkköy, 65
 Batı medeniyeti, 12
 Behiç Bey (Erkin), 9-11, 21, 23, 25, 26, 28-32, 34, 39, 40, 44, 49, 53, 55, 56, 58, 60, 62, 63, 65-72, 75, 76, 78,

80-83, 89, 90, 92, 93, 95, 98, 103, 104, 107, 108, 113, 114, 118, 120, 124, 126, 130, 135, 137, 139, 142, 144, 145, 150-153
 Bekir Lütfi Bey, 72, 74, 76, 77
 Bekir Sami Bey, 48
 Belleten, 37, 53, 65, 118
 Beylikahır, 137
 Beylikköprü, 61, 62, 119
 Biçer, 119
 Bilecik, 7, 14, 25, 33, 40, 41, 59, 137
 Bilemedik, 11, 62, 119, 122, 131
 Birinci Cihan Savaşı, 1, 9, 13, 20, 82
 Birinci İnönü Savaşı, 25, 35, 46, 50, 54, 65, 67
 Boğaziçi, 1
 Bolvadin, 121
 Bozöyük, 43, 54, 59, 61
 Burdur, 31, 50, 51, 94
 Bursa, 31
 Buyyon, Franklen, 90, 92
 Büyük Çobanlar, 133, 134, 139, 142
 Büyük Millet Meclisi, 8, 10, 11, 25, 30, 58-60, 73, 92, 144, 150, 153
 Büyük Taarruz, 115
 Büyük Zafer, 153
 Büyükderbent İstasyonu, 3

C- Ç

Cebesoy, Ali Fuat, 9, 28. Ayrıca bk. Ali Fuat Paşa.
 Celalettin Arif Bey, 15, 25, 96, 109, 110, 113
 Cemal (Varidat Teftiş Kalemi amiri), 70
 Cenup Cephesi Komutanlığı, 28-31, 38, 42, 46-51, 53
 Çanakkale Boğazı, 1
 Çankaya, 131

Çavuşçuköy, 120, 121
 Çavuşköy, 121
 Çay İstasyonu, 66, 69, 71, 76, 77, 79, 90,
 91, 95, 114, 118, 121, 123, 133, 134
 Çekürler, 43
 Çifteler, 123
 Çobanlar, 121, 123, 124, 127, 141-
 143, 154
 Çötaki (makinist), 19
 Çukurhisar, 54

D

Davut Efendi, 80
 Demiryol dergisi, 62
 Demiryolları İdaresi/İşletmesi, 9, 12,
 17, 19, 20, 23, 28, 30, 37, 47, 50-52,
 54, 55, 59, 60, 73, 83, 99, 101, 102,
 124, 127, 133, 150, 151
 Demiryolu Meslek Okulu, 37
 Derbend İstasyonu, 23, 24
 Derince, 123, 124
 Dersaadet, 135, 150
 Deutsche Bank 147
 Devlet-i Aliyye, 87, 148
 Diyanbekir, 148
 Döğer İstasyonu, 43, 52, 142
 Dumlupınar, 19, 53, 143, 144
 Durak, 26
 Düstur, 89

E

Edhem (Çerkez), 42, 46,
 Edhem Çeteleri, 31, 42, 43
 Emin (Sazak), 65
 Emin Avni Bey, 124, 127, 140, 142
 Ereğli kömürleri, 101, 102
 Ereğli, 81, 113, 149
 Erkin, Behiç, 9, 11, 28, 35, 37-39, 63,
 84, 116, 131, 138, 154

Ertuğrul 20
 Erzurum Kongresi, 1
 Eskişehir, 4, 6, 7, 8, 10, 12, 14-18, 20,
 22, 24, 25, 31, 34, 38, 40, 42-46, 48,
 49, 51, 56, 59, 61, 62, 70, 72, 83,
 109, 111, 117, 118, 142, 148, 153
 Eskişehir Garı, 38
 Eskişehir İstiklal Mahkemesi, 44
 Espuvar gemisi, 103
 Eşref Bey (başmühendis) 77, 78, 111,
 112, 118
 Etniki Eterya, 20

F

Fahrettin Bey (Altay), 47, 57
 Fatin Bey (Askerî komiser yard.), 34,
 56, 142, 143
 Fevzi Paşa (Çakmak), 39, 40, 47, 62,
 79, 91, 95, 98, 99, 114, 119, 120,
 129, 130, 137
 Feyzi (Nafia vekili), 71
 Fikret [Tevfik], 13
 Frankfurt, 38
 Fransa, 113
 Fransız Demiryolları, 98, 101
 Fransız Gemi Ortaklığı, 101
 Fuat Ziya Bey, 137

G

Galatasaray Sultanisi, 13
 Garp Cephesi, 28, 34, 38-40, 42, 43,
 46, 47, 53, 58, 68, 70, 71, 76, 104,
 111, 112, 118-127, 131, 138
 Garp Cephesi Komutanlığı, 15, 16,
 18-20, 23, 30, 34, 41, 44, 45, 55,
 73, 79, 102, 103, 111, 125, 126, 133
 Garp Cephesi Polis Örgütü, 17, 20,
 21, 23, 32, 96, 98
 Gavriel, Arhengelos, 85-87, 89, 150

Gazlıgöl, 61, 142
 Gebze, 150, 151
 Gelibolu Yarımadası, 1
 Gençlik Parkı, 131
 Geyve, 5, 14, 15, 25
 Gök Bayrak Müfrezesi, 15
 Günayköy, 129, 131
 Gürcü Heyeti, 48

H

Hacıkırı, 26
 Hadimi zade Vehbi Efendi, bk.
 [Mehmet] Vehbi Efendi.
 Hakkı Efendi (Cer İşleri md. yrd.), 18, 19
 Halide Edip (Adivar), 141
 Halit Bey (Kurmaya Binbaşı), 57, 60,
 61, 65, 72, 83
 Hamam İstasyonu, 31, 61
 Hamdi Efendi (istasyon müd.), 76
 Hamid Bey (Adana Valisi), 103
 Hamit Bey (Hilali Ahmer 2. Reisi), 101
 Harilaos Efendi, 6, 20, 46
 Harput, 148
 Hasan Fehmi Bey (Maliye vekili), 98
 Haydar (Konya Valisi), 19
 Haydarpaşa, 3, 4, 8, 13, 15, 85-87,
 137, 147, 148, 150-152
 Hayri Bey (tümen komutanı), 26
 Heyeti Temsiliye, 7
 Hıfzı (kumandan), 73
 Hristiyan azınlıklar, 12
 Hicaz Demiryolları, 75, 144
 Hicaz hattı, 18, 78
 Hicaz Şimendiferleri, 3
 Hilali Ahmer, 101
 Hindistan, 149
 Hoca Vehbi Efendi, bk. [Mehmet]
 Vehbi Efendi.
 Hügnen, Edward, 149-152
 Hüseyin Cahit Bey (Valgün), 144, 152

Hüsnü Bey (Binbaşı), 14

I-İ-J

İlgın, 50, 127
 Isparta, 33
 İhsaniye, 52, 61
 İkinci İnönü Savaşı, 58
 İngiltere, 148
 İnkılap Enstitüsü, 37
 İnönü (İstasyonu), 41, 43, 53
 İnönü Meydan muharebesi, 53
 İnönü Muharebesi/Savaşı, 34, 44
 İshaklı, 148
 İskenderun, 94, 96, 101, 103, 104,
 120, 126, 127, 131
 İslâm, 16, 19, 67, 70, 72, 74, 75
 İslamköy (Banaz), 144
 İsmail (makinist), 45
 İsmail Fazıl Paşa, 9, 12, 24, 67, 72, 117
 İsmail Hakkı (BMM Refakat zabiti), 25
 İsmail Hakkı (Tekçe), 153
 İsmail Safa, 151
 İsmet (İnönü), 56, 123
 İsmet Bey (İnönü), 28, 153
 İsmet Paşa (İnönü), 38, 55-57, 70, 120,
 128, 151
 İspirodis, Aleko, 15
 İstanbul İşgali, 4, 13
 İstanbul, 1, 2, 9, 16, 71, 89, 93, 95,
 101, 103, 112, 115, 125, 126, 149
 İstiklal Harbi, 141
 İstiklal Mahkemesi, 44, 45
 İsviçre Demiryolları, 150
 İtalya, 73, 108-110
 İtalyan Deniz Kuvvetleri 103
 İttifak-ı Müselles (Üçlü Uyuşma), 3
 İzmir, 1, 20, 82, 88, 129, 154
 İzmirli Hamdi Efendi, 76
 İzmit, 3, 20, 24, 85, 86, 87, 123, 124,
 137, 147

Jak (ambar müd.), 74, 81
Jan Dot, 45

K

Kaldis Efendi, 62, 67, 68, 76, 77
Kâmil Efendi (istasyon müd.), 76
Kamus-u Fransevi, 124
Kapıcıoğlu, 14
Karaarslan, 133
Karadeniz, 137
Karahisar, 127
Karaisah, 26, 27
Karaisah Mahkemesi, 27
Karaköy, 40-41
Karal, Enver Ziya, 37
Karaman, 149
Kardeşbeli, 149
Kardif kömürü, 97, 102, 103, 106, 113
Kasaba, 88, 129
Kasap Osman, bk. Osman Bey (Yarbay).
Kayseri, 26, 71, 73
Kayseriyye, 148
Kâzım (İnanç) Paşa, 47
Kâzım Bey (mühendis), 125
Kâzım Paşa (Özalp), 29
Kelebek, 26, 72
Kemal Bey (Yüzbaşı), 55
Kilikya, 89
Klambogidis, Spiro, 15
Kolaro Efendi, 6, 18, 20, 23
Konaklar Heyeti, 59
Konaklar İstasyonu, 129
Konya, 3, 7, 18, 19, 22, 26, 28, 30, 31, 33, 38, 41, 42, 46, 48, 50, 51, 60-63, 65-77, 80-84, 90-98, 101, 109-113, 116, 117, 126, 134, 138, 149, 153
Konya İska Heyeti, 46
Konya İstasyonu, 22, 29

Kozan, 26, 108
Kumrallı, 122-123, 133, 134
Kuvayı Milliye, 14, 15, 21, 23, 24, 26
Kuvayı Tedibiye, 28
Kuveyt, 149
Küçükköy, 143
Külman, 85, 86
Kütahya, 7, 18, 20, 32-34, 43, 50, 51, 54, 142, 148

L

Latif Bey (Binbaşı), 8
Lefke (Osmaneli), 4, 5, 14-17, 25, 30, 59, 137
Leonyadis (telgraf başçavuşu), 22
Londra, 48

M

M. Ali Bey (Kozan m.vekili), 108, 109
M. Şevket Bey (mühendis vekili), 128
Maden Kömürü İdaresi, 52
Mahmut Bey (24. Tümen Komutanı), 4
Malta, 2
Mamure, 136
Manas Efendi (mühendis), 5, 6, 15
Maraş, 1
Marko Çavuş, 15
Martiyano, 15
Mavrokordato Efendi (Mavro Gordato), 27, 28, 38, 57
Mehdi Bey (Binbaşı), 9, 15
[Mehmet] Vehbi Efendi, 66, 80
Mehmet Nuri Bey (Adana Valisi), 81
Memduh Efendi (katar müfettişi), 78-81
Menteşe, 94,
Mersin, 84, 89, 94-97, 101, 103, 104, 106, 108, 115, 124
Meydanıekber, 136
Mısır Lirası, 11, 12

Millî Kuvvetler, 4, 14
 Mondros Mütarekesi, 1
 Moskova, 28
 Moskoyan, 14
 Mösyö Andre, 18, 81, 83
 Mösyö Deduval, 122
 Mösyö Kaldis, bk. Kaldis Efendi.
 Mösyö Kavulla, 147
 Muğla, 94

Muhittin Efendi (Eczacı Yüzbaşı), 42
 Muhtar Bey, 62
 Mustafa (Tunuslu ustabaşı), 81
 Mustafa Kemal Paşa, 1, 2, 10, 11, 25,
 28, 30, 58, 60, 65, 66, 80, 81, 91,
 117, 138, 140, 153
 Mustafa Necati Bey (Saruhan mebu-
 su), 153
 Muzaffer Bey (Erkâi Harbiye Reisi),
 40, 45
 Müdafaa-i Hukuk Cemiyetleri, 16, 17

N

Nazmi (Tabur Komutanı), 76
 Necip Bey (mühendis), 78, 110
 Nice, 152
 Niğde, 7, 71
 Nuri Aziz ve Ortakları, 108-110
 Nutuk, 2, 24, 140

O-Ö

Ortakonç, 125
 Osman Bey (Yarbay) (Kasap Osman),
 28, 29
 Osmaniye, 136, 149
 Osmanlı Bankası, 98, 104, 112
 Osmanlı Devleti, 2, 12, 17, 81, 89, 149
 Osmanlı Hükûmeti, 148, 149
 Osmanlı İdaresi, 52
 Osmanlı Lirası, 150

Osmanlı Meclis-i Mebusanı 2
 Osmanlı okulları, 81
 Osmanlı uyruğu, 17
 Oturak İstasyonu, 19
 Ömer Efendi (mühendis), 67, 72
 Ömer Lütfi Bey, 39, 56-63, 72, 76, 82,
 85

P

P.T.T. İdaresi 138
 pakura (mazot), 23, 44
 Paris, 113
 Pazarcık, 41
 Pelle (General), 103
 Pendik 151
 Pınarbaşı, 50
 Pire Limanı, 103
 Piribeyli, 91, 120, 122
 Plâques Tubulaires, 109-110
 Polath, 44, 59, 62, 112, 119, 127, 137
 Posta ve Telgraf Genel Müdürlüğü,
 20, 69
 Pozanti, 3, 11, 26, 27, 30, 31, 38, 46,
 50, 89, 91, 92, 107, 113

R

Ragıp Efendi(eczacı), 42
 Rasim Bey (fabrikatör), 104, 105
 Rauf Bey (Orbay), 58, 63, 65
 Recep Zühtü Bey, 107
 Refet Bey/Paşa (Bele), 28-30, 51
 Reşat (Saruhan m.vekili), 108, 141
 Rıfat Bey (Yol Dairesi Reisi), 121, 143
 Rıza Efendi (katar müfettişi), 78
 Rıza Nur, 117
 Roma, 109, 110
 Rusya, 117, 149
 Rusya gemisi, 104

S

- Sabuncupınar, 129, 142
 Sadullah Bey, 63
 Saffet Bey (Binbaşı), 61, 62, 68, 74-79
 Sakarya Savaşı, 58, 75, 111, 117-119
 Sakarya Vadisi, 123
 Salahattin Bey (2. Kolordu Kumandanı), 47
 Salânîk İltisak Hattı, 9
 Salih Paşa, 151
 Samsun, 1
 Saruhan, 108
 Selânîk, 18, 115
 Serf Efendi, 46
 Seyitgazi, 42, 123
 Silifke, 26, 94, 95, 125
 Sinan Paşa, 26
 Sivas, 42, 94, 119, 137, 142
 Sivas Kongresi, 1
 Sivrihisar, 42, 66
 Sivrihisaryan, Agop, 74
 Smith (İngiliz Albay), 150
 Solakyan, 19
 Spirodis, Aleksandr, 15
 Suriye, 82, 89
 Suriye Bankası, 105
 Süreyya (m.vekili), 109

Ş

- Ş[emsettin]. Sami, 124
 Şark Demiryolları, 85
 Şemsettin Bey (Binbaşı), 40, 123, 124.
 Şemsettin Efendi (şimendifer subayı), 18
 Şimendifer İşletmesi, 58
 Şömendüfer Hututu Askerî Müfettişliği, 5, 8
 Şükrü (makinist) 19.
 Şükrü Bey (Erkânı Harp Binbaşı), 62

T

- Tanin Gazetesi, 144
 Tarsus, 101
 Tavkvîm-i Vekâyî, 89
 TCDD, 35
 Tekesirtları 41
 [Tevfik] Fikret, 13
 Toros, 38, 119
 Toroslar, 11, 27, 62, 91, 120, 122
 Toros Tünelleri, 124, 131
 Trabzon, 123, 125
 Türk Demiryolları, 35
 Türk İdaresi, 51, 83
 Türk Tarih Kurumu, 37
 Türkiye Büyük Millet Meclisi)7
 Türkiye, 10, 92, 110

U-Ü

- Ulukışla, 48, 98, 113, 117.
 Umumi Harp (I. Dünya Savaşı), 82
 Urfa, 1
 Urfanidis, 81
 Uşak, 12, 18, 19, 32, 53. 129, 134, 144
 Üçlü Uyuşma (İtyilâf-ı müselles), 3
 ümmet-i Muhammed, 66
 Üner, Ziya, 35, 141
 Üsküdar, 147

V-Y

- Vasfi Bey (hat işletme müdürü), 5-9, 13, 18, 42
 Vaysal, 123
 Veli (Yarbay), 44, 45.
 Yahşihan, 125, 129, 130
 Yasyan, 121
 Yenen Devletler, 16
 Yenice, 68, 70, 71, 89, 90, 91, 95, 97, 98, 106, 113, 114
 Yorgi (ateşçi), 19

Yunan Ordusu, 1, 12

Yunanlılar, 18, 20, 103, 115, 125

Yusuf Kemal Bey (Tengirşenk; Har-
iciye Vekili), 65, 117

Yüzbaşı Sait, 125

Zihni Efendi 142

Ziraat Mektebi, 39

Ziya Bey (atölye müdürü), 115,

Ziyapaşa Köyü, 41

Zonguldak, 97, 102-104, 106, 125

Zonguldak Osmanlı Kömür Şirketi,
103

Z

Zamir Bey, 151

Zeki Bey (hareket müfettişi), 40, 41,
43, 78, 79

Zihni Bey (Müfettiş), 46, 60, 61, 68,
69, 73, 75, 77. 115, 144





Türk Tarih Kurumu Basımevi - Ankara 2011

ISBN 978-975-16-2448-2



TÜRK TARİH KURUMU BAŞKANLIĞI
26.07.02.01.13.154
Kitaplar ISBN 9799751624482 Kurtuluş
Savaşında demiryolculuk



81947

A.VIII
0164