

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

BEHİÇ ERKİN VE DEVLET DEMİRYOLLARININ KURULUŞU

Yüksek Lisans Tezi

Dilaver DİNÇ

ANKARA 2009

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

BEHİÇ ERKİN VE DEVLET DEMİRYOLLARININ KURULUŞU

Yüksek Lisans Tezi

Öğrencinin Adı
Dilaver DİNÇ

Tez Danışman
Prof.Dr. Oğuz AYTEPE

ANKARA 2009

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

BEHİÇ ERKİN VE DEVLET DEMİRYOLLARININ KURULUŞU

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Prof.Dr. Oğuz AYTEPE

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

.....
.....
.....
.....
.....

Tez Sınavı Tarihi

Yukarıdaki sonucu onaylım.

(imza)

Prof. Dr. Temuçin F. ERTAN

Enstitü Müdürü

ÖZET

5 Nisan 1876 tarihinde İstanbul'da doğan Behiç Erkin, çocukluk yıllarında yanında büyüdüğü eniştesi Mareşal Hidayet Paşa'nın görev yerleri nedeniyle; sırasıyla Bağdat (1881-1886), Erzincan (1886-1887), İstanbul (1887-1888) ve Basra (1888-1892) vilayetlerinde ailesi ile birlikte bulunmuştur.

Behiç Erkin Ocak 1894 tarihinde Askeri Rüştüye'yi, 1895 yılında Askeri İdadi'yi ve 25 Aralık 1898 tarihinde Piyade teğmen rütbesi ile Harp Okulu'nu ve son olarak 29 Kasım 1901 tarihinde Harp Akademisi'ni bitirmiştir.

13 Nisan 1902 tarihinde Selanik'teki 15'inci Topçu Alayına katılarak Ordudaki görevine başlayan Behiç Erkin, 1910 yılına kadar sırasıyla Bölük, Tabur ve Alay Komutanlıklarında bulunmuştur.

Selanik'te 1904-1908 yılları arasında diğer görevlerine ek olarak İltisak (Birleştirme) Hattı Muhafız Kuvvetleri Müfettişliğinde bulunmuş, müteakiben 1910-1912 yıllarında ise Demiryolu Askeri Komiserlik görevine atanmıştır. Bu görevleri sırasında, Demiryolu kuruluşu ve işletmesi üzerinde yapmış olduğu incelemeleri, I. Dünya Savaşı sırasında "Demiryolunun Askeri Açısından Tarihi, Kullanımı ve Teşkilâtı" adlı bir kitapta toplayarak, bu alandaki ilk Türkçe eseri yazmıştır.

Balkan Savaşı süresince Demiryolları Komiserlik görevine devam eden Behiç Erkin, Yunan kuvvetlerinin Selanik'e girmesi üzerine 26 Kasım 1912'de harp esiri olarak Yunanistan'ın Pire şehrine götürülmüştür. Esaret sonrası 18 Kasım 1913 tarihinde İstanbul'a gelen Behiç Erkin 11 Şubat 1913'te Harbiye Nezareti Harbiye Dairesi Ordu Şubesi Asker Alma Kısım Amirliğine tayin edilmiş ve I. Dünya Savaşı süresince Genelkurmay Karargâhında Lojistik görevde bulunmuştur.

Behiç Erkin, 15 Temmuz 1920-25 Şubat 1921 ve 1 Aralık 1921-14 Ocak 1926 tarihleri arasında iki dönemde Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü görevini yapmıştır. Bunlardan Birinci dönem olarak adlandırdığımız dönemde

oldukça zor şartlar altında çalışmıştır. Bunun sonucunda sağlığı bozulan Behiç Erkin bu zor günlerde bu görevinden istifa etmek zorunda bırakılmıştır. İkinci defa görevi üstlendiğinde, işletme sorunu yaşayan demiryollarının başına adeta bir kurtarıcı gibi getirilmiştir. Milli Mücadelenin en çetin şartlarında birçok sorunun üstesinden gelerek Genel Müdürlük görevini başarıyla yerine getirmiştir.

Hiçbir Türk işletemez denilen yıllarda, personelin büyük bir kısmı gayrimüslimlerden oluşan demiryollarının dilinin Türkçeleştirilmesi, Millileştirilmesi gibi birçok konuda öncülük etmiştir. Milli Mücadele’de hatlara el konularak, hattın idaresi için oluşturulmuş olan Umum Müdürlük “Devlet Demiryolları Müdüriyeti Memuriyesi” adıyla yeniden teşkilatlandırmıştır. Behiç Erkin’in çabası ve önderliği ile ilk Genel Müdürü sıfatını taşıdığı bu yeni Cumhuriyet teşkilatı, bugün Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları adıyla faaliyetlerini sürdürmektedir.

14 Ocak 1926-4 Kasım 1928 tarihleri arasında Bayındırlık Bakanlığı yapan Behiç Erkin, 1928-1939 yılları arasında Budapeşte Elçiliği ve 1939-1943 yılları arasında Paris Büyükelçiliği görevlerinde bulunmuştur. Ayrıca; 31 Aralık 1925 tarihinde II. Dönem İstanbul Milletvekili, 5 Eylül 1927 tarihinde III. Dönem İstanbul Milletvekili ve 2 Eylül 1943 tarihinde de VII. Dönem Çankırı Milletvekili olmuş ve 5 Ağustos 1946’da milletvekilliği sona ermiştir.

Türk ulusu için elinden gelen hizmeti, gerek katıldığı savaşlarda, gerekse de bürokrat, milletvekili, bakan ve büyükelçi olarak yapmanın huzuru içinde Behiç Erkin 11 Kasım 1961 günü İstanbul’da hayata gözlerini kapadı. Gazeteler Behiç erkinin vefatını “Mustafa Kemal’in arkadaşlarından birisi daha öldü” diye duyurdular. Anıtmezarı vasiyeti üzerine rayların sesini devamlı duyabileceği Genel Müdürlük görevine başladığı Eskişehir’de hatların birleştiği üçgende, Konya-Kütahya-İstanbul makası içinde Enveriye istasyonunda bulunmaktadır.

Anahtar Kelimeler : Behiç Erkin, Behiç Bey, Demiryolları, Kurtuluş Savaşı, TCDD.

ABSTRACT

Behiç Erkin was born in Istanbul, on April 5, 1876. In childhood years, together with his family he lived in the provinces of, in order, Baghdad (1881- 1886), Erzincan (1886- 1887), Istanbul (1887-1888) and Basra (1888-1892) due to the duty stations of his aunt's husband, Marshall Hidayet Pasha by whom he was grown up.

Behiç Erkin, respectively, graduated from Military Secondary School by January 1894, Military High School in 1895, and Military Academy on December 25, 1898 with Infantry Secend-Lieutenant degree, and finally, War College on November 29, 1901.

Behiç Erkin took an office in the army by participating in the 15th Artillery Regiment in Salonica. Up to the date November 26, 1912, chronologically, he held the offices of Company, Battalion and Regiment Commanderships.

He was on duty of Salonica Junction Line Safeguard Unit Inspectorship between the years 1904-1908, and following, he held the office of Military Railroad Commissariat between 1910 and 1912. He brought together his analysis on the railroad establishment and management which he acquired in the course of these duties, and at the time of the World War I, he wrote the first Turkish treatise on this field by setting a book named as "The History, Use and Organization of The Railroad from The Viewpoint of Military".

After the yoke, Behiç Erkin came to Istanbul on November 18, 1913. He was inducted into The Directorship of Recruiting Service in Ministry of War Military Department Army Office and, during the World War I, he held logistical position in General Staff Military Headquarter.

Behiç Erkin served as General Director of Anatolia-Baghdad Railways for two terms from July 15, 1920 to February 25, 1921 and from December 1, 1921 to January 14, 1926. In the First Term, he worked under highly hard conditions. As a

result of this, his health deteriorated and he was forced to resign from railway service that he loved during these tough period. In the second term of his service he was called almost as a rescuer of railway management which had taken a dangerous position in the course of war. He successfully achieved his service as General Director by overcoming a lot of problems in the most compelling circumstances of National Struggle. He initiated a lot of issues such as translation into Turkish and nationalization of literature of railways where workers mainly consist of non-Muslims in the years when it was told that none of Turks can manage railways.

Behiç Erkin served as Minister of Public Works from January 14, 1926 to November 4, 1928. Railway construction activities were maintained during this period. On June 1, 1927 “Directorate of State Railroads and Harbours” that was founded when he was General Directoriat was established.

Behiç Erkin served as Ambassador of Budapest from 1928 to 1939 and Ambassador of Paris from 1939 to 1943. Besides, he was Second Term Istanbul Parliamentarian on December 31, 1925; Third Term Istanbul Parliamentarian on September 5, 1927 and 7th Term Çankırı Parliamentarian on September 2, 1943. On August 5, 1946 his duty as a Parliamentarian ended.

Behiç Erkin who was in relief of doing his best for Turkish nation in the wars he participated, as a bureaucrat, as a Parliamentarian, as a Minister and as an Ambassador died on November 11, 1961 in Istanbul. Media announced his death telling “one more friend of Mustafa Kemal died”. On his bequeath, his mausoleum is in Eskişehir at Enveriye Port in Konya-Kütahya-Istanbul junction at the tirangle where rail lines meet, where he can always hear the voices of rails.

Key Words : Behiç Erkin, Behiç Bey, Railways, National Struggle, Turkish State Railways.

ÖNSÖZ

“Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu” konulu bu çalışmada amacımız; Türk Kurtuluş Savaşında önemli bir yeri olan ve Mustafa Kemal Atatürk’ün yakın silah arkadaşlarından Behiç Erkin’in hayatı ile özellikle Ulusal Demiryolculuğumuza gerek Milli Mücadele döneminde gerekse Cumhuriyet döneminde yaptığı katkıları incelemektir.

Bu çalışmada özellikle tetkik eserleri inceledik, daha sonra Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Demiryolları Arşivi, Türk Tarih Kurumu Arşivi ve TİTE Arşivinden, Milli Kütüphane ve Lojistik Komutanlığı Kütüphanesinden faydalandık. Yaptığımız bu arşiv çalışmalarından elde ettiğimiz bilgi ve belgeleri diğer kaynak ve tetkiklerle beraber değerlendirdik.

Yaptığımız bu araştırma ve incelemeler neticesinde tezimizi giriş ve iki ana bölümde ve sadece bölümler içerisinde kronolojik olarak yazmaya çalıştık.

Giriş bölümünde; Mondros Mütarekesi ile ülkenin karşı karşıya kaldığı çöküş sürecinden ve bulunduğu kötü durumdan kurtarabilmek için Mustafa Kemal önderliğinde başlatılan Milli Mücadele’de, Behiç Erkin’in yeri ve Behiç Erkin’i bu göreve getiren şartların oluşum süreci belirtilerek, kısaca Osmanlı İmparatorluğu devrinde demiryollarının genel durumu ile demiryollarının harpteki öneminden bahsedilmiştir.

Çalışmamızın birinci bölümü, Behiç Erkin’in biyografisine ayrılmıştır. Bu bölümde; Behiç Erkin’in çocukluk dönemi ve eğitim hayatı, Orduda bulunduğu görevler, Selanik’teki demiryolculuk tecrübesi, Milli Mücadele’ye katılımı, Bayındırlık Bakanlığı ile Budapeşte Elçiliği ve Paris Büyükelçiliği anlatılmıştır. Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü görevi ayrıntılı verilmemiş bu safhadan ikinci bölümde bahsedilmiştir.

Çalışmamızın ikinci bölümü, demiryollarına ayrılmıştır. Bu bölümde; demiryollarının geçmişi, imtiyazlar, nüfuz ve paylaşım bölgeleri ile Hicaz ve Bağdat demiryollarının genel bir değerlendirilmesi yapılarak, Osmanlı İmparatorluğu döneminde demiryollarının durumundan bahsedilmiştir. Behiç Erkin'in Milli Mücadele ve sonrasında demiryolları ile ilgili faaliyetleri ve Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikasından da söz edilmiştir.

Çalışmamızın genel bir değerlendirmesini SONUÇ bölümünde ortaya koyarken, EKLER bölümünde ise, Arşiv belgeleri, Behiç Erkin'e ait fotoğraflar ve demiryollarını gösteren haritalar konulmuştur.

Bu çalışmanın başından sonuna kadar büyük sabır ve titizlikle eksik ve yanlışlarımı düzelten, yorumları ile bana yol gösteren değerli hocam Prof.Dr. Oğuz Aytepe'ye, tez konumu belirlememde büyük katkısı olan Prof.Dr. Yavuz Ercan'a, Enstitü Müdürümüz Prof.Dr. Temuçin F. Ertan'a, teknik konularda hiçbir zaman desteğini esirgemeyen Enstitümüz Öğrenci İşler Sorumlusu Fatma Mesci Hanımefendiye, hazırlanması sırasında en büyük sabrı gösteren, desteği sağlayan eşim Pelin ve oğlum Utku'ya çok teşekkür ederim. Çalışmamın hazırlanması aşamasında büyük desteğini gördüğüm Fatih Olcay'a, Okan Doğu'ya, Ahmet Cenk Ekim'e ve rahmetli Süleyman Kıyak'a minnetle teşekkür ederim. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Milli Kütüphane, TİTE Arşivi yöneticisi ve çalışanlarına da araştırmamız boyunca bize gösterdikleri sabır ve yardımlar için teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
KISALTMALAR	xiii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

BEHİÇ ERKİN'İN BİYOGRAFİSİ

1.1. Çocukluk Dönemi ve Eğitim Hayatı	10
1.2. Ordu'ya Katılışı ve Bulunduğu Görevler	13
1.2.1. İstanbul-Selanik İltisak Demiryolu Müfettişliği.....	17
1.2.2. I. Dünya Savaşında Bulunduğu Görevler.....	22
1.3. Behiç Bey'in Ankara'ya Gelerek Milli Mücadele'ye Katılışı	26
1.4. Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü.....	27
1.5. Nafia Vekilliği ve Demiryollarının İdaresi, Demiryollu Yapım Faaliyetleri	28
1.6. Budapeşte Elçiliği (1928-1939)	38
1.7. Paris Büyükelçiliği (1939-1943).....	40
1.8. Milletvekillik Dönemi ve Sonrası	43

İKİNCİ BÖLÜM

DEVLET DEMİRYOLLARININ KURULUŞU

2.1. Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Genel Durumu.....	46
2.1.1. Demiryolu imtiyazları ile Osmanlı Devleti'nin nüfuz bölgeleri yoluyla paylaşılması.....	46

2.1.2. 1918'e kadar inşa edilen demiryolları	60
2.1.3. Hicaz Demiryolu	62
2.1.4. Anadolu ve Bağdat Demiryolları.....	65
2.1.5. 1919'da demiryollarının durumu.....	71
2.2. Behiç Bey'den Önce Anadolu-Bağdat Demiryollarının Durumu	74
2.2.1. Ulusal demiryolculuğun başlaması.....	76
2.2.2. Askeri müfettişlik	78
2.2.3. Gayrimüslim ve yabancı devlet uyruklu memurlar	81
2.2.4. Demiryolları idaresindeki sorun.....	84
2.3. Behiç Bey'in Anadolu-Bağdat Demiryollarına Genel Müdür Oluşu.....	85
2.3.1. Demiryolları idaresine dışarıdan müdahaleler.....	91
2.3.2. Gayrimüslim demiryolu memurlarına karşı yenilenen tepki.....	94
2.3.3. Behiç Bey'in karşılaştığı kötü davranışlar ve görevin gittikçe yapılamaz bir hal alması.....	96
2.3.4. Mali güçlükler	98
2.3.5. Yakıt sorunu	100
2.4. Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğünden Ayrılması	101
2.5. Demiryolları Genel Müdürlüğünden Ayrıldıktan Sonra Aldığı Görevler ...	106
2.6. Tekrar Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğüne Atanması	108
2.6.1. İkinci defa görevi üstlendiğinde demiryollarının durumu.....	109
2.6.2. Ordunun ihtiyacını karşılayabilmek için yapılan hazırlıklar	114
2.6.3. Demiryolu birlikleri.....	116
2.6.4. Demiryollarının iç işlerinin düzenlenmesi	117
2.6.5. Büyük taarruz'da demiryolları	120
2.6.6. Büyük taarruzdan sonra yapılanlar.....	124

2.6.7. Demiryolların millileştirilmesi ve Devlet Demiryollarının temelini atılması	127
2.6.8. Süleyman Sırrı Bey'in vefatı ve Behiç Bey'in Nafia Vekili olması	136
2.6.9. Personelin refahı için alınan tedbirler.....	136
2.6.10. Behiç Bey'in Genel Müdürlüğü görevi süresince demiryolu faaliyetleri	138
2.7. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası	139
2.8. Devlet Demiryolları İdaresinin Kurulması ve Gelişmesi.....	144
SONUÇ	147
KAYNAKÇA	153
EKLER	157
EK-1 Behiç Erkin'e ait tercümeihal belgesi	157
EK-2 Anadolu'ya gelerek Milli Mücadele'ye katıldığında İsmet Paşa'dan aldığı telgraf.....	158
EK-3 Müdür-i Umumiye'nin Fırka (Tümen) Komutanlığı seviyesine çıkartıldığına dair Cephe Komutanlığının emri	159
EK-4 Behiç Bey'in maruz kaldığı kötü muameleden dolayı Refet Bey'in üzüntülerini bildiren telgrafi	160
EK-5 Ali Fuat Paşa'nın gayrimüslim demiryolları memurların ırz ve namusunun güvence altında olduğunu ilan eden 21 Temmuz 1920 tarihli Tamimi	161
EK-6 Behiç Bey'in 27 Kasım 1920 tarihli Anadolu-Bağdat Hattının düzeltilmesi için düzenlediği rapor	162
EK-7 Behiç Bey'in istirahatından dolayı görevinden ayrılması ve yerine Bnb. Halit'in atanması.....	165
EK-8 Behiç Bey'in Demiryolları Müdür-i Umumiyesi olarak görevlendirilmesi	167
EK-9 Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi teşkilatını gösteren şema	169
EK-10 Nafia Vekilliği'nden istifası ve vedanamesi	170
EK-11 Demiryolları haritaları	171

EK-12	Atatürk tarafından verilen “ERKİN” soyadı beratı	178
EK-13	Behiç Erkin’e ait çeşitli fotoğraflar	179
EK-14	Behiç Erkin’in özel arşivine ait albüm örnekleri.....	181
EK-15	Behiç Erkin’in Enveriye’deki Anıt Mezarı	182
EK-16	Vasiyetnamesi	183
ÖZGEÇMİŞ	184

KISALTMALAR

A.	: Arşivi
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.s.	: Adı geçen söyleşi
A.Ş	: Anonim Şirketi
ATASE	: Askeri Tarih ve Stratejik Etüt
B.	: Belge No
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Bkz.	:Bakınız
C	: Cilt
Çev.	: Çeviren
D	: Dosya No
F	: Fon Kodu
Gömlek No	: G
Gnkur.Bşk.lığı	: Genelkurmay Başkanlığı
Haz.	: Hazırlayan
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
Km	: Kilometre
K	: Kutu No
K.K.K.	: Kara Kuvvetleri Komutanlığı
No.	: Numara
Sa	: Sayı
s.	: Sayfa
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TİH	: Türk İstiklal Harbi
TİTE	: Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü
TTK	: Türk Tarih Kurumu
Y	: Yer No
Yay.	: Yayını / Yayınları /Yayınevi
Z.C.	: TBMM Zabıt Cerideleri

GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin çöküşü Türkiye'yi ve Türk Milletini büyük bir tehlikenin eşiğine getirmişti. Devlet bir bakıma kendi yöneticileri yüzünden dağılmıştı. Türk halkı, 12 yıl süren seferberlik içinde Yemen'den Balkanlara kadar her yerde kan dökmüş ve can vermişti. Bu savaş sırasında İslâm dayanışmasının işlememesi yüzünden, birçok dini idealler de zarar görmüş, Hindular, Faslılar, Cezayirliler gibi Peygamberin birçok ümmeti, hatta Mekke Arapları kendi "halife"lerine karşı Hıristiyan ordularıyla işbirliği yapmışlardı.¹ Daha kötüsü Peygamberin kabrini Hıristiyanlara karşı koruyan Müslüman Türk askerlerine, Müslüman Araplar, Hıristiyan İngilizlerle birlikte arkadan saldırmıştı.

ABD Cumhurbaşkanı W.Wilson, 8 Ocak 1918'de ABD Kongre'sinde yaptığı bir konuşmada gelecek barış şartlarını 14 maddelik bir program halinde dünya kamuoyuna açıkladı. Wilson Prensiplerinin öğrenilmesinden sonra, özellikle Alman ve Avusturya kamuoyunda barışa karşı büyük bir istek uyanmıştı.² Bu ilkelere göre, uluslararası bir kuruluşun tesisi, devlet sınırlarının milliyetler ilkesine göre düzenlenmesi, denizlerin serbestliği gibi barış içinde yaşanacak bir dünya için gerekli esaslar öngörülüyordu. Amerikan idealizminden esinlenerek hazırlanan Wilson Prensipleri, I. Dünya Savaşında yenilen devletler tarafından da bir ümit kapısı olarak kabul ediliyordu. Ancak bu ilkeler, ABD dışında kalan büyük savaşın galip devletleri tarafından benimsenmemiş, yalnız işlerine gelen maddeleri uygulamışlardır.³

Almanya, Avusturya ve Osmanlı Devleti, 4 Ekim'de Woodrow Wilson'a önerdiği ilkeleri benimsediklerini ve bu esaslar çerçevesinde mütarekeye hazır olduklarını bildirdiler. Sadrazam Talat Paşa, 8 Ekim 1918'de istifa etti. Türkiye'nin durumu umutsuzdu. Enflasyon devam ediyordu. İaşe sıkıntısı had safhadaydı. Açlık ve hastalık yaygındı. Anadolu'da asayiş bozulmuştu. Suriye cephesi çökmüştü.

¹ M.Cemil Özgül, **Heyet-i Temsiliye'nin Ankara'daki Çalışmaları**, Ankara, 1989, s.7.

² Sabahattin Selek, **Milli Mücadele (Ulusal kurtuluş Savaşı-I)**, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2002, s.63.

³ Özgül, **a.g.e.**, s.7.

Altıncı Ordu, Irak'ta ricat halindeydi. Bulgaristan'ın mütareke akdetmesiyle serbest kalan General George F. Milne kuvvetlerine İstanbul yolu açılmıştı.⁴

Avrupalı meslektaşları gibi Osmanlı politikacıları da, Osmanlı halkının bihaber olduğu bu ilkelerin, adil bir barış getireceğine inanmışlardı.⁵ Wilson prensiplerine güvenilerek imzalanan Mondros Mütarekesi, Osmanlı Devleti için adeta bir ölüm fermanydı. Galip devletler imza koydukları, mütareke hükümlerini yok kabul ederek istedikleri gibi hareket etmeye başlamışlardı.⁶ Altı yüz yıllık büyük Osmanlı İmparatorluğu, o feci Balkan yenilgisinden sonra şimdi de dört yıl süren bu uzun Dünya Harbini yine yenik bitirmişti. Görünüş oydu ki, artık bu onun sonuydu. Yani, 1683 II. Viyana yenilgisinden beri 235 yıldır süregelen kesintisiz bir çöküşün, bir yıkıntının sonuna varılmış gibiydi.⁷

Mondros Limanında İngiliz Agamemnon zırhlısında 30 Ekim 1918 günü imzalanmış olan Mondros Mütarekesi 25 madde halinde düzenlenmişti. Osmanlı Baş delegesi Rauf Bey (Orbay)⁸ tarafından imzalanan metin ertesi gün yürürlüğe girmişti.⁹ Metinde çok bilinçli olarak, Osmanlı Ordusunun dağıtılması ve silahların toplanması dışında, değişik neden ya da gerekçelerle, İstanbul'un ve ülkenin herhangi bir noktasının işgalini, haberleşme ile ulaşımın denetlenmesini sağlayacak maddelere yer verilmişti. Alman ve Avusturyalıların işlettikleri demiryollarının tamamına el konmuş, önemli limanlar ve tren istasyonları işgal edilmişti. Metnin dikkat çeken özelliklerinden biride, Kilikya, Mezopotamya gibi sınırları belli olmayan eski coğrafya adları ile Boğazlar bölgesi gibi alanı genişletilebilecek yöre adları kullanılmasıydı. Bunların dışında yine mütareke metnine göre, galipler kendi güvenliklerini tehdit edecek bir durum karşısında, herhangi bir stratejik noktayı işgal hakkına da sahip olacaklardı. Bütün bunlar, savaşı kazananların Osmanlı

⁴ Feridun Ergin, "Mütareke Kabineleri", **ATAM Dergisi**, Sa: 21, C: VII, Ankara, 1991, s.391.

⁵ Selek, **Milli Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı-I)**, s.63.

⁶ Özgül, **a.g.e.**, s.7.

⁷ İbrahim Artuç, **Kurtuluş Savaşı Başlarken**, Karataş Yayınları, İstanbul, 1987, s.11.

⁸ Rauf Orbay verdiği demecde; elde edilen sonucun övünülecek bir durum olduğunu öne sürmüş ve kendisinin başkente sevinç içinde döndüğünü belirterek şunları söylemişti: "İmzaladığımız mütareke sonucunda devletimizin bağımsızlığı, saltanatımızın hukuku korunmuştur. Bu mütareke, galip ile mağlup arasında yapılan bir mütareke değil, belki savaş durumundan çıkmak isteyen denk iki kuvvet arasında yapılabilecek bir mücadeleye son vermek niteliğindedir..." (Şerafettin Turan, **Mustafa Kemal Atatürk-Kendine Özgü Bir Yaşam ve Kişilik**, Bilgi Yayınevi, İstanbul, 2004, s.162..)

⁹ Turan, **Mustafa Kemal Atatürk**, s.163

İmparatorluğunu parçalarken Anadolu'yu tümüyle işgal etmek kararında olduklarını gösteriyordu.¹⁰

Türk İstiklâl Harbini oluşturan nedenlerin başında, Osmanlı Devletince I. Dünya Savaşı sonunda imzalanmış olan 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesinin haksız ve keyfi uygulaması gelmektedir. Türk Ordusu terhis edilir ve silahları elinden alınırken, İtilaf Devletleri, sözde güvenliklerini sağlamak için, Mütarekenin 7. maddesini bahane ederek daha önceleri kendi aralarında yaptıkları gizli antlaşmalarla kendilerine düşen yerleri işgal etmişlerdir.¹¹ Dağılmakta ve çökmekte olan bir İmparatorluğun tasfiyesini hızlandırdığı için I. Dünya Savaşı yenilgisi Türk İstiklal Harbini hazırlamıştır. Mondros Mütarekesi birinin sonu ise ötekinin başlangıcı olmuştur.¹²

Mütarekenin 15'inci maddesi demiryolları ile ilgiliydi. Buna göre; *“Bütün demiryollarına İtilaf devletleri denetleme subayları memur edilecektir. Bunlar arasında halen Osmanlı Hükümetinin denetlemesi altında bulunan Maverayı Kafkas Demiryolu kısımları da dahildir. İşbu Kafkas hatları serbest ve tam olarak İtilâf memurlarının idaresi altına verilecektir. Halkın ihtiyacının karşılanması göz önünde tutulacaktır. İşbu maddede Batum'un işgali dahildir. Osmanlı Hükümeti Batum'un işgaline itiraz etmeyecektir.”*¹³ Mondros Mütarekesinden İzmir'in işgaline kadar geçen ve altı buçuk ay süren mütareke döneminde İtilâf Devletleri, devletler hukuku prensiplerine tamamen aykırı davranışlar, haksız ve yersiz işgaller ve politik baskılarla İmparatorluğun bütün kuvvet ve teşkilâtını işlemez bir hale düşürmek suretiyle, yurdu bölmeye elverişli bir duruma getirmişlerdi.¹⁴ Osmanlı İmparatorluğunun tasfiyesi başlamıştı.

Mütarekenin açık ve elastiki hükümlerini daha ilk anda fark eden ve Adana'da bulunan Mustafa Kemal Paşa, öncelikle ateşkes hükümlerinin bazı maddelerinin

¹⁰ Şerafettin Turan, **Türk Devrim Tarihi**, 1. Kitap, Ankara, 2004, s.77.

¹¹ İsmet Giritli, *“Mondros'tan Mudanya'ya, Sevres'ten Lausanne'a”*, **ATAM Dergisi**, Sa: 14, C: V, Ankara, 1989, s.277.

¹² Sabahattin Selek, **Anadolu İhtilalı-1.Cilt**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987, s.14

¹³ Selek, **Anadolu İhtilalı-1.Cilt**, s.46.

¹⁴ **Türk İstiklal Harbi**, VII. Cilt, İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1975, s.9.

açıklanması gerektiği üzerinde durmuştu. 3 Kasım 1918 tarihinde çok ivedi bir şifre telgrafta Başkomutanlık Genelkurmay Başkanlığından, Toros Tünelleri, Suriye sınırı, Klikya gibi adlandırmalarla nerelerin kastedildiğini sormuştu.¹⁵ 5 Kasım'da gönderdiği bir başka telgrafta; Kilikya hududunu ve bu tabirle nerelerin kastedildiğini açıklayarak hükümeti uyarmaktadır. Çünkü 30 Ekim 1918'de Türk ordusunun durumunu ve savunma imkânını, ülkeyi kayıtsız şartsız teslimi gerektirecek kadar ağır olmadığını bilmekteydi.¹⁶ Mustafa Kemal mütareke hükümlerinin açık olmadığını Zaman ve Vakıf gazetelerinde yayımlanan demecinde de belirtmekten çekinmemişti. Gerçekten de Rauf Orbay'ın ihtimal vermediği ama Mustafa Kemal'in öngördüğü işgaller, Talat, Enver ve Cemal Paşa üçlüsünün ülkeyi terk edip Kırım'a kaçmalarının (1/2 Kasım) ertesinde yani ateşkesin üçüncü gününde başlayarak birbirini izlemiştir.¹⁷

10 Kasım'da Ahmet İzzet Paşa'dan aldığı "*Zat-ı devletleri, İstanbul'a bir an evvel gelmelisiniz. Sizinle görüşmeye ihtiyacım var*" telgraf üzerine Mustafa Kemal Paşa, yapılacak başka bir işin olmadığına kanaat getirerek 13 Kasım 1918'de İstanbul'a gelmiştir.¹⁸ Mustafa Kemal, önce o yıllarda İstanbul'un en modern oteli olan Pera Palas'ta, daha sonra Halep'ten tanıdığı Salih Fansa'nın evinde kalmıştır. En sonunda da Şişli'de bugün müze olan evi kiralamış ve daha sonraları burası siyasi çalışmalarını yürüttüğü merkez olmuştur.¹⁹

Hiç kuşkusuz Osmanlı İmparatorluğu çağının kapanması ve milli bir devletin kurulması gerektiğini İstanbul'a gelmeden çok önce düşünmüştü. Fakat mütareke döneminin İstanbul'unda geçirdiği günler onda bu düşünceyi kesin bir inanç haline getirmiştir.²⁰

¹⁵ Turan, **Mustafa Kemal Atatürk**, s.164.

¹⁶ Selek, **Milli Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı-I)**, s.72-75.

¹⁷ Turan, **Mustafa Kemal Atatürk**, s.164.

¹⁸ Erdal Aydoğan, **Samsun'dan Erzurum'a Mustafa Kemal**, ATAM, Semih Ofset, Ankara, 2000, s.6.; Turan, **Mustafa Kemal Atatürk**, s.167.

¹⁹ Oğuz Aytepe, **Milli Mücadele Başında Mustafa Kemal ve Heyet-i Temsiliye'nin İç Siyaseti**, Ankara, 1993, s.20. ; Turan, **Mustafa Kemal Atatürk**, s.171.

²⁰ Aytepe, **a.g.e.**, s.22.

Mustafa Kemal Paşa, amaçladığı milli birliği sağlamak adına herkesle işbirliği yapmaya çalışmıştır: Padişahla, İttihat ve Terakki'den kalan açık veya gizli teşkilatlarla, Hürriyet ve İtilaf'ın henüz düşmanın aleti durumuna düşmemiş üyeleriyle, meşrutiyeti bile hazmetmemiş eski kafalılarla. Önemli olan bu kişilerin yurdun bu tehlikeli anında kurtuluş uğrunda çalışmayı içten kabul etmeleri ve yola girmeleriydi. O'nun tek reddettiği kimseler o günkü düşmanlarla işbirliğine kalkışanlardır.²¹

Mustafa Kemal Paşa, İstanbul'da kurtuluş çareleri ararken görüşüklerinde edindiği izlenimi şu şekilde anlatır: *“İçlerinden bir kısmında saf bir vatanperverlik hissini coşkunluğundan başka, ne bir fikir, ne de tedbir kabiliyeti vardı. Bir kısmının hala hasis politikacılık menfaatlerinden başka düşündükleri yoktu. Kendi kendime şu kararı verdim: Münasip bir zamanda ve fırsatta İstanbul'dan kaybolmak, basit bir tertiple Anadolu içlerine girmek, bir müddet isimsiz çalıştıktan sonra, bütün Türk milletine felaketi haber vermek. Öyle ki insanlar geleceğe şüphe ile bakarken, hemen her kesim geleceği bir devletin himayesinde görmeye başlamıştı.”*²²

Artık yasal ve demokratik düzeyde mücadele edilemeyeceğini anlayan Mustafa Kemal ve kadrosu ihtilal yolunu denediler. İhtilalcı kadro İstanbul'da bir takım eylemler düşündülse de kurulacak her yeni hükümetin düşman süngüleri altında kalacağı anlaşılmıştı. İşte bu şartlar içinde artık mücadele merkezinin İstanbul olamayacağı kesinlik kazanmaya başlamıştı.²³ İstanbul'da iktidar olmak yerine Anadolu'da iktidar olmak, gerekirse oradan İstanbul'daki iktidara sahip çıkmak gerekiyordu.²⁴

Mustafa Kemal Paşa, Anadolu'da işte bu durum ve bu düşüncelerle başlatılan Milli Mücadele'de, zorluklardan yılmayacak gerekirse hiç tereddüt etmeden canını verebilecek, makam ve mevki düşkünü olmayan, fedakâr ve güvenebileceği kişilere ihtiyaç duymaktaydı. Kimine ima ederek, kimine adeta açıkça gösterdiği kurtuluş

²¹ AYTEPE, a.g.e., s.25.

²² AYDOĞAN, a.g.e., s.10.; SELEK, **Milli Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı-I)**, s.128.

²³ AYTEPE, a.g.e., s.26.

²⁴ AYDOĞAN, a.g.e., s.10.

yoluna, en yakın arkadaşlarından başka hiç kimse onunla beraber atılmak cesaretini gösterememiştir.²⁵

Mustafa Kemal'in 1907 yılında Selanik'te görevli bulunduğu yıllardan tanıdığı, kendisine oldukça güvendiği, hatta 1911 Trablusgarp Muharebelerinde Derne'de Cephede bulunduğu sırada kendisi ile mektuplaşarak²⁶ sırlarını paylaşabildiği silah arkadaşı Behiç (Erkin) Bey'e de bu mücadelede ihtiyacı bulunmaktaydı. Mustafa Kemal ve silah arkadaşları her türlü makam ve mevkilerini geride bırakarak, Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde Milli Mücadele'ye atılmış ve Türkiye Cumhuriyetini ayağa kaldırmış, inşa etmişlerdir. Ayrıca bu mücadele, en başta Mustafa Kemal ve arkadaşlarını "*memleketin başına yeni giller (balçık) açmaktan başka işe yaramayacak*" hırslı ve hain maceracı insanlar diyerek tanıtan ve milli davayı baltalamaya çalışanlara karşı verilmiştir.²⁷

Behiç Bey, Mustafa Kemal'in "*demiryolları mühimdir onu kabul et*"²⁸ diyerek kendisine verdiği Kurtuluş Savaşımızın lojistiğine en önemli katkılardan birini yapmıştır. Çünkü o yıllarda demiryolu harekâtı Lojistik faaliyetlerin en önemli kısımlarından birini oluşturmaktaydı.

Ulaşım araçlarının ve yolların yetersiz olduğu o dönemde demiryolu bir harp için en hayati unsurlarından olmuştur. Örneğin; 1870-71 Alman-Fransız savaşında, 23 Temmuz ile 3 Ağustos arasında 11 günde, Ren Demiryolları ile günlük bin katarla 350.000 insan ve 87.000 hayvan taşınarak, sıklet merkezinin²⁹ Kuzeye taşınması Alman ordusu için olağanüstü bir ulaştırma başarısı sayılmıştır. Fransa'nın yenilgisi ve III. Napolyon'un esaretine neden olarak, Almanların muharebedeki ustalıklarından çok demiryolları faktörü gösterilmiştir. II. Dünya Savaşında "Yıldırım Harbi" doktrinini geliştiren Almanlar bu harpte de "Demiryolu" doktrinini

²⁵ Feridun Kandemir, **Milli Mücadele Başlangıcında Mustafa Kemal arkadaşları ve Karşısındakiler**, Yakın Tarihimiz Yayınları, Ercan Matbaası, İstanbul, 1964, s.11.

²⁶ Söz konusu mektuplar için bkz.: **TİTE A.**, K: 162, B:1.; Emir Kıvrıkcık, **Cepheye Giden Yol**, GOA Basım Yayın ve Tanıtım Hizmetleri, İstanbul, 2008, s.90-94,

²⁷ Kandemir, **a.g.e.**, s.6.

²⁸ Behiç Erkin, "*Atatürk'ün Selanik'teki Askerlik Hayatına Ait Hatıralar*" **BELLETEREN C: XX**, Sa: 80 (Ekim 1956)'den ayrı basım, TTK Basımevi, Ankara, 1956, s.600-601.

²⁹ Sıklet Merkezi: Bir taaruzi harekâta kuvvet çoğunluğunun toplandığı yer.

uygulamışlardı. Birçok ülke bu uygulamadan dersler çıkartmış, ordularını bu yeni duruma göre yeniden teşkilatlandırmıştır. Fakat Osmanlı İmparatorluğu'nun bu yeni doktrinden yeterli dersleri çıkartamadığı daha sonraki yıllarda görülecektir. Demiryollarının harbin kesin sonucunu etkileyen buna benzer birçok uygulamaları tarih içinde bulunmaktadır.

Rusya 1878 yılında Kafkasya'daki Rus varlığını tehdit edeceği gerekçesiyle Anadolu-Bağdat Demiryolları Projesinde; demiryolunun Sivas üzerinden Diyarbakır'a bağlanmasını istememiştir. Rusya'nın güzergâh değiştirilmediği takdirde, Osmanlı İmparatorluğunun 1878 savaşı mağlubiyetinden kalan 57 milyon altın Frankı ödemeye mecbur olduğunu bildirmesi üzerine güzergâh değiştirilerek, Konya üzerinden Bağdat istikametine inşaat sürdürülmüştür.³⁰ Ayrıca Demiryolu 1911 yılında Bağdat'tan Basra'ya uzatılırken, bu sefer de Hindistan'ın İngiltere tarafından tehdit edileceği gerekçesiyle, projeye yine Rusya karşı çıkmıştır.³¹

Başvekil İsmet Paşa, 1924 yılında Eskişehir'in kurtuluşunda yaptığı konuşmada *“eğer demiryolu önceden Erzurum'a kadar uzatılmış olsa idi, bir Sakarya meydan savaşını yapmayabilirdik”* ve 30 Ağustos 1930 tarihinde Sivas'ta yaptığı konuşmada *“vatandaşlarıma eski bir asker olarak serinkanlılıkla söyleyebilirim ki şimendiferlerin Sivas'a girmesiyle bu vatanın herhangi bir hududunun müdafaası bir misli daha kolaylaşmıştır”* ifadeleriyle demiryollarının ülke stratejisindeki ve o yılların harpleri üzerindeki önemini vurgulamaktadır.³² Bu örnekler daha da artırılabilir: Fransız Generali Lamark; *“Şimendiferlerin icadı, ordularda baruttan daha önemli bir inkılâp yapmaya müsaittir”* demiştir. Zaferin ulaştırma yolları çok olan ve bunları iyi kullanmasını bilen tarafa yönelmesi doğaldır. Büyük mevcutlu orduların en kısa zamanda harp bölgesine sevkıyatı ve iaşesinde demiryollarının

³⁰ M.Arslan Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer**, Ankara Basımevi, Ankara, 1948, s.18.

³¹ Ömer Kamil Günçan, **Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği**, Demiryollarının Dünü Bugünü ve Yarını Hakkında Bir Yorum, Akay Ofset Matbaacılık, Ankara, 1992, s.8.

³² Günçan, **a.g.e.**, s.9-10.

büyük etkisi hala bulunmaktadır. Bu nedenle demiryolları o dönemlerde bir ordunun en önemli harp silahı olarak kabul edilmiştir.³³

Ancak 19'uncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren bütün dünyada önemli ve güçlü bir ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolu yapımı ve işletilmesi konusunda da, kendi ihtiyaçlarımızdan daha çok yabancıların ekonomik yararlarına ve siyasi amaçlarına bağlı olmak zorunda kalmış, ülkemiz, bu bağımlılığın acısını I. Dünya Savaşında çok çekmiş, Kurtuluş Savaşında da çekmeğe devam etmiştir.

Avrupa ülkeleri için demiryolu inşaatı her şeyden önce rizikosuz ve karlı bir yatırım olmuştur. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşaat ve işletmesine girişen yabancı şirketlerce, teşebbüsün mutlaka karlı olması için Düyun-u Umumiye İdaresi kanalıyla devlet gelirlerine önceden el koyma yoluna gidilerek, mümkün olan en sağlam teminat elde edilmiştir. Demiryolu imtiyazlarının, rizikosuz ve karlı bir yatırım olmasının çok ötesinde; Türkiye'de nüfuz bölgeleri kurulması ve Türkiye paylaşılınca da bu bölgelerin sömürge imparatorluklarına katılması amacını güden Avrupa devletleri, demiryolu imtiyazlarını elde etmek için siyasi, askeri, iktisadi ve mali her türlü baskıya başvurmuşlar, demiryolları Türk parasıyla, fakat emperyalist çıkarları gerçekleştirmek için inşa edilmiştir.

Tamamen yabancı şirketlerin elinde olan Osmanlı Demiryollarını işletenler ile demiryollarında çalışan personelin büyük bir bölümü gayrimüslim, ya da yabancı uyruklu idi. Tüm yazışmaları, haberleşmeleri ve talimatları Fransızca olan demiryollarını, Türklerin işletemeyeceği kesin bir yargıydı. İşte bu şartlarda bir harpte o dönemin en önemli ulaştırma aracı yani en önemli lojistik silahı tamamen gayrimüslim memurların elindeydi. Ölüm kalım mücadelesinin verildiği zor günlerde Balkanlarda demiryollarının işletilmesi konusunda elde ettiği tecrübe ile Demiryollarını başarıyla idare edebilecek bir kişi vardı, o da Behiç Bey'di.

Behiç Bey'in daha 1904 yılında Dersaadet (İstanbul) İltisak Hattı Kuvayı Muhafıza Müfettişliği ile tanıştığı demiryolculuğu, Kurtuluş Savaşı sırasında önemli

³³ Murat Ergun, **Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları**, Ahenk Matbaası, İstanbul, 1966, s.6-7.

görevlerin üstesinden başarı ile gelmesini sağlamıştır. O çetin günlerde demiryollarının işletilmesine dışarıdan karışmalar, demiryolları memurlarına kötü muameleler ve benzeri nedenlerle görevini yapamaz duruma getirilerek, görevden ayrılmak zorunda bırakılmış, demiryollarını Behiç Bey'den başkasının işletemeyeceği anlaşıldığından sadece sekiz ay sonra tekrar göreve getirilmiştir.

Dünya tarihinin en büyük askeri stratejistlerinden biri olduğu herkes tarafından kabul edilen Mustafa Kemal, elde mevcut bulunan kuvvetlerin ne kadar yeterli ve kuvvetli dahi olsa, istenilen ve ihtiyaç duyulan yerde zamanında bulundurulamaması durumunda o kuvvetin ne kadar değersiz ve işe yaramaz olduğunu çok iyi biliyordu. Mevcut kuvvetler ancak kullanılabildikleri takdirde bir değer olabilirdi. İnsan kaynakları cepheye yetiştirilememiş, silahı, mühimmatı, yiyeceği, giyeceği ikmali sağlanamamış bir ordu kısacası Lojistikten yoksun bir ordu ne kadar savaşçı ve iyi eğitilmiş olsa dahi yenilgisi kaçınılmazdır. Harp tarihi bu örneklerle doludur. Büyük strateji ustası Mustafa Kemal, bu görevin altından kalkabilecek, analitik düşünce yapısına sahip, teşkilatçı, planlama ve muhakeme yeteneği yüksek birine ihtiyacı olduğunun farkındaydı. Osmanlı ordusunda “demiryolculuğu” ile isim yapmış Behiç Bey'in bu göreve seçilmesi de tesadüf olmamıştır. Behiç Bey'in demiryolculuk konusunda sahip olduğu bilgi, tecrübe ve bu görevi yapabileceğine duyulan güvenin yanında, Mustafa Kemal'in uygun insanı seçme sezgisi ve doğru stratejik kararı verebilme yeteneği de etken olmuştur.

Demiryollarını hiçbir Türk işletemez diyen yerli ve yabancılara tarihi bir ders vererek demiryollarımızı millileştirilmesini sağlayan, “demiryolcuların babası”³⁴ İstanbul Teknik Üniversitesinin bu günlere gelmesinde katkısı olan ve II. Dünya Savaşı esnasında bulunduğu Paris Büyükelçiliği görevinde Türk Vatandaşı Yahudileri, Yahudi soykırımından kurtaran büyük devlet adamı Behiç Erkin'in Türk Cumhuriyet Tarihinde özellikle Milli Mücadele döneminde Demiryollarının işletilebilmesi için üstlenmiş olduğu görevler, Demiryollarının kuruluş döneminde yürüttüğü faaliyetler ve bu alanlardaki katkıları bu çalışmada öncelikle incelenmiştir.

³⁴ Behiç Erkin ile yapılmış söyleşi bkz.: Müşerref Hekimoğlu “*Demiryolcuların Babası Behiç Erkin*” **Resimli Hayat Dergisi**, Sa:32, İstanbul, 1954, s.32.

BİRİNCİ BÖLÜM

BEHİÇ ERKİN'İN BİYOGRAFİSİ

1.1. Çocukluk Dönemi ve Eğitim Hayatı

5 Nisan 1876 tarihinde İstanbul'da doğan **Mehmet Behiç Erkin'in**³⁵ babası Cemil Bey, annesi Nadire Hanım ve büyük babası Mareşal Ömer Fevzi Paşa'dır.³⁶ 1818 yılında İstanbul'da doğan Ömer Fevzi Paşa, Padişah tarafından Avrupa'daki önemli askeri okullardan biri olan Viyana'daki Mektebi Osmani olarak bilinen okula gönderilerek askeri eğitim almıştır. Mareşal Ömer Fevzi Paşa Suriye valiliği görevini sürdürürken 9 Ocak 1878 tarihinde Şam'da vefat etmiştir.³⁷

Cemil Bey,³⁸ Behiç Erkin daha çocuk iken annesi Nadire Hanım'dan ayrılmış ve bu ayrılıktan sonra üç defa daha evlenmiş, ancak Cemil Bey'in bu üç eşi de vefat etmiştir.³⁹ Bağdat ve Basra vilayetlerinde muhtelif kaymakamlıklarda⁴⁰ bulunan Cemil Bey Basra Vilayetinin Suk-el-Şüyuh kazasında 7 Aralık 1901'de vefat etmiştir.⁴¹

Behiç Bey'in annesi Nadire Hanım⁴² da Cemil Bey'den ayrıldıktan sonra evlenmiştir. Cemil Bey öldükten sonra halası Saide Hanım, Behiç Erkin'i ve Nadire Hanım'ı yanına almıştır.⁴³ Doğum tarihi tam olarak bilinemeyen Nadire Hanım, doksan yaşını aşmış olarak 15 Ocak 1953'de vefat etmiştir. Çocukları olmamasından dolayı öz evlatları gibi sevdikleri Behiç Erkin'i, halası Saide Hanım ve Basra valisi olan eniştesi Hidayet Paşa büyütülmüştür.⁴⁴

³⁵ Behiç Erkin, Mehmet ismini kullanmamıştır. Ancak resmi evraklarda ve askeri sicil dosyasında Mehmet ismi yer almaktadır. bkz. EK-16: **TİTE A.**, K: 189, B: 1-1.; Nusret Baycan, "*Türk İstiklâl Harbi'nde Terfi veya Takdirname ile Taltif Edilen Subaylar*", **ATAM Dergisi**, C: IX, Sa: 25, Ankara, 1992, s.141.

³⁶ **TİTE A.**, K: 190, G: 1, B:1-1.; Ömer Fevzi Paşa'nın fotoğrafı için bkz.: **TİTE A.**, K: 69, G:1, B:1.

³⁷ Emir Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.14-15.

³⁸ Cemil Bey'in fotoğrafı için bkz.: **TİTE A.**, K: 69, G: 5, B:5, 6.

³⁹ Oğuz AYTEPE, "*Behiç Erkin (1876-1961)*", **Ankara Üniversitesi TİTE Dergisi**, Mayıs-Kasım 2003, Yıl:16, S:31-32'den Ayrı Basım, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2006, s.230.

⁴⁰ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s15.

⁴¹ AYTEPE, **a.g.m.**, s.230.

⁴² Nadire Hanım'ın fotoğrafı için bkz.: **TİTE A.**, K: 69, G: 4, B:4

⁴³ AYTEPE, **a.g.m.**, s.230.

⁴⁴ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.16.

Hayatında büyük rol oynayan Hidayet Paşa'nın⁴⁵, 1881 yılında merkezi Bağdat'ta bulunan 6'ncı Ordu Müşiriyeti'ne tayin olması nedeniyle Bağdat'a taşınmışlardır.⁴⁶ Orada altı yıl kalan Behiç Erkin özel hocalardan ders almış, halası onu bir "prens"⁴⁷ gibi büyütüştür. Çocukluğunda Behiç Erkin tifo hastası olmuş ve bunun sonucunda hafif bir çocuk felci geçirmiştir.⁴⁸

Hidayet Paşa ile merkezi Erzincan'da bulunan 4'üncü Ordu Müşiri Nafiz Paşa'nın görev yerleri karşılıklı değiştirildiğinden, 1886 yılında Erzincan'a taşınmışlar ve Behiç Erkin kendi arzu ve ısrarıyla Erzincan Askeri Rüştıyesi'ne (Askeri Ortaokul) girmiştir.

Behiç Erkin ve ailesi, Hidayet Paşa'nın 4'üncü Ordu Müşirliği'nden ayrılmasından dolayı, 13 Haziran 1887 tarihinde Erzincan'dan ayrılarak, 27 Haziran 1887'de İstanbul'a gelmiş ve Behiç Erkin İstanbul'da bir aralık Soğukçeşme Askeri Rüştıyesi'ne devam etmiştir.⁴⁹

Behiç Erkin'in çocukluk yıllarında yanında büyüdüğü eniştesi Mareşal Hidayet Paşanın görev yerleri nedeniyle sık sık yer değiştirmek zorunda kalmıştır. Sırasıyla Bağdat (1881-1886), Erzincan (1886-1887), İstanbul (1887-1888) ve Basra (1888-1892) vilayetlerinde ailesi ile birlikte bulunmuştur.⁵⁰

Hidayet Paşa altı yıllık Bağdat görevinden sonra Ocak 1888 tarihinde Basra'ya vali olarak atanmıştır. Behiç Erkin, Basra'da bulunduğu sürede çok istediği okul eğitimine gönderilmemiş, bu dönemde bahriye subaylarından özel ders almıştır.

⁴⁵ Hidayet Paşa'nın fotoğrafı için bkz.: **TİTE A.**, K: 69, G:1, B:1.

⁴⁶ **TİTE A.**, K: 162, G:4, B: 4.

⁴⁷ Behiç Erkin'le yapılan söyleşi bkz.: Orhan Tahsin "Balık ve Peynirsiz Geçen 85 Sene" **Hayat Dergisi**, Sa:4, İstanbul, 1961, s.10.

⁴⁸ Aytepe, **a.g.m.**, s.230.

⁴⁹ Soğukçeşme Rüştıye-i Askeriyesi üçüncü sınıf öğrencisi Behiç Efendi'nin, hane değişikliği nedeniyle, Bağdat Rüştıye-i Askeriyesi'ne kaydı için düzenlenen iltühaber için bkz.: **TİTE A.**, K: 157, G:16, B:16-1.

⁵⁰ Çocukluk yıllarından beri günlükler ve not defterleri tutan Behiç Erkin'in bu defterleri TİTE arşivindedir. Ayrıca tüm yaşamı boyunca, belge, gazete kupürü, okul ve askerilik hayatında aldığı takdirler, beratlar, atama emirleri, yazışmalar, mektuplar ve hatta elçilik görevi esnasında verdiği yemek davet listelerine kadar, kısaca hemen her şeyi arşivlemiştir. TİTE arşivine bıraktığı bu özel arşivine ait örnekler için bkz. EK-14.

İran'dan kaçarak Basra'ya sığınmış olan Şeyh Cemaleddin-i Afgani ile Basra'da bulunduğu dönemde tanışan Behiç Erkin, onunla görüşmeye başlamış, bu şeyhle olan ilişkisini bundan sonraki yıllarda da devam ettirmiştir.⁵¹ Hatta Behiç Erkin İstanbul'da bulunan Harp Okulu'nda tahsiline devam ederken, Şeyh Cemaleddin-i Afgani'nin evine gittiği için tutuklanması istenmiştir. Cemaleddin-i Afgani Behiç Bey'e biyografisini ve bir de fotoğrafını vermiş, fakat Behiç Bey onun yüzünden okulda problem yaşayınca bunları yakmıştır.⁵²

Basra Valiliği görevinden Haziran 1892 yılında alınan Hidayet Paşa İstanbul'a dönüş yolculukları esnasında uğradıkları Mardin'de hastalanarak, 19 Ağustos 1892 tarihinde vefat etmiştir.⁵³ Eğitimini Bağdat, Erzincan ve İstanbul'da sürdüren Behiç Erkin tekrar İstanbul'a gelmiştir.⁵⁴

Halâsının yoğun girişimleri⁵⁵ ile Behiç Erkin'e 15 Mayıs 1893 tarihinde Harp Okulu'ndaki zâdegân⁵⁶ sınıfına girmek üzere irade-i seniyye çıkmış,⁵⁷ ancak Behiç Erkin Rüştiye dördüncü sınıfına kabul edilmiştir.⁵⁸ Behiç Erkin; Ocak 1894'te Rüştiye dördüncü sınıfından mezun olarak Askeri İdadi (Lise) birinci sınıfa, Aralık 1894'te İdadi ikinci sınıfa, 1895'te İdadi üçüncü sınıfa geçmiş ve doğrudan Harp Okulu birinci sınıfına girmeye hak kazanmıştır. Bu suretle Behiç Erkin, Harp Okulu'ndaki eğitimine irade-i seniyye olmasına rağmen ancak 5 Mayıs 1896 tarihinde başlayabilmiştir.⁵⁹

Behiç Erkin (1314-P.6)⁶⁰ sicil numarası ile 25 Aralık 1898 tarihinde piyade olarak Mülazım-ı Sani (teğmen) rütbesi ile Harp Okulu'ndan mezun olmuş ve Harp

⁵¹ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.17.

⁵² Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.18-22

⁵³ **TİTE A.**, K: 151, G:9, B: 9.

⁵⁴ Aytepe, **a.g.m.**, s.230.

⁵⁵ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.20.

⁵⁶ İkinci Abdülhamit damatlarının askeri eğitim görebilmeleri için, Harp Okulu'nda zâdegân sınıfı olarak adlandırılan bir sınıf açtırmıştı. Asilzadelerin oğullarının okuduğu özel padişah izni ile girilen ve Harbiye'nin diğer sınıflarından ayrı ve yatılı (leyli) olmayan bu Zâdegân Sınıfının ilk mezunları, 1892 yılında Harp Okulu'ndan mezun olmuştur. (Rahmi Apak, **Yetmişlik Bir Subayın Hatıraları**, TTK Basımevi, Ankara, 1988, s.12.)

⁵⁷ **TİTE A.**, K: 190, G:1, B:1-1.

⁵⁸ Aytepe, **a.g.m.**, s.230.

⁵⁹ **TİTE A.**, K: 190, G:1, B: 1.

⁶⁰ Baycan, **a.g.m.**, s.141.

Okulu'nu 511 öğrenci arasında altıncı olarak bitirdiğinden Erkan-ı Harp (kurmaya) sınıfına ayrılmıştır.⁶¹

Behiç Erkin, 17 Ocak 1899'da Mülazım-ı Evvel (Üsteğmen), müteakiben 8 Ocak 1902'de Yüzbaşı rütbesine terfi etmiştir.⁶² 29 Kasım 1901 tarihinde Harp Akademisi'nden⁶³ dokuzuncu olarak kurmay yüzbaşı rütbesi ile mezun olmuş, 26 Ocak 1902'de Genelkurmay Başkanlığı'nda çekilen kura sonucunda; merkezi Selanik-Manastır olan 3'üncü Ordu'ya atanmıştır.⁶⁴ Bu arada 12 Şubat 1902'de Midilli Mutasarrıfı Reşit Paşa'nın kızı Behiye Hanım⁶⁵ ile evlenmiştir.⁶⁶

1.2. Ordu'ya Katılışı ve Bulunduğu Görevler

Behiç Bey, asıl merkezi Manastır olmasına rağmen ordu komutanı ve kurmay heyetinin Selanik'te bulunması nedeniyle, Selanik'te bulunan birliği 15'inci Topçu Alayı'nın 7'nci Bölüğüne staj yapmak üzere 13 Nisan 1902 tarihinde katılmış, fakat geçici olarak Avrethisar İlave Alay muallimliğine tayin edilmiştir.⁶⁷ Buradaki hizmetlerinden dolayı 29 Haziran 1902 tarihinde beşinci rütbeden Mecidi Nişanı ile ödüllendirilerek, 13 Temmuz 1902'de asıl görev yeri olan Selanik'teki 15'inci Topçu Alayı'nın 7'nci Bölük Komutanlığına stajını yapmak üzere atanmıştır. 13 Mart 1903'te yine Selanik'te bulunan 17'nci Nişancı Taburu 2'nci Bölük Komutanlığına ve bu göreve ek olarak Selanik'te meydana gelen Bulgar isyanını bastırmak için geçici oluşturulan İlave Tabur Komutanlığına tayin edilmiştir.⁶⁸

⁶¹ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-1.

⁶² TİTE A., K: 190, G:1, B:1-9.

⁶³ Harp Akademisi kurulduğu 1848 yılından meşrutiyetin ilan edildiği 1908 yılına kadar Harp Okulu'nun bir kısmı olup, Harp Okulu ile birlikte idare edilirdi. Bu dönemde Harp Okulu'ndan Teğmen olarak mezun olan subaylardan başarılı olanlar belli bir oranda Harp Akademisi'ne devam eder ve iki senelik bir eğitimin ardından Kurmay Yüzbaşı olarak mezun olurdu. 1908 yılında Harp Akademisi için yeni usuller konularak, okul esaslı tekemmül ve terakkiye mazhar olmuştu. Harp Akademisi, Harp Okulu'ndan ayrılarak Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştı. Bu değişikliklerle beraber Harp Okulu'ndan doğrudan Harp Akademisi'ne geçiş sistemi kaldırılarak yerine kıtaya çıkan subayların müsabakayla Harp Akademisine alınması usulü başlamıştı. (Muharrem Mazlum İşkora, **Harp Akademileri Tarihçesi (1846-1965)**, C: 1, 2.Baskı. Gnkur. Basımevi, Ankara, 1966. s.7-8, 45, 231-232)

⁶⁴ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-1.

⁶⁵ Midilli Mutasarrıfı Reşit Paşa ile Behiye Hanım'ın fotoğrafı için bkz: TİTE A., K: 69, G:8, B:8., TİTE A., K: 69, G:10, B:10.

⁶⁶ Behiç Erkin'in evlilik cüzdanı için bkz.: TİTE A., K: 162, G:2, B:2.

⁶⁷ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-1.; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.23.

⁶⁸ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-1

13 Ekim 1903 tarihinde 1'inci Ordu'ya bağlı merkezi Yunan sınırında Kayalar'da bulunan, Hassa 6'ncı Süvari Alayı'nın, Selanik'teki 5'inci Bölük Komutanlığına atanmıştır. 8 Mart 1904'te Kurmay Kolağasına (Kıdemli Yüzbaşı) getirilmiş, 13 Nisan 1904 tarihinde Selanik'teki 17'nci Nizamiye Fırkası (Tümen) Kurmaylığına tayin edilmiştir.⁶⁹

13 Kasım 1904'te mevcut görevine ilave olarak 3'üncü Ordu sorumluluk bölgesinde kalan Dersaadet (İstanbul)-Selanik İltisak (Birleştirme) Hattı Kuvayı Muhafıza Müfettişliğine tayin edilmiştir. Kuvayı Muhafıza Müfettişliğinin lağvına kadar, yani 31 Ağustos 1908 tarihine kadar bu görevi üzerinde kalmış,⁷⁰ dört yıl boyunca (1904-1908) bu demiryolunun iyi işletilmesi ve korunması için muhafız kıtaat müfettişliği görevini başarı ile yerine getirmiş ve demiryolculuğu ile ilgili ilk bilgilerini bu dönemde öğrenmiştir. Bu dönemde yazdığı sıra dışı bir raporda; *“Demiryolu işletmesinde gayrimüslimler değil Türk memurlar kullanılmalıdır ve işletme lisanı Fransızca yerine Türkçe olmalıdır,”* demesi çok ses getirmiş ve tartişılmıştır.⁷¹

İstanbul-Selanik İltisak Demiryolu Muhafız Kıtaatı barakalarının inşasındaki hizmetinden dolayı dördüncü dereceden Mecidi Nişanı ile taltif edilmiştir.⁷²

7 Eylül 1907 tarihinde Binbaşı rütbesine terfi ederek, 17'nci Nişancı Tabur Komutanlığına tayin edilmiş,⁷³ bununla birlikte, demiryolu hattının büyük bir kısmının sorumluluğunun zaten 17'nci Nişancı Taburuna ait olması nedeniyle Demiryolu Kuvayı Muhafıza Müfettişliği görevi yine Behiç Bey'in uhdesinde (ikiz görev) kalmıştır.⁷⁴

Behiç Bey, şam'daki 5'inci Ordudan, Selanik'teki 3'üncü Ordunun Erkan-ı Harbiyesine atanan Kolağası Mustafa Kemal Bey (Atatürk) ile 1907 yılında

⁶⁹ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-1.

⁷⁰ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-1.

⁷¹ Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.25.

⁷² TİTE A., K: 190, G:1, B:1-1.

⁷³ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-13.

⁷⁴ Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.27.

tanışmıştır. Kısa zamanda samimi dost olmuşlar, hayatları boyunca sık sık görüşmüşler ve sıkıntılı anlarında (gaybubetlerinde) haberleşmişlerdir.⁷⁵

Selanik'te akşamları mesaiden çıktıktan sonra o dönemin meşhur gazinolarında (Olimpos Palas, Yonyo, Beyazkule) toplanır memleket meselelerini görüşürlerdi. Behiç Bey bu yıllarda *“Mustafa Kemal Bey'in kurmay subaylarla görüşmekle beraber daha çok genç subaylarla Kristal gazinosunda buluştuğunu ve onları geleceğe hazırlamaya çalıştığını”* aktarmaktadır.⁷⁶

27 Aralık 1908'te Selanik'e 15 kilometre mesafede bulunan Sedes çiftliği civarında yapılacak topçu atış tatbikatına katılmak üzere, kurulan çadırli ordugâha taburu ile intikal etmiş, 3'üncü Ordu Harekât Şubesinde kurmay subay olarak görevli olan Kolağası Mustafa Kemal Bey (Atatürk) ile aynı çadırda kalmıştır.⁷⁷

Mustafa Kemal Bey, Behiç Bey'e Derne'de Ayn-ı Mansur karargâhından 2 Nisan 1912 tarihinde yazdığı bir mektubunda; İtalyanlarla yapılan muharebenin bazı safhalarının Sedes çiftliğinde katıldıkları tatbikata benzediğini anlatmıştır. Hayatı boyunca harp oyunlarının, askeri tatbikatların önemine inanan Mustafa Kemal bunları müsait zamanlarda uygulamaya çalışmış, *“Cumalı Ordugâhi”* ve *“Tabiye Tatbikatı Seyahati”* adıyla önemli iki eser vermiştir. Selanik'te buldukları dönemde Mustafa Kemal devamlı olarak harp oyunları planlamış ve icra etmiştir. Bu harp oyunlarında askeri meseleleri hep doğru çözümlerle ve kritiğini yaparak askeri kabiliyetleri konusunda herkesin takdirini kazanmıştır. Bir gün Behiç Bey'in, Mustafa Kemal Bey'e *“Erkânı Harbiye'den gelen meseleyi hallettin mi?”* sorusuna *“Hayır halletmedim, etmeyeceğim, ben onlara mesele vereyim”*⁷⁸ demekle Mustafa Kemal kendisine olan güvenini belirtmiştir.⁷⁹

⁷⁵ Aytepe, **a.g.m.**, s.231.; Bu dostlukları daha sonra ev arkadaşlığına dönüşmüştür. 31 Mart Olayında İstanbul'a gelen Hareket Ordusundaki komutanlardan Mustafa Kemal ve Behiç Erkin, Beyoğlu'nda Lebon Pastanesi'nin karşı sokağında ev kiralayıp, bir süre birlikte oturmuşlardır. (Arzu Erdoğan, *“Behiç Erkin”*, **Tempo Dergisi**, Sa: 975, İstanbul, 2006, s.40.)

⁷⁶ Aytepe, **a.g.m.**, s.231.

⁷⁷ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.40.

⁷⁸ 1908 İnkılâbından sonra Kurmay subaylara, Genelkurmay Karargâhından askeri meseleler gönderilmesi ve bu meselelerin çözümlerinde gösterdikleri başarıya göre sicillerine kayıt düşülmesi uygulaması başlamıştı.

⁷⁹ Erkin, **a.g.m.**, 600-601.

Behiç Bey'in Selanik'te bulunduğu bu dönemde, 1908 yılında Meşrutiyet ilan edilmiştir. İnkılâptan sonra subayların görevlerini tam anlamıyla yapmak yerine, siyasetle uğraşmaları, orduda zaten olmayan düzen ve tertibi daha da kötü bir hale getirmiştir. Behiç Bey bu dönemde subayların siyasete karışmasını doğru bulmamış, bu nedenle kendi emir komutasındaki subayların da siyasete karışmalarını istememiştir. Harp Okulu'nda iken Şeyh Cemaleddin-i Afgani ile temasından dolayı, çektiği baskıdan korkarak politika işlerine girmekten daima kaçınan Behiç Bey, 1908 Mayıs ayında İttihat ve Terakki gazetesinde kendisi ile ilgili çıkan bir yazı nedeniyle, cemiyete üye zannedilmiş ancak hiçbir zaman İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne üye olmamıştır. O üye olunması gereken yegâne yerin "ülkenin ordusu" olduğu fikrini savunmuştur.⁸⁰

Mustafa Kemal Bey, Behiç Bey'e gönderdiği bir mektupta⁸¹ "*Askeri, siyasetle uğraşmaktan men için kanun maddeleri yapmışlar. Ben iki sene evvel tesadüfen bulunduğum bir kongrede "askeri bırakınız" dediğim için mürteci oldum, idama mahkûm edildim*" ifadeleriyle askerlerin siyasetle uğraşmamaları gerektiğini belirtmiştir.

Behiç Erkin "*Büyük halaskar Atatürk hakkında her memlekette her lisanda çok yazı yazıldı. Benim kalemim bu büyük dâhiyi yazmağa müsait değildir, yeltensem belki bir hata işlemiş olurum*" diyerek Atatürk hakkındaki görüşlerini "Atatürk'ün Selanik'teki Askerlik Hayatına Ait Hatıralar"⁸² makalesinde özetlemiştir.

Mustafa Kemal Bey yüksek askeri kabiliyeti ve nefesine büyük itimadı dolayısıyla subayların ilmen ve fikren yetiştirilebilmesi için rütbesinin küçük olmasına rağmen çok çalışmış ve bunda da başarılı olmuştur. Bu maksatla o zaman Selanik'te kurulan "Zabitan Talimgâhı" komutanlığına tayinini istemiştir. Ordu tarafından inha edilmiş olmasına rağmen rütbesinin küçüklüğü nedeniyle ataması yapılmamış, bir Alman yarbay görevlendirilmiştir.⁸³ Türk ordusuna mensup subayları yetiştirmek için Alman

⁸⁰ Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.38-42.

⁸¹ Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.93.

⁸² Erkin, *a.g.m.*, s.599.

⁸³ Erkin, *a.g.m.*, s.600.

subaylar görevlendirilmiş, kendi öz evlatlarına güvenilmemişti. Bu durum giderek artacak, hatta I. Dünya Savaşında Ordu Komutanlıkları, Genelkurmay karargâhındaki önemli görevler Alman subaylarına teslim edilecekti. Orduya siyasetin karıştırılmaması yönündeki Behiç Erkin ile Atatürk'ün ortak görüşleri, "Alman subayları meselesinde de aynı yöndeydi. Behiç Bey, I. Dünya Savaşı döneminde bulunduğu Genelkurmay Karargâhındaki görevi esnasında, Alman subaylardan emir almayı hiç içine sindirememiştir.

Behiç Bey, 24 Kasım 1908 tarihinde merkezi Eğripalanka'da bulunan 17'nci Nizamiye Alay Komutanlığına tayin edilmiştir. (Bu birlik 13 Ağustos 1909'da Kumanova'ya nakledildi)⁸⁴

İlk durumu pek iç açıcı olmayan Alayda subaylar kendilerini tamamen politikaya, İttihat ve Terakki Cemiyeti işlerine vermişler, askeri vazifelerini ihmal etmişlerdi. Bunları düzeltmek için işe koyulan Behiç Bey subaylarını, eğitim ve derslerle o kadar yoruyordu ki, subayların İttihat ve Terakki kulübüne gitmeye vakitleri kalmıyordu. Bu suretle, subayları politikadan ayıran⁸⁵ Behiç Bey siyasete karışmış durumda bulunan Alayını düzenlemiş ve 19 Ağustos 1909 tarihinde Firzovik bölgesinde çıkan Arnavut isyanını bastırmak için oluşturulan birliğe (3 tabur, 1 batarya, 1 süvari takımı, 1 mitralyöz bölüğü) komuta etmiştir.⁸⁶

1.2.1. İstanbul-Selanik İltisak Demiryolu Müfettişliği

İstanbul'da bulunan Genelkurmay Başkanlığı'na doğrudan bağlı olan, İstanbul-Selanik İltisak Demiryolu Askeri Müfettişliği'ne 27 Ocak 1910'da tayin edildi.⁸⁷ Kanun-i Esasi'nin ilanından önce askeri koruma altında bulunan demiryollarında Meşrutiyet'in ilanından sonra, Bulgarlarla dost olduk gerekçesi ile askeri koruma kaldırılmış ve karakol binaları da mevcut haliyle terk edilmişti. Behiç Bey tekrar

⁸⁴ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-1.

⁸⁵ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.42.

⁸⁶ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-2.

⁸⁷ TİTE A., K: 190, G:1, B:1-2.

İltisak Demiryolu Müfettişliği'ne geldiği bu dönemde, demiryolu hattı tekrar askeri muhafaza altına alınmıştır.⁸⁸

Daha önceleri vazifeleri Bulgar çetelerinin saldırılarına karşı, demiryolunun güvenli olarak işlemlerini sağlamak olan “Demiryolu Muhafız Kıtaat Müfettişleri”nin, yeni durumda vazifeleri demiryollarının askerliği ilgilendiren her türlü meselesi ile ilgilenmek ve hattın korumasını sağlamak olmuştur. Bu arada Müfettişlik sıfatı Behiç Bey'in teklifi ile Komiserlik olarak değiştirilmiş ve Behiç Bey Fransızca eserlerden yararlanarak Demiryolu Askeri Komiserin Vazifelerine dair bir talimat hazırlamıştır.⁸⁹

Selanik'te 1904-1908 tarihleri arasında İltisak Hattı Muhafız Kuvvetleri Müfettişliğinde müteakiben Demiryolu Askeri Komiserlik görevinde bulunmuş olan Behiç Erkin; bu görevleri sırasında, Demiryolu kuruluşu ve işletmesi üzerinde yapmış olduğu incelemeleri, I. Dünya Savaşı sıralarında “*Demiryolunun Askerlik Nokta-i Nazarından (Açısından) Tarihi, İstimali (Kullanımı) ve Teşkilâtı*” adlı, Türkçede bu alanda eşi ve benzeri olmayan eseri yazmıştır. Demiryolları ile ilgili Osmanlı'da yazılan bu tek eserde Behiç Bey, o zamanki yegâne toplu ulaşım aracı olan demiryolların ordu açısından ne kadar önemli olduğunu, çok çarpıcı örnekler vererek açıklamış ve Balkan Savaşı yenilgisini demiryolları açısından irdelemiştir. Tarihten gerekli düzeltici dersleri çıkaramayan bir ordunun yenilgisinin kaçınılmaz olduğu gerçeğini o yıllarda gündeme getirmiştir.⁹⁰

“1805 seferinde Polonya'da toplanan 7 kolorduya Büyük Napolyon yürüyüş emri vermiş ve yaklaşık 700 km.yi bulan bir mesafeyi kat etmek için 25-26 gün harcanmıştır. Oysa bugün bu harekâtın trenlerle gerçekleştirilmesi için 48 saat yeterlidir.

⁸⁸ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.44-45.

⁸⁹ Söz konusu talimat için bkz.: TİTE A., K: 150, B:1.; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.45.

⁹⁰ Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, TTK Yay. XXV. DİZİ-Sa:9, TTK Basımevi, Ankara, 1989, s.9.; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.53-57.; Ümit Sarıaslan, “*Ölümünün 40. Yılında ulusal demiryolculuğumuzun kurucusu Behiç Erkin (İstanbul 1876- İstanbul 11 XI 1961)*” **Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına**, Otopsi Yay. İstanbul, 2004, s.109.

Bugünkü orduların asker sayısının milyonlara ulaşmış olmasındaki yegâne sebep demiryollarıdır. Aksi halde bu kadar büyük insan kitlelerinin ne sevkine ne de beslenmesine imkân vardır. Taarruz eden bir ordu galibiyetin yarısını elde etmiş demektir. Sınırı geçmek, düşmandan önce sınırda toplanmakla mümkündür. Öyleyse savaşın kaderinin ordu sevk silahı trenleri çok olan ve bu silahı iyi kullanan tarafa yönelmesi doğaldır. Balkan Harbi'nde müttefik devletlerin pek çok demiryolu hattına karşılık bizim bir hattımız vardı. Hep ulaşım yolları çok olan taraf sonucu elde etti.

1870 seferinde Fransızların ve 1912 seferinde Osmanlıların mağlubiyet nedenlerinden biri de ordu sevk silahının iyi hazırlanmamış ve iyi kullanılmamış olmasıdır. Hazırlıksızlık sürekli telaş ve aceleciliği getirir, bu da orduya ikinci bir zarardır.

1870 seferinde Fransızlar da aynı duruma düştüler. Her taraftan birbirine zıt emirler, belirlenen zamandan 24 saat önce bindirme, sevk etme, istasyona gelen birliklerin subaylarını, subayların da birliklerini bulamaması, erlerin acele ile vagonlara bir yük ya da eşyaymışlar gibi bindirilmesi ve nihayet nereye gideceğini bilemeyerek trenlerin harekete geçirilmesi... İşte 40 sene sonra bizim yaptığımız seferberliğin aynısı.

Bilhassa 1870-71 seferinin ardından demiryolları hakkında çok sayıda eser basıldı, insan Fransa ve Almanya'da bundan 40 yıl önce basılan eserleri gördükçe ne kadar geri kaldığımızı anlıyor. Bulgarlar bile demiryollarının önemini kavramışlar; aynen Almanya gibi, Demiryolları Bakanlığı kurmuşlar. Yine Bulgaristan Harbiye Bakanlığı'nın 19 Temmuz 1904 (yaklaşık 8 sene önce) yayımladığı bir emir gereğince subayların demiryolları ile asker nakliyat hakkında temel fikir edinmeleri için eğitim gösterdiler.

İşte tarihin bu derslerinden ibret alarak, bizim de demiryollarının askerlik bakış açısıyla kullanılmasını esaslıca öğrenmemiz ve gerektiğinde öğrendiklerimizi tatbik etmemiz lazımdır."

Kitabın ikinci bölümünde, “barış zamanında teşkilatıyla demiryollarının sefere hazır edilmesi, subayların bilmesi gereken hususlar, nakliyatın hızlandırılması, bindirme ve indirmeye dair bilgiler”; ikinci bölümünde, “savaş zamanında memleketin tamamında demiryollarının işletilmesi”; “beşinci bölümde, düşmandan ele geçirilen hatların işletilmesi” hususlarını açıklayan Behiç Bey, kitabın önsözüne ise şunları yazmıştır:

“Demiryollarının ticari, iktisadi, sosyal, siyasi ve askeri, önemini takdir etmeyen kalmamıştır zannedirim. Bundan dolayı bunlardan bahse lüzum yoktur. Fakat böyle mühim bir nakliyat unsurunun etraflıca bilinmesi lazımdır. Bundan yarım asır evvel pek çok ülkede askeri trenlere, demiryollarına dair çok sayıda eser yayımlanmış olduğu halde, memleketimizde ve ordumuzda henüz böyle bir eser vücuda gelmiş değildir. Adem-i vücudu, adem-i lüzumundan olamaz (yokluğu gereksiz olduğundan olamaz). Çünkü bizim de harpte kullanacağımız orduyu sevk silahı demiryollarıdır. Şu halde bu gibi eserlerin yokluğu başka sebeplerden ileri gelmiş olsa gerektir. Yaşanan son harp bizde de böyle eserlerin varlığına ihtiyaç olduğunu hissettirdi sanırım. Birkaç sene demiryolları ile ilgili görevim gereği orduya silah, arkadaşlarıma bir hizmet olur ümidiyle bu esere Balkan seferberliğinden önce başlamıştım, seferin ilanı ikmaline mani oldu.

Daha sonra son harbin olayları ve deneyimlerinden elde edebildiğim bilgileri de ilave ederek yayımlama aşamasına koymak üzere iken, genel seferberlik ilan edildi. Kitabın tamamen ve süratle basımını temin edecek dizgici bulunamadığından ve gerçekte seferberlik esnasında yayımlanması en uygun zaman olduğundan, daha masraflı da olsa, hızlı bir şekilde basımına teşebbüs ettim.

Belki eserin tertip biçiminde, içeriğinde ve anlatım üslubunda hatalar bulunabilir, ancak dilimizde demiryollarının askeri açıdan kullanımından bahseden ilk eser olmasından ötürü, bazı eksikliklerin olması zorunludur. Yayımlanmasını ümit ettiğim buna benzer başka eserler bu eksiklikleri giderecektir.

Balkan seferindeki sevkiyat ve geri hizmetlerin hatalarının yenilenmemesini arzu eden subayların, askeriye mensuplarının bu eseri okumaları durumunda hataların tekrarlanmaması hakkında bir fikir edineceklerini sanıyorum. Çünkü maziden ders almadıkça istikbal için doğru karar vermek doğru hareket etmek mümkün olmaz.”

Behiç Bey yazdığı bu eser ile ordu içindeki “demiryolcu” özelliğini iyice pekiştirmiş ve bundan sonraki görevlendirme ve atama safahatı da hep bu yönde olmuştur. Behiç Bey’in düşmanın Anadolu içlerine doğru hızla ilerlediği bir dönemde, Mustafa Kemal tarafından, savaşın en kritik görevlerinden biri olan ordunun ikmal ve sevkiyatına yani demiryollarının idaresine getirilmesi bir tesadüf değildi. Behiç Bey o dönemde Ordu içinde bu konudaki en uzman kişiydi ve öyle tanınıyordu.

Behiç Bey, 1911-1912 yıllarında ve Balkan Savaşı süresince Demiryolları Komiserlik görevine devam etmiş, 1 Ekim 1912 de ilan edilen seferberlikten sonra Askeri Komiserlik Dairesi’ni Selanik’teki iltisak hattı istasyonuna nakletmiştir. Balkan Savaşı nedeniyle ilan edilen seferberlik ile hâlihazırda demiryolu şubesi olmayan Vardar Ordusu Erkan-ı Harbiyesi Demiryolları Şubesi Müdürlüğüne tayin edilmiştir. Fakat bulunduğu görevin daha önemli olması nedeniyle bu ataması Genelkurmay Başkanlığı nezdinde yaptığı şahsi girişim neticesinde durdurulmuştur.

6 Kasım 1912’de Yunan kuvvetlerinin Selanik’e yaklaşması ve demiryolu hattının tamamen düşman eline geçmesi üzerine, Selanik Topçu Kışlası’ndaki Selanik Redif Fırkası Karargâhına görevlendirilmiş ve böylece uzun yıllardır başarı ile icra ettiği demiryolları komiserlik görevi sona ermiştir.⁹¹

Yunan kuvvetlerinin Selanik’e girmesi üzerine, 26 Kasım 1912’de harp esiri olarak Yunanistan’ın Pire şehrine götürülmüştür.⁹² Esir alındıktan sonra sevkleri esnasında şahsi eşyalarının Yunanlılar tarafından gasp edildiğini ve aciz durumda kaldıklarını ve esaret maaşının ailesine ödenmesini Genelkurmay Başkanlığına yazı

⁹¹ TİTE A, K: 156, B: 15.

⁹² TİTE A., K: 190, B: 2-44.; TİTE A., K: 190, B:1-2.

ile bildirmiştir.⁹³ Pire'den 18 Ocak 1913'te Kefalonya adasının Argostoli kasabasına, bir müddet sonra da Atina'nın banliyösünde bulunan Kıfısyia köyüne nakledilmiş, harp esiri olarak geçirdiği Yunanistan'daki günlerini genelde sıkıntısız ve rahat geçirmiş, her yerle haberleşme imkânı bulmuştur.⁹⁴ Bu arada, Yunanistan'da bulunan diğer Türk harp esirlerinin kötü muamele gördüklerine dair İstanbul basınında (Tanin Gazetesi) çıkan haberler üzerine, bu esirlerin durumunu yerinde görmek maksadı ile teşkil edilen dört kişilik komisyona seçilmiş,⁹⁵ yaptığı incelemelerde kötü muamele edilen Türk harp esirlerinin durumunu Yunanlı makamlara iletmiştir.⁹⁶ 16 Ekim 1913 tarihinde Pire'den hareket eden Romanya vapuru ile 18 Kasım 1913⁹⁷ tarihinde İstanbul'a gelmiş ve 11 ay süren esaret dönemi sona ermiştir. İstanbul'a döndükten sonra 3 Aralık 1913'de Genelkurmay Karargâhında 3'üncü Şube Şimendifer Kısmı Amirliğine tayin edilmiştir.⁹⁸

1.2.2. I. Dünya Savaşında Bulunduğu Görevler

Harbiye Nezaretinin yeni teşkilatı nedeniyle, 11 Şubat 1914'te Harbiye Nezareti Harbiye Dairesi Ordu Şubesi Ahz-ı Asker (asker alma) Kısmı Amirliğine tayin edilen⁹⁹ Behiç Bey, daha önce bulunduğu Alay Komutanlığı, Demiryolları Askeri Komiserlik gibi görevlerinden sonra bu atamayı içine sindirememiş ve Mahmut Kamil Paşa'dan herhangi bir Alay Komutanlığına tayinin çıkartılmasını istemiştir. Fakat Paşanın; "*Şimdiki tayinleri kabul etmeyenler, derhal tekaüde (emekliye) sevk olunur, biraz sabretmenizi tavsiye ederim*" şeklindeki sözleri üzerine bu isteğinden vazgeçmiştir.¹⁰⁰ 1 Mart 1914'te Balkan Savaşı'nda göstermiş olduğu hizmetlerinden dolayı bir yıl seferi kıdem terfi almıştır.¹⁰¹

⁹³ TİTE A., K: 190, B:2-379.

⁹⁴ Behiç Bey'in "Esaret Hatıratı" bkz.: TİTE A., K: 190, B:2.; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.60-61.

⁹⁵ Yunanistan'da bulunan Napelli, Argos, Teribolica, Sparta, Kşenan, Munemevasya, Kalatama, Dilos, Gargalyani, Filyateru ve Kiparbesya üsera gruplarındaki ümera, zabitan, katibi askeri, esnaf, ve efrat hakkında tahkikat ve teftişatta bulunmak üzere Bnb. Behiç Bey'in görevlendirildiğini bildiren yazı için bkz.: TİTE A., K: 154, B: 15.

⁹⁶ Yunanistan'da esir düşen Osmanlı askerleri için Behiç Bey'in hazırladığı rapor için bkz.: TİTE A., K: 153, B:3.; TİTE A., K:190, B:2-401.

⁹⁷ TİTE A., K: 190, B: 1-2.

⁹⁸ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.65.

⁹⁹ TİTE A., K: 190, B: 1-2.

¹⁰⁰ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.71-73.

¹⁰¹ TİTE A., K: 190, B:1-2.

Ahz-ı Asker Kısmı'nda görevli bulunduğu dönemde, Askerlik kanununda (Mükellefiyet-i Askeriye Kanunu) önemli değişiklikler yapılmış ve kanun 12 Mayıs 1914 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yapılan değişikliğe göre “Muinsizlik¹⁰²” kaldırılmış ve asker alma yaşı 21 olarak belirlenmiştir. Balkan Savaşı esnasında asker olma yaşına gelmeyenlerin, bir başka deyişle 20 yaşında olanların silâh altına alınmasıyla, 1914 senesinde terhis olacak eratın yerini alacak asker bulunamamış ve bu duruma çözüm olarak; 21 yaş yerine 20 yaşını dolduranların askere alınması yönünde kanunda değişiklik yapılmıştır. Ayrıca bu kanun askerlik mükellefiyetini çok geniş tutmuştur. Eski kanun hükümlerine göre askerlik yaşına gelenlerden ancak % 35'i askere alınabilmekte iken, yeni kanun ile eski kanunun tanıdığı birçok imtiyazlar kaldırılarak, bu oranı % 95'e kadar çıkartılmıştır.¹⁰³ Bu düzenleme ile birlikte “Bedel-i Nakdi Kanunu” da ilga edilmiştir.¹⁰⁴ Behiç Bey, Ordu Dairesi İkmal Şubesi Müdür Muavini görevinde bulunduğu esnada, seferberlik ilanından sonra askeri yükümlülüklerle ilgili yayınlanan kanunlar ve bunların açıklamalarını kapsayan “Mükellefiyeti Askeriye Kanununun Muvakkatenin İzahı” adlı bir kitap yayınlamıştır.¹⁰⁵

Enver Paşa'nın Almanlar ile birlikte Orduyu yeniden düzenleme çalışmalarının bir sonucu olarak, Ordu Şubesi; 14 Haziran 1914'de bütçe ve seferberlik kısımlarının bir araya getirilmesiyle Ordu Dairesi şeklini almış ve başkanlığına da Alman Yarbay Kannengisser tayin edilmiştir. Ahz-ı Asker Kısmı'nın ismi ise İkmal Şubesi olarak değiştirilmiş ve Behiç Bey de İkmal Şubesi Müdür Muavini olmuştur. 29 Ekim 1914'de Kaymakamlığa (Yarbaylığa) terfi eden Behiç Bey, Kırıkkale'de bulunan 5'inci Fırka Komutanlığına aday gösterildi ise de, Ordu Dairesi Başkanı Kannengisser Paşa'nın, Behiç Bey'e olan ihtiyacı nedeniyle bu görevlendirilmesi gerçekleşmemiş, Nisan 1915 yılında Kannengisser Paşa'nın,¹⁰⁶ Çanakkale Cephesine

¹⁰² Muinsiz: askerin annesine veya karısına bakacak kimsesi olmaması, eve ekmek getirecek kimsesi olmayan asker ailesi demektir. Osmanlı'da o hane muinsiz sayılır ve muaf tutulurdu. Ancak savaş yıllarında bunların çoğu redif birliklerinde askere alındı.

¹⁰³ Mükellefiyet-i Askeriye Kanunu-12 Mayıs 1914 bkz.: **TİTE A.**, K:159, B: 28.; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.74-77.

¹⁰⁴ I.Dünya Harbi'nde her sene 30 altın lira vermek şartıyla, askerlikten kurtulmak için bu kanun vardı.

¹⁰⁵ Aytepe **a.g.m.**, s.231.

¹⁰⁶ Kannengiesser Pasa'nın 1926 senesinde Gelibolu adı ile yazdığı ve Paris'te Fransızca olarak Payot Kitabevi tarafından 1934 senesinde yayımlanmış olan kitapta Behiç Bey'le ilgili şunları kaleme almıştır: Harbiye Nezareti Ordu Dairesi Başkanlığı görevimi gönül rahatlığıyla yardımcım Yarbay

gönderilmesi üzerine, Aralık 1916 tarihine kadar Ordu Dairesi Başkan Vekilliğini yapmıştır.¹⁰⁷ 10 Şubat 1916 tarihinde de Ordu Dairesi Başkan Yardımcılığına atanmıştır.¹⁰⁸

Behiç Bey, Ordu Dairesinde ikmal işleri ile meşgul iken demiryolları üzerindeki ilgisini kaybetmemiş, o sıralar Bulgaristan'da bulunan Mustafa Kemal'den Bulgaristan demiryolları ile ilgili bilgi istemiş ve Mustafa Kemal de 10 Haziran 1914 tarihli mektubu ile Behiç Bey'e istediği bazı bilgileri göndermiştir.¹⁰⁹

I. Dünya Savaşı boyunca Behiç Bey; 13 Ağustos 1915'te I. Ordu Komutanı ve Sultan Reşat'ın yaveri olarak gönderilen Mareşal Von der Goltz'dan Alman ikinci rütbe Croix de Fer (Demir Haç) Madalyasını,¹¹⁰ 21 Eylül 1915'te Harp Madalyası ile beraber Kılıçlı Gümüş Liyakat Madalyasını,¹¹¹ 26 Haziran 1916'da Kılıçlı Gümüş İmtiyaz Harp Madalyasını,¹¹² 15 Ekim 1916'da harp alametli üçüncü rütbe Avusturya Askeri Liyakat Madalyasını¹¹³ ve 23 Kasım 1916'da üçüncü rütbe Bavyera Kraliyeti Askeri Liyakat Madalyasını¹¹⁴ almıştır. Kıdemine 1 yıl 9 ay ilave edilerek 13 Mart 1917 tarihinden geçerli olmak üzere, Miralaylığa (Albaylığa) terfi etmiştir.¹¹⁵

Behiç Bey'e devrettim. Bu şekilde işlerin ehil ellerde bulunacağını biliyordum. Behiç Bey, beraber çalıştığımız yıllarda, Türk subayları arasında en çok temas ettiğim kişiydi. Gayet makul, derin görüşlü, geniş genel kültür sahibi, memleketinin tarihi, mazisi, ahlakı ve âdetleri hakkında esaslı bilgilere sahipti ki, emsali Türkiye'de epey nadirdi. Behiç Bey gayet geniş bilgi, muhakeme yeteneği ve büyük bir temsil yeteneği, hayret verici bir iş kapasitesi ve gerçek bir yaratıcı dehaya sahipti. Bundan başka, kendisine yakın olanların hepsi tarafından sevilen mükemmel bir arkadaştı. Behiç Bey'in Almanları samimi ve kalpten sevip sevmediğini bilemem. Sanırım bu hususta Türk ordusunun kendi araçlarıyla gerekli olan iyileştirmeleri yapmaktan aciz bir durumda olduğunu ve Alman askeri yardımının kaçınılmaz bir gereklilik olduğunu kabul eden ordu kurmay heyetinin görüşüne katılıyordu. Türk ordusunun bu erkânı birkaç sene içinde kendi kendilerini idare edebilecek bir hale gelebileceklerini ümit ediyorlardı. Behiç Bey'in bu fikre kalpten taraftar olduğunu zannetmiyorum. Bununla beraber ben kendisiyle 4-5 sene gayet iyi çalıştım. İkimiz de aynı amaca hizmet ediyorduk. Türk vatanına layık olacak bir ordu teşkil etmek. (Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.81-82.)

¹⁰⁷ TİTE A., K: 190, B:1-2.; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.77-80.

¹⁰⁸ TİTE A., K: 190, B: 1-3.

¹⁰⁹ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.78.

¹¹⁰ TİTE A., K: 190, B:1-15.; AYTEPE, **a.g.m.**, s.231.

¹¹¹ TİTE A., K: 190, B:1-18.

¹¹² TİTE A., K: 190, B:1-19.

¹¹³ TİTE A., K: 190, B:1-20.

¹¹⁴ TİTE A., K: 190, B:1-21.

¹¹⁵ TİTE A., K: 190, B:1-3.

Ordu Dairesi'nce; Gelibolu yarımadasındaki Osmanlı Ordusunun Asker ihtiyacı düzenli bir şekilde karşılanmış, Liman Von Sanders'in "*Bunu idare eden kimdir*" şeklindeki sorusu üzerine, gerek Kazım İnanç gerekse de Kannengisser Paşa'nın, Behiç Bey ismini vermeleri nedeniyle, General Liman Von Sanders tarafından 3 Ağustos 1917'de ikinci rütbeden Cronne (Taç) De Prusse Nişanı ile taltif edilmiştir.¹¹⁶ Bu Alman madalyaları; Behiç Bey'in İkinci Dünya Savaşı esnasında bulunduğu Paris Büyükelçilik görevi esnasında, Osmanlı vatandaşı Yahudileri Alman soykırımından kurtarma girişimlerinde oldukça işine yaramıştır.

Ayrıca, 5 Mart 1917'de Harp Madalyasını¹¹⁷, 6 Ocak 1917'de üçüncü rütbeden Mecidi Nişanı,¹¹⁸ 23 Eylül 1917'de üçüncü rütbeden Kılıçlı Osmanlı Nişanı,¹¹⁹ 19 Kasım 1917'de üçüncü rütbeden harp alametli Avusturya Demir Haç Nişanı,¹²⁰ 21 Mart 1918'de, 6 ay sefer kıdem terfisi,¹²¹ 29 Mart 1918'de birinci rütbeden Alman Demir Haç Nişanı,¹²² Nisan 1918'de Altın Donanma Madalyasını,¹²³ 30 Aralık 1918'de Hilal-i Ahmer Madalyasını¹²⁴ ve 20 Mayıs 1918'de Avusturya İmparatoru Charles'ın İstanbul ziyareti münasebetiyle üçüncü rütbeden Avusturya-Macaristan Leopold Nişanı almıştır.¹²⁵

I. Dünya Savaşının sonlarına doğru Azerbaycan hükümeti nezdinde askeri polis ve jandarma teşkilatlarını kurmak için 19 Temmuz-28 Ağustos 1918 tarihleri arasında Gence'de bulunmuştur. Fakat ateşkes antlaşması imzalandığından bu çalışmalarını tamamlayamadan dönmek zorunda kalmıştır.¹²⁶

Behiç Bey'in, Ordu Dairesi Başkan Vekilliği görevinde bulunduğu sırada, Müsteşarlık seviyesine çıkartılan Ordu Dairesi Başkanlığına, 1'inci Kolordu Ahz-ı Asker Başkanı Hilmi Paşa 30 Ocak 1919 tarihinde tayin edilmiştir. Bunun üzerine

¹¹⁶ TİTE A., K: 190, B:1-34.; Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.129.

¹¹⁷ TİTE A., K: 190, B:1-31.

¹¹⁸ TİTE A., K: 190, B:1-37.

¹¹⁹ TİTE A., K: 190, B:1-35.

¹²⁰ TİTE A., K: 190, B:1-39.

¹²¹ TİTE A., K: 190, B:1-42.

¹²² TİTE A., K: 190, B:1-43.

¹²³ TİTE A., K: 190, B:1-44.

¹²⁴ TİTE A., K: 190, B:1-46.

¹²⁵ TİTE A., K: 190, B:1-95.

¹²⁶ TİTE A., K: 190, B:1-3..

Hilmi Paşa'nın yaverliğinde çalışmak istemeyen Behiç Bey, bu görevinden istifa etmiştir. Ancak istifası kabul edilmeyen Behiç Bey'e, Harbiye Nazırı Yaver Paşa'nın isteği doğrultusunda iki ay izin verilmiştir. Daha sonra yine 4 Nisan 1919'dan geçerli olmak üzere üç defa, toplamda ise yedi ay izin verilerek kadro harici açıkta kalmıştır.¹²⁷

Ferik Cevat Paşa Genelkurmay Başkanlığı görevine getirildikten sonra, Behiç Bey'i İkinci Başkan yapmak istemiş ancak Harbiye Nazırı olan Mersinli Cemal Paşa dedikodu olur diye bunu kabul etmemiştir. Cevat Paşa'nın ısrarı üzerine 26 Aralık 1919 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı Teşkilat ve Bütçe Komisyon Başkanlığına tayin edilmiştir. İstanbul'un İtilaf devletlerince 16 Mart 1920'de işgal edilmesinden sonra, 13 Nisan 1920 tarihinde Teşkilat Komisyonu lağv edilmiştir.¹²⁸

Mütarekeden sonra kendisine İaşe Nazırlığı teklif edilmiş fakat kabul etmemiştir.¹²⁹ İstanbul'un işgalinden sonra 24 Nisan 1920 tarihinde, İngilizlerin etkisiyle Damat Ferit Paşa Hükümetince tutuklama emrinin çıkarıldığını, eski Merkez Komutanı Muavini Şerif ve Mülazım İsmail Hakkı Bey'den haber almıştır.¹³⁰ İstanbul'da çeşitli kimselerin yanında gizlice kaldıktan sonra, 7 Haziran 1920'de Selimiye Kışlası'nda toplanan harp esirlerini Mudanya'ya nakledecek olan Hilal vapuru ile Mudanya'ya geçmiştir.¹³¹

1.3. Behiç Bey'in Ankara'ya Gelerek Milli Mücadele'ye Katılışı

Miralay Behiç Bey Mudanya'da, Genelkurmay Başkanı İsmet Bey'den (İnönü), Anadolu'ya geçişinden dolayı memnuniyetlerini ifade eden ve Mustafa Kemal Paşa'nın da hemen Ankara'ya gelmesini istediğini bildiren bir telgraf almıştır.¹³²

Sağlık nedeniyle 2 Temmuz'a kadar Bursa'da kalan Behiç Bey, 5 Temmuz 1920 günü Ankara'ya gelmiştir.¹³³ Mustafa Kemal Paşa ve İsmet Bey ile Ziraat

¹²⁷ TİTE A., K: 190, B:1-2.; Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.155.

¹²⁸ TİTE A., K: 190, B:1-2.

¹²⁹ Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.155.

¹³⁰ TİTE A., K: 190, B:1-2.

¹³¹ TİTE A., K: 190, B:2-224..

¹³² TİTE A., K: 190, B: 2-224.; Söz konusu telgraf için bkz.:EK-2.

Mektebi'nde, Fevzi Paşa ile Milli Müdafaa Vekâleti'nde (Milli Savunma Bakanlığı) 6 Temmuz 1920 tarihinde görüşmüş ve İsmet Bey, Behiç Bey'e Genelkurmay İkinci Başkanlığını teklif etmiştir. 10 Temmuz 1920 tarihinde de İsmail Fazıl Paşa¹³⁴ Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğünü önermiştir.¹³⁵ Anadolu'nun İstanbul ile fiilen irtibatının kesilmiş olması ve demiryolu hattının yönetimsiz kalması nedeniyle, hattın yönetimi Ankara hükümeti tarafından ele alınmıştır. Behiç Bey bu iki teklife yönelik Mustafa Kemal Paşa'nı fikrini almış, Mustafa Kemal Paşa'nın "*Behiç Bey ben cepheye ne yapılacağını biliyorum, siz de cephelere nasıl asker, mühimmat ve erzak sevkiyatı yapılacağını biliyorsunuz. Demiryolu en kıymetli sevkiyat silahımızdır. Siz cephelere askerimizi getirmekte muvaffak olun ki, bende cephele muvaffak olayım.*"¹³⁶ Demiryolları çok mühimdir, onu kabul et".¹³⁷ sözleri üzerine demiryolları Genel Müdürlüğü görevini kabul etmiştir. Behiç Bey bu görevi kabul etmesini şu şekilde açıklar; "*Esasen demiryollarını millileştirmek ve işletme muamelesini Türkçe olarak yapmak, öteden beri benim için bir ideal olduğundan, bu düşünce de bu vazifeyi kabulüm için amil oldu.*"¹³⁸ 11 Temmuz 1920 tarihinde 5.000 kuruş maaşla İşletme Müdürlüğe tayin edilmiş ve 15 Temmuz'da İşletme Müdürlük merkezinin bulunduğu Eskişehir'e giderek görevine başlamıştır.¹³⁹

Kurtuluş Savaşı sürerken dili Türkçe olmayan, çalışanlarının çoğunluğunu gayrimüslimlerin oluşturduğu, yedek parçası yetersiz olan, cepheye sevkiyatın gizli yapılması gerektiği zamanda yakıtsız kalan, eldeki birkaç lokomotif ve katardan oluşan trenleri işletebilmek için komutanı Behiç Bey olan ikinci bir savaş verilmesi gerekmiştir.¹⁴⁰

1.4. Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü

Behiç Bey, 15 Temmuz 1920-25 Şubat 1921 ve 1 Aralık 1921-14 Ocak 1926 tarihleri arasında iki dönemde Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü

¹³³ TİTE A., K: 190, B:1-2.

¹³⁴ I.Hükümetin ilk Nafia Vekili İsmail Fazıl Cebesoy; Ali Fuat Cebesoy'un babasıdır.

¹³⁵ Sarıaslan, a.g.m., s.109.; Hekimoğlu a.g.s., s.32.

¹³⁶ Kıvırcık, Cepheye Giden Yol, s.176.

¹³⁷ Erkin, a.g.m., s.601.

¹³⁸ Kıvırcık, Cepheye Giden Yol, s.178.

¹³⁹ TİTE A., K: 190, B:1-2.

¹⁴⁰ Sarıaslan, a.g.m., s.74.

görevini yapmıştır. Bunlardan Birinci Dönem olarak adlandırdığımız dönemde oldukça zor şartlar altında çalışmış, Kuvayı Milliye Birlikleri, Düzenli Birlikler, Komutanlar yani, ilgili ilgisiz herkes tarafından devamlı olarak işine müdahale edilmiştir. Bunun sonucunda sağlığı bozulan Behiç Bey bu zor günlerde çok severek yaptığı demiryolculuk görevinden istifa etmek zorunda bırakılmıştır. İkinci defa görevi üstlendiğinde ise iyice işlemez ve savaşın gidişatı için tehlikeli bir hal almış olan demiryolu işletmeciliği için adeta bir kurtarıcı gibi göreve getirilmiştir. Ancak İkinci döneminde bu defa Behiç Bey, görevi bazı şartlar ileri sürerek kabul etmiştir. En büyük şartı ayrı ise ayrı bir uzmanlık gerektiren demiryolculukla ilgili faaliyetlerde “işine karışılmamasıdır”. Mustafa Kemal Paşa da çok güvendiği Behiç Bey’e bu güvenceyi vermiştir. Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü görevindeki faaliyetler çalışmamızın ikinci bölümde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

1.5. Nafia Vekilliği ve Demiryollarının İdaresi, Demiryollu Yapım Faaliyetleri

Behiç Bey, TBMM’nin II. Dönem ara seçimlerine katılarak 31 Aralık 1925 tarihinde yapılan seçimde 1180 oy alarak İstanbul Milletvekili seçilmiştir. Mazbatasını 11 Ocak 1926’da onaylanmıştır.¹⁴¹

İstanbul Mebusu ve Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey’in 14 Aralık 1925 tarihinde vefat etmesi üzerine,¹⁴² Başvekilin teklifi ile 14 Ocak 1926 tarihinde¹⁴³ Nafia Vekilliği’ne tayin edilmiştir.¹⁴⁴ 24 Mayıs 1926 tarihinde İstiklal Madalyası almış,¹⁴⁵ 5 Eylül 1927’de tekrar III. Dönem İstanbul Milletvekili olmuştur.¹⁴⁶

Behiç Bey’in Bakanlığı döneminde; Aralık 1926 tarihinde Cumhuriyet’in ilk borçlanma kanunu çıkartılmıştır. Kanun tamamen demiryollarına ve limanlara

¹⁴¹ **TİTE A.**, K: 190, B:1-51.; **TİTE A.**, K: 190, B: 1-5.; **Türk Parlamento Tarihi**, TBMM-II. Dönem, 1923-1927, III.C.; s.403.; 31 Aralık 1925 tarihinde II. Dönem İstanbul Milletvekili olan Behiç Bey’in seçildiğini bildiren 5 Ocak 1926 tarihli yazı için bkz.: **.BCA**, D: 7847, F: 30.10.0.0, Y: 74.484.6.

¹⁴² Faik Alkan, **Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası (1920-1933)**, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Haziran, 1999, s.188.

¹⁴³ **TİTE A.**, K: 190, B: 1-5.

¹⁴⁴ Aytepe, **a.g.m.**, s.233.; Tayin emri için bkz.; **TİTE A.**, K: 190, B: 1-52.

¹⁴⁵ **TİTE A.**, K: 190, B :1-3.

¹⁴⁶ **TİTE A.**, K: 190, B :1-56.

kaynak yaratmak için 200 milyonluk bono satışına izin vermektedir. Bu kanun daha sonra Haziran 1927 tarihinde 20 milyon artırılmıştır.¹⁴⁷

Nafia Vekilliği döneminde Behiç Bey, demiryollarının idaresi ve demiryolu yapım faaliyetlerine büyük önem vermiştir. Memleketin en büyük davalarından biri de şüphesiz memleketi demiryollu ağlarıyla örmektir. Bu ihtiyaç bir asra yakın zamandan beri şiddetle hissedilmiş, ancak siyasi ve mali zorluklardan ötürü gereği yapılamamıştır. Uzun zaman memleket bu modern ulaştırma imkânlarından mahrum kalmıştır. I. Dünya Savaşında ve Kurtuluş Savaşında demiryollarının eksikliği çok çekilmiş, cephelere ikmalde çoğu zaman yetersiz kalınmıştır. İşte bu sıkıntıları çekmiş olan yeni ve genç Türkiye'nin kurucuları bu meseleye de uygun bir hal tarzı bulmuştur. Milli Mücadele'de ve sonrasında Kasım 1928 tarihinde Budapeşte'ye elçi olarak gidinceye kadar, Behiç Bey hep bu zorlu görevin başında Genel Müdür ve Bayındırlık Bakanı sıfatıyla bulunmuştur. Ulusal demiryolculuğumuzun temellerinin atıldığı bu yıllarda Behiç Bey; Atatürk ve İsmet İnönü ile birlikte belki de en önemli rol oynayan kişilerin başında gelmiştir. Daha Milli Mücadele sırasında demiryolu siyasetinin temelleri ulu önder Atatürk tarafından gösterilmişti.

Atatürk 1923 İzmir İktisat Kongresinin açılış konuşmasındaki; *“Memleketimizi bundan başka şimendiferler ve üzerinde otomobiller çalışan şoselerle şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendifer oldukça, bunlara karşı merkepler, kağnılarla ve tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkışmanın imkânı yoktur.”* ifadeleri ile yeni Türk Devletinin Nafia politikasını da işaret etmiştir. 30 Ağustos 1924 tarihinde Dumlupınar'da söylediği *“Vesaiti Naftanın en mühim aksamını şimendiferler teşkil etmektedir”* sözleriyle bu hedefi bir kez daha vurgulamıştır.¹⁴⁸

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun ilk yıllarında, demiryolu yapımına verilen önemin büyüklüğü bilinmektedir. Öyle ki; demiryolları, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Atatürk tarafından, bir ülkeyi *“medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan*

¹⁴⁷ Alkan, a.g.e., s.189.

¹⁴⁸ Abisel, a.g.e., s.13-14.

kutsal bir meşale” olarak nitelendirilmiş; ulusal amaçlar yönünden demiryollarının çoğaltılması, genel yol politikasının en önemli unsurunu oluşturmuştur.¹⁴⁹

Memleketin siyasi bağımsızlığının büyük meydan muharebelerinde kazanılmasından, mali ve iktisadi hâkimiyetinin milletlerarası barış görüşmelerinden elde edilmesinden sonra, kalkınma davası ve bu arada demiryolu yapım işi daha esaslı bir şekilde ele alınmıştır.¹⁵⁰

Behiç Bey, demiryolları ile ilişkiyi daha sıkı tutabilmek için Ankara istasyonundaki küçük bir otele yerleşmiş ve burayı aynı zamanda demiryollarına ait işler için büro olarak kullanmıştır. Behiç Bey Nafia Vekili olduktan sonra, altı yıla yakın bir süreden beri Avrupa Demiryolları seviyesinde işlettiği demiryollarının idaresini, ileride yapılmasını düşündüğü Devlet Demiryolları teşkilat kanunu çıkarılıncaya kadar başka kimselere teslim etmek istememiştir. Çünkü o dönemde bir anlamda Nafia Vekâleti demiryolları demektir. Bu nedenle demiryolları idaresini doğrudan kendine bağlı olarak işletmeye devam etmiştir. Bunun için Müdür-i Umumi Muavini olan mühendis Vasfi Bey’i demiryollarına Müdür-i Umumi Vekili olarak tayin etmiş ve kendisine demiryollarında önemli meseleleri sormadan yapmamasına dair kesin talimat vermiştir.¹⁵¹

Anadolu’da yapılmış ve devam etmekte olan demiryollarının başlangıçta geniş hat olarak yapılması düşünülmüş, ancak Aydın Milletvekili olan Yüksek Mühendis Mithat Bey, daha ekonomik ve çabuk yapılacağı gerekçesiyle 0/75’lik dar hat yapılmasında ısrar etmiştir. Bu konuda karar verebilmek için o dönemin tanınmış mühendisleri bir araya getirilerek 17-19 Şubat 1926 tarihinde bir konferans düzenlenmiştir. Bu konferans sonucunda askeri ihtiyaçlar da dikkate alınmış ve geniş hat inşasına devam yönünde kararı alınmıştır.

¹⁴⁹ Kemal Arı, “Samsun Demiryolu’nun Temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Mustafa Paşa’nın Samsun Gezisi”, **ATAM Dergisi**, Sayı 21, Cilt: VII, Ankara, 1991 s.614.

¹⁵⁰ Abisel, **a.g.e.**, s.3.

¹⁵¹ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.329.

24 Şubat 1926 tarihinde Başvekil İsmet Paşa ile demiryollarının gelecekteki teşkilat ve inşaat faaliyetleri hakkında bir görüşme yapmış ve bu görüşmede İsmet Paşa; *“Ben Kağrı arabası ile cephanе taşımış bir kumandanım, demiryollarının çok hasretini çektim, sen parasını düşünme senede 1.000 kilometre şimendifer yap,”* demesi üzerine Behiç Bey de, yılda 1.000 kilometrelik demiryolu yapabilmek için gerekli olan malzemenin ancak bir yıl içinde getirilebileceğini, getirilse bile bu malzemenin inşaat bölgelerine naklinin, müteakiben döşenmesinin ve hatta yeterli mühendis ve işçinin bulunmasının ülkenin içinde bulunduğu mevcut şartlar göz önüne alındığında mümkün olamayacağını İsmet Paşa’ya anlatmıştır.

Ayrıca köprü, tünel gibi işlerin yapımının zor olduğunu, kilometre uzadıkça hizmet ve işletme tesislerinin de hatla birlikte yapılmasının gerektiğini eklemiş, lokomotif ve vagonların da tedarik edilmiş olması şartıyla, senede 200 kilometre demiryolu yapılabilirse, çok büyük bir iş yapılmış olacağını söylemiştir. Bu şartlarla öncelikle demiryollarını Kayseri’ye, oradan Sivas’a müteakiben Samsun’dan Sivas’a bağlamak, bunlardan sonra Erzincan’a ve daha sonra Erzurum’a gitmek fikrinde olduğunu da izah etmiştir.

1914 yılında Fransa’dan borç karşılığı Samsun-Sivas demiryolu imtiyazı Fransız Reji General şirketine verilmiş, ancak I. Dünya Savaşının başlaması ile Osmanlı Hükümeti, şirket ile arasındaki sözleşmeyi iptal etmiştir. Lozan görüşmelerinde Fransa bu imtiyazın kendilerine tekrar verilmesi hususunda çok baskı yapmış ve sözleşme günün şartlarına göre yenilenerek imtiyaz tekrar bu şirkete verilmiştir.

18 Aralık 1926’da **Kayseri-Sivas ve Turhal-Sivas Demiryollarının** inşasına ait sözleşme Belçika gurubu ile imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre, Turhal-Sivas kısmı iki buçuk ve Kayseri-Sivas kısmı üç yıl içinde bütün tesisatı ile birlikte teslim edilecektir. İnşaatın bedeli % 50’si peşin ve % 50’si de % 7 taksitle hazine bonolarıyla ödenecekti. Bu suretle, bir taraftan Yerköy-Kayseri, diğer taraftan Samsun-Turhal hatları arasında Nafia Vekâleti’nce inşaatları devam ettirilmekte olan kısımlar birbiriyle bağlanmış olacaktı. Kayseri hattının açılışı 29 Mayıs 1927, Samsun-Amasya hattının açılışı 21 Kasım 1927 yapılmıştır.

Belçika şirketinin gerekli sermayeyi temin edememesi ve iyi bir teşkilat yapamaması nedeniyle, sözleşme hükümlerine dayanılarak hükümetin kararıyla sözleşmenin fesih edilmesi düşünülmüştür. Fakat sözleşme uzatılmış olmasına rağmen, şirket yine sözleşme hükümlerini yerine getirememiş ve sözleşme feshedilerek, inşaat hükümet tarafından tamamlanmak zorunda kalmıştır.

Fevzipaşa-Diyarbakır hattıyla, Irmak-Filyos hatlarının inşası için bir mukavele de İsveç-Danimarka gurubu ile 55 milyon dolarlık bir sözleşme ile yapılmıştır. Bu gurupta işe başladıktan bir yıl sonra mali yetersizliğe girmiş ve inşaatın kalan kısımları hükümetçe tamamlanmıştır.

Kütahya-Balıkesir hattının yapımına hükümetçe başlanmış ve Kütahya'dan itibaren 13,5 km bitmek üzereyken, 15 Haziran 1927 tarihinde imzalanan bir sözleşmeyle, hattın kalan kısmının inşaat sözleşmesi Yülyüs Berger şirketine verilmiştir. Daha sonra Ulukışla-Boğazköprü kısmının inşası da bu şirkete verilmiş ve 65 milyon Marklık bedele ulaşan bu inşaat faaliyeti şirketin taahhütlerini tamamlaması ile sonuçlanmıştır.¹⁵²

Behiç Bey'in Nafia Vekâleti döneminde, 1042 sayılı Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü teşkilat vazifelerine dair Kanun 26 Mayıs 1927 tarihinde TBMM'de kabul edilmiş¹⁵³ ve 1 Haziran 1927 tarihinde de Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi kurulmuştur.¹⁵⁴ Bu kanunun dikkate değer bir kısmı Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresinin İdare-i Umumiye teşkilatı kuruluncaya kadar Nafia Vekili tarafından idare edilmesinin hükme bağlanmış olmasıdır.

Ankara-Kayseri demiryolu hattı 29 Mayıs 1927 tarihinde Başvekil İsmet Paşa tarafından, Amasya-Zile hattı 23 Ağustos 1927 tarihinde, Kütahya-Tavşanlı hattı

¹⁵² **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Cumhuriyetin 15. Yılı Dönümünde Türkiye Bayındırlığı, Ankara, 1938, s.51.

¹⁵³ **Z.C. Devre: II**, C: XXXII, s.225.

¹⁵⁴ **TİTE A.**, K: 159, B: 1.

2-3 Eylül 1928 tarihinde, Samsun-Havza hattı 9 Eylül 1927 tarihinde, Samsun-Amasya hattı 21 Kasım 1927 tarihinde hizmete açılmıştır.

Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Eskişehir-Konya ve Alayunt-Kütahya hatlarından oluşan Anadolu-Bağdat Demiryollarının satın alınmasına dair anlaşma 10 Aralık 1928 tarihinde şirket yönetimi ile hükümet arasında imzalanmıştır.

“Anadolu-Bağdat ve Mersin-Tarsus-Adana demiryolları ile Haydarpaşa Limanı'nın satın alınmasına dair Kanun” 5 Ocak 1929 tarihinde TBMM’de kabul edilmiştir.¹⁵⁵

Doğuya doğru ilk demiryolu temelini atıldığı 1 Mart 1924 ile 1933 arasındaki tarihçe aşağıda verilmektedir:¹⁵⁶

Genel Müdürlük Dönemi	23 Mart 1924	Ankara-Sivas demiryolu için TBMM’de 449 numaralı kanun çıkarıldı.
	24 Nisan 1924	506 sayılı kanunla, ülkedeki milli demiryollarının işletilmesi için “Devlet Demiryolları Müdüriyeti Memuriyesi” kurulur ve Nafia Vekâleti’ne bağlı katma bütçeli bir kuruluş haline getirildi.
	24 Mayıs 1924	Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı hatları ile Haydarpaşa liman ve rıhtımı devletleştirildi.
	23 Aralık 1924	Samsun-Sivas demiryolunun inşaatına başlandı.
	17 Nisan 1925	Genç Cumhuriyet’in Doğu’ya doğru ilk demiryolu Yahşihan’a vardı.
	13 Mart 1926	Kayseri-Ulukışla demiryolu inşası hakkındaki Kanun TBMM’de kabul edildi.
	22 Mart 1926	Malatya-Ergani-Diyarbakır demiryolunun inşası hakkındaki Kanun” TBMM’de kabul edildi.
	23 Nisan 1926	Samsun-Kavak demiryolu açıldı.
Nafia Vekilliği Dönemi	29 Nisan 1927	Yerköy-Kayseri demiryolu hatları işletmeye açıldı
	29 Mayıs 1927	Kayseri istasyonu işletmeye açıldı.
	01 Haziran 1927	1042 sayılı kanun ile “Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Memuriyesi”, Nafia Vekâletine bağlı olarak kuruldu.

¹⁵⁵ Z.C., Devre: III, C: VI, s.126, 128, 133.

¹⁵⁶ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)**, ATAM, Ankara, 2001, s.75-121.

	09 Eylül 1927	Samsun-Havza demiryolu işletmeye açılır.
	20 Kasım 1927	Samsun-Sivas demiryolu üzerinde Amasya İstasyonu işletmeye açıldı.
	02 Eylül 1928	Kütahya-Tavşanlı demiryolu açıldı.
Behiç Erkin Dönemi Sonrası	31 Aralık 1928	Fransızların işlettiği Mersin-Tarsus-Adana demiryolunun ilişkin devletleştirilmesine kanun çıkarıldı.
	09 Eylül 1929	Fevzipasa-Gölbaşı demiryolu açıldı.
	11 Mart 1930	Emirler-Balıköy demiryolu açıldı.
	1 Temmuz 1930	Bolkuş-Filyos demiryolu açıldı.
	11 Ağustos 1930	Zile-Kunduz demiryolu açıldı.
	30 Ağustos 1930	Başvekil İsmet Paşa tarafından Ankara-Sivas hattı hizmete açıldı.
	1 Haziran 1931	Mudanya-Bursa hattı hükümetçe satın alındı.
	15 Mart 1931	Gölbaşı-Malatya demiryolu açıldı.
	23 Nisan 1931	Irmak-Çankırı ve Doğanşehir-Malatya demiryolu açıldı.
	1 Şubat 1932	Malatya-Fırat demiryolu açıldı.
	23 Nisan 1932	Kütahya-Balıkesir demiryolu açıldı.
	30 Kasım 1932	Ulukışla-Niğde demiryolu açıldı.
	16 Aralık 1932	Samsun-Sivas demiryolu açıldı.
	1 Nisan 1933	Afyon-Antalya demiryolu hattının inşasına dair Kanun TBMM’de kabul edildi.
	2 Mayıs 1933	Niğde-Boğazköprü demiryolu açıldı.
20 Eylül 1933	Ulukışla-Kayser demiryolu açıldı.	

Behiç Bey bacaklarında çocukluğundan beri bulunan sorunun kendisine daha fazla sorun olması nedeniyle bu hastalığını tedavi ettirmek, hem de İsveç Gurubu’nun davetine icabet etmek ve demiryolları hakkında bazı incelemeler yapmak üzere, 1 Eylül 1927 tarihinde Lioyd Triyetino şirketinin Semiramis vapuru ile İstanbul’dan Venedik’e hareket etti.¹⁵⁷

1 Kasım 1927’de Büyük Millet Meclisi açılmış, her zaman olduğu gibi kabine Cumhurbaşkanına istifasını vermiş ve kabinede bazı değişiklikler yapılmıştır. Recep

¹⁵⁷ Bazı incelemelerde bulunmak üzere Avrupa’ya gidecek olan Nafia Vekili Behiç Bey’e yevmiye verilmesine dair 31 Ağustos 1927 tarihli Bakanlar Kurulu kararı bkz.: **BCA** Kararname S: 5591, D: 238-73, F: 30.18.1.1, Y: 25.50.20; **TİTE A.**, K: 171, B: 50.

Peker Milli Savunma ve Cemil Bey Dâhiliye Vekilliklerinden ayrılmış, Behiç Bey yine Nafia Vekâleti'nde kalmıştır.¹⁵⁸

Uluslararası demiryollarının sefer ve hareket saatlerini düzenlemek üzere her sene ilgili ülkelerin birisinde toplanmakta olan Beynelmilel Demiryolları Kongresi (Simplon ve Orient-Express), Behiç Bey'in bir sene önceki konferansta Türk delegesi vasıtasıyla yaptırdığı girişim neticesinde İstanbul'da ilk defa 19 Mayıs 1928 tarihinde Yüksek Mühendis Mektebi'nde toplanmıştır.¹⁵⁹

Demiryollarına el konulması ve müteakiben Millileştirilmesi ile teknisyen ve mühendis gibi teknik konularda personele ihtiyaç duyulmaya başlanmış, savaşın bitmesi ile gayrimüslim memurlar yerine Türklerin alınması hem İstanbul basınında hem de yabancı basında tereddüde yol açmıştır. Hatta "Türkler şimendifer işletemez, yalnız başlarına fabrika kuramaz, demiryolu yapamazlar" yazılmıştır.

İşte Behiç Bey bu şartlar altında Türk mühendis, memur ve işçisine şüphe ile bakılan dönemde demiryolu Genel Müdürü olarak çalışmıştır. Bayındırlık Bakanı olduğu dönemde elindeki imkânları kullanmaya karar vermiştir.

Ülkede en yüksek kalitede teknik eleman yetiştiren tek kuruluş 1883¹⁶⁰ yılında kurulmuş olan İstanbul Mühendis Mektebiydi. Mühendis Mektebi, II. Meşrutiyeti müteakip Haliç'teki Topçu Mektebi'nden ayrıldıktan ve Nafia Nezareti'ne bağlandıktan sonra, özellikle mütareke devrinde çok sıkıntılı durumlar geçirmiş, sık yer değiştirmiş ve öğrenci bulamaz hale gelmişti. Bu okulun bir an önce düzene sokulması gerekiyordu. İsmet Paşa, bu mektebin Maarif Vekâletine bağlanmasını, Behiç Bey ise mühendis mesleğinin önemi ve mühendis sayısının azlığı dolayısıyla bu mektebin Fransa'da olduğu gibi, Nafia Vekâletine bağlı kalmasını ve Maarif Vekâleti'nin ayrıca yüksek fen mektebi açması kanaatindeydi. 24 Mayıs 1928'de, ismi Yüksek Mühendis Mektebi'ne çevrilerek, özerk olarak idare edilmek üzere Büyük Millet Meclisi'nden 1275 sayılı kanun çıkarıldı.

¹⁵⁸ TİTE A., K: 190, B: 1-3.

¹⁵⁹ TİTE A., K: 159, B: 1. Kıvrıkcık, *Cephaye Giden Yol*, s.336-337.

¹⁶⁰ Abisel, *a.g.e.*, s.85

Yüksek Mühendis Mektebi'ni, yer değiştirmekten kurtarmak için, o zaman işgal etmekte olduğu Gümüşsuyu Kışlası'nın¹⁶¹ tamamı ile eklentileri ve doğusundaki hazineye ait arsaların Yüksek Mühendis Mektebi'ne bedelsiz devri sağlanmış, 24 Mayıs 1928 tarihli ve 1303 sayılı mektebin ilk müstakil bütçe kanunu da çıkarılarak tam anlamıyla özerkliği sağlanmıştır. Daha sonra Milli Eğitim Bakanlığına bağlanarak Teknik Üniversite adını almıştır.¹⁶²

Bu kanunların çıktığı gün, eski Nafia nazırlarından Adana mebusu Ali Münif Bey, “Hiç birimizin yapamadığı bu işi sen yaptın, tebrik ederim” demiştir. Ali Çetinkaya, Nafia Vekilliği zamanında bu mektebin imtiyazlarını kaldırmıştır.¹⁶³

Behiç Bey'e ziyarete gelen bir Amerikalı “*Demiryolu inşaatından vazgeçin, müştereken karayolu yapalım ve motorlu nakil vasıtalar ile yolcu ve eşya nakledelim*” önerisinde bulunmuştur. Fakat Behiç Bey bu teklifi uygun bulmamış ve durumu Başvekil İsmet Paşa'ya aktarmıştır. İsmet Paşa'nın da onaylamaması üzerine bu teklif uygulanmamıştır.¹⁶⁴

Behiç Bey Ankara'da bazı Vekillerin aleyhindeki tutumları nedeniyle biraz muhit değiştirmek ve biraz da dinlenmek için bir Avrupa seyahati yapmaya karar vermiş ve 13 Ağustos 1928 tarihinde Ankara'dan hareket etmiştir.¹⁶⁵

Behiç Bey Vekillik döneminde, bazı kabine üyeleri tarafından desteklenmemiş ve bu üyelerce kendisine devamlı zorluklar çıkartılmıştır. Bu kişilerle mücadele ederek birçok işleri yapmaya çalışmış, fakat önemli bazı konuları gerçekleştiremediği için Vekillikten çekilmek zorunda kalmıştır. Bu hususu “*Yapabildiklerim de Atatürk'ün teveccühleri sayesinde*” diyerek özetlemiştir.¹⁶⁶

¹⁶¹ Bugünkü Taşkışla arazisinin İTÜ'ye bağlanması.

¹⁶² Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.338-340.

¹⁶³ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.340.

¹⁶⁴ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.345-346.

¹⁶⁵ Bayındırlık Bakanı Behiç Bey'in İsveç, Norveç, Danimarka ve Fransa'ya yaptığı tedavi ve tetkik seyahati hakkındaki 18 Ekim 1927 sayılı yazı için bkz.: **BCA**, D: 11133, F: 30.10.0.0, Y: 12.72.61.

¹⁶⁶ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.329.

16 Ağustos 1928'de İstanbul'da Mustafa Kemal Paşa ile görüşerek Nafia Vekâleti'nden istifa etmek istediğini söylemiştir. Mustafa Kemal Paşa da “*Senin vekâletin iyi bir vekâlettir,*” diyerek istifasını kabul etmemiştir. Bu görüşmede Behiç Bey, İsmet Paşa'ya Devlet Demiryolları İdare Meclisi Reisi ve eski Posta ve Telgraf Nazırı Haşim Bey'in (Haşim Sanver) Umum Müdürlüğü tayinini teklif etmiştir. 19 Ağustos 1928'de İsmet Paşa, Haşim Bey'in tayinine Cumhurbaşkanı'nın onay verdiğini bildirmiş ve Behiç Bey de Haşim Bey'in tayinini teklif eden kararnameyi imzalamıştır. 22 Ağustos 1928 sabahı bir İtalyan vapuru ile Marsilya'ya hareket etmiştir.¹⁶⁷

Avrupa seyahatinden dönen Behiç Bey, 13 Ekim 1928 günü Ankara'ya gelmiştir. Behiç Bey kendisini istasyonda karşılayan ve yerine vekâlet eden Mustafa Abdülhalik Bey'e (Milli Müdafaa Vekili Abdülhalik Renda) istifa edeceğini söylemiştir.¹⁶⁸ Gazi'ye durumunu anlatır ve artık kabinede çalışmanın kendisi için mümkün olmadığını izah eder. “*Efendim, eğer emir buyurursanız kalayım, kalayım fakat Maliye Vekili Saraçoğlu Şükrü ile mücadeleye mecbur olacağım, Başvekil de onun tarafını tutuyor, sizin başınızı ağartacağız*” demiştir. Bunun üzerine Mustafa Kemal Paşa'nın “*ne tür bir görev istiyorsunuz*” şeklindeki sorusuna Behiç Bey, Avrupa'da bir görev verilmesini istemiş ve Mustafa Kemal Paşa'da bir elçilik görevinin hem kendisi için hem de ülke için daha hayırlı olacağını belirterek, istifasını kabul edeceğini belirtmiştir. Atatürk Behiç Bey'e, Madrid, Atina, Budapeşte sefaretlерinin açık olduğunu hangisini tercih edeceğini sormuş, Behiç Bey de, Budapeşte Elçiliğini tercih ettiğini söylemiştir.¹⁶⁹

14 Ekim 1928 günü Nafia Bakanlığına istifasını sunmuştur.¹⁷⁰ 15 Ekim 1928 tarihinde Behiç Bey, istifasının kabul edildiği ve Recep Bey'in Vekillige tayin edildiği hakkında Başvekil'den cevap almıştır.¹⁷¹ 4 Kasım 1928'de birinci sınıf

¹⁶⁷ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.348-349.

¹⁶⁸ **TİTE A.**, K: 160, B: 6-28.; Nafia Vekili Behiç Bey'in sağlık durumu nedeniyle görevinden affını isteyen 22 Ekim 1928 yazısı ve vedanamesi Bkz.: EK-10.

¹⁶⁹ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.349-350.

¹⁷⁰ **TİTE A.**, K: 190, B: 1-3.

¹⁷¹ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.351.; Nafia vekaletinden istifanın kabul edildiğine dair Başvekalet tezkeresi için bkz. **TİTE A.**, K: 190, B:1-58.

dereceli olarak Budapeşte Elçiliği'ne tayin kararnamesi tasdik edilmiştir.¹⁷² 17 Kasım 1928 de Atatürk'e veda ziyaretinde, Atatürk "*beni dostlarımdan ayırıyorlar,*" demek suretiyle Behiç Bey'e olan yakınlığını göstermiştir. 30 Kasım 1928'de Peşte'ye vararak vazifeye başlamıştır.¹⁷³

1.6. Budapeşte Elçiliği (1928-1939)

Behiç Bey, Budapeşte'ye geldiği 30 Kasım 1928 tarihi ile görevinden ayrıldığı Temmuz 1939 tarihine kadar yaklaşık olarak 11 yıl Budapeşte Elçilik görevini yapmıştır. Behiç Bey'in 11 yıla yaklaşan elçilik döneminde bazı önemli olaylar şunlardır:

Behiç Bey'in Budapeşte'de göreve başladığı dönemde, I. Dünya Savaşı'ndan mağlup ve arazisinin üçte ikisi ile nüfusunun yarısını kaybetmiş olan Macaristan'ın, yegâne dış politika meselesi "revizyon"¹⁷⁴ meselesidir.

Türkiye Lozan sonrası, bir taraftan Lozan'dan arta kalan meseleleri çözüme kavuşturmaya çalışırken, diğer taraftan barışçı bir dış politikayı kendine temel ilke olarak kabul etmiştir. Bu anlayış içerisinde her devletle dostluk ilişkilerini geliştirmeyi amaç edinmiş ve devletlerarası dostluk ve barışı korumayı amaçlayan girişimlerin içerisinde yer almaktan kaçınmamıştır. Bu temel dış politika anlayışı içerisinde Türk-Macar ilişkilerinin de geliştiğini görmek mümkündür. 1920'de Macaristan'da ilan edilen krallığın, naib unvanını alarak başına geçen Amiral Horthy ile Atatürk arasındaki samimi ilişki, iki ülke arasında 18 Aralık 1923'te Türkiye-Macaristan Dostluk Antlaşmasının Ankara'da imzalanmasıyla kendini göstermiştir.

Türkiye ile Macaristan arasındaki siyasî, ticari, ekonomik ve sosyal ilişkiler her geçen gün daha da yoğunlaşmıştır. Karşılıklı olarak tarımsal ve hayvansal ürünlere olan ihtiyacın giderilmesi için gerekli kolaylıklar gösterilmiştir. Özellikle tarım

¹⁷² BCA: Kararname, S:7277, D:107-45, F:30.18.1.2, Y: 1.1.5. Budapeşte elçiliği dolayısıyla 10 Aralık 1928 tarihli İtimatname için bkz. TİTE A., K: 190, B:1-63.

¹⁷³ Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.352.; TİTE A., K: 190, B: 1-3.

¹⁷⁴ Revizyon meselesi: Macarlar Triyanon Antlaşmasıyla Avusturya'ya, Çekoslovakya'ya, Yugoslavya'ya ve Romanya'ya verilmiş olan eski Macar Krallığı topraklarının iadesini istiyorlardı.

ürünleri ihtiyacını Türkiye’den karşılayan Macaristan, küçük ve büyük baş hayvan ithal etmiştir. Bu ilişkiler çerçevesinde, üç kez altışar ay uzatılan Türkiye–Macaristan Ticaret antlaşması 29 Mart 1927 tarihinde onaylanmıştır.¹⁷⁵

Behiç Bey, Macar Dışişleri Bakanı Walko ile Macar hükümeti ile Tarafsızlık, Hakemlik ve Uzlaşma Anlaşması’nı¹⁷⁶ 5 Ocak 1929’da imzalamıştır.

Türkiye’ye diplomatik ziyaret yapan; Macar Dışişleri Bakanı M. Walko ile 24 Mart 1930 tarihinde, bu tarihten yedi ay sonra da 28 Ekim 1930 tarihinde Macar Başbakan Kont Bethlen ile birlikte Ankara’ya gitmiştir. Başbakan İsmet İnönü ve Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras 11-14 Ekim 1931 tarihlerinde iadeyi ziyarette bulunmuş, bundan başka 20 Ekim 1933 tarihinde Macar Başvekili Gömbes ve Dışişleri Bakanı ile bir defa daha Ankara’ya gelmiştir.¹⁷⁷

12 Şubat 1932 tarihinde Macar Kral Naibi tarafından 1914-1918 harbi hatıra madalyası verilmiştir. Behiç Erkin Elçilik görevinde bulunduğu bu yıllarda Eşi İstanbul’da 28 Ekim 1934 tarihinde vefat etmiştir.¹⁷⁸

Behiç Erkin 9 Şubat 1934 tarihinde Atina’da imzalanan Balkan Antlaşması’nın, Macar hükümetini çok endişeye düşürdüğünü aktarmıştır.¹⁷⁹

Bu dönemde 21 Haziran 1934’te soyadı kanunu çıkmış, Behiç Bey kendisine bir soyadı vermesini Atatürk’ten Salih Bozok vasıtasıyla rica etmiştir. Atatürk 8 Şubat 1935 tarihli beratı “Behiç Erkin” yazarak imzalamış ve Behiç Bey’e soyadı beratını göndermiştir.¹⁸⁰ Behiç Erkin, Atatürk’ün kendisine bu soyadı verme nedenini; “*Erkin bağımsız demek, hiçbir partiye girmediğin için sana bu soyadı*

¹⁷⁵ İhsan Sabri Baklaya, “*Türk–Macar Diplomatik Ziyaretlerinin Türk Basınına Yansımaları (1930-1931)*”, **Karadeniz Araştırmaları**, Sa: 20, 2009, s.97-115.; Anlaşmanın imzalanması için Peşte elçisi Behiç Erkin’e yetki verilmesi; (BCA: Kararname, S: 2/3345, F: 30.18.1.2, Y: 58.78.1)

¹⁷⁶ Anlaşma sureti için bkz. **TİTE A.**, K: 190, B:1-76.

¹⁷⁷ **TİTE A.**, K: 190, B:1-4.

¹⁷⁸ **TİTE A.**, K: 190, B:1-4.

¹⁷⁹ “Macaristan Siyaseti” adlı defter bkz.: **TİTE A.**, K: 188, B: 12.

¹⁸⁰ **TİTE A.**, K: 190, B :1-80.; Soyadı Beratı için bkz. EK-12.

uygun gördüm” sözleriyle açıkladığını belirtmiştir.¹⁸¹ Behiç Bey de Atatürk’e; “Benim ve soyumun iftiharla taşıyıp yaşatacağımız soyadımızı koyan ulu öndere daima gördüğüm yüksek lütuflarının bu yeni örneğinden ötürü de sonsuz saygılarımı sunarım” şeklinde bir teşekkür mektubu göndermiştir.¹⁸²

12 Şubat 1932 tarihinde Macar Harp Umumi Hatıra Madalyası¹⁸³ ve 25 Ocak 1937 tarihinde Macar Kral Naib’i tarafından verilen Birinci Rütbeden “Ordre du Marite” Nişanı¹⁸⁴ almıştır.

Atatürk’ün ağır hasta olduğu haberini alması üzerine 3 Eylül 1938 tarihinde İstanbul’a gelmiş, 10 Eylül’de Atatürk tarafından kabul edilmiş fakat bu iki eski dostun son görüşmeleri olmuştur. Behiç Bey, Atatürk’ün vefatı üzerine; “10 Kasım 1938 hayatımın en acı günlerinden birisini teşkil etti” sözleri ile Atatürk ile aralarındaki yakın dostluğu ifade etmiştir.¹⁸⁵

1.7. Paris Büyükelçiliği (1939-1943)

Behiç Erkin, Dışişleri Bakanlığından aldığı emir üzerine, 28 Aralık 1938 tarihinde Ankara’ya gelerek, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve Dışişleri Bakanı Saraçoğlu ile bir görüşme yapmıştır. Avrupa siyasetindeki son durum görüşüldükten sonra İsmet İnönü, Behiç Erkin’e Berlin Büyükelçiliğini teklif etmiş fakat Behiç Erkin, Almanca bilmediğini ileri sürerek bu görevi kabul etmemiştir. Yapılan istişareden sonra Behiç Erkin Paris Büyükelçiliğini kabul etmiştir.¹⁸⁶

Behiç Erkin 13 Temmuz 1939¹⁸⁷ günü Paris’teki görevine başlamış ve 30 Ağustos 1939 tarihinde de Fransa Cumhurbaşkanına itimatnamesini sunmuştur. O günlerde Paris’te 61 mission diplomatique (büyük ve orta-elçilik) bulunmaktadır.¹⁸⁸

¹⁸¹ Tahsin, **a.g.s.**, s.10.

¹⁸² **TİTE A.**, K: 190, B: 1-79.

¹⁸³ **TİTE A.**, K: 190, B:1-77.

¹⁸⁴ **TİTE A.**, K: 190, B:1-103.

¹⁸⁵ **TİTE A.**, K: 190, B:1-4.

¹⁸⁶ **TİTE A.**, K: 190, B:1-5.

¹⁸⁷ **TİTE A.**, K: 190, B: 1-5; Kıvırcık, Büyükelçi kitabında bu tarihi 13 Haziran 1939 olarak vermektedir.

¹⁸⁸ Emir Kıvırcık, **Büyükelçi**, GOA Yayınları, 2007, İstanbul, s.15-16.

Behiç Erkin'in Paris Büyükelçilik görevi bir anlamda II. Dünya Savaşı ile birlikte başlamıştır. 1 Eylül 1939 tarihinde Almanya'nın Polonya'ya ve müteakiben 3 Eylül'de evvela İngiltere ve birkaç saat sonra Fransa, Almanya'ya karşı harp ilan etmiştir.

Almanların taarruzu ile Fransız hükümeti Paris'i terk etme kararı vermiş, 9 Haziran 1940¹⁸⁹ tarihinde de Elçiliklerin Paris'i terk etmeleri emredilmiştir. Bunun üzerine Behiç Erkin, Paris'teki Büyükelçilikte İkinci Kâtip Şevket Utkuman ile kapıcı ve birde çok güvendiği İsviçreli kavas Ernest'i bırakarak, 10 Haziran 1940¹⁹⁰ gecesi Paris'i elçilik çalışanları ile birlikte terk etmiştir. Behiç Erkin, müsteşar, başkâtip ve eşi, bir ikinci kâtip, iki üçüncü kâtip ve ataşemiliter ve muavini ve eşleri, mahalli kâtipler ve hizmetçiler toplam 20 kişi Büyükelçiliği terk ederek Tours şehrine yolla çıkmışlar, ancak Başkonsolosluk Paris'teki tebaamızın himayesi için orada bırakılmıştır.¹⁹¹

Fransa'nı mağlubiyeti üzerine Fransa Hükümetini takip ederek Büyükelçilik, 10 Haziran 1940'ta Paris'ten Tours'a, 15 Haziran'da Tours'dan Bordeaux'ya, müteakiben 30 Haziran 1940'da da La Bourboule'e taşınmak zorunda kalmıştır. Türk büyükelçiliği son olarak 10 Temmuz 1940 tarihinde La Bourboule'dan Vichy'e gelerek harp süresince burada görev yapmıştır.¹⁹²

Behiç Erkin'in Paris Büyükelçiliği Almanların işgali altında olan bir ülkede ve bunun tamamına yakın bölümü Vichy şehrinde geçmiştir. Bu dönemde özellikle Fransa'da bulunan Osmanlı Yahudi tebaasını Nazi Almanya'sı soykırımından kurtarmakta gösterdiği üstün gayret, cesaret ve insani duyguları ile büyük bir ün kazanmıştır. Behiç Erkin, Türk kamuoyunda da daha çok Paris Büyükelçiliği yıllarında, adeta Almanların ellerinden sökerek aldığı Yahudi kökenli insanları kurtarması ile tanınmıştır. Biz bu çalışmamızda daha arka planda kalmış fakat Ulusal Kurtuluş Savaşımızın en önemli şahsiyetlerinden biri olarak değerlendirdiğimiz

¹⁸⁹ 14 Haziran 1940 günü Alman birlikleri Paris'e girmiştir.

¹⁹⁰ TİTE A., K: 190, B: 1-5

¹⁹¹ KIVIRCIK, **Büyükelçi**, s.24-26.

¹⁹² TİTE A., K: 190, B: 1-5.

Behiç Bey'in Milli Mücadele ve sonrasında verdiği demiryolculuk savaşını irdeleyeceğiz.

“Benim ülkemde din, dil ve ırk ayrımı yoktur; ay yıldızlı kimlik taşıyan her bir insanın malı ve canı ben Türk Büyükelçisi olduğum müddetçe bana emanettir” diyerek Nazi Almanya'sına, gerekse de işbirlikçi Fransız Vichy Hükümetine karşı büyük bir mücadele verdi ve 20.000'e yakın insanın hayatını soykırımdan kurtararak bir mucizeye imza attı. Behiç Erkin tarihinin bu en karanlık günlerinde insanlıklarını unutan Almanya'ya ve Fransa'ya Türk insanı adına büyük bir insanlık dersi vermiştir.¹⁹³

Behiç Erkin'in bütün hayatı boyunca en iyi bildiği iş trenler ve tren sevkیاتlarıydı. Balkan Harbi'nde Hat Komiseri ve Kurtuluş Savaşı'nda cephelere asker, cephe sevkıyatı, savaş bitince demiryollarının kuruculuğu, Genel Müdürlüğü, Bayındırlık Bakanlığı görevlerinde hep demiryolları ile ilgili çeşitli görevlerde ülkesine hizmet etmişti. Tren organizasyonu en iyi bildiği işti. Behiç Erkin Fransa'da da aynısını yapmayı başarmış ve 20.000'e yakın insanın çoğunu trenlerle Nazi işgali altındaki topraklardan geçirerek Türkiye'ye, özgürlüğe göndermeyi başarmıştır. Yahudilerin *“Büyükelçi'nin trenleri”* adını taktıkları trenler, düzenli olarak Fransa'daki Türk vatandaşlarını Türkiye'ye taşımıştır.¹⁹⁴

Ağustos 1940 tarihinde yaş haddinden emeklilik süresini tamamlayan Behiç Erkin, 15 Haziran 1940 tarihli 13727 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile görev süresi bir yıl uzatılmıştır.¹⁹⁵ Müteakiben 2/15921 sayılı¹⁹⁶ 9 Haziran 1941 tarihli ve 2/17514¹⁹⁷ sayılı 11 Mart 1942 tarihli kararnameler ile görev süresi birer yıl daha

¹⁹³ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.358.;Behiç Erkin'in Paris'teki döneme ait olaylar için bkz: Kıvırcık, **Büyükelçi**.

¹⁹⁴ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.359.

¹⁹⁵ **BCA**: Kararname, S:2/13727, F:30.18.1.2, Y: 81.58.7; Behiç Erkin'e tebliğ yazıları bkz. **TİTE A.**, K: 190, B: 1-110.

¹⁹⁶ **BCA**: Kararname, S:2/15921, F:30.18.1.2, Y: 95.47.6; Behiç Bey'e tebliğ yazıları bkz. **TİTE A.**, K: 190, B: 1-183.

¹⁹⁷ **BCA**: Kararname, S:2/17514, F:30.18.1.2, Y: 97.127.1; Behiç Bey'e tebliğ yazıları bkz. **TİTE A.**, K: 190, B: 1-189.

uzatılmıştır. Behiç Erkin, 31 Temmuz 1943 tarihinde Vichy'den ayrılarak devlet memuriyetine ve diplomasi hayatına veda etmiştir¹⁹⁸

Behiç Erkin'e, Fransa'daki görevinin tamamlaması nedeniyle 23 Temmuz 1943 tarihinde bizzat Fransa Devlet Başkanı Mareşal Patein tarafından "Legion d'honneur" nişanı verilmiştir.¹⁹⁹ İsviçre'den 7 Ağustos 1943 tarihinde başladığı dönüş yolculuğunu, Viyana, Budapeşte ve Sofya üzerinden geçerek 26 Ağustos 1943 tarihinde İstanbul'a gelerek tamamlamıştır.²⁰⁰

Behiç Erkin, Fransa'nın II. Dünya Savaşında kaybetmesi ile ilgili Dışişleri Bakanlığına birçok rapor²⁰¹ göndermiştir. Bu raporlar o dönemi araştıracak araştırmacılar için faydalı olacağı kanaatindeyiz. Bu raporlar nedeniyle Dışişleri Bakanlığınca takdir edilmiştir.

1.8. Milletvekillik Dönemi ve Sonrası

Fransa'dan Türkiye'ye 26 Ağustos 1943 tarihinde dönen Behiç Erkin'i karşılayanlar arasında İsmet İnönü de vardır. Behiç Erkin dinlenmek ve yerleşmek için bir yıl serbest bırakılmasını istemiştir. Fakat İsmet İnönü Behiç Erkin'e, milletvekili olacağını ve hatta 6 Eylül'de yemin etmek üzere Ankara'da bulunması gerektiğini söylemiştir.²⁰² Behiç Erkin, I. Umum Müfettişliğine tayin edilen Çankırı Milletvekili Avni Doğan'ın²⁰³ yerine 2 Eylül 1943 tarihinde Çankırı VII. Dönem Milletvekili seçilmiştir.²⁰⁴ 5 Ağustos 1946'da da milletvekilliği sona ermiştir.

Paris'teki Regie Generale Şirketi'nin işlettiği Güney Demiryolları Şirketi'nin Türkiye'deki Meclis İdare Reisliği'ne 29 Mart 1947'de seçilir. Behiç Erkin'in bu görevi 30 Mart 1957 tarihinde şirketin kapatılmasına kadar devam etmiştir.²⁰⁵

¹⁹⁸ TİTE A., K: 190, B: 1-5.

¹⁹⁹ TİTE A., K: 190, B: 1-187.

²⁰⁰ TİTE A., K: 190, B:1-5.

²⁰¹ Bu raporlar için bkz. TİTE A., K: 190, B:1-140/159.

²⁰² Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.359.

²⁰³ BCA, D: 78387, F: 30.10.0.0, Y: 76.504.

²⁰⁴ Türk Parlamento Tarihi, **a.g.e.**, s.403.; 16- 31 Ağustos 1943 tarihli mazbata için bkz. TİTE A., K: 190, B:1-189.

²⁰⁵ Aytepe, **a.g.m.**, s.233.

3 Mart 1948’de on yıldır devam eden prostat rahatsızlığı nedeni ile Amerikan Hastanesi’nde ikinci ameliyatını olmuştur.²⁰⁶

Hamdullah Suphi Tanrıöver, Dr. Adnan Adıvar ve Ahmet Emin Yalman tarafından 6 Mayıs 1949 tarihinde Avrupa ve Dünya Federasyonu Fikrini Yayma Cemiyeti’nin²⁰⁷ toplantısına davet edilir ve başkan seçilir.²⁰⁸ Düşüncelerine uymadığını bir müddet sonra fark eden Behiç Erkin, daha sonra 3 Kasım 1949’da bu cemiyetten istifa etmiştir.²⁰⁹

11 Ağustos 1953 tarihinde Devlet Demiryolları ve Limanları Emekliler Cemiyeti fahri başkanlığına,²¹⁰ 10 Mart 1955 tarihinde de Türkiye Kredi Bankası’nın, İdare Meclisi azalığına seçilmiştir²¹¹

Hayatının sonuna kadar bazı gazetelerde demiryollarıyla ilgili yazılar yazdı ve devamlı olarak demiryollarının durumunu yakından takip etti.

Türk ulusu için elinden gelen hizmeti, gerek katıldığı savaşlarda, gerekse de bürokrat, milletvekili, bakan ve büyükelçi olarak yapmanın huzuru içinde Behiç Erkin 11 Kasım 1961 günü İstanbul’da hayata gözlerini kapadı. Gazeteler Behiç Erkin’in vefatını “Mustafa Kemal’in arkadaşlarından birisi daha öldü” diye duyurdular.²¹² Anıtmezarı vasiyeti²¹³ üzerine rayların sesini devamlı duyabileceği

²⁰⁶ Aytepe, **a.g.m.**, s.234.;Behiç Erkin’e uzun yaşamın sırrı sorulduğunda; bir çeşit gıda zehirlenmesi olan idiosyncratic hastalığının olduğunu bu nedenle yiyeceklerin % 95’ini yemediğini sadece pilav, makarna ve et yediğini belirtmiştir. (Tahsin, **a.g.s.**, s.11)

²⁰⁷ İstanbul’da 1948 yılında kurulmuş olan bu cemiyetin gayesi tüzüğünde şu şekilde ifade edilmiştir: Cemiyetin gayesi; insan şahıslarının ve milletlerin hakiki ve devamlı bir sulh, emniyet, hürriyet, adalet ve refah içinde yaşamaları için insanlık camiasının bir Dünya Federasyonu halinde birleşmesini ve teşkilatlanmasını zaruri olduğu fikrini yaymak ve benimsemektir. Cemiyet, Avrupa Birliği’ni, Dünya Federasyonu’nun bir merhalesi telakki eder ve kurulması fikrini benimser. (**TİTE A.**, K: 160, B:10-18.)

²⁰⁸ **TİTE A.**, K: 160, B:10-1.

²⁰⁹ **TİTE A.**, K: 160, B:10-52.

²¹⁰ **TİTE A.**, K: 190, B:1-192.

²¹¹ Aytepe, **a.g.m.**, s.234.

²¹² Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.361.; 24 Kasım 1961 tarihli Vatan Gazetesi.

²¹³ **TİTE A.**, K: 189, B: 1-1.; bkz.:EK-16.

Eskişehir’de hatların birleştiği üçgende, Konya-Kütahya-İstanbul makası içinde Enveriye istasyonunda bulunmaktadır.²¹⁴

²¹⁴ Behiç Erkin’in anıt mezar fotoğrafları için bkz.: EK-15.

İKİNCİ BÖLÜM

DEVLET DEMİRYOLLARININ KURULUŞU

2.1. Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Genel Durumu

19'uncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren bütün dünyada önemli ve güçlü bir ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolu, 1919 yılında da önemini ve etkenliğini korumaktaydı. Özellikle karayollarının az ve motorlu kara taşıtlarının sayıca son derece sınırlı olduğu o günlerde, demiryolu tek toplu ulaşım aracıydı. Ancak, demiryolu yapımı ve işletilmesi konusunda, kendi ihtiyaçlarımızdan daha çok yabancıların ekonomik yararlarına ve siyasal, askeri amaçlarına bağlı olmak zorunda kalmıştı. Ülkemiz, bu bağımlılığın acısını I. Dünya Savaşında çok çekmiş, Kurtuluş Savaşı'nda da çekmeğe devam edecektir. 1919 yılındaki demiryolu ağımıza sözü getirmeden önce, demiryollarının yapılış amaçları, safahatı ile Kurtuluş Savaşı'nda duyulacak ihtiyaç arasındaki çelişkiyi ortaya koymak yararlı olacaktır.²¹⁵

2.1.1. Demiryolu imtiyazları ile Osmanlı Devleti'nin nüfuz bölgeleri yoluyla paylaşılması

Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren ve yeni bir ulaştırma sisteminin doğmasına sebep olan demiryolları, 19'uncu yüzyılın ortalarından itibaren bütün dünyada en önemli ulaşım aracı olma özelliğini kazanmaya başlamıştı. Henüz uçakların icat edilmediği, motorlu kara taşıtlarının sayıca son derece sınırlı olduğu yıllarda, dönemin en hızlı ve güvenilir ulaşım aracı olan demiryolları, Osmanlı yöneticileri tarafından yol sorununu çözecek bir çare olarak görülmüştü. Çünkü demiryolları Osmanlı Devleti için hem ekonomik, hem askeri, hem de siyasal yönden büyük bir önem taşımaktaydı. Ekonomik faktörler göz önüne alınmış olmakla birlikte, Osmanlı ulaşım politikası daha çok yönetim, askeri ve stratejik ağırlıklıydı. Nitekim II. Abdülhamit, demiryollarının artması ile devletin askeri yönden güçleneceği, isyan ve eşkıyalığın anında önlenebileceği, ama bunun yanında tarım

²¹⁵ Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları**, Birinci Cilt, Kastaş A.Ş. Yay., İstanbul, 1988, s.90.

ürünlerinin de pazara sevk edilip zenginliğin artacağı fikrindeydi.²¹⁶ Osmanlı yönetimi demiryollarına verdiği önemle birlikte, 1865 yılında Nafia Nezareti oluşturulmuştur.²¹⁷

Ancak, İmparatorluğun mali bakımdan güçsüzlüğü, kendi demiryollarını yapmaya engel olmuş, kapitülasyonların varlığı da, bu konudaki girişimleri önlemiştir. Kısaca belirtmek gerekirse, Osmanlı İmparatorluğu, demiryolu yapımını kendi çıkarlarına göre değil, birbirleriyle rekabette bulunan güçlü devletlerin ekonomik, siyasal ve hatta askeri yararlarına göre ele almak zorunda kalmıştır.²¹⁸

Hangi bölgeye demiryolu yapılacaktır? Bu bölge Rus sınırlarına yakın veya Arap Yarımadası ile Basra Körfezi dolaylarındaki İngiliz sömürü bölgelerine komşu olmamalı, Almanya'nın Hint Okyanusu'na inme eğilimi ve Fransa'nın diğer devletlere yeni ekonomik sömürü alanları kaptırmama isteği hesaba katılmalıdır. Demiryolunun merkezden, yani İstanbul'dan başlayarak ülkeye yayılması, devlet yönetimini güçlendireceğinden bundan kaçınılmalı, hasta adamın paylaşılmasını kolaylaştıracak biçimde Akdeniz kıyılarından başlaması sağlanmalıdır. O günlerdeki güçlü devletlerin kendi çıkarları ve bu çıkarların zaman zaman çatışması sonucu, demiryolu ağı ülkemiz ihtiyaçlarına aykırı bir biçimde, başka devletlerin projelerine göre yapılmıştır.²¹⁹

Osmanlıda inşa edilen demiryolları, Avrupa'da olduğu gibi güzergâhlarında fabrikalar ve zengin yerler bulmamıştır. Bu nedenle; yapılması ve işletilmesi için büyük sermayeye gerektiren demiryolundan başlangıçta hemen büyük kar getirmesi beklenmemiş, nakliyat gelişinceye kadar az bir kar elde edilmesi veya zararla işletilmesi kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti gerek yeterli milli sermayenin olmaması, gerekse devletin mali durumunun bu tür geniş sermayeli projeleri karşılayacak durumda olmaması nedeniyle, yabancı devletlere imtiyazlar vererek demiryolu yapımına yönelmiştir. Bu şekilde imtiyaz alan yabancı şirketler,

²¹⁶ Yıldırım, a.g.e., s.5-6.

²¹⁷ Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yay., İstanbul, 1988, s.13.

²¹⁸ Müderrisoğlu, a.g.e., s.90.

²¹⁹ Müderrisoğlu, a.g.e., s.90.

demiryollarını en fazla kar getirecek bölgelerden geçirmiş ve kendi emperyal çıkarlarına göre inşa etmişlerdir.²²⁰ Osmanlıda ilk demiryolunun en gelişmiş bölgesi Ege bölgesinde yapılmaya başlanması bir tesadüf değildi. Osmanlı Devleti'nin askeri ve siyasal amaçları gözetilmemiş, yabancı sermaye kar elde edebileceği bölgeye demiryolunu yapmıştır.

İmtiyaz; bir yatırım için verilen hakların ve tanınan önceliklerin bütününe sembolize eden ve merkezi yönetim tarafından (Osmanlı'da, padişah ve daha sonra hükümet) verilen bir belgeydi. Çoğu zaman ayrıntılı bir sözleşme işlevi de gören bu belge, kabaca, sahibine bir coğrafi bölgede, herhangi bir yatırım alanında öncelik verileceğini gösteren bir ön sözleşme niteliği taşımıştır.

Dönemin söz sahibi emperyalist devletleri, Osmanlı ülkesinde yapacakları demiryolu yatırımlarında birbirleriyle sürekli mücadele halindeydiler. İmtiyazların alınması sırasında gerçekte her ülke diğerini kollamaktaydı. Bir devlet bir imtiyaz alınca bir diğeri de imtiyaz için Osmanlı'ya baskı yapıyor ve o da bir imtiyaz alıyordu.²²¹

Osmanlı İmparatorluğu'nda, ilk olarak akarsu taşımacılığı ve demiryolu yapımı- işletilmesi alanlarında kullanılan bu imtiyaz sistemi, her zaman yabancı yatırımcıların tercih ettiği bir sistem olmuştur. Genellikle geniş bir alanı kapsayan ve büyük çaplı yatırımlar gerektiren imtiyazlar, ilgili olduğu "çalışma alanı"nın ötesinde, tüm ülkeyi kapsayan bütünsel bir niteliğe sahiptir. Ortadoğu'da sık rastlanan "demiryolu imtiyazları" da demiryolu yapımı ve işletilmesiyle sınırlı kalmamıştır. Bunun nedeni ise genellikle bu proje için imtiyazla birlikte verilen, "ihracatta ve ithalatta kolaylıklar" ve "vergi muafiyetleri" gibi yan haklardı. Bunlar, bir yandan yabancı sermayenin o ülkeye tamamen yerleşmesine hizmet ederken, diğer yandan da bu projelerin asıl hedefi olan "ülkenin toptan kalkınması" veya aynı anlamda görülen "Batılılaşması"ni amaçlıyordu.²²²

²²⁰ Ergun, a.g.e., s.8.

²²¹ İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Timaş Yayınları, İstanbul, 1983, s.35.

²²² Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s.38-39.

19'uncu yüzyılda meydana gelen ekonomik ve siyasi olaylar ile maliyenin iflasından sonra, ülke zenginliklerinin tekelci imtiyazlar halinde yabancılara verilmesi süreci hızlandı. 1880'lerle birlikte gelen dolaysız yabancı sermaye yatırımı önem kazanmaya başladı. II. Abdülhamit devrinde, özellikle 1881'den sonra Avrupa sermayesi borç olarak değil, fakat yatırım olarak gelmesi teşvik edildi.²²³

Bu dönemde Fransa ve İngiltere, Osmanlı Devleti'nin ekonomik karar merkezlerini tamamen egemenliği altına alarak, 1880'lerde Osmanlı'yı yarı sömürge haline dönüştürmeyi sağlamışlardı. Bu ortamda yabancı sermayenin girişi hızlandı. Osmanlı Devleti'nde dolaysız yabancı yatırımlar 1860'lardan 1880'lerin sonuna kadar sabit kalırken, 1890-1914 döneminde üç kat artmıştır. Yabancı sermaye özellikle demiryolu yatırımlarına ağırlık vermiştir.²²⁴

Atatürk 1 Mart 1922 tarihinde yaptığı Meclis açılış konuşmasında şöyle demiştir: *“Avrupa, rekabetine karşı kendisini müdafaa edemeyen iktisadiyatımızı bir de iktisadi kapitülâsyon zincirleriyle bağladı. Teşkilât ve ferdi kıymet noktai nazarlarından iktisat sahasında bizden çok kuvvetli olanlar, memleketimizde bir de fazla olarak imtiyazlı mevkiide bulunuyorlardı. Gümrüklerimizi ellerinde tutuyorlardı, istedikleri eşyayı istedikleri şerait tahtında memleketimize sokuyorlardı. Bu sayede iktisadımıza tamamen hâkim olmuşlardı.”*²²⁵ Bir ülkeyi yıkmanın bir yolu da o ülkeyi ekonomik esaret altına almaktır. Bu yöntem Osmanlı Devleti için başarılı bir şekilde uygulanmıştır.

19'uncu yüzyılda genç sanayisini kuran İngiltere mallarını sürebileceği pazarlar aramaya başlamıştır. O anda olası pazarlar ise Avrupa'daki devletler tarafından uygulanan yüksek gümrük duvarları nedeniyle Ortadoğu ve Uzakdoğu olmuş, böylece ekonomik diktasını kabul ettirmek amacıyla Osmanlı İmparatorluğu üzerinde baskı kurma İngiltere'nin belli başlı dış siyaset araçlarından biri olmuştur. Balta Limanı Antlaşması diye bilinen ticaret antlaşmasının, 17 Ağustos 1838 tarihinde imzalanmasından sonra, İngiliz elçi Ponsonby gönderdiği raporda; *“daha*

²²³ Yıldırım, a.g.e., s.2-3.

²²⁴ Yıldırım, a.g.e., s.3.

²²⁵ Abisel, a.g.e., s.10.

*çoğunu istemeye hakkımız olmayacak kadar eksiksiz ve önceden umut ettiklerimizin çok üstünde” ifadelerine yer vermiştir.*²²⁶ Bu anlaşmadan sonra yabancı ticareti tekeli elinde bulunduran İngiltere demiryolu yapımı ve işletmesinde rakipsiz kalmıştır.²²⁷ Ekonomik sömürge haline gelmeye başlayan Osmanlı İmparatorluğu için yıkım başlamıştır.

Türkiye’de sömürgeciliğin resmi metinlerle başlamasının kanıtı olan bu antlaşma, yabancılar karşısında yalnız yerli ürünleri değil, Türk tüccarlarını da açıkça kötü bir duruma sokmuştur. Katılmak isteyen herkese açık tutulan bu antlaşmayı imzalamak için bütün Avrupa devletleri birbiriyle yarışmışlardır. Bunların ilki 25 Kasım 1838’de Fransa, daha sonra 1839 yılında Hansa Birliği ve Sardunya Krallığı, 1841 yılında Danimarka, Toscana Büyük Dukalığı ve Belçika olmuştur. Hepsi de bu antlaşmayı imzalayarak kendi çapında yağmaya katılmak istemiştir.²²⁸

Osmanlı İmparatorluğu yenilgiler döneminde borçların faizini bile ödeyemeyecek duruma düşmüş, Meşrutiyete 160 milyon altın lira borç ile girmiştir. Çeşitli nedenlerle bir türlü denk bütçe sağlanamamış, kapitülasyonlar, sanayide çok ilerlemiş Avrupa’nın ezici rekabeti ve sermaye kıtlığı sanayinin gelişmesine imkân vermemiştir.²²⁹ Bu nedenle büyük sermaye gerektiren demiryolu yapımında borç batağındaki Osmanlı İmparatorluğu, ülkesinde demiryolu yapabilmek için yabancı sermayedarlara imtiyaz verme yoluna gitmiştir. Sultan Abdülaziz’in Avrupa gezisine çıktığı 1867 yılında, Vilayetler Kanununu ile yabancılara taşınmaz mülkiyet hakkını tanıyan yasa çıkartılmış ve böylece mali istila tamamlanmıştır.²³⁰

Osmanlı İmparatorluğu’nda ilk demiryolu imtiyazını²³¹ 1856 yılında İngiltere almıştır. İzmir’den başlayarak Hindistan’a kadar uzanacak olan bu hat 56 yılda ancak 600 kilometre ilerleyebilmiş, Aydın ve Denizli üzerinden 1912 yılında Eğridir’e

²²⁶ Stefanos Yerasimos, **Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Bizans’tan 1971’e**, Türkçesi: Babür Kuzucu, Bilim Araştırma Dizisi-3, Gözlem Yayınları, İstanbul, 1980, s.310-313.

²²⁷ Can, **a.g.e.**, s.45.

²²⁸ Yerasimos, **a.g.e.**, s.315.

²²⁹ **TİH**, İdari Faaliyetler, s.1.

²³⁰ Yerasimos, **a.g.e.**, s.430.

²³¹ Söz konusu imtiyazı İzmirli İngiliz tüccar Robert Wilkin ve dört arkadaşı almıştır. (Özyüksel, **a.g.e.**, s.10))

varabilmiştir. İzmir-Aydın demiryolunun karlılığı yeni yapımlara yol açmış, İzmir-Afyon ve İzmir-Bandırma demiryolu yapımlarına başlanmıştır. I. Dünya Savaşı öncesinde İzmir, Salihli, Alaşehir ve Afyon demiryolu ile İzmir, Manisa Soma ve Bandırma demiryolu, Ege Bölgesi'nin ürünlerini İzmir limanına taşımıştır. Bursa ile Mudanya arasında yapılan demiryolu ile Bursa ve çevresi, Marmara'ya bağlanmıştır.²³² İngilizleri ilk olarak Ege Bölgesi'ne bu hatların döşenmesine teşvik eden neden, bölgeyi hammadde kaynağı olarak görmeleri ve sürüm alanı olarak değerlendirmek istemeleriydi. Bununla birlikte o yıllarda İzmir'de ticaretle uğraşan 1061 İngiliz tüccar vardı.²³³

Aslında Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapma fikri ilk olarak 1830'lı yıllarda yine bir İngiliz olan Francis Chesney tarafından ortaya atılmıştı. Proje ilk demiryolunun 1925 yılında İngiltere yapıldığı göz önüne alınırsa o dönemde oldukça iddialıydı.²³⁴ Chesney Projesinde; Hindistan'a Suriye ve Mezopotamya üzerinden ulaşabilmek için Bağdat'tan Basra'ya bir demiryolu hattının yapımını gündeme getirmişti. Osmanlı Devleti'nden de gereken imtiyazı alan Chesney, projesine İngiltere'den kredi garantisi bulamadığından projeyi sonuçlandıramamış, ancak Bağdat'a demiryolu hattı düşüncesinin ilk olarak gündeme getirmiştir.²³⁵

Osmanlı İmparatorluğu'nun refahıyla ilgilenen demiryolları şirketleri de uygarlığın nimetlerini ülkeye sokmaya hazırdır. 17 Nisan 1869 tarihinde Avusturyalı Banker Baron Hirsch ile Osmanlı Hükümeti arasında 2.000 kilometrelik bir demiryolu yapımına yönelik imtiyaz antlaşması imzalanmış ve bu anlaşmada kilometre başına 22 bin franklık güvence verilmiştir. Bu 22 bin franklık güvencenin 14 bin frankının 99 yıl imtiyaz süresinde Osmanlı Hükümetince karşılanması, geri kalan 8 bin frankın ise yine aynı imtiyaz süresi boyunca demiryolunun işletilmesinden elde edilecek gelire, imtiyaz sahibince karşılanmasına karar verilmiştir. Anlaşma ile 1870 yılı başlarında Osmanlı İmparatorluğu'na, Rumeli

²³² Müderrisoğlu, **a.g.e.**, s.91.; Can, **a.g.e.**, s.44.

²³³ Özyüksel, **a.g.e.**, s.9.

²³⁴ İngiltere'den sonra 1832'de Fransa'da, 1835'te Belçika ve Almanya'da, 1838'de Avusturya'da, 1839'da da İtalya'da demiryolları işlemeye başladı. (Ahmet Onur, **Türkiye Demiryollar Tarihi (1860-1953)**, K.K.K. Yay., İstanbul, 1953, s.6.)

²³⁵ Özyüksel, **a.g.e.**, s.7-8.

Şimendifer Şirketi adıyla bir şirket kurulmuş ancak hattın tamamlanması sağlanamamış ve Avusturya demiryolu ağına bağlanamamıştır. Bu işin sonucunda 1274 kilometrelik bir demir yoluna sahip olmasına rağmen, Osmanlı İmparatorluğu eskiden olduğu gibi yine Avrupa'dan kopuk kalmıştır.²³⁶

1854-1866 arası Anadolu topraklarında ve Osmanlı mülkünde özel şirketlerin “demiryolu imtiyazı” almak için Osmanlı yönetimini sıkıştırmaya başladıkları yıllardır. Şirketler, kendi ülkelerinin çıkarları doğrultusunda demiryollarını Anadolu topraklarına döşemişlerdir. Zira Osmanlı Hükümeti, demiryolu güzergâhını saptama hakkına sahip değildi. Buna acı bir örnek Bağdat Hattı'dır. Almanya, Berlin-Bağdat sloganı ile ortaya atılmıştı. Orta Avrupa'yı Basra Körfezine bağlamayı öngören demiryolunun imtiyazını Osmanlı İmparatorluğu'ndan almadan önce, bu proje Deutsche Bank'ın projeleri arasına girmiş, İstanbul'dan başlayan demiryolu İzmir, Bilecik, Eskişehir üzerinden 1892 yılında Ankara'ya ulaşmıştır. Demiryolunun Doğu Anadolu ve Karadeniz yönündeki en uç noktası olan Ankara'dan ilerisine Ruslar izin vermemişlerdir. Eskişehir'den itibaren güneye yönelen hat, Afyon üzerinden 1896 yılında Konya'ya varmıştı. İngiltere'nin, Almanya'nın Basra Körfezine inmesinden duyduğu kuşku üzerine yapımı durmuştu. Uzun pazarlık ve görüşmelerden sonra yapıma başlanmış, 1908'de Ereğli'ye varılmıştı. I. Dünya Savaşı başladığında demiryolunun ucu Torosların eteğinde, Pozantı'da bitiyordu. Demiryolu, Tarsus'tan itibaren yeniden başlıyor, Adana'ya geçip Toprakkale'de sona eriyordu.²³⁷

Bağdat Demiryolundan hak istemesine karşılık olarak, kendisine verilen ödümlerin bir bölümünü elde eden İngiltere'nin, Almanlarla görüşmeye hazırlandığı bir dönemde bu sonuçlar Fransa ve Rusya'nın da iştahını kabartmıştır. Bir süre sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun “nüfuz bölgeleri” biçiminde paylaşılmasını amaçlayan düzenlemeler ve sözleşmeler süreci başlamıştır. Osmanlı Devleti'ndeki demiryolları meselesi ancak herkesin kendi alanı sınırlandıktan sonra, “herkes kendi çöplüğünde” temeline dayanarak bir anlaşmaya varılarak sonuca bağlanmıştır.²³⁸ Önceleri Fransız

²³⁶ Yerasimos, **a.g.e.**, s.431-433.

²³⁷ Müderrisoğlu, **a.g.e.**, s.91.

²³⁸ Yerasimos, **a.g.e.**, s.595-596.

ve İngilizler lehine gelişen bu durum 1889'dan itibaren Almanya'nın lehine gelişmiştir.²³⁹

I. Dünya Savaşını hazırlayan sebepler, sömürgeci Avrupa Devletlerini iki gruba ayırmıştır: Almanya İmparatorluğu, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve İtalya Müttefik Devletler adı ile bir grup; İngiltere, Fransa ve Rusya İtilâf Devletleri adı ile ayrı bir grup olmuştur. Demek ki, sömürgeci devletler karşılıklı savaşıacaklar, hangi taraf kazanırsa, paylaşılmaya hazır ülkeler o tarafın eline geçecektir. Bu şartlar altında Türkiye'nin, isteyerek, bloklardan herhangi birisine bağlanması kendi kuyusunu kazmaktan başka bir anlam taşımamıştır. Türkiye'yi müttefik olarak kabul eden taraf, onu korumak için değil, rakiplerine kaptırmayıp kendisine saklamak için bu yolu seçmiştir. Almanya bunu yapmış, İngiltere ve Fransa Türkiye'nin ittifak tekliflerini reddederken, Osmanlı ülkelerinin, aralarında Almanya olmaksızın paylaşılmasını kendi menfaatlerine daha uygun bulmuşlardır. Çünkü Almanya'nın Akdeniz'e çıkması, Rusya'nın Akdeniz'e çıkmasından daha tehlikeli görünmüştür.²⁴⁰

I. Dünya Savaşı başladığı zaman Osmanlı ülkeleri ile ilgilenen bütün sömürgeci devletler (Almanya, İngiltere, Rusya, Fransa, Avusturya ve İtalya) “nüfuz bölgeleri” üzerinde anlaşmış, her devletin nüfuz bölgesinin neresi olduğu, gerek kendi aralarında, gerekse Osmanlı Devleti ile yaptıkları birçok ikili anlaşmalarla belirlenmiştir.²⁴¹ Sömürgeci devletlerin nüfuz bölgeleri, yakın bir gelecekte bekledikleri paylaşmanın siyasi sınırlarını da çizmiştir. Yani Sevr şartları çok önceden kararlaştırılmıştır. Sözü edilen anlaşmalar nüfuz bölgelerini şu şekilde tespit etmiştir:

²³⁹ Lothar Rathman, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, Haz.: Ragıp Zarakulu, Belge Yayınları, İstanbul, 1982, s.35.

²⁴⁰ Selek, **Milli Mücadele (Ulusal kurtuluş Savaşı-I)**, s.16.

²⁴¹ İtilâf Devletleri I. Dünya Savaşı esnasında aralarında; İstanbul (12 Mart - 12 Nisan 1915), Londra (26 Mart 1915), Petersburg (26 Nisan 1916), Sykes-Picot (9-16 Mayıs 1916) ve Saint Jean de Mourienne (19-21 Nisan 1917) gizli antlaşmalarını imzalayarak, Osmanlı topraklarını aralarında pay etmekte, bu görüşmelerde Türkler hesaba bile katılmamaktaydı. Bu gizli antlaşmaların Rus İhtilâli sonrasında Ruslar tarafından açıklanması ve arkadan imzalanan Mondros Mütarekesi ve Sevres Antlaşması Türkler üzerinde oynanan oyunun iç yüzünü bütün çıplaklığıyla ortaya koydu. Bu gizli antlaşmalar ile Osmanlı topraklarının bölünme şekli tamamlanmış ancak, Rus ihtilâli ile yürürlüğe sokulamamıştı. (N.Fahri Taş, “Mondros Mütarekesi Sonrasında Anadolu'nun Görünümü”, **ATAM Dergisi**, Sa: 39, C: XIII, Ankara, 1997, s.731.)

Fransız Nüfuz Bölgesi: Anadolu'da İngiliz bölgesinin kuzeyine düşen İzmir-Turgutlu-Afyon demiryolu ile Manisa-Soma-Bandırma ve Bursa-Mudanya demiryollarının geçtikleri bölge. Ereğli'den Trabzon'a kadar Karadeniz sahilleri ile Ergani'ye kadar uzanan bölge. Ayrıca Suriye ve Lübnan, Fransız nüfuz bölgesi olarak kabul edilmiştir.

Rus Nüfuz Bölgesi: Bugünkü idari taksimatımıza göre, yirmi vilâyeti içine alan bütün Doğu Anadolu, Rusya'nın nüfuz bölgesi idi. 1914 yılı başlarında Osmanlı ve Rus hükümetleri arasında varılan bir anlaşmaya göre, Rusya'ya bu bölgede bir takım haklar tanınmıştı. Fransızlara Osmanlı hükümetince Rusya'nın izniyle bu bölge içinde verilmiş olan demiryolu imtiyazları sebebiyle Rus ve Fransız nüfuz bölgeleri iç içe girmiş bulunuyordu.

İngiliz Nüfuz Bölgesi: İzmir-Aydın demiryolu hattı boyunca uzanan ve Afyonkarahisar'a kadar varan şerit ile Egridir, Beyşehir, Burdur göllerini kapsayan bölge, Bundan başka, bütün Arabistan Yarımadası İngiliz nüfuz bölgesi olarak tespit edilmiştir. Alman bölgesi içinde bulunan Irak üzerinde İngiltere'nin Almanya ile ayrı bir anlaşması vardır. Bu anlaşma ile Irak içlerindeki ekonomik menfaatler iki devlet arasında paylaşılmıştır. Bazı işlerde Alman payı, bazı işlerde İngiliz payı fazladır.

Alman Nüfuz Bölgesi: Anadolu ve Bağdat demiryollarının iki tarafını içine alan ve İstanbul'dan Bağdat'a kadar uzanan bölge.

Avusturya Nüfuz Bölgesi: Almanya ve İngiltere'nin Anadolu'daki nüfuz bölgelerinin güneyine ve İtalyan nüfuz bölgesinin doğusuna rastlayan bölge.

İtalyan Nüfuz Bölgesi: Sömürgeci devletlerarasında yapılan anlaşmalarla, İtalyanlara, Güneybatı Anadolu'da sınırlan henüz tam kesin olmayan bir bölge nüfuz bölgesi olarak bırakılmıştır.²⁴² Burada dikkat çekici olan husus nüfus bölgelerinin tayininde ve belirlenmesinde demiryolu hatlarının başlıca etmen olmasıdır.

²⁴² Selek, **Milli Mücadele (Ulusal kurtuluş Savaşı-I)**, s.17.

Demiryolu yapımında imtiyaz verilmesi Osmanlının demiryolu politikasının temelini oluşturmuştur. Kilometre garantisi denilen sistemle şirketlerin karları, Osmanlı Devletince garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerin garanti edilen karın altında kar etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödüyordu. Osmanlı bu farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösteriyordu. Vergilerin yetmediği durumda mali durumu çok kötü durumda olan Osmanlı, bu farkı ödemek için borçlanmak zorunda kalıyordu. Böylece her demiryolu imtiyazının verilmesi yeni borçlanmaya yol açıyordu.²⁴³

Demiryolu güzergâhını saptama hakkına sahip olmayan Osmanlı yönetimi tarafından, batılı büyük demiryolu şirketlerine, inşa ettikleri hatlar için kilometre garantisi adı altında ödenen para da Osmanlının belini bükmiştir. Devlet kasasından 1889 ile 1912 yılları arasında kilometre teminatı olarak ödenen meblağların yıllara göre dağılımı aşağıda görülmektedir:²⁴⁴

YIL	ÖDENEN TEMİNATLAR (Osmanlı lirası)	YIL	ÖDENEN TEMİNATLAR (Osmanlı lirası)
1889-90	7.981	1901-02	729.000
1890-91	33.190	1902-03	710.000
1891-92	69.231	1903-04	920.000
1892-93	133.012	1904-05	786.000
1893-94	222.390	1905-06	691.000
1894-95	297.870	1906-07	691.000
1895-96	487.992	1907-08	699.000
1896-97	650.563	1908-09	825.000
1897-98	348.926	1909-10	850.000
1898-99	757.609	1910-11	529.000
1899-1900	900.081	1911-12	420.000
1900-01	859.000	Toplam	1.261.900 milyon

Bu şekilde imtiyazlar verilerek döşenen bazı hatlar aşağıda verilmektedir.²⁴⁵

²⁴³ Yıldırım, a.g.e., s.8.

²⁴⁴ Yerasimos, a.g.e., s.599.

²⁴⁵ Sami Emirhan, **Osmanlı İmparatorluğu ve Bağdat Demiryolu Serüveni**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1994, s.16-17.

-İstanbul'dan Fenerbahçe'ye doğru döşenen (1872) demiryolunun kilometre başına garanti parası 15.300 Frank'tır.

-1892 yılında Almanların yaptığı İzmit–Ankara demiryolunun (Bu hattın İzmit'e kadar olan bölümü İngilizlere aitti) kilometresi 15.000 Frank'a garanti edilmiştir. Şirket ilk iki senede 200.399 Sterlin toplamıştı.

-1890 yılında Selanik–Manastır hattının 99 yıllık işletme hakkını alan Alman Kaulla Şirketine, kilometre başına 14.300 Frank garanti verilmiş, bu garantiye karşılık şirket Selanik ve Manastır bölgelerinin vergisini toplama hakkını almıştır. Şirket iki yılda vergilerden 152.132 Sterlin, demiryolu işletmesinden de beş yılda 52.165 Sterlin kazanmıştır.

-1892'de açılan Selanik–İstanbul hattının 99 yıllık işletme hakkı bir Fransız şirketine aitti. 510 kilometre olan bu hattın kilometre garantisi 15.500 Frank'tı. Şirkete Dedeğaç, Serez ve Drama bölgelerinin vergisini toplama hakkı verilmişti. Şirket iki yılda 132.296 Sterlin toplamıştır.

-1893'de bir İngiliz şirketi İzmir–Kasaba (Turgutlu)–Alaşehir demiryolunun 99 yıllık işletme hakkını elde etmiş fakat 1894'de bir Fransız şirketine satmıştır. 266 kilometre olan bu hatta Osmanlı hükümeti 2.130.000 Frank senelik garanti vermiş, bu yolun Alaşehir'den Afyon'a uzatılması halinde, şirkete Aydın, Denizli ve Saruhan (Manisa) bölgelerinin vergilerini toplanma garantisi verilmiştir. (Bu gelir iki senede 130.702 sterlindir.)

-1893'de bir Fransız şirketi Beyrut–Şam arası demiryolunun işletme imtiyazını almış bu hattın Rayak–Halep arasının kilometresi 13.600 Frank'tan garantilenmiştir. Bu garantiler Şam bölgesinin vergileriyle garanti edilmiş, iki yılda toplanan vergi 166.717 sterlin olmuştur.

-1896'da işletmeye açılan Eskişehir–Konya hattının kilometresi 13.727 Frank'tan garantilenmiştir. Aynı şirket bu garantiye karşı Gümüşhane ve Haydarpaşa

bölgelerinin vergisini toplayarak iki senede 53.091 Sterlin vergi toplamış, ayrıca beş yılda 16.276 Sterlin gelir elde etmiştir.

Nisan 1903'de Almanların yaptığı Ereğli–Konya demiryolu için, Konya, Halep ve Urfa'nın aşarı teminat gösterilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu demiryollarının sadece % 31'ine sahip olmuş, geri kalan demiryollarının % 36,8'si Alman, % 21'i Fransız % 10,5'i Britanya, %0,7'si Belçika şirketlerinin olmuştur. Osmanlı Demiryolları üzerinde Rus ve İtalyan kontrolü yoktur.²⁴⁶

Batı'nın Osmanlı İmparatorluğunu demiryolları vasıtasıyla yarı sömürge haline getirme çabası, bununla da sınırlı kalmamıştır. 1908 devriminden sonra Osmanlı yönetimi “Yer altı kaynaklarını işletme karşılığında demiryolu yaptırma” düşüncesini benimsemiş, bir süre sonra da bu düşünce Meclis-i Mebusan tarafından kabul edilerek hayata geçirilmiştir. İmtiyaz verilen şirket demiryolunun her iki yanında uzanan 40 kilometre genişliğindeki bir toprağın altında yatan madenleri işletmek hakkına da sahip olmuştur. Erzurum Milletvekili olan G.Pastırmacıyan “hatların iki tarafında 20 şer kilometrelik şerit boyunca her türlü kaynaklardan yararlanma” sisteminin yaratıcısıdır. Dikkat çekici husus, bu hakkın geriye doğru da geçerli olmasıydı. 1854'den beri demiryolu döşeyen imtiyaz sahibi şirketler, bu haktan faydalanmışlardır. Bu nedenle döşenen demiryolları dağlardan tepelerden geçirilmiş, gereksiz kavisler çizdirilmiştir.²⁴⁷

Demiryolları, Türk hükümetinin kendi ihtiyaç ve arzusuna göre yapılmamıştır. I. Dünya Savaşı çıktığında Türkiye, Anadolu-Suriye ile Anadolu-Mezopotamya arasında demiryolu irtibatından mahrum bir durumla karşılaşmış, bu yüzden mühimmat ve ikmal maddeleri dar geçitler üzerinden, öküz, deve ve arabalarla çok güçlüklerle yapılmıştır. Fransa, denizden Suriye içlerine doğru muhtemel bir hücum istikameti boyunca demiryolu yapmış, bu hattı İstanbul'dan gelen hatlara

²⁴⁶ Ernest Jackh, **Yükselen Hilâl**, Çev: P.Kutman, Uğur Kitabevi, İstanbul, 1946, s.107.

²⁴⁷ Can, **a.g.e.**, s.40.

bağlamamış, ayrıca bu hattın genişliği Anadolu hatlarının genişliğine de uymamıştır.²⁴⁸

Ayrıca İtalyanlara Antalya'dan başlayıp içerilere doğru, Ruslara da Karadeniz kıyılarında demiryolu yapım imtiyazı verilmiş, fakat yapıma çeşitli nedenlerle başlanamamıştır. Rusların, I. Dünya Savaşında Karadeniz kıyılarını; İtalyanların aynı savaşın bitiminde Antalya ve dolaylarını işgal ettikleri hatırlanırsa, demiryolu yapımındaki gerçek amaçlar daha iyi anlaşılmaktadır.

Rusya, İstanbul-Ankara demiryolunun Ankara'dan öteye, Doğu Anadolu'ya geçmesine engel olmuştur. I. Dünya Savaşı sırasında engellemelerinin büyük yararını görmüşler, Doğu Anadolu'ya yapılan asker, silah, cephane ve yiyecek ulaşımı ancak Konya'nın ilerisine Ulukışla'ya kadar trenle yapılabilmiş, Ulukışla-Erzurum arasının ise karayoluyla bir ayda tamamlanabilmesi Rus cephesindeki çözülüşün ve büyük toprak kayıplarının başlıca nedeni olmuştur. Oysa Ruslar ele geçirdikleri topraklarımızda hemen demiryolu yapımına başlamışlar, Dekovil hattı denilen dar hatlı demiryolunu Gümrü, Kars, Sarıkamış üzerinden Erzurum'a ulaştırarak, Erzurum'u Kafkasya'ya bağlamışlardır. Rusların esir düşen Türk askerlerini ve ele geçirdikleri yerlerdeki Türk halkını çalıştırarak yaptıkları bu demiryolu, Kurtuluş Savaşında yalnızca Ermenilerle olan muharebelerde kullanılabilmiştir.²⁴⁹

Kurtuluş Savaşı'nda Eskişehir-Ankara demiryolu en önemli demiryolu hattı olmuştur. Demiryolunun Ankara'da sona ererek Doğu Anadolu'ya uzanmamasının zararları, I. Dünya Savaşı'nın başlangıcında hemen görülmüş ve dar hatlı dekovil hattının Ankara'dan Sivas'a doğru uzatılmasına başlanmıştır. Yapımında, eli kazma ve kürek tutabilen Türkler cephelerde çarpıştıkları için, askere alınan Egeli Rumlardan kurulu İşçi Taburları kullanılmıştır. Dar dekovil hattı yapımı Ankara'dan Elmadağ Irmak, Kırıkkale üzerinden Yerköy'e 77 kilometre uzaklıktaki İzzettin İstasyonuna kadar uzanmış, böylece, Ankara'dan İzzettin'e kadar 127 kilometrelik bir dar hat Anadolu'nun ortalarına kadar uzanmıştır. Bu dar hat 1 Ağustos 1919 günü

²⁴⁸ Jackh, **a.g.e.**, s. 106.

²⁴⁹ Müderrisoğlu, **a.g.e.**, s.92.

işletmeye açılarak Kurtuluş Savaşı suresince Yerköy buğday bölgesinin rnlerinin Eskişehir'e ulaşmasını sağlamıştır.²⁵⁰

Fransa'nın Orta Avrupa ve Karadeniz'i Basra Körfezine bağlamak amacıyla yapım imtiyazını aldığı Samsun-Bağdat demiryolunun ilk aşaması olan Samsun-Sivas hattı yapımı 1911 de başlamış, fakat yapım henüz hazırlık dönemindeyken, I. Dünya Savaşının başlaması ile durmuştur.²⁵¹

Trakya Bölgesindeki demiryollarına gelince, Edirne-İstanbul hattı Almanlar tarafından yapılarak 1873'te işletmeye açılmıştır. İmtiyaz Alman sermayecisi Baron Hirsch tarafından alınmış, 190 milyon frank'a mal olan bu hat için, devlet tam 790 milyon frank borçlanmıştır.

Sömürgeci devletler Osmanlı Devleti'nin bir süre daha yaşayabileceğini ve yaşaması gereğini düşünerek paylaşma zamanı gelinceye kadar, ekonomik ve siyasal menfaatlerden dolayı aralarında çıkacak çekişmeleri ve muhtemel bir harbi önlemek istemişler, paylaşma zamanında da bir takım anlaşmazlıklarla karşılaşmamak için şimdiden nüfuz bölgelerini tespit etmişlerdir. Fakat savaşın beklenmedik bir anda patlaması ve savaş sonu şartları, bu hesapları büyük lde değiştirmiştir. Türkiye üzerinde yapılan hesaplar bir noktada, hem de tahmin olunandan çok daha erken doğru çıkmıştır: Osmanlı Devleti yıkılmış, buna karşılık sömürgeci devletler, hiçbir zaman düşünmedikleri bir olayla karşı karşıya kalmışlardır: Ulusal Kurtuluş Savaşı.²⁵²

²⁵⁰ Müderrisoğlu, **a.g.e.**, s.92-93.

²⁵¹ Müderrisoğlu, **a.g.e.**, s.93.

²⁵² Selek, **Milli Mücadele (Ulusal kurtuluş Savaşı-I)**, s.18.

2.1.2. 1918'e kadar inşa edilen demiryolları

DEMİRYOLLARI ²⁵³		HAT UZ. (KM)	İMTİYAZ TARİHİ/ SÜRESİ	İNŞA TARİHİ	TESİS SERM (mil. kş)	SERM. KAYNAĞI
Cernavoda-Köstence ²⁵⁴		66	1856/99 Yıl	1859-60	32	İngiltere
Varna-Ruşçuk ²⁵⁵		224	1861/99 Yıl	1861-66	224	
ŞARK DEMİRYOLLARI	İstanbul-Edirne	318	1868/99 Yıl	1869-70	214	Rumeli Şimendifer Şirketi ²⁵⁶ (Alman)
	Edirne-Dedeğaç	149		1870-72	92	
	Benja Luka-Doberlin	102			65	
	Selanik-Üsküp- Mitroviçe	368		1872-74	206	
	Belova-Plovidiv- Vakarel	386		1872-78	218	
	Babaeski-Kırkkilise	46		1911- 1912		
	Vakarel-Sofya-Belgrad- Viyana			1888		Fransa, Belçika, İsviçre, Avusturya.
	Niş-Üsküp					
	Üsküp-Mitroviçe	131	1884	1885-88	82	Osmanlı Bankası
	Selanik-Manastır	219	1890/99 Yıl	1891-94	220	Deutche Bank
	Dedeğaç-Selanik	508	1892/99 Yıl	1892-96	488	Osmanlı Bankası
	Yedikule- Küçükçekmece	16,6	1868	1871		Rumeli Şimendifer Şirketi (Alman)
	Sirkeci-Yedikule	4,7		1872		
	Küçükçekmece- Hadımköy	30				
	Hadımköy-Edirne	236,8		1873		
Kırkkilise-Alpullu	45,5	1912				

²⁵³ Onur, a.g.e., s.12-39.; Yıldırım, a.g.e., s.10-23.; Demiryollarını gösteren haritalar için Bkz. EK-11.

²⁵⁴ Berlin Antlaşması gereğince Romanya'da kalmış, 1882'de Romanya Hükümeti tarafından 1.650.000 franka satın alınmıştır.

²⁵⁵ Berlin Antlaşması gereğince Bulgaristan'da kalmış, Bulgar Hükümeti tarafından satın alınmıştır.

²⁵⁶ Berlin Antlaşması'na Sırbistan, Avusturya-Macaristan, Bulgaristan ve Osmanlı İmparatorluğu kendi arazileri dahilinde kalan hatları yapmaya mecbur bırakılmıştır. "Rumeli Şimendifer Şirketi'nin" ismi bu sıralarda "Şark Şimendifer Şirketi" adını almıştır.

İZMİR AYDIN DEMİRYOLLARI	İzmir-Gaziemir	14,5	1856	1856-67	147	Robert Wilkin ²⁵⁷ (İngiliz)
	Gaziemir-Seydiköy	1,4				
	Gaziemir-Aydın	115,4				
	Şirinyer-Buca	2,5		1856-60	124	
	Torbalı-Tire	47,9		1883		
	Çatal-Ödemiş	24,9		1884		
	Goncalı-Denizli	9,3		1879-1912		
	Çivril-Sütlaç	31				
	Ortaklar-Söke	13,7				
	Aydın-Kuyucak	57				
	Kuyucak-Sarayköy	44				
	Sarayköy-Dinar	149		308		
	Dinar-Eğridir	94,3				
Mersin-Bursa	41	1871	1872-92	18	Fransa	
Adana-Mersin ²⁵⁸	67,9	1883/99 Yıl	1884-86	45	İngiltere, sonra Almanya	
İZMİR KASABA DEMİRYOLLARI	İzmir-Manisa	66	1863 1888	1863-66	249	İzmir Kasaba Demiryolları Şirketi (İngiliz)
	Manisa-Kasaba	27				
	Kasaba-Alaşehir	76				
	Manisa-Soma	92				
	Alaşehir-Uşak	117	1886			
	Uşak-Afyon	135	1890			
	Soma-Bandırma	184	1888	1896	464	
	İzmir-Bornova	5	1863	1896		
ANADOLU DEMİRYOLLARI	Haydarpaşa-İzmit	93	99 Yıl	1871-73	26	Osmanlı Devleti
	İzmit-Arifiye	48,9	1888/99 Yıl	1890	475	Anadolu Demiryolları Şirketi
	Arifiye-Ankara	436,7		1893		
	Eskişehir-Alanyut	66,9	1893/99 Yıl	1894	445	
	Alanyut-Kütahya	38,8				
	Alanyut-Afyon	94				

²⁵⁷ Robert Wilkin imtiyazını başka bir guruba satmıştır. Bu grupta “İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi’ni” kurmuştur.

²⁵⁸ 1908’de Bağdat Demiryolunun bir şube hattı olmuştur.

	Afyon-Konya	272,2		1896		
	Arifiye-Adapazarı	3,2		1899		
BAĞDAT DEMİRYOLLARI	Konya-Bulgurlu	201	1893	1904-12	550	Bağdat Demiryolları Şirketi
	Bulgurlu-Ulukışla	36,5		1904-11		
	Ulukışla-Belemedik	53,7		1904-12		
	Belemedik-Durak	36,8		1904-18		
	Durak-Yenice	17,9		1904-12		
	Yenice-Adana	24		1893		
	Adana-Mamure	78,3		1912		
	Mamure-Toprakkale	18,5				
	Toprakkale-İskenderun	58,9		1904-14		
	Mamure-Fevzipaşa	204,4				
	Fevzipaşa-Karkamış	120,7		1904-18		
	Karkamış-Ceylanpınarı	44,6				
	Ceylanpınarı-Nusaybin	260,4		1904-14		
	Mardin-Şenyurt	24,3				
	İslahiye-Resulayn	453		1911-14		
Bağdat-Samara	119	1912-14	50			
SURİYE HATLARI	Beyrut-Şam-Müzeyrip	258	1890	1892-94		Fansız
	Rayak-Halep	332	1893-98	1900-06		
	Trablusşam-Humu	102		1909-11		
	Yafa-Kudüs	87	1888	1889-92		
	Tiflis-Kars (dar hat)	122,9		1889		Transkafkas ya Şirketi
	Kars-Sarıkamış (dar hat)	122,9		1913		
	Sarıkamış-Erzurum	173,9		1913		Rus Ordusu
	Erzurum-Yeniköy	50				
HİCAZ DEMİRYOLU		1900	1900-1918		3.066.167 Lirası	Osmanlı

2.1.3. Hicaz Demiryolu

Osmanlının “imtiyazsız”, kendi işçi ve mühendisleri ile yaptığı tek demiryolu olan Hicaz Demiryolu²⁵⁹ Türk demiryolculuk tarihinde önemli bir yere sahip

²⁵⁹ Demiryollarını gösteren haritalar için Bkz. EK-11.

olduğundan bu bölümde kısaca değinilecektir. Hicaz Demiryolu, demiryolculuk yapım ve işletmeciliğinde önemli tecrübelerin kazanılmasını sağlamış, Türklerin de o dönemde demiryolu yapabileceklerini kanıtlanmıştır. Büyük bir heyecan ve arzu ile başlayan proje başarı ile tamamlanmış ancak hoş olmayacak bir şekilde sonlanmıştır:

Hicaz Demiryolu projesine göre ana güzergâh Şam-Amman-Medine-Mekke olacaktı. Bu hatta Dera-Müzeyreb-Afule-Bisan şube hatlı bağlanacaktı. 1918'de dünya savaşının yenilgiyle sona ermesine kadar ancak Medine'ye varılabiliyordu.²⁶⁰

Arap milliyetçiliğinin başlaması üzerine Arabistan'ın kaybedilme ihtimali II. Abdülhamit'i rahatsız ediyordu. Üstelik Arabistan kutsal şehirlerin bulunduğu bir yerdi ve dolayısıyla İslam Halifesi II. Abdülhamit için Mekke ve Medine'ye komuta etmek İslam dünyası açısından çok önemliydi. Kutsal toprakların kendisine itaat etmesini sağlamak, II. Abdülhamit'in Panislamizm yolunda başarı kazanması için en sağlam güvenceydi. Bu düşünceyle 1 Mayıs 1901'de Şam'dan Mekke ve Medine'ye uzanacak bir demiryolu yapımı konusundaki iradesini yayınladı.

180 milyon franka mal olacağı tahmin edilen hattın uzunluğu ise yaklaşık 2.200 km olarak belirlenmişti. Organizasyon bakımından bu büyük iş ikiye ayrılarak inşaatla ilgili işleri yürütmek üzere Şam'da bir İnşaat Müdürlüğü, mali işlerle ilgilenmek üzere İstanbul'da Nafia Nezaretine bağlı Hicaz Demiryolu İdaresi Maliyesi Şubesi kurulmuştur.

Proje kamuoyunda büyük yankı uyandırdı. Bütün İslam dünyasında kabul gördü ve heyecan yarattı. İlk masraflar için Ziraat Bankası'ndan 10 milyon kuruş kredi alınarak derhal işe başlandı. Padişah, demiryolu yapımına 50.000 lira bağışta bulunarak bir yardım kampanyası başlattı. 1901 yılının sonuna kadar halkın yaptığı yardım 41.684 liraya ulaşmıştır. Dünya Müslümanları da kampanyaya katılmışlardır. Hindistan, Mısır, Fas, Rusya, Çin, Hollanda ve Singapur'dan Müslümanlar bağış

²⁶⁰ Mehmet Özdemir, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları**, Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918 – 1920) Kültür Bakanlığı, Kültür Eserleri, Ankara, 2000, s. 18.

göndermişlerdir. Yalnızca Hint Müslümanları 40.000 liraya yakın bağışta bulunmuştur. Toplanan yardımlar 1908’de 74.25 milyon franka ulaşmıştır.²⁶¹

Bunların yanı sıra ek finansman yaratmak için Hicaz pulları çıkartılmıştır. Bazı malların alım satımında yeni vergiler konmuş, Beyrut Limanı’nın gümrük geliri Hicaz Demiryoluna aktarılmış, kurban derilerinden elde edilen gelirden de yararlanılmıştır. Asker ve sivil memurların maaşlarından % 10 kesinti yapılmıştır.²⁶²

Demiryolunun inşasına, 01 Eylül 1900’de Şam’da yapılan törenle başlandı. 1 Eylül 1904’de hat, 460’ncı kilometrede bulunan Maan’a ulaştı. Hicaz Demiryolu’nun Akdeniz’e bağlantısını sağlayacak Şam–Dera–Hayfa hattı ise Eylül 1905’de bitti. Hattın Akabe’ye bağlanması ise İngilizler şiddetle karşı çıktığı için gerçekleşemedi. 161 kilometrelik Dera-Hayfa hattıyla birlikte 1464 kilometreye ulaşan hattın maliyeti 3.066.167 lira olarak ortaya çıktı. I. Dünya Harbi sırasında da demiryolunu yan yol inşaatları sürdürdü. Bunlar Mısır şubesi yollarıydı. 1918’de Hicaz Demiryollarının uzunluğu 1900 kilometreyi bulmuştu.

Osmanlı’nın “imtiyazsız”, kendi işçi ve mühendisleri ile yaptığı tek demiryolu “Hicaz Hattı”dır. İslam ümmetinin gönüllü bağışı ile döşenen bu demiryolu, I. Dünya Savaşı sonunda, İngilizlerle işbirliği yapan Araplar tarafından kullanılmaz duruma getirilmiştir. Bugün bir demiryolu enkazı olarak lokomotif ve istasyon iskeletleri ile çölde durmaktadır.

Hicaz hattı ilk demiryolcularımızı yetiştirmiş olması bakımından çok önemlidir. Bir bakıma ilk şimendifer mektebi de diyebiliriz. İmparatorluk devrinde Hicaz demiryolu hariç bütün diğer demiryollarında personelin çoğu gayrimüslim ve işlemler Fransızca yapılırdı. Türkler amele, bekçi, hamal gibi zahmetli ve yorucu işlerde çalışırdı.²⁶³ Bu hat yapılıncaya kadar Türklerin demiryolu yapma ve işletmeye kabiliyeti olmadığı daima söylenmiş bir sözdü. Ancak bu yol ile Türkler kendilerine

²⁶¹ Yıldırım, a.g.e., s.21.

²⁶² Özyüksel, a.g.e., s.172.

²⁶³ M.Ferit Bey, “Memleketimizde Şimendifercilik ve Demiryollar Mecmuası” **Demiryollar Mecmuası**, Sa:61, C:6, İstanbul, 1930, s.24.

bir özgüven kazandılar.²⁶⁴ I. Dünya Savaşı'ndan sonra Fransızlar, Suriye'deki demiryollarının hepsine sahip çıktılar. Hicaz Demiryolu bir İngiliz-Fransız ortaklığına bırakıldı.²⁶⁵

Bu hattın yapımında edinilen deneyim, ilk demiryolcu kadrolarının yetişmesini sağlamıştır. I. Dünya Savaşı ile birlikte yurt içindeki demiryolu hatlarına el konulunca Hicaz Hattı'nda yetişmiş subay ve teknik adamlar mevcut demiryollarını işletmiş, ulusal demiryolculuğumuzun ilk teknik ve yönetici kadrolarını oluşturmuşlardır. Çünkü o güne kadar Osmanlı'nın imtiyazlarla yaptırdığı demiryollarında Türk çalışan yok denecek kadar azdı. Tümöyle azınlıklardan, yabancılardan oluşan bir demiryolcu kadrosu vardır. Cumhuriyete gelinceye kadar, demiryolu Türk insanının yapacağı işlerden sayılmıyordu.

2.1.4. Anadolu ve Bağdat Demiryolları

Çalışmamızın büyük bir kısmını kapsayan Anadolu-Bağdat Demiryolu²⁶⁶ Müdüriyetinin, Anadolu Demiryolu ile Bağdat Demiryolunun yapımı ve hatlarla ilgili bilgileri daha sonraki bölümlerin daha iyi anlaşılması için burada değinmek istiyoruz. Çünkü Anadolu Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü aslında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının çekirdeğini oluşturmaktadır. Bir bakıma TCDD bu müdüriyet üzerinde inşa edilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu demiryollarına büyük önem vermeye başlamış ve İmparatorluğun bekası için merkezle taşranın mutlaka demiryolları ile birbirine bağlanmasını elzem görmeye başlamıştır. Bu maksatla 1872 yılında Wilhelm von Pressel²⁶⁷ isimli tanınmış bir Avusturyalı mühendisi İstanbul'a davet edilerek, İmparatorluğun demiryolu ihtiyacı için bir proje yaptırılmıştır. Pressel 2.000 km.yi geçen bir proje hazırlayarak Osmanlı yöneticilerine teslim etmiştir. Proje çok

²⁶⁴ Özdemir, **a.g.e.**, s.19.

²⁶⁵ Yıldırım, **a.g.e.**, s.22.

²⁶⁶ Demiryollarını gösteren haritalar için Bkz. EK-11.

²⁶⁷ Wilhelm von Pressel; Almanya'da, İsviçre'de ve son olarak Baron Hirsch'in üstlendiği Şark Demiryollarında aldığı görevleri başarıyla yürütmüştür. Bu nedenle; II. Abdülhamit tarafından bu dev projenin başına "Asya Osmanlı Demiryolları" genel müdürü olarak getirilmiştir. (Özyüksel, **a.g.e.**, s.15.)

büyükü ve Osmanlı yönetiminin ihtiyaçlarına cevap veriyordu. Fakat mali açıdan Osmanlı Devleti'ni çok aşmış bu nedenle; proje ancak yabancı yatırımcılar tarafından gerçekleştirilebilirdi.²⁶⁸

Pressel'in projesinde maliyetler kilometre başına 90 bin frank olarak hesaplanmıştı. Hâlbuki bu yıllarda Osmanlı Maliyesi, Kırım Savaşı öncesi girdiği hesapsız borçlanma süreci nedeniyle iflasa doğru sürükleniyordu. Sonunda hükümet 10 Ekim 1875 tarihli tebliğ ile iç ve dış borçlanmanın faiz ve taksitlerini beş yıl için yarıya indirdiğini açıklamak zorunda kaldı. Bu durum açıkçası devletin iflası anlamına geliyordu. İki yılda 91 kilometrelik İzmit hattı ile 1874 yılında Mudanya-Bursa hattını ancak tamamlayabilen bu proje, Osmanlı Maliyesi'nin 1875 yılındaki iflasıyla tamamen rafa kaldırılmak zorunda kalmıştır. Devlet girişimciliği ile başlatılan bu projenin başarısızlıkla sonuçlanması üzerine, Osmanlı yönetiminde, yabancı sermaye olmadan bu boyutta bir girişimin gerçekleştiremeyeceği fikri oluşmuştur.²⁶⁹

Yabancıların bu cazip projeye atılmaları pek uzun zaman almamıştır. Özellikle 1882 yılında Osmanlı maliyesinin iflas etmesi ve Duyun-u Umumiye İdaresinin kurulması ve Avrupalı yatırımcılara yeterli güvenlik verilmesi, işi daha da cazip hale getirmiştir. Yabancı şirketlere Duyun-u Umumiye tarafından öyle güvenceler veriliyordu ki şirketler neredeyse gözü kapalı yatırımlara girişecek hale gelmişlerdir.²⁷⁰

Almanya Osmanlı Devletinde nüfuz bölgeleri elde edebilmek, ekonomik pazar yaratmak nedenleriyle, Osmanlı Devletine başvurarak Bağdat Demiryolu projesini uygulamak için gerekli izni istedi ve aldı. Almanya'nın elde ettiği en büyük olanak Bağdat Demiryolu imtiyazıydı. Deutsche Bank'ın dolayısıyla Alman sermayesinin Osmanlı yatırım piyasasına girmesi Haydarpaşa-İzmit hattının ve bu yolun Ankara'ya kadar uzatılması imtiyazını 4 Ekim 1888 tarihinde satın alınmasıyla olmuştur. Bu işlem her türlü imtiyazı kendisine dolayısıyla Fransız sermayesine

²⁶⁸ Emirhan, **a.g.e.**, s.14.

²⁶⁹ Özyüksel, **a.g.e.**, s.15-17.

²⁷⁰ Emirhan, **a.g.e.**, s.14.

saklamaya çalışan Osmanlı Bankasının karşı koymasına rağmen gerçekleşmiştir. 1888 imtiyazı demiryolunun Ankara'ya kadar uzamasını öngörmüştü. Ancak Padişah Abdülhamit demiryolu ağının Basra körfezine kadar uzatılmasını istemiştir. Bu ona Kürt ve Arap aşiretler üzerinde otoritesini genişletme ve Ortadoğu Müslüman dünyasının halifesi olarak saygınlığını kabul ettirme olanağını verecekti. İmtiyazı elde edebilmek için Fransa elinden geleni yapmıştır. Fakat Abdülhamit denge siyasetine bağlı olduğu için Şark işlerine yeni bir devleti daha sokmak istemiştir.²⁷¹ Anadolu-Bağdat hattının en önemli özelliği, güzergâhının emperyal devletlerin çıkarlarının aksine Osmanlı Devleti'nin milli çıkarlarına uygun olarak inşa edilmiş olmasıdır.²⁷²

1888 yılında, Osmanlı Harbiye Nezareti'ne Mauser tüfekleri satmakla uğraşan Stuttgart'taki Württembergische Vereninsbank yöneticilerinden Dr. Alfred von Kaulla, Türkiye'deki demiryolu konusuna ilgi duymaya başladı. Deutsche Bank ile işbirliği sağladı. Deutsche Bank'ın liderliğinde, Haydarpaşa-İzmit hattının işletmesini ele alacak ve bu hattı Ankara'ya kadar uzatacak "Anadolu Demiryolu Kumpanyası" (La Societe du Chemin de Fer Ottomane d'Anatolie) kuruldu. Türkiye'de ilk Alman demiryolculuğu başlamıştı.

Kumpanya ile Osmanlı Hükümeti arasında 4 Ekim 1888'de imtiyaz anlaşması imzalandı. İmtiyaz anlaşmasına göre;

Kumpanya 6 milyon frank ödemek suretiyle, Haydarpaşa-İzmit demiryolunun işletme hakkını İngiliz şirketinden alacak,

Hattı İzmit'ten Ankara'ya uzatacak,

Hükümet, Ankara Demiryolu için Kumpanya'ya yılda kilometre başına 15 bin frank kazancı garanti edecek, bu para Düyun-u Umumiye'nin yeni hattın geçeceği yerlerden alacağı vergilerle karşılanacaktı.

²⁷¹ Yerasimos, a.g.e., s.556.

²⁷² Onur, a.g.e., s.14.

İmtiyazın getireceği olanakları keşfeden Deutsche Bank, kurulan Kumpanya'nın başına Düyun-u Umumiye İdaresi Yönetim Kurulu Başkanı Sir Vincent Cailland'ı getirdi. Böylelikle yeterli sermaye elde edebilmek için, Düyun-u Umumiye İdaresi ile işbirliği yapılabilecekti. Alman mühendislerinin yönetiminde Anadolu Demiryolu'nun yapımı hızla ilerledi ve 485 km.lik İzmit-Ankara arasındaki ilk tren 31 Aralık 1892'de Ankara'ya vardı, normal seferler başladı.

1893'te trenin Ankara'ya varması ile birlikte, bir Alman mühendisler komisyonu ile Osmanlı Nafia Nezareti ve Türk ordusu subayları Bağdat Demiryolu'nun ilk keşif raporunu hazırlamıştı. Padişah, bu raporu heyecanla karşıladı. Osmanlı hükümeti de, imtiyaz verilen Almanların, Türkiye'yi demiryolları ile donatmak için yaptıkları hızlı çalışmalardan son derece memnundu. Padişah, 15 Şubat 1893 tarihli fermanla, Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na ödül olarak Eskişehir'den Konya'ya 444 km.lik bir şube hattı döşemek imtiyazını verdi. Bu yeni hat için de yılda kilometre başına 15 bin frank kazanç garanti ediliyordu. Bu para da Düyun-u Umumiye'nin toplayacağı vergilerden ödenecekti. Güney Anadolu'nun zengin bölgelerine demiryolu ile ulaşmanın yararlarını çok iyi anlayan Kumpanya hemen işe koyuldu ve Eskişehir-Konya hattı 1896'da tamamlandı. Böylece on yıldan kısa bir süre içinde Alman kontrolündeki Anadolu Demiryolu Kumpanyası, Anadolu'da toplam 1.000 km uzunluğunda bir hat döşemişti.²⁷³

Almanya için Balkanlar yolu ile İstanbul üzerinden Asya pazarlarına ulaşmaktan başka çare yoktu. Bunun da yolu Berlin'i Bağdat'a bağlayacak demiryolundan geçiyordu. Ancak Deutsche Bank'ta Konya'dan Bağdat'a döşenecek demiryolu için yeterli sermaye yoktu. Bu nedenle banka, Alman hükümetinin resmen yardımın almadan işi daha ileri götürmeyi reddetti. Hükümetin aksine, işin siyasal yönünü bertaraf ederek Fransızlarla İngilizlerin de işe katılmasının sağlanmasını istedi. Olumlu görüş üzerine 5 Mayıs 1899'da, Berlin'de bir tarafta Deutsche Bank ve Anadolu Demiryolu Kumpanyası, öbür yanda Fransız çıkarlarını temsil eden

²⁷³ Edward Mead Earle, **Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903 – 1923)**, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2003, s.77.; Özyüksel, **a.g.e.**, s.66-67.

Osmanlı Bankası ile İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu Kumpanyası arasında görüşmeler başladı. Görüşmeler 6 Mayıs 1899'da anlaşmayla sonuçlandı.²⁷⁴

Anlaşmaya göre; Deutsche Bank, Osmanlı Bankası'nın Bağdat Demiryolu Kumpanyası'na katılmasını kabul ediyordu. Demiryollarının mülkiyetinde Alman ve Fransız sermayedarları aynı oranlarda temsil edileceklerdir. Bu durumda yüzde 40 hisse Almanlara, yüzde 40 hisse Fransızlara ait olacak, yüzde 20 hissede Türklere teklif edilecektir. Anlaşmanın ardından Padişah Abdülhamit 27 Kasım 1899'da, Konya'dan Bağdat'a ve Basra Körfezi'ne bir demiryolu yapılacağını ilan etti.²⁷⁵

Fakat bu anlaşmaya Rusya itiraz etmiş, İngiltere de katılmak istemiştir. Uzun müzakereler sonucunda bu devletler aralarında uzlaşarak anlaşmışlardır. Böylece demiryolunun uluslararası bir işletme, dolayısıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya topraklarında da uluslararası bir sömürüye açılması için kesin anlaşma 21 Ocak 1902 tarihinde imzalanır. Bütün pazarlıklar esnasında Osmanlı İmparatorluğu'nun sözü bile edilmemiş, her şey onun dışında olup bitmiştir. Büyük devletler bir kez kendi aralarında anlaşmaya vardıldıktan sonra, geriye sadece antlaşma koşullarını Bab-ı Ali'ye kabul ettirilmesi kalıyordu. Anlaşmanın bazı maddeleri aşağıda verilmiştir:²⁷⁶

Altıncı maddeye göre; demiryoluna gerekli devlete ait boş araziler, parasız olarak şirkete devredilecek. Eğer bu arazilerde taş ocakları ve çakıl yatakları varsa şirket bunlardan çalışma süresince parasız yararlanabilecek.

Madde 22; Şirket demiryolunun geçtiği yerlerden 20 km çerçevesinde kalan imtiyazı alınmamış bütün maden ocaklarının işletme hakkına sahip olacaktır. Ayrıca bazı maddeler vardır ki bunlar basit bir demiryolu imtiyaz antlaşmasının oldukça aşmaktır.

²⁷⁴ Yerasimos, **a.g.e.**, s.558.

²⁷⁵ Earle, **a.g.e.**, s.77.

²⁷⁶ Yerasimos, **a.g.e.**, s.559-560.

Madde 27; Çalışmalar esnasında bulunan tarihi eserler mevcut yasalara tabidir; bununla birlikte şirket bir araştırma yapmak için özel izin almayı gerektirecek hükümlerden muaf tutulmuştur.²⁷⁷

Hattın imtiyazı 99 yıllığına Bağdat Demiryolu Kumpanyası'na verilecekti. Kumpanya, haftada en az bir kere İstanbul'dan Halep'e, en az iki haftada bir kerede de, Bağdat ve Basra'ya ekspres trenler kaldıracaktı. Hatların yapımı 1911 yılına kadar tamamlanacaktı.

Demiryolu yapımı için gerekli keresteler devlet ormanlarından, hiçbir ücret ödenmeden kesilecekti. Demiryolunun her iki yanındaki yirmişer kilometre genişliğindeki şeritler içinde kalan kum ve çakıl ocakları bedelsiz kullanılacak, madenlerde Nafia Nezareti ile varılacak anlaşmaya göre Kumpanya tarafından işletilecekti.

Hattın geçeceği özel mülkiyete bağlı topraklar, taş ocakları ve kumluk gibi inşaat için gerekli yerler Kumpanya tarafından kamulaştırılabilecekti. Kumpanya, demiryolu boyunca tuğla ve kiremit fabrikaları açabilecek, elektrik santralleri kurabilecek, depolar yapabilecekti. Kumpanya hat boyunca arkeolojik eserleri aramak, kazılar yapmak hakkına sahip olacaktı.

Kumpanya, demiryolu yapımı için ithal edeceği ray, demir, kereste, kömür, lokomotif ve vagon için her türlü vergi ve gümrük resminden muaf tutulacaktı. Osmanlı hükümeti kilometre başına yıllık 16.500 frank geliri garanti ediyordu. Bu parayı karşılamak için demiryolunun geçeceği bölgelerden toplanacak vergiler karşılık gösteriliyordu. Bu vergiler Düyun-u Umumiye'nin kontrolü altında toplanacak ve Kumpanya'ya aktarılacaktı.

Kumpanya, askeri makamların isteği üzerine vagonları, hükümet emrine verecekti.

²⁷⁷ Yerasimos, a.g.e., s.560.

Almanya Anadolu'daki demiryolu macerasına 1888 yılında başlamış, 1892 İzmit-Ankara, 1896'da Eskişehir-Konya hatlarının tamamlanmasıyla sürmüştür. Bağdat demiryolu projesi gündeme geldiğinde, Anadolu ve Mezopotamya'nın pamuk, petrol, kömür gibi değerli hammadde kaynakları, demiryolu imtiyazı ile birlikte ele geçeceğinden, projeye diğer emperyal devletler muhalefet etmişlerdi. Ancak II. Abdülhamit, Anadolu Demiryollarından sonra, Bağdat Demiryollarını da Almanların inşa etmesini istiyordu. II. Abdülhamit, "büyük devletler içinde demiryolu inşaatı bakımından en çok Almanlara güvenebiliriz. Çünkü onun için önemli olanı işin sadece iktisadi ve mali cephesidir" sözleriyle düşüncesini açıklamıştır. Osmanlı İmparatorluğu ile ticaret hacmi İngiltere ve Fransa'nın gerisinde olmasına rağmen Almanya, I. Dünya Savaşı öncesi, Demiryolları sayesinde Osmanlı İmparatorluğu üzerinde politik nüfusunu artırmıştır.²⁷⁸

2.1.5. 1919'da demiryollarının durumu

Mondros Mütarekesi'yle birlikte Almanlara ait tüm demiryolları müttefiklere teslim edilmiş, Fransızlar, Konya-Adana-Halep-Nusaybin, İngilizler ise Haydarpaşa-Ankara ile Eskişehir-Konya hatlarını işgal etmişlerdir.

Mondros Mütarekesi'nin 10'ncu maddesi, Toros tünellerinin müttefikler tarafından işgal edileceğini, 15'nci maddesi ise, bütün demiryollarında İtilaf devletlerinin kontrol subaylarının görevlendirileceğini belirtiyordu. Bunlar arasında o gün için Osmanlı Devleti'nin kontrolü altında bulundurulmuş Kafkas demiryolunun, Türkiye sınırları içindeki bölümü de bulunuyordu.²⁷⁹

İtilaf devletleri işgallerini sürdürürken, Osmanlı Devleti takip ettiği "çaresizlik içinde iyi geçinme ve İngiltere'yi gücendirmeme siyaseti"ne uygun olarak işgali mümkün olduğu kadar kolaylaştırmış, Genelkurmay Başkanlığı'ndan 28 Ocak 1919'da yayımlanan emirde, "Mütareke gereği İtilaf devletlerinin

²⁷⁸ Özyüksel, a.g.e., s.250-256.

²⁷⁹ Özdemir, a.g.e., s.42-43.; bkz.: EK-11.

demiryollarının kontrolünü ele almaları kabul edildiğinden, bu konuda onlardan gelecek işgal başvurusuna kolaylık gösterilmesi” istenmiştir.²⁸⁰

Osmanlı Devleti, savaş başlayınca İtilaf devletlerine ait İzmir-Turgutlu ve İzmir-Aydın hatlarına doğrudan el koyarak, imtiyazı Avusturya’ya ait Rumeli (Şark) Demiryolları ile imtiyazı Almanlara ait Anadolu-Bağdat Demiryollarını ise bunlarla yapılan imtiyaz anlaşmaları çerçevesinde kullanmıştır.

Demiryolu ağının tamamlayıcı unsurlarının durumu 19 Mayıs 1919’daki Misak-ı Milli sınırları içinde bütün hatlarda çeşitli güçlerdeki lokomotif sayısı 280,²⁸¹ yolcu vagonu sayısı 720, yük vagonu sayısı ise 4.500 olarak belirlenmiş, bunların da en iyimser tahminlerle % 25’i tamire muhtaç olup, eldeki yedek parça ve olanaklarla ancak 100 lokomotif sürekli olarak çalıştırmak mümkün olmuştur. Kömür²⁸² bulmak söz konusu değildi ve trenler odunla işlemek zorunda kalmıştır. Ordunun bir incelemesine göre demiryollarının yakıt gereksinimini sağlayabilmek için 31.428 kişilik bir örgüte ihtiyaç duyulmaktaydı.²⁸³

1919 Türkiye’sinin demiryolu ağı ve bu ağdan Kurtuluş Savaşı’nda yararlanma durumu ise şu şekildedir:

1. Edirne-İstanbul hattı; İstanbul, İngiliz, Fransız ve İtalyan’ların ortak işgali altındadır ve Edirne’de Fransız, Çatalca’da İngiliz birlikleri vardır. Daha sonra Yunanistan Trakya’yı kısmen işgal edecektir.

²⁸⁰ Özdemir, a.g.e., s.41

²⁸¹ 25 Mart 1920’de yapılan sayıma göre; Kömürle işleyen 15 büyük Lokomotif, Mazotla işleyen iki büyük üç küçük lokomotif vardı. Eskişehir atölyesinde onarımda bulunan beş büyük mazot makinesi de hesaba katılırsa sekiz mazotla ve 15 kömürle işleyen lokomotif elde bulunacak ve her kısım için birer katar hareket ettirilmesi mümkün olacaktı. Vagonlar çeşitli cinsten 717’yi bulmuştu. Günde birer katar hareketi için 620 vagona ihtiyaç olduğundan, %20 oranında onarıma ayrılacak vagonla beraber ihtiyaç karşılanacaktı. bkz.: Behiç Erkin’in **İstiklal Harbinde Milli Demiryollarımız**, C: I, ATASE Bşk.lığı Kütüphanesinde Basılmamış eser’den alınmıştır. (TİH, İdari Faaliyetler, s.197.)

²⁸² Karadeniz kıyısında bulunan ekonomik değeri yüksek kömür madenlerine Fransızlar el koymuşlardı. 1920 yılında Fransızlar ile İtalyanlar arasında yapılan özel bir antlaşma ile Zonguldak bölgesinin kontrolü Fransızlara, Ereğli bölgesinin kontrolü ise İtalyanlara geçmişti. (TİH, İdari Faaliyetler, s.188.)

²⁸³ Tefik Çavdar, **Millî Mücadeleye Bağlıken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm-I**, Cumhuriyet Tarih Kültür Dizisi-203, Çağdaş Matbaacılık ve Yayıncılık, İstanbul,2001, s.80.; Özdemir, a.g.e., s.72-73.

2. İstanbul-İzmir-Eskişehir-Ankara hattı; Bu hattın İzmit'e kadar olan kesimi İngilizlerin kontrolü altındadır, İngiliz kontrol alanı daha sonra Geyve'ye kadar uzanacaktır. (1921 Haziran'ında başlayacak olan büyük Yunan taarruzu ile Eskişehir'den itibaren Polatlı yakınlarına kadar olan demiryolu Yunanlıların eline geçecektir.)²⁸⁴

3. Ankara-İzzettin dar dekovil hattı; Ankara istasyonu İngiliz ve Fransızların kontrolü altındadır. (Bu hat Kurtuluş Savaşı boyunca işgallerden uzak tek hat olarak hizmet görecektir.)

4. Eskişehir-Afyon-Konya hattı; Afyon tren istasyonunda İngiliz ve İtalyan birlikleri vardır.

5. Mersin-Tarsus-Adana hattı; Fransızların işgali altındadır.

6. İzmir-Aydın, İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyon, İzmir-Manisa, Soma-Bandırma hatları; Bu hatların düğüm noktası olan İzmir Yunan işgali altındadır. (19 Mayıs 1919'dan sonra Yunan işgali genişleyecek Aydın, Manisa ve Ayvalık Mayıs ayı sonuna kadar Yunanlıların eline geçecektir.)

7. Erzurum-Kars dar dekovil hattı; Hattın Erzurum'dan başlayarak Sarıkamış yakınlarına kadar uzanan kısmı Türklerin, Sarıkamış yakınlarından Kars ve Gümrü'ye uzanan kısmı Ermenilerin elindedir.

Görülüyor ki, Misak'ı Milli sınırları içinde bulunan ve toplam uzunluğu 4.000 kilometreyi bulan demiryolunun Kurtuluş Savaşı'na katkısı son derece sınırlı olmuş, bu demiryolları, yapımlarına temel olan düşüncelere uygun olarak kıyılarda döşendiğinden kolayca işgal edilmişlerdir. 4.000 kilometrelik demiryolunun yalnızca ve zaman zaman Konya-Afyon, Eskişehir-Ankara hattı Kurtuluş Savaşında kullanılabilmiş, Sakarya Muharebeleri sırasında ise hattın Polatlı-Ankara arasındaki 80 kilometrelik kısmından yararlanılabilmektedir. Kurtuluş Savaşı'nda tek Türk hattı ise Ankara-İzzettin arasındaki dar dekovil hattıdır. Diğer bütün hatlar yabancıların elinde

²⁸⁴ Müderrisoğlu, a.g.e., s.94.

ve Kurtuluş Savaşı'na karşı kullanılmıştır. Ege bölgesindeki hatlar, özellikle Yunan Ordusunun ikmal için kullanılacak, bu hatların sayesinde Yunan Ordusu 3 yılı aşan bir süre Ege'de barınabilecek ve Ankara yakınlarına Polatlı'ya kadar ilerleyebilecektir.

Ankara'nın doğusunda Doğu Anadolu ve Karadeniz'e uzanan demiryollarının bulunmayışı, bütün Kurtuluş Savaşı boyunca en büyük noksanlık olarak kendisini göstermiştir.²⁸⁵

Ülkede mevcut demiryolu şebekesi yetersiz, yıpranmış ve araç bakımından fakir bir durumda bulunmaktadır. İmtiyaz demiryolculuğu nedeniyle ülkenin büyük bir kısmı, özellikle Güneydoğu demiryolu şebekesinin dışında kalmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet Türkiye'sine intikal eden demiryolları:²⁸⁶

İmtiyazlı Demiryolları	3783 Km
Rusya'dan geri alınan topraklardan intikal eden	355 Km. (*)
18 Temmuz 1920'de el konulan hatlar	1474 Km. (**)
TOPLAM	4138 Km.
(*) 232 kilometrelik Erzurum Sarıkamış demiryolu dar hatlıdır.	
(**) El konulan hatların 926 kilometresi Anadolu hattına, 325 kilometresi Bağdat hattına, 223 kilometresi ise İzmir-Kasaba hattına aittir. ²⁸⁷	

2.2. Behiç Bey'den Önce Anadolu-Bağdat Demiryollarının Durumu

I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla 1914 yılı sonlarında, Aydın, Kasaba, Mudanya ve Suriye yabancı şirket hatlarına hükümet tarafından el konularak, Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü adı altında işletilmeleri sağlanmıştır. Alman ve Avusturya uyruklu şirketlere ait bulunan Anadolu- Bağdat ve Şark (Sirkeci) hatları ise kendi şirketlerince işletilmiştir. Bu durum I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar devam etmiş, harbin sona ermesiyle; Şark hattı ile Güney hattı Fransızlar, Anadolu-Bağdat hattı İngilizler tarafından işgal edilmiştir.

²⁸⁵ Müderrisoğlu, a.g.e., s.95.

²⁸⁶ Memduh Yaşa, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)**, Akbank Kültür Yayını, Apa Ofset Basımevi, İstanbul, 1980, s.273-274.

²⁸⁷ Demiryolları şebekelerini gösteren haritalar için bkz. EK-11.

Mondros Mütarekesi'nden sonra Şubat 1919 tarihinde I. Dünya Savaşı esnasında şirketlere yerleştirilmiş olan binlerce Türk çalışanın işine son verilmiştir. Görevlerinden alınan işçi ve memurlara; “Mütarekenin 15’inci şartı gereğince İzmir Şimendiferleri Uluslararası Bağlaşık Komisyonunca, kendisine verilen yetkilere dayanılarak, sizin vazifenize son verilmesine ve 1 Şubat 1919 tarihinden itibaren memur kadrosundan silinmesine karar verilmiştir” yazan belgeler verilmiştir.²⁸⁸

İşgaller ile birlikte, yöneticilerinden ve görevlilerinden birçoğu ile büyük miktarda lokomotif ve vagonları Haydarpaşa’ya kaçırılmış, başsız kalmış, iş yerleri tahrip edilmiş Anadolu Demiryolları Şirketi’nin, Büyük Derbent istasyonundan doğuya doğru olan kısmı ile Bağdat Demiryolları Şirketi’nin, Konya-Pozantı kısmını işler, ordu ile halkın hizmetini görür bir hale getirmek sorunu ile karşı karşıya kalmıştır.

O zamana kadar yabancı kaldığımız, niteliğini iyi bilmediğimiz, görevliler arasına Türk alınmamış, bütün yazışmaları ve haberleşmeleri Fransızca olan bir kurum; yani şimendiferler ne olursa olsun işletilmeliydi. Bütün dünya ile ilişkilerimizin kesildiği bir dönemde, bu özel iş alanında kimseden bir yardım beklenilmemeliydi. Gerçekten de, öteki alanlardan çok, bu özel iş alanında tam anlamıyla “iş başa düşmüş” demektir.

Demiryolculukta, Osmanlı Devletinde bazı girişimler yapılmıştı. Örneğin Haydarpaşa-İzmit hattı (1871-1873) doğrudan devlet tarafından bir İngiliz yapım firmasına yaptırılmıştı. Bu hattı 1873-1880 yılları arasında Devlet işletmişti. Fakat kırk yıl önceki bu deneme bir iz bırakmadan unutulmuştu. Personelinden o sırada Anadolu’da çok az kimse bulunan Hicaz Şimendiferleri ise uzakta kalmıştı.

Bu denemelerden sonra yetişmiş mühendislerimiz yapım işlerinde kullanılmıştır. Fakat Ulusal Kurtuluş Savaşımızın başlarında Anadolu ve Bağdat hatlarında

²⁸⁸ Ergun, a.g.e., s.14-15.

karşımıza çıkan sorun, daha çok, o zamana kadar uzak kaldığımız yetişmiş kimselerin olmadığı “işletmecilik” sorunudur.²⁸⁹

2.2.1. Ulusal demiryolculuğun başlaması

16 Mart 1920 İstanbul işgaline karşı Heyeti Temsiliye'nin aldığı tedbirler içinde; Eskişehir ve Afyonkarahisar gibi yerlerde mütarekenin 7. ve 15. maddelerine dayanarak bulunan yabancı askeri birliklerin ellerinden silahlarının alınması veya bunların bu yerlerden uzaklaştırılmaları işi de vardır. Heyeti Temsiliye 23 Mart 1920'de yayımladığı emirle, Anadolu'da düşman işgali dışındaki tüm demiryollarına el konulduğunu duyurmuş, bu kararı yerine getirmek için Eskişehir'deki İngiliz birliklerini etkisiz hale getirmek üzere, 24'üncü Fırka Eskişehir üzerine gönderilmiştir. Ancak İngilizler Fırka gelmeden bütün ağırlıklarını trene yükleyerek 21 Mart 1920'de Eskişehir'den ayrılmışlar, beraberlerinde 13 lokomotif, yüzden fazla vagon ve işletmenin kasasındaki 20 bin Lira'yı da götürerek, Arifiye-Haydarpaşa dışında kalan hatlardan çekilmek zorunda kalmışlardır. Demiryollarının kullanılmasında yeni bir dönem açan bu emir, aynı zamanda demiryollarının nasıl işletileceğini de esaslara bağlamıştır. Buna göre;²⁹⁰

1.25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir-Bilecik demiryolları ile Ulukışla-Eskişehir-Bilecik demiryolları Anadolu Demiryolları Şirketinin sorumluluğu, askeriye'nin koruma ve kontrolü altında işletilecektir.

2. Adı geçen demiryollarının kontrolü görevine müfettiş olarak Ankara-Sivas demiryolları inşaat ve işletme müdürü asli görevi devam etmekle beraber ikiz görevlendirilmiştir. Görevini yaparken ihtiyaç duydukça Ankara-Sivas demiryolları personelinden istifade edecektir.

3. Askeri taşımacılığın sağlanması için her istasyona bir komutan ve güvenlik için yeteri kadar asker görevlendirilecektir.

²⁸⁹ Gürel, **a.g.e.**, s.3-4

²⁹⁰ Özdemir, **a.g.e.**, s.58-59.; **TİH**, İdari Faaliyetler, s.197.

4. Şirket askeri amaçlara göre kendi düzen ve yöntemlerinde gerekli değişiklikleri yapacaktır.

5. Şirketin mali işlerine kesinlikle karışılmayacaktır. Askeri taşımacılığa karşı kendilerine ekonomik destek sağlamayı garanti eden bir resmi belge verilecektir.

6. Şirketin memur ve işçileri hangi din, mezhep ve milletten olursa olsun işlerine devam ettirilecektir. Görevini terk ederek işletmeyi engelleyenler tutuklanarak kanunlara göre cezalandırılacaklardır.

7. Müfettiş, elde bulunan malzeme ve yakıtta göre bir hareket programı hazırlayacak ve işletmeyi ona göre yürütecektir.

8. Demiryollarının tam ve güvenli çalıştırılması vatan yararına olduğundan her görevli bu konuda duyarlı davranacaktır.

9. Asker veya askeri malzeme ile diğer her türlü taşımacılıkta tamamen şirketin düzenlemelerine uygun hareket edilecek, aksi durumda sorumluluk her zamankinden daha fazla olacaktır.²⁹¹ Demiryollarına el koymaktan çok, yalnız askeri amaçları sağlamak için “gözetim” yetkisini belirten bu emir ile görevlilere güven vermek amaçlanmıştır.

Yayımlanan bu emir doğrultusunda İngilizlerin bir iskelet halinde bıraktığı Eskişehir İşletmesi, Heyeti Temsiliye tarafından, Eskişehir, Kütahya ve Konya sancaklarından sağlanan 16 bin Liralık sermaye ile 23 Mart 1920’de yeniden kurulmuştur. Dokuz kişilik bir heyet tarafından işletilecek olan bu işletme Haydarpaşa’da kalan “Merkez İşletme Müdürlüğü” nün tüm yetkilerine sahip kılınmıştı. 23 Mart 1920 Ulusal Demiryolculuğumuzun temelini atıldığı gündür.²⁹²

²⁹¹ Özdemir, **a.g.e.** s.58-60.

²⁹² Özdemir, **a.g.e.**, s.67.

2.2.2. Askeri müfettişlik

Heyeti Temsiliye'nin yukarıda sözü edilmiş olan, 23 Mart 1920 tarihli emrinin ikinci maddesine göre, Ankara - Sivas Dar Hat İnşaat ve İşletme Müdürü Vasfi Bey, Anadolu Şimendiferleri Askeri Müfettişliğine ek görev olarak atanmış ve 25 Mart 1920 tarihinde göreve başlamıştır. Ayrıca Ankara, Eskişehir, Bilecik, Afyon, Konya ve Ulukışla istasyonlarında İstasyon komutanlıkları açılmıştır.²⁹³

Vasfi Bey göreve başladıktan sonra demiryollarını incelemiştir. Vasfi Bey, incelemesi sonunda 20'nci Kolordu Komutanlığına verdiği 6 Nisan 1920 tarihli raporunda: Anadolu Demiryolları Şirketinde idare başında bulunan kişilerle diğer görevlilerin, yabancı devletlerin siyasi taraftarlığı ile ithamlarını gerektiren bir durumlarının görülmediğini, hepsinin kendiliklerinden ve istekleriyle görevlerini sürdürdüklerini, kendilerine düşen görevleri iyi bir şekilde yapmaya niyetli oldukları kanısına varıldığını belirtmiştir. 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 Teftiş ve Hâsılat ve Muhasebe Müdürü olarak atandıklarını bildirmiştir. (Bu azınlıklardan Manas Efendi Ermeni, diğerleri Rum'dur, Kolaro'nın Yunan uyruklu olduğu da sonradan anlaşılmıştır.)²⁹⁴

Ancak bir kişinin Türk olduğu bu gruptan kimse diğer alanları iyi bilmediklerini ileri sürerek, İşletme Müdür vekili olarak bu kurula başkanlık etme görevini üzerine almamıştır. Bu nedenle, herkes kendi şubesinin işinden tek başına sorumlu, hükümet ile ilgili işlerde ortak sorumluluğa sahip oldukları bir "İşletme Komisyonu" kurulmuş ve çalışmaya başlamıştır. Bu İşletme Komisyonu, askeri istekleri karşılamak kaydıyla, yürürlükteki kurallara göre davranmakta serbest bırakılmıştır.

²⁹³ TİH, İdari Faaliyetler, s.198.

²⁹⁴ Gürel, a.g.e., s.5-6.

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 kadar az olduğu bildirilmiş; gidiş geliş cetvellerinin değiştirilmesi halinde bastırılması gereken beş yüz cetvel-i hattı'nın (grafik) büyük masraf gerektireceği, yurdumuzdaki basım evlerinin de bu cetvelleri basacak durumda olmadıkları hususlarından bahsedilmiştir. Bu raporda, görevlilerden fazla olan bir kısmının çıkarılması ile tasarruf sağlanmasının mümkün olmakla beraber, bunun diğer personel üzerinde kötü etki yaratabileceği de kaydedilmiştir.²⁹⁵

25 Mart 1920'de yapılan sayıma göre işletmeye hazır olarak: kömürle işleyen 15 büyük lokomotif, mazotla işleyen iki büyük, üç küçük lokomotif vardı. Eskişehir atölyesinde onarımda bulunan 5 büyük mazot makinesi de hesaba katılırsa 25 lokomotif elde bulunacak ve her kısımda karşılıklı birer katar hareket ettirilmesi mümkün olacaktı. Vagonlar, çeşitli cinsten 717'yi bulmuştu. Günde birer katar hareketi için 620 vagona ihtiyaç olduğundan, % 20 oranında onarıma ayrılacak vagonla beraber ihtiyacı karşılayacaktı.

Yakıt Durumu ise şu şekildeydi; 25 Mart 1920'de çeşitli depolarda bulunan maden kömürü miktarı 2.749 tondur. 25 Mart 1920'de Eskişehir ve Bilecik depolarında 4.812 metreküp mazot mevcuttu. Mevcut yakıtların 15 Ocak 1921 gününe kadar yeteceği, bundan sonrası için katarların odunla ve tedarik edilebilirse linyit kömürü ile işletilmesi zorunlu görülmekteydi. Vagonların yağlanması için mevcut yağ ve petrolün on beş ay yetebileceği hesaplanmıştı.

Hatların Durumu; Arifiye'den Konya'ya ve Eskişehir'den Ankara'ya kadar Anadolu hattının; Konya'dan Yenice'ye kadar Bağdat hattının; Afyon'dan Uşak'a kadar İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolunun ve Bağdat hattının inşaat halindeki Toros-Amanos kısmının merkezle bağlantıları kesilmiş, dört ayrı şirkete ait iç Anadolu hatları başsız katmış dört gövde halinde bulunuyordu.²⁹⁶

²⁹⁵ Aynı yer.

²⁹⁶ TİH, İdari Faaliyetler, s.198.

Yunanlıların Batı Anadolu'nun büyük bir kısmını işgali üzerine elde kalan demiryolu; Anadolu hattının işletmeye açık kısmı Osmaneli-Eskişehir (118 km.), Eskişehir-Ankara (268 km.), Eskişehir-Konya (434 km.), Alayunt-Kütahya (10 km.), Konya-Ulukışla (237 km.) ve Aydın-Eğridir dahil olmak üzere toplam olarak Batı ve Orta Anadolu'da 1.067 km.dir.²⁹⁷

Yalnız ordu ile ilgili eşya için, kısımlar arasında günde karşılıklı bir tren çıkarılması halinde, eldeki yakıtın bir yıl yetebileceğini makine ve vagon sıkıntısı çekilmeyeceğini bildiren Vasfi Bey'in rapor üzerine 20'nci Kolordu Komutanlığı, bütün sivil ve askeri makamların ve halkın haklarının korunacağı bir "Talimat" çıkarmıştır. Bu "Talimat"ta; sürat katarlarının kaldırılmış olduğu, haftada bir karma katar yapılacağı, ticaret eşyasının taşınmasının serbest olduğu bildirilmiş, askeri taşımalarda taşınacak maddelerin cins ve miktarının açıkça ve yirmi dört saat önce istasyon komutanlıklarına bildirilmesi istenilmiştir. Demiryolu binalarının Ordu ve Hükümet mensuplarınca işgalini, drezin ve vagonetlerin alınıp kullanılmasını kesin olarak yasaklamış olan bu "Talimat"ta özellikle, trenlerin işleme bakımından tehlikeli olacağından; demiryolu görevlilerinin işlerine karışılmaması, onların düzen dışı davranışlara zorlanmaması veya onların Askeri İşletme Müfettişliğinin bilgisi olmaksızın azilleri, nakilleri ve tutuklanmaları gibi işlemlerden sakınılması emredilmiş ve bu gibi işler için istasyon komutanlığı aracılığı ile İşletme Müfettişliğine başvurulması gerektiği belirtilmiştir.

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

Bu raporlar demiryollarının o zamanki durumunu, koşullarını belirttiği gibi, mali zorlukları da açıklamıştır. Vasfi Bey raporunda, ticaret eşyası taşınması ile masrafların ancak yüzde yirmisini karşılayacak bir gelir elde edilebileceğini, bu nedenle masrafla gelir arasındaki açığın kapatılması ve işletmenin sürdürülebilmesi için Hükümetin

²⁹⁷ TİH, İdari Faaliyetler, s.197.

askeri taşımaları peşin ödemesini istemiş, bu açığın bir avansla kapatılmasının Millet ve Hükümetin şerefi olduğunu belirtmiştir.

Bunun üzerine Eskişehir, Bilecik, Kütahya, Afyonkarahisar, Konya ve Niğde vilâyet ve sancakları muhasebelerinden yetmiş bin liranın İşletme Komisyonuna avans olarak verilmesi “Heyeti Temsiliye” tarafından telgrafla emredilmiştir. Fakat bunlardan Eskişehir’den on bin, Konya’dan beş bin ve Kütahya’dan de bin lira toplamı on altı bin lira alınabilmiş olup diğerlerinden bir cevap alınamamıştır.²⁹⁸

20’nci Kolordu Komutanlığının 13 Nisan 1920 tarih ve 754 sayılı şifresinde Heyeti Temsiliyece uygun görüldüğü belirtilerek, görevlilerin aylıklarının Haydarpaşa’daki şirketin merkezinden istenilmesi emredilmiştir. Fakat yapılan başvuruya Haydarpaşa’dan bir karşılık alınamamıştır. Bu durum, Anadolu’da kalan kısımlarla Haydarpaşa’daki şirket merkezinin ilişkilerinin kalmadığını göstermiştir.

Yeni Hükümetin Milli Müdafaa Vekilliği tarafından Şimendifer Hududu Müfettişliğine (Demiryolları Askeri Müfettişliği) gönderilen 11 Mayıs 1920 tarihli emirde, Eskişehir’de top ve tüfek için bir İmalâtı Harbiye Müdüriyeti kurulduğu, bu müdürlüğün ihtiyaçlarının karşılanmasında ve tamirhanenin düzenlenmesinde bütün yardım imkanlarının kullanılması, Askeri Müfettişlikten istenilmiştir. Bir hafta sonra 24 Mayıs 1920 tarihli yazısında Garp Cephesi Komutan vekili de “fabrika müstemilâtından bina ile” depo yapılmışa elverişli “mektepl kulübü” binasının İmalâtı Harbiye Müdürü Binbaşı Lâtif Bey emrine verilmesini istemiştir.²⁹⁹

2.2.3. Gayrimüslim ve yabancı devlet uyruklu memurlar

O zamanlar Demiryolları işletmesi, başta yakıt ve malzeme yokluğu olmak üzere, birçok zorlukla karşı karşıya kalmış, iç ve dış koşullar, normal bir işletme sağlamaya elverişli olmamıştır. Bununla birlikte insan gücü alanında karşılaşılan güçlükler ve sorunlar, bunların da üstünde özel bir önem taşımıştır.

²⁹⁸ Gürel, a.g.e. s.7.

²⁹⁹ Gürel, a.g.e. s.8.

Anadolu ve Bağdat Demiryolları Şirketlerinin bütün yazışmaları, konuşmaları bu şirketler Almanların olduğu halde tamamen Fransızca ile yapılmış, bu durum, Türklerin eskiden beri bu işlere uzak kalmalarının bir başka nedeni olmuştur. Özellikle Balkan Savaşları sırasında bekçilik, yol ameleliği ve makasçılık gibi ağır işler hariç demiryolundaki hizmetlerin tamamı yabancı ve gayrimüslim azınlıklar tarafından yapılmıştır.

I. Dünya Savaşı sırasında bazı hatlara el konulması ile açılan şimendifer okullarından (İzmir, Yeşilköy) mezun olan bir kısım Türk çalışan demiryollarına yerleştirilmiştir.³⁰⁰ Ancak bunlar yeterli olmamıştır. Buralarda çalışan azınlıklar, asıl halktan uzakta kalmışlar, yabancılaşmışlar hatta içlerinde hiç Türkçe bilmeyenler olduğu da sonradan ortaya çıkmıştır. Bu kişilere, milletin uğramakta olduğu haksızlıkların kaynağı sayılan Batı dünyasının temsilcileri gözü ile bakılmıştır.

Toplumsal duygulanmaların en kabarık olduğu böyle zamanlarda Halk ve Ordu mensupları ile Milli Kuvvetler, büyük çoğunluğu uyuğumuz olan azınlıklardan olan demiryolları görevlilerine genel olarak duydukları nefret duyguları nedeniyle, yurt içinde dahi görmek istememişlerdir. Bu o günlerin ağır, çaresiz, boğucu havası içinde haksız da sayılamayacak bir istek olmasına rağmen demiryolları işletmesinin, ordumuzun beklediği hizmetleri yapamayacak bir hale getirecek derecede taşkınlaşması da, elbette doğru sayılmamaktadır.

4'üncü Tümen Komutanı Mahmut Bey, 24 Mart 1920 tarihli telgrafında Lefke (Osmaneli) istasyonunda azınlıklardan olan memurlarının hepsinin İngilizlerle birlikte gittiğini, büyük Lefke Köprüsü ile onun yanında bulunan Demir Köprüler Tamirhanesinin de tahrip edildiğini bildirmiştir. Azınlıklardan oldukları halde görevi başında kalarak ve İngiliz birlikleriyle gitmemiş olanlar da vardır. Bunun örneklerinden birisi mühendis Manas Efendi'dir. Lefke'den Geyve'ye kadar bozulmuş hatların onarım keşfi bu kişiye verilmiş, Lefke Köprüsü onarımı kendisine başlattırılmış ve Ağustos sonunda bitirtilmiştir.³⁰¹

³⁰⁰ Ergun, a.g.e., s.12.

³⁰¹ Gürel, a.g.e. s.3-4.

Garp Cephesi Polis örgütü, 9 Ağustos 1920 tarihli yazısı ile Eskişehir Mutasarrıflığına başvurmuş, Eskişehir Şimendifer ambarlarında çalışan “Arnavut Yani” adındaki kişinin İtalyan uyruklu olduğunun anlaşıldığını, kendileri ile barış imzalamamış devlet uyruklu kimselerin ya işten çıkarılmasını veya bunların Osmanlı uyruğuna geçirilmelerini talep etmiştir.

İdarede başka *yabancı uyruklu* kimseler de çalıştırılmış, bir yandan yurdumuza saldırmış Yunan ordusu ile ölüm kalım savaşına girmiş iken öte yandan yerlerine o işi yapacak yetişmiş Türk memur bulup konulamaması nedeniyle cepheye askerlerimizi ve cephanelerini taşıyacak olan demiryolları işletmesindeki baş ve önemli görevlerde, yalnız gayrimüslim azınlıkların değil, doğrudan Yunan uyruklu olan kişilerin hizmetlerine dahi bel bağlamak zorunda kalınmıştır.

Yunan uyrukluların başında, Vasfi Bey’in 25 Mart 1920 de kurduğu “İşletme Komisyonu” üyesi olan Kolaro Efendi vardır. Kolaro Efendi’nin durumu Nafia Vekilliğine bildirilmiş, fakat Nafia Vekilliğinden gelen cevap yazıda; Kolaro’nun sadakatsizliğinin Hicaz hattındaki davranışları ile ve bir gereklilik yok iken İngilizler tarafından Selanik’ten getirilmiş olması ile bilindiği, ancak görevini yapabilecek ehil bir Müslüman memur bulununcaya kadar kullanılması gerekliliğinden bahsedilmiştir. Bu duruma genel olarak da değinilerek; kullanılan yabancı tebaalı ve bilhassa Yunanlı memurların değiştirilmesinin, yerlerine Müslüman memurların bulunmasına bağlı olduğu, demiryolu hattında bulunan yabancıları sıkı ve makul bir kontrol ve gözetleme altında tutarak kullanmaktan başka çare olmadığı bildirilmiştir.³⁰²

Bugünkü koşullar içinde anlaşılması bile kolay olmayan bu durum, ulusumuzun o zamanki çaresizliğinin, bahtsızlığının ve demiryolları idaresinin karşılaştığı güçlüğü tek başına, acı bir ifadesi olmuştur.

Tüm Anadolu hattındaki görevliler arasında Osmanlı Devleti uyruklu 1.598 Müslüman (Hareket işlerinde Müslüman yoktur) 459 Rum, 403 Ermeni, 6 Musevi,

³⁰² Gürel, **a.g.e.** s.18.

bunların dışında Yunan uyruklu 17 kişi ve çeşitli Balkan Devletleri uyruğunda bulunan 31 kişi çalışmıştır.³⁰³

İşletilmesi tamamen gayrimüslim ve yabancı uyrukluların elinde olan o güne kadar yabancı olduğumuz demiryollarının, işletilebilmesi için bu görevlilere muhtaç bir durumdaydık. Ancak ülkenin işgal edilmesi, halkta ve Kuvvayi Milliye’de gayrimüslim demiryolu çalışanlarına karşı nefret ve öfkeyi de beraberinde getirmişti. Mondros Mütarekesi’nin yaratmış olduğu kargaşa ortamı ve otorite eksikliği sonucunda, demiryollarında çalışan gayrimüslim personele çeşitli yerlerde saldırılar olmuştur. Bu saldırılar da demiryollarında çalışan gayrimüslim memurlar üzerinde olumsuz bir etki yaratmış, tedirginlikleri artmıştır.

2.2.4. Demiryolları idaresindeki sorun

Vasfi Bey, “Şimendifer Hududu Askeri Müfettişliği” görevinde iken yayımladığı 6 Haziran 1920 tarihli bir genelgesinde, 6 Nisan tarihli raporunda kurmuş olduğunu bildirdiği İşletme Komisyonunun yetkileri üzerinde bazı kimselerin tereddüt ettiklerini işittiğinden bahsetmiş, komisyon üyelerinin adlarını yeniden birer birer bildirerek, bunların Haydarpaşa’daki müdürlüğün bütün yetkilerini taşıdıklarını yeniden açıklamıştır. Vasfi Bey’in böyle bir telgraf genelgesini gerekli görmesi, bu komisyonun işleri gereği gibi yürütememekte olduğunu göstermektedir.³⁰⁴

Gerçekten de Vasfi Bey’in işleri üzerine almayıp Ankara’da bulunduğu, yardımcısı Binbaşı Mehdi Bey’in de, Eskişehir’deki İşletme Komisyonunda “bazen bulunduğu ve müzakerata iştirak ettiği” ve resmen sorumlu olmadığı halde komisyona sözünü geçirmeye çalıştığı anlaşılmıştır. Mali durumu kökünden bozuk olan Demiryolları İdaresine, hiç gereği yok iken, hizmete yüz elli kişi aldırılarak masrafları arttıran askeri müfettiş yardımcısı olan bu kişi, düzgün bir yazışma defteri dahi tutturmamıştır.

³⁰³ Gürel, **a.g.e.** s.17.; Osmanlı vatandaşı olmayan demiryollarında çalışan Yunan, Sırp, İtalyan, İngiliz ve Fransız vatandaşı 34 kişinin görevlerine son verildiğini gösteren belge için bkz.: **TİTE A.**, K: 176, G: 59, B: 59.;

³⁰⁴ Gürel, **a.g.e.** s.8.

Vasfi Bey'in kurduğu Demiryolları İşletmesi iki aydan daha fazla süre denenmiş, yönetim şeklinin istenilen sonucu vermediği görüldüğünden, Hükümet ve Ordu başında bulunan kişiler tarafından yurdun düşmandan korunması için çok önemi olan başarılı bir demiryolları idaresinin kurulması zorunluluğu ortaya çıkmıştır.³⁰⁵

2.3. Behiç Bey'in Anadolu-Bağdat Demiryollarına Genel Müdür Oluğu

Behiç Bey'in Genel Müdürlüğe nasıl seçildiği, atanması ve onu bu göreve getiren şartlar Birinci bölümde anlatılmıştı. Behiç Bey, Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğünü, hattı inceledikten sonra kesin karar vermek üzere, geçici olarak kabul etmiştir. Behiç Bey'e gönderilen 14 Temmuz 1920 tarihli emirde; Anadolu ve Bağdat Demiryolları işletilmesini şimdikinden daha "meşru ve makul" bir şekilde sokmak gerektiği belirtilerek, şirketin bütçesinin Nafia Vekilliği bütçesine eklendiği belirtilmiştir.³⁰⁶

Demiryolunun Nafia Vekâleti'ne bağlanması (Milli hükümetçe el konulması) hakkında Nafia Vekâleti'nin 18 Temmuz 1920 tarihli tezkeresi aşağıda yer almaktadır:

İtilaf devletleri ile hükümet-i Osmaniye arasında imzalanan mütarekeden bir müddet sonra, Anadolu ve Bağdat Demiryolları İngiliz ve Fransızlar tarafından işgal ve idareyi İngiliz ve Fransız zabitleri ele aldılar. Sene-i Maliye Mart'ının on altısında (16 Mart 1920) İstanbul'un İtilaf devletleri tarafından işgali üzerine, 23 Mart 1920 tarihinde, Haydarpaşa-Arifiye kısmından maadası İngilizler ve Konya-Pozantı kısmından maadası Fransızlar tarafından tahliye edilmiştir. İngilizler, bir kısım memurlar ile 13 lokomotif ve 100 kadar vagonu alıp götürmüşler ve Lefke-Sakarya köprüsünü tahrip etmişlerdir. Fransızlar Çiftahan-Pozantı arasında 4-5 kilometrelik hattın malzemesini söküp götürmüşlerdir. Bu hatların merkezleri olan Haydarpaşa ve Halep ile rabitaları kesilmişti.

³⁰⁵ Gürel, a.g.e. s.9.

³⁰⁶ Gürel, a.g.e. s.10.; Aynı gün İstanbul Hükümeti Divan-ı Harbi, Mustafa Kemal'e katılan subayları idama mahkum etmiştir.

Demiryollarının bu suretle karmakarışık bir halde kalması memleket menfaat ve müdafaası için caiz değildir. Bunu takdir eden ve Ankara'da yegâne hükümet kuvveti olan 20'nci Kolordu Kumandanlığı, derhal 23 Mart 1920 tarihinde, hatta vaziyet ve Ankara-Sivas Demiryolu İnşaat ve İşletme Müdürü (Vaşfi Bey) riyasetinde bir heyet, bu demiryollarının vaziyetini tespit etmek üzere Eskişehir'e gönderilerek, Demiryolu Muamelat-ı Umumiyesi'nden, gerek hükümet ve gerek kumpanya şahsiyet-i maneviyesine karşı mesul olmak üzere, Eskişehir'de kalmış olan demiryolu yüksek memurlarından bir işletme komisyonu teşkil ve Bağdat kısmı için de tertibat alınarak, bu da kolorduca tasdik olunarak işe başlanmış ve demiryolu memurlarının ahval-i umumiyesi de murakabe altında bulundurulmuştur.

Büyük Millet Meclisi kuvve-i icraiyyesi, demiryollarının bu şekilde idaresini muvafık bulmayarak, demiryolları imtiyaz mukavelesinin 26'ncı maddesine istinaden, demiryollarının işletme muamelatına vaziyet etmeye (el koymaya) karar vermiştir.

Kumpanyanın, idari ve mali işlerini de tedvir edecek memuru da yoktur. Binaenaleyh İzmit-Ankara, Eskişehir-Kütahya, Konya-Anadolu ve Konya-Karapınar ve lüzumu halinde daha ilerisi Bağdat hatlarının, Büyük Millet Meclisi Heyet-i İcraiyyesi namına, tamamen vaziyet edilerek, sabıkı misillü ayrı ayrı müdüriyet şeklinde işletilmesi ve bu müdüriyetlerin Nafia Vekaleti bütçeleri ile raptı ve cihet-i askeriye ile temas için Eskişehir ve Konya'ya bir Erkan-ı Harp Zabiti tayini. Anadolu hattı merkezi Eskişehir, Bağdat hattı merkezi Konya olacaktır.”³⁰⁷ Özetle; Anadolu ve İzmir-Kasaba hatlarının işgal dışı kalan kısımları ile Bağdat hattının 325 kilometrelik kısmının işletmesi Eskişehir'de kurulan idareye verilmiştir ve Milli Hükümetçe el konulan hatlar Nafia Vekâletine bağlanmıştır.³⁰⁸

Demiryollarına el koyma ve sahip olma bakımından Büyük Millet Meclisi Hükümetinin 19 Temmuz 1920 gün ve 693 sayılı kararı ise şöyleydi.³⁰⁹

³⁰⁷ Abisel, a.g.e., s.40-42.; bkz.: TİTE A., K: 162, B: 8.

³⁰⁸ Ergun, a.g.e., s.15.

³⁰⁹ TİH, İdari Faaliyetler, s.199.

“Anadolu Osmanlı demiryolu şirketi asıl şeklini koruyamamış olup, bu gün hesap görmek, mukavele ve şartnameler hükümlerine göre ilişki kurmak için hükümetçe resmen tanınmış bir kumpanya olmamasına ve bu günkü şekil İngilizler tarafından Türkiye’den zorla alım ve gasp mahiyetinde olup durumu Büyük Millet Meclisi Hükümetince tanınmasını açıktan olmayarak duyurmak için, bir resmi işlem yapılması siyasi bakımdan uygun olmadığından, hattın genel gelirler ve giderlerinin mülhak bütçe şeklinde hükümet bütçesine sokulmasına ve bütün alet ve edavat ve malzemenin hazine adına teslim alınarak giderlerle gelirlerinin millet ve hükümetin yararlarına göre düzenlenmesine ve işletme idaresinin de Nafia Vekilliği tarafından üzerine alınmasına, diğer demiryolları hakkında da bu dairede yapılması kapsamına giren işlerin Maliye Bakanlığının 6 Temmuz 1920 tarih ve 2157 sayılı tezkeresi kufülümüzca görüşülerek aynen kabulü kararlaştırılmış olmakla gereğini rica ederim.” Bu karar, Nafia Vekilliğinin bu konudaki emrinden de ileri gitmiştir.

15 Temmuz 1920 tarihinde Eskişehir’e³¹⁰ gelerek 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, hatta sahip olmaktan vazgeçilip sözleşmenin hükümlerine göre demiryollarına geçici el konularak, Devletçe atanan İşletme Müdürü ile Hareket, Cer ve Yol müdürlerini içine alan bir İdare Kurulu aracılığı ile Şirketin manevi şahsiyeti hesabına idare edilmesi gerektiğini ileri sürmüştür.

Nafia Vekilliğinden gelen cevapta; *“Hükümetin tamamıyla Anadolu ve Bağdat hatlarına sahipmiş gibi vaz’-ı yed (el koyma) etmek suretiyle verdiği karar lâyetegayyerdır (değişmezdir). Hatların ileride zuhur edecek sahiplerine karşı hükümetin alacağı vaziyet ileride düşüneceği meseledir”* denilmiştir.

Behiç Bey’in ilk başlarda karşılaştığı en büyük sorun demiryolu çalışanlarının büyük bir çoğunluğunu teşkil eden gayrimüslim memurların, büyük bir korku içinde olmalarından dolayı yeterince çalışmamaları olmuştur. Yunanlıların işgalinden ve

³¹⁰ Ankara’dan trene binen Behiç Bey yük vagonlarının arkaya, yolcu vagonlarının ise öne konulmuş olduğunu, katarın yanlış dizildiğini ve Eskişehir’e geldiğinde bu durumu düzelttirdiğini anlatmaktadır. (Tahsin, a.g.s., s.11.)

halka uyguladıkları büyük zulümden sonra Anadolu'da yaşayan gayrimüslim tebaaya karşı yer yer öfke ve düşmanlık duyulmaya başlanmış ve bazı yerlerde olaylar yaşanmıştır. Behiç Bey demiryolu memurlarına karışılmaması ve tecavüz edilmemesi için gerekli tedbirleri alması için 20'nci Kolordu Komutanı Ali Fuat Paşa ile görüşmüştür. Buna rağmen Adapazarı'nda iki ve Osmaneli'ndeki demir köprüler atölyesinde birkaç gayrimüslim memur ve işçi öldürülmüştür.³¹¹ Bunun üzerine artarak devam eden bu tip olayların önünü alabilmek ve gayrimüslim personelin çalışabilmesini temin etmek için; Ali Fuat Paşa 21 Temmuz 1920 tarihli bir emir³¹² yayımlamıştır. Bu genel emrinden her istasyona bir kaç nüsha astırılmıştır.

Ali Fuat Paşa'nın bu emrinde; İstanbul'un İtilaf devletleri tarafından işgali üzerine milletin eline geçen ve yine millet tarafından idare edilen Şimendifer memurlarının büyük bir kısmının doğrulukla ve bizimle çalışacaklarına kefil olunmuş, onların "gayrimüslim vatandaşlardan" oldukları belirtilmiş ve Şimendifer işinin bir fen olduğu, bunu bilmeyenlerin işlere karışmaması gerektiği bildirilmiştir. Diğer yurttaşlara olduğu gibi Şimendifer memurlarına da, ırz, mal ve can kefaleti hususunda milletin "söz verdiği" bu emirde ayrıca belirtilmiştir: *"Bu söz Millet namusudur. Verilen namus sözünü tutmağa herkes mecburdur. Binaenaleyh bir kıta veya Kuvayı Milliye için şimendiferlerimizden istifade zarureti hâsıl olunca derhal mafevkine müracaat etmeli ve kendiliğinden şimendifer işlerine asla karışılmamalıdır"* denilmiştir.³¹³

Bu sırada Eskişehir'e gelmiş olan Mustafa Kemal Paşa, Behiç Bey'in bu konudaki düşüncelerini doğru bulmuştur. Ankara'ya birlikte dönmüşler, Büyük Millet Meclisindeki odasında bazı Bakanların da bulunduğu bir görüşmede Mustafa Kemal Paşa: *"Hatta yalnız vaz'ed edilmiş olduğunu ve temellükten (mal edilmesinden) sarfi nazar edildiğini (vazgeçildiğini) ve şimdiki şeklin muhafazasına herkesin taraftar olduğunu ve memurların maaşlarına dokunulmayacağını"* söylemiştir. Ancak; bunun için eski emir ve kararları bu şekle göre değiştiren yeni bir karar verilmemiştir. Behiç Bey'in; *"Bununla beraber ne denilirse denilsin ben hattın*

³¹¹ Gürel, a.g.e., s.14-16.

³¹² TİTE A., K: 177, G: 23, B: 23.; Ali Fuat Paşa'nın Tamimi için bkz.: EK-5.

³¹³ Gürel, a.g.e., s.16.

eski şekli ile idaresine esasen karar vermişim” şeklinde sözleri demiryollarının idare usulünü belirlemiştir.³¹⁴

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 Vekilliği kabul etmemiş ve beş bin kuruş olan aylığını yedi bin beş yüz kuruşa çıkarmış ve memurluk unvanını da “Anadolu Demiryolu Müdür-i Umumiliği (Genel Müdürlüğü)” şekline düzenlemiştir.³¹⁵

Behiç Erkin idaresini devraldığı demiryollarının durumunu, Ağustos 1920 tarihinde yazdığı başka bir raporda ise şu şekilde belirtmektedir:

1. Hattın bütün işlemlerinin karışık ve düzenin ise intizamsız olduğunu ve bilhassa Yunanlıların Bursa’ya taarruzu dolayısıyla, Kocaeli yarımadasında meydana gelen durumun hattı daha da karmakarışık bir hale getirdiğini,

2. Müdüriyetin teşekkülüne kadar hattı idare eden komisyon azasının, iyi niyetlerine rağmen, hattın idaresiyle ilgili bütün vesikanın Haydarpaşa’da kalması ve kendilerine verilen yetkiyi uygulayacak metanette ve liyakatte olmamaları ve gayrimüslimler aleyhindeki cereyandan dolayı korku içinde bulunmaları nedeniyle idarede muvaffakiyet gösteremediklerini,

3. Eskişehir’e geldiğimde, Lefke ile Adapazarı arasında dört istasyon memuru ile bir doktorun öldürülmüş ve üç yol bekçisinin de aileleri ile beraber, kaybolmuş olmaları dolayısıyla şahsı emniyetin mevcut bulunmadığını,

4. Eskişehir’de bulunan memurlardan on birinin evlerinin, eşyaları ile birlikte, işgal edildiğini, bu suretle canlarından ve mallarından emin olmayan memurlar

³¹⁴ Gürel, **a.g.e.**, s.10-11.

³¹⁵ Gürel, **a.g.e.**,s.10-11.

arasında büyük bir heyecan bulunduğunu ve bunun giderilmesinin hayli zaman aldığı,

5. Öldürülen ve kaybolan memurlar hakkında Geyve’de bulunan İzmit mutasarrıfının (sancak) yazılarına cevap bile vermediğini ve Müslüman memur yokluğundan dolayı Lefke ile Adapazarı arasındaki istasyonlardan sorumlu ve iş bilir memurlar ikamesine imkân olmadığını,

6. Umum Müdürlüğünün henüz istenilen şekilde kurulmadığını; Anadolu Demiryollarının, Haydarpaşa’dan itibaren 90 kilometrelik kısmı hariç, idaresinin Eskişehir’deki Umum Müdürlüğe bağlı olmasına rağmen, bu idareyi temin edecek şahısların ve vasıtaların elde mevcut olmadığını ve temin edilemediğini,

7. Hattın kârı nazari olarak masraflarını karşılamakla beraber, askeri nakliyat bedellerinin tahsil edilememesi dolayısı ile fiiliyatta para sıkıntısı çekildiğini,

8. Kömür ve mazot tedarikinde imkânsızlıklarla karşılaşıldığını ve bu yüzden trenleri odunla hareket ettirmek mecburiyetinde kalındığını belirtmiştir.

Behiç Bey, Demiryollarının idaresine başlar başlamaz, memurlara görevlerinde gayretli olmalarını ve başarılı olmalarını, kendilerini her suretle himaye edeceğini ve vazifelerini gereği gibi yapmayan memurları da cezalandıracağını bir genelge ile bildirmiştir.

Behiç Bey Eskişehir’e gelmeden önce, Mehdi Bey ile yukarıda adları geçen servis şeflerince oluşturulmuş olan bir komisyonca işletilen demiryolu hattının tüm sorumluluğunu ve yönetimini üzerine almış, Ağustos 1920 başından itibaren demiryollarını idare etmekte olan bu komisyonu kaldırmıştır. Behiç Bey her türlü bilginin ve olayın kendisine bildirilmesini emretmiştir. Fakat ilk başlarda yardımcısı Binbaşı Mehdi Bey de dahil olmak üzere pek çok çalışan, bu emre uymayarak

yapılan işlere yönelik bilgi vermemişlerdir. Behiç Bey'in her şeyi bizzat takip ederek, işlere nüfuz etmesi uzun zaman almıştır.³¹⁶

2.3.1. Demiryolları idaresine dışarıdan müdahaleler

Gerek Kuvayı Milliye, gerekse Ordu mensupları tarafından Demiryollarına ve görevlilerine karışılması, binalarının işgali, Miralay Behiç Bey ve 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. Bunlara Derbent İstasyon memuru Abdülezel Efendi'nin durumu, tipik bir örnektir.

İstasyon memuru Abdülezel Efendi 24'üncü Tümen Kurmay Başkanlığınca, Genel Müdürlüğe haber vermeden demiryoluna fen memuru olarak atanması üzerine, konu hakkında açıklama 24'üncü Tümen Komutanlığından bir yazı ile istenmiştir. 24'üncü Tümen Komutanı Yarbay Atıf Bey cevabında; Abdülezel Efendi'nin, İngilizlerin Derbent'i işgal etmeleri üzerine, köprüleri tahrip eden müfrezelere gözcü olmak ve karışıklığa uğramış olan şimendifer işletmesini düzeltmek üzere Tümençe görevlendirildiğini bildirmiştir. Kurmay Albay olan Genel Müdür Behiç Bey, 25 Temmuz 1920 tarihli yazı ile verdiği cevapta; bu görevlendirmenin doğru olmadığını, Demiryollarının o kısmında meydana gelen karışıklığın, memurlarının maruz kaldıkları saldırılardan ve bu nedenle işlerini yapamamalarından kaynaklandığını belirtmiştir. Ayrıca, karışmalar durdurulmaz, memurların hayatları güvence altına alınmazsa o tarafa hiç bir memur gönderilmeyeceğini de ilave etmiştir. Tümen Komutanı Atıf Bey'in, bu yazının altına yazdığı bir cevap, o günlerin havasını açıklayıcı bir niteliktedir: *“Değil böyle işsiz kalmış bir memurdan, bütün insanlardan hatta Anadolu Hututu (hatları) İşletme Müdürü de bu muntakada ve o gibi anlarda bulunsa onu dahi müdürlüğünü düşünmeksizin bu bedbaht vatanın*

³¹⁶ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.181.

selâmeti namına yapabileceği her hangi bir işte istihdam eder ve edecektir. Tecrübe etmek arzu buyuranlar teşrif ederler, istifade 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 bu kadar izahatı Anadolu Hututu Müdüriyetine vermeğe asla mecbur değildir ve vermesi bir kabahattir. Fakat şahsı âlinize hürmet noktai nazarından bu defalık vermiştir”* ifadeleri de bulunmaktaydı.³¹⁷ Bir düzenli asker birliğe komuta etmekle birlikte; Süvari Yarbayı Atıf Bey’in, genel askerlik disiplininden ne kadar uzak kaldığı ve tamamen “Kuvayı Milliye” komutanları³¹⁸ gibi davrandığı görülmektedir.

Bu gibi olayların artması, Genel Müdürlük yetkilerinin tam olarak algılanmaması nedeniyle, Anadolu-Bağdat ve Uşak Demiryolları Müdür-i Umumisi Behiç Bey, Fıkra (Tümen) komutanı sıfatıyla Anadolu-Bağdat ve Uşak Demiryolları Komutanlığına 9 Ağustos 1920 tarihinde tayin edilmiştir.³¹⁹ Yani Anadolu-Bağdat ve Uşak Demiryolları Komutanlığı, “Tümen Komutanlığı” seviyesine çıkartılmıştır.

Demiryolları işlerine dışarıdan karışmalar sürüp gitmiş, bu nedenlerle can ve mal kaybı ile sonuçlanan kazalar olmuştur. Behiç Bey bu durumu mülki ve askeri makamlara bildirmiş fakat kararsızlık devam etmiştir. Drezin ve vagonetler askeri birliklerce kullanılmaya başlanmıştır. Bu nedenle demiryolu hattının sürekli kontrolü ve onarımı için Demiryolları idaresinde vagonet ve drezin kalmamıştır. Bu durum kazaya davetiye çıkartmaktadır. Örneğin; 2/3 Eylül 1920 gecesi Bilecik’ten gelen Yarbay Atıf Bey’in drezini, dokuzuncu tünelin çıkış tarafına düşmüş büyük bir taş çarparak kaza yapmıştır. Drezin ve vagonetlerle hattın gereği gibi kontrol

³¹⁷ Gürel, a.g.e., s.23-24.; Behiç Bey ile Atıf Bey arasındaki yazışmalar için bkz.: **TİTE A.**, K: 177, B: 24.

³¹⁸ Atıf Bey, “Batı Anadolu Kuvayı Milliye” Komutanı Ali Fuat Paşa tarafından Eskişehir ve yöresi “Kuvayı Milliye” komutanı olarak atanmıştı. İngilizler tarafından tutuklanarak İstanbul’a götürülen Atıf Bey için Atatürk, Nutuk’ta, “İngilizler, Eskişehir Bölgesi Kuvayı Millîye Komutanı Atıf Bey’i tutuklayıp İstanbul’a gönderdiler. Kuvayı Milliye Komutanı olan bir şahsın, kendisini kolaylıkla düşman eline düşürmeyecek tedbirleri almış olması gerekirdi. Bu konudaki gaflet ve tedbirsizlik kendisini kurtarmak için uzun zaman biri biri ardınca teşebbüslerde bulunmamızı gerektirdi. Bildiğiniz üzere, o tarihlerde Eskişehir’de İngiliz birlikleri vardı.” şeklinde söz etmektedir.

³¹⁹ **TİTE A.**, K: 171, B: 9-1.; bkz. EK-3.

edilememesi nedeniyle, zamanında görülüp ilgililere haber verilemeyen bu taş kazaya neden olmuştur.³²⁰

26 Ağustos 1920’de Konya’dan başlayan Bağdat Demiryolları İşletme ve İnşaat (Pozantı’dan ilerisi) kısımları ile İzmir Kasaba (Turgutlu) hattının Milli Hükümetin elinde kalan Afyon-Uşak kısmının da sorumluluğu Behiç Bey’e verilmiştir.³²¹ Bu suretle Milli hükümetin hükümran olduğu mıntikalardaki bütün demiryolları (Ankara-Yahşihan dekovili ve Aydın hattı ile İzmir-Kasaba hattının bazı kısımları ve Erzurum-Sarıkamış dar hattı hariç) Behiç Bey’in emrine geçmiş, böylece Aydın Hattının Yunan işgali altında kalmamış kısmının da İdare’ye katılması ile “Anadolu-Bağdat ve Afyon-Uşak Demiryolları Umumi Müdürlüğü” adını almıştır.³²² Ancak biz bu çalışmamızda İdarenin adını Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü olarak kısaltılmış bir şekilde kullanacağız. O döneme ait birçok yazışmada da bu şekilde kısa adın kullanıldığı görülmüştür. Osmanlı Devleti topraklarında bulunan Bağdat Şimendiferleri işletmesinde Osmanlı Devleti parası değil, birim olarak Mısır Lirası geçerliydi. Bağdat Şimendiferlerinin yönetimini üstlenirken Behiç Bey’in ileri sürdüğü koşullardan biri, bu Mısır Lirasının kullanılmasının kaldırılması olmuştur.³²³

Demiryolları yönetimine karışmalar, hatlara Devletçe el konulmasından sonra da sorumsuzca devam etmiştir. Örnek olarak; Bağdat hattı, Konya’dan itibaren Pozantı’daki 41’inci Fırka kumandanı Yarbey Hayri Bey’in devamlı müdahalesine maruz kalmıştır. Nitekim Ekim 1920 ayı içinde Pozantı’daki 41’inci Tümen Komutanlığı, iki lokomotif el koymuş ve kimseye haber vermeden, istediği gibi trenler tertip ettirmeğe başlamıştır. Bu makineler, uzun yazışmalardan sonra geri alınabilmiştir. Bu durumda Konya-Pozantı kısmının da idaresi Behiç Bey’e görevine ilave olarak verilmiş ve Behiç Bey ancak hatta müdahalenin kesilmesi şartı ile bu hattın idaresini üstlenmiştir Fakat Hayri Bey’in müdahaleleri devam etmiştir.³²⁴

³²⁰ Gürel, a.g.e., s.25.

³²¹ TİTE A., K: 190, B:1-2.

³²² Gürel, a.g.e., s.12.

³²³ Gürel, a.g.e., s.12.

³²⁴ Gürel, a.g.e., s.27.

2.3.2. Gayrimüslim demiryolu memurlarına karşı yenilenen tepki

Uşak yönündeki 26 Ağustos 1920 tarihinde başlayan Yunan saldırısı üzerine Afyon ve Uşak hattı işletmesi alt üst olmuştur. Bu hattın müdürlüğüne atanmış olan Mösyö Andre (Fransızdır) hattı görüp inceleyemeden Afyon'da kalmak zorunda kalmıştır.³²⁵ Yunanlılar 29 Ağustos 1920 tarihinde Uşak'ı işgal ettiler. Yunanlıların bu saldırısı, İslâm olmayan görevlilere karşı yeniden bir duygulanmaya ve bunun sonucunda, onların görevden uzaklaştırılmasına ilişkin isteklerin artmasına yol açmıştır.

Konya Valisi Haydar imzalı, Garp Cephesi Komutanlığına gönderilmiş Eylül 1920 tarihli bir şifrede,³²⁶ gayrimüslim demiryolları telgraf memurlarının Yunan ordusunun bütün hareketlerini Rum ve Ermenilere ve bunlar aracılığı ile siyasi muhaliflere haber verdikleri kanısına varıldığı bildirilmiştir. Bunlardan cepheye yakın yerlerde çalışan kimselerin kontrol altına alınmasını ve trenlere ait telgrafların Türkçe çekilmesi kuralının konulması istenilmiştir.

3 Eylül 1920 tarihini taşıyan ve Garp Cephesi Askeri Polis örgütüne hazırlanmış bir liste, Ali Fuat Paşa tarafından mütalaa 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 bildirilmiştir.

Genelkurmay Başkanlığına cevap olarak yazılmış Nafia Vekilliğinin 5 Eylül 1920 tarihli yazısı, bu konuyu aydınlatmaktadır. Söz konusu yazıda; Demiryolları Şirketlerinin imtiyaz sahiplerinin yabancı ve gayrimüslim olmaları nedeniyle; memurların bilerek ve isteyerek "gayrimüslim uzman" kimselerden seçildiği, bu kişilerin görevini yapacak uzman İslam memurların azlığının da bahane olarak ileri

³²⁵ Gürel, a.g.e., s.18.

³²⁶ TİTE A., K: 177, B: 16.

sürüldüğü, demiryolları hesap ve yazı işleri ile haberleşmelerinin Fransızca yapıldığı, hatta I. Dünya Savaşından önce ve savaş sırasında bu ortaklığın başında bulunan Almanların dahi Fransızca kullandıkları belirtilmiştir. Bu nedenle bir kaç aydan beri el koyduğumuz bu kurumların görevlilerinin birden Müslümanlarla değiştirilmesinin ve işlem dilinin hemen Fransızcadan Türkçeye çevrilmesinin mümkün olamayacağı, böyle bir şey yapıldığı takdirde, demiryollarının işletilemeyeceği, bunun sonucunun yurt savunmasını büyük ölçüde etkileyeceği ve asker, cephane sevkiyatının duracağı açıklanmıştır. Ayrıca bu cevapta; ele geçirilebilen Müslüman memurların, kuşku uyandıran gayrimüslim memurlar yerine atanmakta olduğu, Posta ve Telgraf Genel Müdürlüğünün bile istenilen iki telgraf memurunu henüz bulup gönderemediği, bu nedenlerle yazışma ve haberleşmenin Türkçe yapılması işinin olanaklar ölçüsünde, yavaş yavaş bir çözüme bağlanacağı bildirilmiştir.³²⁷

Gayrimüslim memurların hattan çıkarılması isteği, meselesi artık tahammül edilmez bir hale gelmiştir. Eğer bu uzman gayrimüslim memurlar görevden alınırsa büyük kazaların olabileceğini ve demiryolunu işlemez bir hale geleceğini düşünen Genel Müdür Behiç Bey, bu sorunu kesin olarak çözümlenmek amacıyla Ankara'ya gitmiştir. Behiç Bey, Mustafa Kemal Paşa'nın başkanlık ettiği 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 söylemiştir. Heyet üyelerinden bir kısmı hiç tereddüt etmeden "*bütün gayrimüslim memurların tardı lüzumunu ve hatta bu maksat için şimendiferlerin işletilmesini bile feda edeceklerini*" ileri sürmüşler, uzun tartışmalardan sonra, gayrimüslim demiryolu memurlarından tabip, kâtip ve amele gibi, doğrudan demiryolu mesleğinde olmayanların değiştirilmesi ile yetinmeğe mecbur kalmışlardır. Sonuçta net bir karara varılmadan görüşmeler bitmiştir. Daha sonraları, Ankara, Eskişehir ve Konya gazetelerinde Müslüman demiryolu memuru alınacağı konusunda ilanlar verilmiş ise de bundan da bir sonuç alınamamıştır.³²⁸

³²⁷ Gürel, a.g.e., s.19-21.

³²⁸ Gürel, a.g.e., s.21-22.

Behiç Bey, Yunan ordusuna karşı kurduğumuz savunma cephesinin gerisindeki ulaşım araçlarının, Yunanlı veya onlara eğilimli kimseler idaresinde bulunmasını “dünyanın hiç bir tarafında görülmemiş bir şekil olduğunu” söylemiştir. Ancak eskiden böyle günlerinde olabileceği düşünülmeden verilmiş imtiyazların bir sonucu olan bu durumun düzeltilmesine hemen başlamanın işleri büsbütün karıştıracağını da öne sürmüştür.

Behiç Bey en büyük Yurt görevini şimendiferleri işletmekte gördüğünü ve bunu büsbütün durdurmaktansa bu gibi sakıncalarına rağmen, işletmeye devam etmeği doğru bulduğunu Nafia Vekilliğine gönderdiği bir yazısında belirtmiştir.

Bununla birlikte bütün gayrimüslim memurları işten çıkararak işletmeyi yapacak başka birinin de bulunabileceğini ve bulunacak bir kişinin kendi yerine işin başına getirilmesini teklif etmiştir. Temmuz ayı açığını kapamak üzere otuz bin lira gönderilmediği takdirde istifa etmiş sayılmasını da bu yazısına eklemiştir.³²⁹

2.3.3. Behiç Bey’in karşılaştığı kötü davranışlar ve görevin gittikçe yapılamaz bir hal alması

Behiç Bey hattın iyi bir şekilde işletilmesi ve hattın eksikliklerini gidermek için oldukça gayretli çalışmış fakat yetkisi olmayan makamların müdahalesi ile karşı karşıya kalarak görevini yapmakta güçlük çekmiştir.

Bu sıralarda Garp Cephesi komutanı Ali Fuat Paşa Moskova’ya elçi olarak gönderilmiş³³⁰ ve Garp Cephesi ikiye ayrılarak³³¹ İsmet Bey (İnönü) Garp Cephesi Komutanlığı’na, Refet Paşa’da merkezi Konya olmak üzere Güney Cephesi Komutanlığı’na tayin edilmiştir. Ali Fuat Paşa ile Behiç Bey eski arkadaş olmalarından dolayı iyi geçinmişler, fakat aynı durum İsmet Bey ve Refet Paşa için geçerli olmamıştır. Behiç Bey, bu iki komutan ile zaman zaman fikir ayrılığına

³²⁹ Gürel, a.g.e., s.21-22.

³³⁰ 24-25 Haziran 1920 tarihinde kurulan Batı Cephesi Kumandanlığına atanmış olan Ali Fuat (Cebesoy) Paşa, 8 Kasım 1920 tarihinde Moskova Büyükelçiliğine atandı.

³³¹ 9 Kasım 1920 Batı Cephesi iki bölüme ayrıldı. İsmet Bey (İnönü) Batı Cephesi, Refet Bey (Bele) Güney Cephesi Komutanlıklarına tayin edildiler.

düşmüştür.³³² 1 Ocak 1921 tarihinde de sınıf arkadaşı Merzifonlu Ömer Lütfi Bey Nafia Vekâletine getirilmiş³³³ ve Behiç Bey'in başındaki dertler bir kat daha artmıştır.

Kuvayı tedbiye (isyan bastıran kuvvetler) Komutanı Yarbay Osman Bey, (Kasap Osman adıyla ünlenmiştir), kuvvetlerinin bindirilmiş olduğu 64 vagonun bir tren halinde sevk edilmesinde ısrar etmiştir. Hâlbuki esasında bu işin, iki makineden birinin bozuk olması nedeniyle olamayacağı açıklandığı halde, Osman Bey bu isteğinde direnmiştir. Tartışma Behiç Bey'in odasında da devam etmiş ve Behiç Bey'e hakaret etmiştir.

Herkesin önünde yaptığı tehdit ve tahkir ile göreve karışmaları dolayısıyla bu kimsenin cezalandırılmasını isteyen Genel Müdür Behiç Bey, gerekli yerlere göndermiş olduğu yazılarında: *“hayatımdan kıymettar addettiğim haysiyetime bu suretle tecavüz edilmesine tahammül edemem”* demiş 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 istemiştir.

Güney Cephesi Komutanı Refet Bey, cevap yazısında³³⁴ bu davranışa kendi bölgesinde uğramasından üzüntüsünün bir kat daha arttığını, bunun taziye olarak kabulünü rica etmiş ve adı geçenin Bakanlık emrine verildiğini bildirmiştir. Milli Müdafaa Vekilliğinden gelen bu konudaki yazıda da gerekli tahkikata başlanıldığı haber verilmiştir.³³⁵

Refet Bey gönderdiği bir şifrede, “bugünlerde cephede başlamakta olan” önemli hareketler dolayısıyla, Cephe Komutanlığının 12'nci Kolordu ve 41'inci Tümen'in haberleşmesini kolaylaştırmak için Konya-Afyon ve Konya-Pozantı Şimendifer doğru telgraf hattının, bu karargâhlar arasında telefon konuşmalarına ayrıldığını bildirmiş ve bu nedenle bu telden yararlanan istasyonların aradan çıkarılmasını ve bu

³³² Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.193.

³³³ **TİTE A.**, K: 171, B: 28.

³³⁴ **TİTE A.**, K: 171, B: 9.; Refet Bey'in üzüntülerini bildiren 21/22 Kasım 1920 tarihli telgrafi için bkz.:EK-4.

³³⁵ Gürel, **a.g.e.** s.28-29..

hattın telefon hattı haline getirilmesi için gerekenlerin yapılmasını istemiştir. Genel Müdürlük, Nafia Vekilliğine Demiryolu işletmesini duraklatacak ve aksatacak olan bu işgalin önlenmesi istenmiş, bir süre sonra da bu uygulamadan vazgeçilmiştir.

Behiç Bey bu gibi olaylarla birlikte Maliye Vekilliğinin de para vermemesi karşısında, doğrudan B.M.M. Reisi Mustafa Kemal Paşa'ya çektiği 26 Kasım 1920 tarihli şifre telgrafında, Hükümet merkezine derdini anlatamadığını bildirdikten sonra: *“Ordu bilhassa Güney Cephesi Kumandanlığının karışmaları katlanılamayacak bir dereceye geldi. Bu şartlar altında hat durmaya katiyen mahkûmdur. Ben tam bir aciz içindeyim”* demiş ve işin incelettirilerek acele bir karara bağlanmasını rica etmiştir.³³⁶

2.3.4. Mali güçlükler

Miralay Behiç Bey, Anadolu Demiryolları Müdürlüğüne başladığı 15 Temmuz 1920 tarihinde Şirketin mali durumunu özetleyen bir rapor vermiştir. Bu raporunda; Bursa ve Alaşehir yörelerinden ulaşımın kesilmesiyle ticaret eşyası geliş gidişinin durduğu bu nedenle geliri büsbütün azalan idarenin aylık verecek parasının kalmadığını, satın alınan bin metre küp odunun yedi bin lira tutan bedelinin ödenemediğini, kömürün bitmiş denecek miktarda olduğunu, mazot miktarının ise ancak üç yüz tren tahrikine yettiğini, bunun da bir buçuk ay demek olduğunu belirtmiştir. 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 olduğunu, Avrupa'dan getirtilecek malzeme için gerekli olan miktarla birlikte toplam 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 gerektiği ifade edilmiştir.

Bu rapor tarihinden kırk beş gün sonra Nafia Vekilliğine gönderilen başka bir yazıda Genel Müdür Behiç Bey; *“parasız değil böyle büyük bir müessesenin, en adi arabanın dahi hareket edemeyeceği belli iken, bir takım şekillere bağlanarak para*

³³⁶ Gürel, a.g.e. s.30.

verilmemesinde ısrar, hattı bittabi durduracaktır. Milli Müdafaadan en az 100 bin lira alacağımız olduğu halde, yarısının bile alelhesap verilmemesi, yine Milli Müdafaayı yani askeri nakliyatı zarara sokacaktır. Adi masrafları ayda 150 bin lira olan ve hal dolayısıyla geliri 20-30 bin lirayı geçmeyen bu müesseseyi idare için acizlerinde (bende) kuvvei kutsiye (kutsal güç) bulunmadığından 15 Eylül 1920 ye kadar en az 30 bin lira verilmediği takdirde işlemeyecek olan bu idarenin başında kendisine de gerek kalmadığını” bildirmektedir.

Tüm bunlarla birlikte hattın mali durumu da gittikçe kötüye gitmektedir. Bu sırada Genelkurmay Başkanlığına gönderilen bir yazıda da idare açığının 200 bin lira olduğu, fabrikada yapılan savaş malzemeleri için şimdiye kadar bir para verilmediği, Eskişehir mutasarrıflığından iki bin lira ödünç alındığı, üç dört gün sonra askeri taşımaların duracağı, iki aydan beri aylık alamayan görevlilerin çekilmeye başladıkları bildirilmiştir.

1920 Ağustos ayının sonlarında Yunanlıların Uşak ve Kütahya üzerinden başlattıkları saldırı üzerine; gerilere gidip kargaşa yaratmamaları için halkın göç etmesini uygun bulmayan Garp Cephesi Komutanlığı, trenlere yolcu kabulünü yasaklamıştır. Fakat halk bu emri dinlememiş, trenlere zorla binmiş, böylece göç durdurulamamıştır. Altı gün sonra kaldırılan bu yasak idareyi önemli zararlara sokmuştur. Çünkü bu sırada herkes trenlere binmiş, fakat kimse bilet ücreti ödememiştir.³³⁷

Ankara’ya gitmekte olan Ali Fuat 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 aylıklarına karşılık olabileceği, kış odununun alınması için elde para olmadığı, bunun için hemen 100 bin lira verilmesi gerektiği kaydedilmiştir.

³³⁷ Gürel, a.g.e., s.32.

Ekim 1920 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 askeri nakliyatı idare etmek zarureti ile bu nakliyatın sonuna kadar vazifeye devam edeceğim ve müteakiben çekileceğim” diyen Genel Müdür yerine bir kimsenin seçilmesini rica etmektedir.³³⁸

2.3.5. Yakıt sorunu

Hatta el konulduğu ilk aylarda lokomotifler kömür ve mazotla işlemişlerdir. Ancak kömür ve mazotun Ağustos 1920 ayının sonuna doğru tükenmeye başlaması üzerine, yöredeki il ve sancaklardan odun göndermeleri istenilmişse de, bundan bir sonuç alınamamıştır. Durum, Garp Cephesi tarafından da ele alınmış fakat bir çözüme kavuşturulamamıştır.

Yakıtsızlıktan kıvranan demiryolu işletmesi yöredeki müteahhitlerden odun tedarik etmiştir. Bu arada İktisat Vekilliği “odun kesilmesini gerektirecek askeri hareketlere gerek kalmadığı” gerekçesi ile odun kesimini yasaklamıştır. Bu nedenle İktisat Vekilliği 6 Kasım ile 23 Aralık 1920 tarihleri arasında odun tedariki yapan Behiç Bey’i kaçak odun kesimi yaptırdığı gerekçesi ile Kütahya mahkemelerine vermek istemiştir. Behiç Bey bu durumu; “sebepe ve hikmeti nedir bilmem, yalnız askeri nakliyatı sağlamak için alınan bu odunlar, orman memurlarınca o kadar şiddetli takibe uğradılar ki, bu memlekette bu güne kadar böyle faaliyet görülmedi. Buna rağmen biz odun depolamaya devam ettik ve bu odunlar sayesinde I. İnönü muharebesi sevkiyatını idare edebildik” sözleri ile aktarmıştır.³³⁹ Behiç Bey demiryollarını düzene sokmak için teşkilat içi düzenlemeyle, gayrimüslim memurlar meselesiyle, dışarıdan karışmalarla ve parasızlıkla uğraşırken bunlar yetmiyormuş gibi trenlerin yürütülebilmesi için odun tedariki ettiği için mahkemeye verilmek istenmiştir. Bu durum o yıllarda ülkenin içinde bulunduğu kargaşa ve düzensizlik ortamı ile durumun ciddiyetinin herkes tarafından hala tam olarak kavranamadığına tipik bir örnektir.

³³⁸ Gürel, a.g.e., s.31-33.

³³⁹ Gürel, a.g.e., s.34.

2.4. Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğünden Ayrılması

Daha önce de belirtildiği üzere, Behiç Bey demiryolunun eski şekli ile yani şirket idaresindeymiş gibi idaresine karar vermiştir. Behiç Bey hattın idaresinde herkesle büyük bir mücadeleye başlamıştır. Kargaşa ortamında ilgili ilgisiz herkes demiryolu idaresine müdahale etmiş bu durum, Behiç Bey'in sağlığını bozmuş ve ilaçsız uyuyamaz olmuştur. Bu ortamda herkes demiryolunun düzenli işlemlerini istemiş, fakat bunu bozmak için de elinden ne gelirse yapmıştır.

Yeni Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey'in daveti üzerine, Behiç Bey 3 Ocak 1921'de Ankara'ya gitmiştir. Behiç Bey o dönemde Nafia Vekâleti demek, demiryolları demek olduğunu, kendiişlerine müdahale edilmez ve kendisi ile görüşülmeden demiryolları ile ilgili kararlar alınmaz ise, hem işlerin iyi yürüyeceğini, hem de başarılı bir vekil olacağını Ömer Lütfi Bey'e söylemiştir. Fakat durum bunun tam tersi olmuş ve Ömer Lütfi Bey her şeye müdahaleye başlamıştır.³⁴⁰

Yunan kuvvetlerinin 6 Ocak 1921 tarihinde Eskişehir istikametinde ilerlemeye başlamaları üzerine Genel Müdürlük merkezinin olduğu Eskişehir istasyonu tehlikeye girmiştir. Behiç Bey; 8 Ocak 1921'de Nafia Vekilliğine çektiği telgrafta; Karaköy'ün düşman tarafından alınması öncesinde memurlarının çekilmiş olduğunu bildirdikten sonra "*Bundan önceki saldırıda, düşman daha uzakta iken Eskişehir'in boşaltılmasına dair Garp Cephesi Kumandanlığından birçok emirler almıştım*" denildikten sonra, o sırada henüz böyle bir emir alınmamasının durumun daha güvenilir bir halde olduğunu belirttiğini fakat gerektiği takdirde, Ankara yönünde 200 km, Konya yönünde ise 700 km hat kalacağına göre, hangi yöne gidilmesinin uygun olacağını sormuştur. 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 bildirmiştir.

³⁴⁰ KIVIRCIK, *Cepheye Giden Yol*, s.194.

Erkânı Harbiye Umumiye'nin, 10 Ocak 1921 tarihli emri, gerektiğinde nasıl çekileceğini planlamıştır. Bu emirde; *“Bugün öğleden evvelde başlayan ve 24'üncü Fırka'nın Teke sırtlarından Ziyapaşa köyüne çekilmesi, 4'üncü Fırka ve 11'inci Fırka'nın da İnönü doğusuna alınmasını sonuçlandıran muharebenin neticesi henüz anlaşılmamış olmakla beraber Garp Cephesinin bu toplanmış olan kısımlarının düşmanı ne dereceye kadar durdurabileceği kestirilememektedir”* denilerek, durumun, Eskişehir'in başarılı bir şekilde elde tutulmasına elverişli olmaması halinde, malzemesini yitirmemek amacıyla, Garp Cephesinin birliklerinin “Eskişehir doğusuna” alınması ve *“Seyitgazi-Sivrihisar-Ankara istikametinin bilhassa asi Ethem kuvvetlerine karşı setir ve muhafaza edilmesi ve tren malzemesinin düşman eline bırakılmaması, Eskişehir'deki malzeme ve mühimmatın geriye alınarak demiryolları üzerinde en çok tahriplerin yapılmasının sağlanması”* istenilmiştir.³⁴¹

Yine bu emirde; Güney Cephesi Süvari kuvvetlerinin, *“memlekete sarkması muhtemel asi Ethem kuvvetlerine karşı kullanılabilir”* bir durumda Garp Cephesi sol kanadıyla bağlantı kurması ve ciddi bir saldırı halinde Güney Cephesinin birliklerini ezdirmeyecek ve malzemesini yitirmeyecek bir biçimde, şimendifer hatları üzerinde yapılabilecek en büyük tahribatı yaparak Afyonkarahisar-Konya yönünde çekilmesi emredilmiştir.

“Gayet acele” olarak 11/12 tarihli (gece yarısı) Nafia Vekillikinden gelen bir telgrafta: *“Düşman ricat ediyor. Binaenaleyh ilimizdeki tedbirlere lüzum kalmamıştır”* müjdesi verilmiştir. Yine bu telgrafta, Ankara- Eskişehir arasındaki taşımaların çabuklaştırılması beklenmektedir denilmiş, bu durumda Eskişehir'in nakli için gerekli hazırlıklar yapılmış ancak İnönü zaferinden sonra gerek kalmamıştır.³⁴²

İnönü Savaşı sonrasında; Garp Cephesi Kurmay Başkanlığından gelen 13 Ocak 1921 tarihli bir yazıda; Ankara'dan gelen asker yüklü trenlerin olağan denilmeyecek gecikmelerle Eskişehir'e varabildiği bildirilmiş, savaş sırasında trenlerin *“Ordunun noktai nazarına göre sevklerinin süratlendirilmesi istasyon*

³⁴¹ Gürel, a.g.e, s.41.

³⁴² Gürel, a.g.e., s.42-43.

kumandanlarının vazifeleri cümlesindedir. Bu vazifede en ufak tekâsül hinayet-i harbiye cürmüdür. Son defa olarak ihtar ediyorum. Kıtâat trenleri vakit kaybedilmeksizin sevk edileceklerdir. Bu ihtardan sonra da bu ağır alma devam ederse istasyon kumandanları, istasyon müdürleri, alâkadarlar gözaltında Eskişehir İstiklâl Mahkemesine sevk olunacaklardır” denilmiştir.

Yine aynı makamdan “Müdür-i Umumî 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 Ocak saat 12:45’e kadar Eskişehir’e varamamış olduğu için gerekenlere emir verilmesi arz edilmiştir.

Buna verilen karşılıkta; herkesin demiryolları işine karışmasından görevlilerin hareket serbestliğini yitirmiş oldukları; bu trene kaldırabileceğinden çok fazla yük konduğu bildirilmiş, 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 tarihli yazıda; bu treni Eskişehir’e getiren Katar Şefi Arayidis, Makinist İsmail ve dört ateşçisinin tahkikat için tutuklandıkları ve bunların İstiklâl Mahkemesine verilecekleri bildirilmiş, Ankara’dan Eskişehir’e en ağır gelişin zamanı ile bu trenin yolda bir arızaya uğrayıp uğramadığı sorulmuştur.³⁴³

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 olduğu belirtildikten sonra, kendisine güvenilmediğini bildiren Genel Müdür; *“ben şahsen kendime itimatsızlık 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 acizlerine 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 vazifeme müdahale edilmemek şartıyla her mesuliyeti kabul*

³⁴³ Gürel, a.g.e., s.44.

edenlerdenim. Hele Veli Bey'in tekdirlerine katiyen tahammül edemem. Bunu ayrıca hal edeceğim. Benim yapabileceğim, fakat yapamadığım bu hizmetten beni affediniz” dediği görülmüştür.

35 vagonluk bir trene ancak dayanabilecek durumda olan Ankara-Eskişehir hattına 55 vagonluk ve odunla işleyen bir trenin kazasız gelebilmiş olmasının teşekkürüne değer olduğu; asıl, böyle usulsüz tren tertip ettirenlerin cezalandırılması gerektiği bildirilerek, suçları olduğu anlaşılınca her zaman cezalandırılabilir olan 1139 numaralı trenin tutuklu personelinin bırakılması hususunda Garp Cephesi Komutanlığına yapılan rica üzerine, Genel Müdürlüğe gelen karşılıklı, işe İstiklâl Mahkemesinin el koyması nedeniyle yapılacak bir şey olmadığı bildirilmiştir. Bütün bu olumsuz durumların sonunda 19 Ocak 1921 de Garp Cephesi Komutanı ile yapılan bir görüşmede, son askeri taşımalar üzerinde konuşulmuş, Garp Cephesi Komutanı bu hususların bir düzene konulacağı hakkında söz vermiştir.³⁴⁴ Fakat değişen hiçbir şey olmamıştır. Kargaşa ve düzensizlik devam etmekte Behiç Bey'in bu durumu düzeltme ve kontrol altına alma çabaları da takdir edilmemekte üstelik suçlanmakta, mahkemeye verilmekte işine mütemadiyen müdahale edilmektedir.

Güney Cephesi Komutanı Refet Paşa ve maiyeti tarafından devamlı olarak Demiryollarına Maliye'den gönderilen paralara el konulması, bulunan şartlara uygun olmayan özel tren/vagon istekleri, Fransızca harflerle yazan ve demiryolları idaresi için hayati derecede öneme sahip tek yazı makinesinin acil bir emir ile gece yarısı Behiç Bey'in tüm itirazlarına rağmen Batı Cephe Karargâhına alınması (oysaki bu makine karargâhı için değil Halide Edip'in yazı işlerinde kullanılmak için alındığı sonradan anlaşılmıştı) ve yedi aydan beri devam eden odun meselesinin halledilememesi Behiç Bey'in sınırlarını iyice alt üst etmiş ve artık ilaçsız uyuyamaması nedeniyle görevden istifaya karar vermiştir. İsmet Paşa ile zaten gergin olan münasebeti bu yazı makinesi olayıyla iyice gerilmiş olan Behiç Bey, tüm ısrarlara rağmen İsmet Paşa ile görüşmeye gitmemiştir.³⁴⁵ Garp Cephesi Komutanlığı'na 14 Şubat 1921 tarihli şu tezkereyi yazmıştır:

³⁴⁴ Gürel, **a.g.e.**, s.45.

³⁴⁵ Gürel, **a.g.e.**, s.50-55.; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.211-212.

“Garp Cephesi Komutanlığı’na

Öteden beri duçar olduğum za’f-ı asabi bu günlerde pek ziyade arttığından ifayı vazifemde müşkülât çekiyorum. Binaenaleyh Nafia Vekâleti’nden bir müddet istirahat ve mezuniyet talep edeceğimden, muayene-i sıhhiyemin icrası için idare heyet-i sıhhiyesine iltihak etmek üzere cephe etibbasından emraz-ı asabiyede mütehasıs bir veya iki tabibin ikametgâh-ı aciziye i’zamına müsaade buyurulmasına rica ederim.”

“Zaten yorgun olan asab ve dimağım 6-7 aydan beri bu yoksulluk içinde çürpünarak büsbütün yorulmuş ve artık ifayı vazife edemeyecek bir hale gelmiş olduğumdan, bir müddet mezuniyet itası için istida ve raporum derdest-i takdirdir. Şimdiden münasip bir vekilin ihzazına lütuf buyurulmasını da hassaten rica ederim efendim.”

Bunun üzerine Nafia Vekâleti’nin 23 Şubat 1921 tarihli emrinde “Demiryolları Müdür-i Umumisi Erkan-ı Harbiye Miralayı Behiç Bey’in talebi üzerine vaki olan muayene neticesinde faaliyeti dimağıyeden azade bir istirahata Heyet-i Sıhhiyeye lüzum gösterildiği Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti Celilesinden 16 Şubat 1921 tarihli ve 196/1631 numaralı tezkeresinde işar buyurmasının ve yerine Erkan-ı Harbiye Binbaşısı Halit Bey’in tayin edildiği” bildirilmiştir. Böylece Behiç Bey’in Anadolu Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü görevi son bulmuştur.³⁴⁶

Behiç Bey’in demiryolu çalışanlarına gönderdiği Veda telgrafı:

“Hat komiserlikleri vekâletlerine, Umum istasyon komutanlıklarına, Servis seferine, Bütün istasyonlara,

Ahval-i sıhhiyem istirahatı icap ettirdiği içim vuku bulan müracaatım üzerine istirahatıma müsaade buyurulmuştur. Ahval-i sıhhiyemin yakın zamanda tekrar

³⁴⁶ BCA: Dosya: 1563, F: 30.10.0.0, Y: 154.85.3; bkz.: EK-7.

vazifeye başlamaklığıma mani olacağı ihtimaline binaen teşrik-i mesai ettiğim bilcümle arkadaşlarıma arz-ı veda ve şükran eylerim, efendim.”³⁴⁷

Behiç Bey’in Garp Cephesi Komutanı ile olan anlaşmazlığı nedeniyle verdiği istifası kabul edilmemiş ve 24 Şubat 1921’den itibaren 20 gün istirahat verilmiştir. 25 Şubat 1921’de Binbaşı Halit Bey’e önemli evrakı teslim etmiş ve demiryolu ile ilgili gerekli bilgileri vererek devir teslim işlemini yapmıştır.³⁴⁸

Behiç Bey görevden ayrıldıktan sonra Anadolu-Bağdat ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolları nakliyat tarifesinin gelirlerini artırmak maksadıyla, hat hükümet tarafından işletildiği müddetçe altı misline yükseltilmesine dair 110 sayılı kanun 9 Nisan 1921 tarihinde TBMM’de kabul edilmiştir.³⁴⁹

2.5. Demiryolları Genel Müdürlüğünden Ayrıldıktan Sonra Aldığı Görevler

İstirahatı 15 Mart 1921’den itibaren iki ay daha uzatılmış³⁵⁰ olan Behiç Bey, 4 Nisan 1921’de durumu hakkında görüşmek üzere Ankara’ya gitmiş ve Kazım Karabekir Paşa komutasındaki 9’uncu Kolorduya Kurmay Başkanı olarak tayin edilmek istenmiştir. Fakat Behiç Bey bu görevi kabul etmemiş ve üç ay daha istirahat almıştır. İstirahatını geçirmek üzere 8 Nisan 1921’de Eskişehir’e geri gelmiştir. Fakat Yunanlıların Eskişehir’e taarruza başlamalarıyla Eskişehir’den ayrılarak Ankara’ya dönmek zorunda kalmıştır.

Behiç Bey’in yerine tayin olan, Umum Müdür Halit Bey, Eskişehir’in tahliyesinde gösterdiği beceriksizlikten dolayı bu görevden alınmış, tekrar Ordu emrine verilmiş, yerine hat askeri komiseri Yarbay Bekir Lütfi Bey 3 Ağustos 1921 tarihinde vekil olmuştur. Halit Bey, Eskişehir’de bütün malzemeyi ve personeli bıraktırmış ve bunun sonucunda da Yunanlılar derhal trenleri işletmeye başlamışlardır.

³⁴⁷ TİTE A., K: 176, B: 49; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.214.

³⁴⁸ TİTE A., K: 190, B: 1-2.

³⁴⁹ Z.C, Devre I, C: IX, s.432-442.

³⁵⁰ Gürel, **a.g.e.**, s.57.

17 Ağustos 1921’de Zat (personel) İşleri Reisi Osman Şevket Bey, Behiç Bey’e ordu veya levazım dairelerinden birinin reisliğine atanmasını teklif etmiştir. Behiç Bey muharebeler devam ettiğinden herhangi bir görevi kabul edebileceğini belirtmiştir. 18 Ağustos 1921 tarihinde Milli Savunma Bakanlığı Müsteşar Yardımcılığına getirilmiştir. Behiç Bey bu atamayı çok istememiş fakat bu vazifeyi istemeyerek de olsa kabul etmek zorunda kalmıştır. Sakarya Savaşı’nın sonuna kadar “*bizzaruri bu vazifeye devam*” etmiştir. Yunanlıların geri çekilmesinden sonra bu görevden affını istemiştir.³⁵¹

Sakarya muharebesi³⁵² bitmiştir ve Behiç Bey’in bütün arzusu ise Müsteşar Yardımcılığı görevinden çekilebilmektir. Müsteşar Yardımcılığı Ferik (tümgeneral) eşiti olduğu için, Behiç Bey hem Albay hem de Ferik maaşlarını birlikte almasına rağmen bu görevi daha fazla yapmak istememiştir. 17 Ekim 1921 tarihinde Hariciye Vekâleti’nde oluşturulacak İhtizarat-ı Sulhiye Komisyonu’na Genelkurmay ve Milli Savunma Bakanlığı adına üye olarak atanmıştır.³⁵³

31 Ekim 1921 tarihinde Afganistan’da bulunan eski Bahriye Nazırı ve Dördüncü Ordu Komutanı Cemal Paşa’nın Behiç Bey’i Afganistan Kurmay Başkanlığı’na davet ettiğine dair bir mektup almıştır. Fakat bu görevi de kabul etmemiştir.³⁵⁴

Behiç Bey, Ankara’da Ziraat Mektebi’nde faaliyetlerini yürüten Genelkurmay Karargâhında Fevzi Paşa’nın daveti üzerine 28 Ekim 1921 tarihinde bir görüşme yapmıştır. Fevzi Paşa bu görüşmede demiryollarının durumunun çok kötü olduğunu ve bu konuya yönelik olarak Behiç Bey’den bir rapor düzenlemesini istemiştir. Behiç Bey, raporla durumun düzeltilemeyeceğini, öncelikle Ömer Lütfi Bey’in Nafia Vekilliğinden çekilmesi gerektiğini söylemiştir. Behiç Bey Ömer Lütfi Bey görevden çekilmedikçe görevi kabul etmeyeceğini de eklemiştir. Behiç Bey’in bu çıkışına karşın Genelkurmay Başkanı; *kendisinin kabine başkanı olmadığını, vekilleri Büyük Millet Meclisi’nin tayin ettiğini; bu nedenle Ömer Lütfi Bey’i Nafia Vekilliğinden*

³⁵¹ TİTE A., K: 190, B :1-3.

³⁵² Sakarya Savaşı; 23 Ağustos 1921-13 Eylül 1921.

³⁵³ TİTE A., K: 190, B: 1-3.

³⁵⁴ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.226.

çekmenin elinde olmadığını söylemesi üzerine, Behiç Bey; “*mademki zafer demiryollarının işlemesine bağlıdır; terazinin bir gözüne Ömer Lütfi Bey’i, diğer gözüne zaferi korsunuz, hangisi ağır basarsa onu yaparsınız*” diyerek bu konudaki kararlılığını göstermiştir. Bu görüşmelerin sonucunda bir süre sonra 13 Kasım 1921’de Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey istifaya mecbur kalmış ve 20 Kasım 1921’de Rauf Bey (Orbay) Nafia Vekâleti’ne 162 oyla seçilmiştir.³⁵⁵

2.6. Tekrar Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğüne Atanması

Rauf Bey Nafia Vekili seçildikten sonra Demiryolları Umum Müdürlüğü’ne tekrar Behiç Bey’i getirmeyi düşünmüş ve 29 Kasım 1921’de bu görevi Behiç Bey’e teklif etmiştir. Behiç Bey daha önce karşılaştığı kötü muameleden dolayı ve ordunun durumunun pek iç açıcı olmaması nedeniyle görevi bazı şartlar ileri sürerek kabul etmiştir. Behiç Bey, Heyet-i Vekile kararı ile 1 Aralık 1921 tarihinde Anadolu Bağdat Demiryolları Müdür-i Umumiliğine sekiz ay sonra tekrar tayin edilmiştir.³⁵⁶ I. İnönü Savaşından sonra, istirahat alıp görevi Binbaşı Halit Bey’e devretmesinden (25 Şubat 1921), bu göreve tekrar başlaması arasında geçen sekiz aylık sürede Behiç Bey’in, başka bir görev almağa yönelmediği, bu sonucu beklediği görülmüştür. Nitekim “*tevazua aykırı ise de, o aralık bu işi*” kendisinden başka yapacak kimse olmadığını ve “*sırf zaferin temini için bu ağır*” görevi kabul ettiğini bildirmiştir.³⁵⁷ Behiç Bey’in şartları şunlardı:³⁵⁸

1. Umum Müdürlüğün Konya’ya nakli.

2. Konya istasyonunda demiryoluna ait ve Menzil Müfettişliği tarafından işgal edilmiş olan Bağdat Oteli’nin boşaltılarak Umum Müdürlüğe teslimi.

3. Uzman gayrimüslim personelin tekrar getirilmesi.

³⁵⁵ Gürel, a.g.e., s.62-63.; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.225-227.

³⁵⁶ **TİTE A.**, K: 176, B: 35.; **TİTE A.**, K: 190, B: 1-3.

³⁵⁷ Gürel, a.g.e., s.65.

³⁵⁸ Gürel, a.g.e., s.66.

4. Ankara’da 30 bin ve Konya’ya gittiğinde de 100 bin liranın Maliye’den hemen Behiç Bey’e verilmesi.

5. Dedikodu üzerinden hiç bir muameleyi kabul edemeyeceğini, eğer herhangi bir tahkikat gerekirse, mevkinde uygun resmi tahkikat yapılabileceğini belirtmiştir.

6. Ayrıca Ordunun müdahalesinin kesinlikle önlenmesini istemiştir.

Rauf Bey bu şartları kabul etmiş ve bunun üzerine Behiç Bey de Genel Müdürlük görevini kabul etmiştir. Rauf Bey sözünü tutmuş ve Behiç Bey tüm şartlarını yerine getirmiştir.³⁵⁹

2.6.1. İkinci defa görevi üstlendiğinde demiryollarının durumu

Behiç Bey ikinci defa Genel Müdür olduğunda, Demiryolunu üç parçaya ayrılmış halde bulmuştur:

1. Ankara-Sazak kısmı,

2. Adapazarı-Dil İskelesi kısmı,

3. Afyon civarındaki Büyük Çobanlar istasyonundan Konya ve Yeniceye kadar olan kısım.³⁶⁰

Adapazarı’nda, Kurmay Albay Fuat Ziya Bey, Konya kısmında da ise mühendis Zihni Bey İşletme Müdürlüğü görevlerinde bulunmuşlardır. Fakat işlerin iyi gitmemesinden dolayı, Hareket Müfettişi Kaldis Efendi, Nafia Vekâleti’nce Zihni Bey’e yardım için, Konya’ya gönderilmiştir.³⁶¹

³⁵⁹ Gürel, **a.g.e.**, s.63.; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.227.

³⁶⁰ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.228.

³⁶¹ Gürel, **a.g.e.** s.77.

Umum Müdürlük görevine başladığında Adapazarı ve Konya işletme müdürlüklerine şu emri vermiştir.³⁶²

“Heyet-i vekile kararı ile tekrar Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiliği’ne tayin olunarak, bugün 3 Aralık 1921’den itibaren müsteinen bi-tevfik-i Teâlâ vazifeye başladım. Gaye-i emelim taht-ı emrime verilen demiryollarını sür’atle tamir ve muntazaman işletmek olduğundan, memurinden fevkalade bir zapt u rabt talep eder idarenin öteden beri cari olan nizamat ve talimat ve kavaidinin tamamen tatbikini ve mafevklerin müteselsilen ve müstemirren bu hususu tetkik ve teftiş eylemlerini ve bu gayeye vusul için azami sarf-ı gayret etmelerini rica ederim. Keyfiyetin bil-umum memurin ve müstahdemine tebliği.”

Müdür-i Umumi Behiç

Behiç Bey, Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü Konya’ya nakil edildiğinden görevine başlamak üzere 21 Aralık 1921’de Konya’ya gelmiştir.³⁶³ Konya’da Bağdat Otelinde ikamet eden Menzil Müfettişliği istemeyerek de olsa oteli tedricen boşaltarak buraya Umum Müdürlük yerleştirilmiştir.³⁶⁴

Demiryollarının durumu Behiç Bey görevi bıraktıktan sonra çok daha kötü bir duruma gelmiştir. Demiryolunun işletmesi diye bir şey kalmamış, makas fenerlerine varıncaya kadar hiç bir ışıklandırma teçhizatı bırakılmamıştır. En önemlisi, telgraf makinelerinde bant kullanılmıyor, her birisi makinesinin üstüne başka boyda birer konserve kutusu koyarak kendi kutusunun verdiği sese göre telgrafları alıyordu. Hükümet telgrafhanelerinden gelmiş olan muhabere memurları, bantla muhabereyi sağlayamıyorlardı. Bir kaza meydana geldiğinde, kabahatliyi ortaya çıkarmanın imkânı yoktu. Bantla muhabereyi temin edebilmek için Behiç Bey çok uğraşmış, ısrar edenleri işten çıkarmış, sonunda bu durumu bir düzene koymuştur.³⁶⁵

³⁶² KIVIRCIK, **Cepheye Giden Yol**, s.228.

³⁶³ TİTE A., K: 190, B: 1-3.

³⁶⁴ KIVIRCIK, **Cepheye Giden Yol**, s.230.

³⁶⁵ KIVIRCIK, **Cepheye Giden Yol**, s.231.

Telgraf konuşmaları bozuk olup telgraflar yitirmekte, telgraf kındı bulunmadığından, buna neden olanlar ortaya çıkarılamamaktadır. Bu kötü durumu düzeltmek için Posta İdaresinden sağlanan bantlar İstasyonlara gönderilerek bantsız konuşmalar yasak edilmiştir. Fakat bundan üç dört gün sonra idarede üç yüz bant bulunduğu ortaya çıkmıştır. İşletme Müdürü Zihni Bey'in, bu bantların varlığından haberi olmadığı gibi, bantsız muhabere edilemeyeceğini de bilmediği anlaşılmıştır.³⁶⁶

“Her gün Akşehir’e hareket eden yolcu katarlarının hangi saatte kalkacağını ve hangi saatte Akşehir’e varacağını, Allah’tan başka kimse bilmezdi; trenlerin odunla işlemsi de ayrı bir dert idi” diyerek demiryolunun durumunu özetleyen Behiç Bey göreve başladıktan sonra demiryollarını yeniden teşkilatlandırmıştır.³⁶⁷

Behiç Bey'in ayrılmasından sonra gayrimüslim personelin, hemen hepsinin işten çıkarılmış olmasından, yerlerine alınan acemi kimselerin elinde işlerin tümü daha çok bozulmuştur.³⁶⁸ İlbaharda askeri hareketler olursa, bu hali ile Demiryollarının orduya ulaştırma aracı olamayacağı; hiç bir yeteneği ve deneyimleri bulunmayan istasyon memurlarından görev istenince, kimisinin kendi yeteneksizliğini açıkça ortaya koyduğu, kimisinin de hastalığını ileri sürdüğü, bir kısmının ise görevinden çekildiği; bu nedenle yakında bir kaç istasyonun kapatılmak zorunda kalınacağı bildirilerek, İslam olmayan eski memurların geri getirilmesi Nafia Vekâletinden 17 Ocak 1921 tarihli şifre ile yeniden istenilmiştir.³⁶⁹

Nafia Vekili Rauf Bey’le anlaşması gereği gayrimüslim uzman demiryolu personeli göreve başlamıştı. Anadolu’nun muhtelif yerlerinden toparlanarak işe tekrar alınan bu gayrimüslim memurlar, bir gün gece topluca getirilmiş ve sokaklarda “Yaşasın Behiç Bey” diyerek bağırıyorlardı. Bu durum mevcut personel üzerinde kötü bir etki yapmıştır. Fakat ilk ve öncelikli iş demiryolunu işletmektir. Millileştirmek meselesi ise sonra ele alınmıştır.

³⁶⁶ Gürel, a.g.e. s.69.

³⁶⁷ Kıvrıkcık, **Cepheye Giden Yol**, s.231.

³⁶⁸ Gürel, a.g.e., s.66.

³⁶⁹ Gürel, a.g.e., s.70.

Behiç Bey'in tekrar demiryollarının başına getirilmesi ve gayrimüslim memurların göreve başlaması, Büyük Millet Meclisi'nde tartışılmış ve dedikoduya neden olmuştur. Fevzi Paşa; *"Bu aralık Behiç Bey'in demiryollarının başından ayrılması mümkün değildir dedikodularla vazifesini yapmasını engellemesinler"* demiştir.³⁷⁰ Hatta bu dedikodular o kadar ileri gitmiştir ki Behiç Bey'in isminin önüne "gâvur" lakabı bile takılmıştır.³⁷¹ Aksaray mebusu Neşet Bey meclis toplantı halindeyken; *"Eğer demiryolunu Behiç Bey'den başka işletecek kimse yoksa işlemesin, fakat bu adam bu işin başına gelmesin"* diyecek kadar işi ileri götürebilmiştir.³⁷² Ordunun malzeme ve insan ikmalini demiryollarsız yapmayı, Behiç Bey'in demiryollarının başında olmasına tercih etmişlerdi. Bu durum, ölüm kalım mücadelesinin verildiği bir dönemde bile, şahsi hırs ve menfaatlerin ulusal çıkarların nasıl önüne geçebildiğine acı bir örnektir. Mustafa Kemal ve silah arkadaşları, özellikle Behiç Bey düşmana ilave olarak iç düşmanlarla da mücadele etmek zorunda kalmışlardır.

Gayrimüslim memurların bir kısmının yeniden görev başına getirilişi, ulusal duyguları kendi çıkarlarına aracı yapmak isteyen birtakım kimseleri yeniden ortaya çıkarmıştır. Bunlardan biride Konya Milletvekili Hoca Vehbi Efendi'dir. Behiç Bey'e düşman kesilen Hoca Vehbi Efendi saatin on ikiye bölünmüş olmasını dini ve mukaddes bir olay kabul ettiğinden, Behiç Bey'in trenlerin hareket saatini gösteren cetvelleri 24 saat üzerinden yapmış olmasına çok kızmış, olayı büyük bir mesele yaparak ve gerek halkı gerekse de meclisi etkilemeye çalışmıştır. Mecliste saatini göstererek; *"Gelin ey ümmet-i Muhammet, bu saatte 13, 18, 20 gibi rakamlar var mı? İşte gâvur (Behiç Bey'i kastediyor) böyle tren kaldırır."* demiştir.³⁷³

Hoca Vehbi Efendi, Mustafa Kemal Paşa 1 Nisan 1922 tarihinde Konya'ya geldiğinde demiryollarında çalışan gayrimüslim memurların listesini şikâyet ederek sunduğunda, Mustafa Kemal Paşa'dan;

³⁷⁰ Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.231.

³⁷¹ Gürel, *a.g.e.*, s.66.

³⁷² Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.232.

³⁷³ Gürel, *a.g.e.*, s.66.

“Hoca Vehbi Efendi bilmelidir ki gayrimüslim personelin ihtisas sahibi olanlardan elzem olanlarının demiryollarındaki işlerine geri alınmaları, B.M.M. kararıdır ve bu karar alındığında Behiç Bey ikinci kez göreve gelmemiştir.

Saniyen (ikincisi) gerekli ihtisas memurlarının alımı için Müslüman memur alımı için alım ilanı verildiği halde, tek bir ihtisas sahibi Müslüman kişi çıkıp gelip başvurmamıştı.

Salisen (üçüncüsü) bu topraklarda ezan sesini duymaya devam etmek istiyorsak, demiryolu fen ihtisas sahibi bu gayrimüslimlerin de nihai hedefimiz cihetinde çalışmalarının müdafaasına muvaffak olmalıyız.

Bu sebeple Behiç Bey B.M.M.’nin emrini uygulamakla beraber, topraklarına tecavüzde bulunan düşmana karşı vatan müdafaasını halkımız her türlü teferruattan üstün görmelidir.” sözleriyle gereken cevabı vermiş ve Behiç Bey’e olan güven ve desteğini göstermiştir.³⁷⁴

Mustafa Kemal Paşa’nın Ankara’ya döndükten sonra 3 Nisan 1922 tarihli ve “Zata Mahsus” yazısında; *“Demiryolu memurlarının seçilmesinde en önemli noktanın ihtisas ve tecrübe olduğu, ancak bunları, şimdiki savaşın gerektirdiği tam bir güven koşulunu da taşımalarının pek gerekli bulunduğu, bu yönde Türk memur kullanılmasının temel kural olduğu, hâlbuki ilişik (Vehip Efendinin sunduğu) pusuladan, memurların pek büyük kısmının Rumlardan olduğunun anlaşıldığı, bu nedenlerle, ihtisas dolayısıyla değiştirilmesi mümkün olmayanların yerine Türk memur yetiştirilmesi için gerekli önlemlerin alınması ve bu alanda yapılanların bildirilmesi”* istenmektedir. Ertesi gün sunulan karşılık yazıda; Bundan sonra daha titiz davranılacağı ve Müslüman olmayan personel sayısının 99 kişi olduğu ve 2000 kişilik personel içinde bu oranın sadece yirmide bir olduğu, bunlardan uzman olmayan iki kişi ile Türkçe hiç bilmeyen üç kişinin hemen işten çıkarıldığı arz edilmiştir.³⁷⁵

³⁷⁴ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.251.

³⁷⁵ Gürel, **a.g.e.** s.80.

Konya’da İşletme Müdürü olarak görev yapan mühendis Zihni Bey, demiryolunun işletilmesi işinde yetersiz kalınca Behiç Bey derhal bu İşletme Müdüriyeti’ni lağiv etmiş ve idareyi üzerine almıştır. 5 Ocak 1921 tarihinde “Zata 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 ve amiri olduğu kimseler üzerinde etkili olamadığını yazmıştır. Bundan sonra Zihni Bey’i Hareket Reisi yapmış olmasına rağmen tüm işleri yine Kaldis Efendi’ye idare ettirmiştir. Zaten Nafia Vekâleti de Konya’da demiryolunun iyi işletilememesinden dolayı Kaldis Efendi’yi Behiç Bey’in tayininden önce, hareket işlerini düzenlemek üzere Konya’ya göndermişti.³⁷⁶

2.6.2. Ordunun ihtiyacını karşılayabilmek için yapılan hazırlıklar

Behiç Bey Yunan ordusuna yapılacak taarruza kadar geçen zamanda öncelikle demiryollarının, ordunun bütün ihtiyacını karşılayabilecek bir hale getirilmesi ile meşgul olmuş, diğer taraftan da bu işi yapacak memurların hayat şartlarını düzeltmek, maaşlarını düzenli vermek ve demiryolunun iç idaresini yoluna koyma gibi işleri de yapmıştır. Bu yönde yapılan işler ise şunlar olmuştur:³⁷⁷

1. Fransızlar tarafından işletilen Adana tarafında kalan demiryolundan mümkün olduğu kadar lokomotif ve vagon tedarik edilmiştir. Fransızlarla, 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan Ankara Anlaşması üzerine, Mersin yolu açılmış olduğundan Anadolu’nun İstanbul ve Avrupa ile ulaşımı büyük ölçüde kolaylaşmış, bu Anlaşma ile Demiryolları İdaresi malzeme ve kömür getirtme işinde büyük yararlar sağlamıştır.

Ankara Anlaşmasınının 10. maddesi, Pozantı’dan sonra demiryollarının bir Fransız grubu tarafından işletilmesini öngörmektedir. Fransızlar, böyle bir grup gelinceye kadar Pozantı-Yenice istasyonları arasının tarafımızdan işletilmesini teklif

³⁷⁶ Gürel, a.g.e. s.67.

³⁷⁷ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.234-235.

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 Tali Komisyonu ile idare arasında; Yenice istasyonunda her iki idarenin çalışmalarına elverişli odalar ayrılmasına, bizim idareye 50 vagon kiralanmasına dair bir anlaşma, 12 Aralık 1921 tarihinde imzalanmıştır. Bundan başka Fransız idaresi, 31 Aralık 1921 tarihli yazısında, idaremiz ihtiyacı olan malzemelerin taşıma ücretlerinden yüzde elli indirim yapılacağını da bildirmiştir.³⁷⁸

2. Eksik olan ve İstanbul'dan tedariki mümkün olan malzemeyi satın almak için, Hareket Reisi Zihni Bey'le, Cer İşleri amirlerinden Ziya Bey İstanbul'a gönderilmiştir. Bilhassa ordu ilerledikçe yükleme ve boşaltma işlerini geceli gündüzlü yapmak için elektrik tesisatı getirilmiş, vagonlar içine dinamolar oyularak direkler, teller ve ampuller hazır bir hale getirilmiştir. Bunlar çok işe yaramıştır.

3. Odun ve kömür tedariki yapılmıştır. Zonguldak'tan kömür getirilmiş, bu arada Fransız şirketinden 500 ton ödünç kömür alınmış ve Mersin ve Adana'dan da kömür tedarik edilmiştir. Konya'yı ilk kömür vagonu geldiğinde adeta bir bayram günü yaşanmıştır. Bu şekilde şimendiferlere beş aylık yakıt kazandırılmıştır.

4. Hat üzerinde kati bir disiplin tesis edilmiştir.

5. Hattın ileriye doğru tamirinde gerekli olacak malzeme Akşehir'de depolanmıştır.

6. Ordu nakliyatı için gönderilen vagonların çabuk tahliyesini temin etmek. Fenni evrak, makta-i tulaniler, imalat-ı sınaie vesairenin planları yapılmıştır.

³⁷⁸ Gürel, **a.g.e.**, s.90.

7.1'inci Ordu'nun iaşesi için Azari Köyü'nden Piribeyli istikametine bir dekovil hattı yapılması kararlaştırılmış, Toros inşaatındaki dekovil rayları kâfi gelmediğinden, Fransızların eline geçen ve İskenderun'da bulunan dekovil raylarının satın alınmasıyla bu hat yapılmış ve 17 Eylül 1922 tarihinde de resmi törenle açılmıştır.³⁷⁹

2.6.3. Demiryolu birlikleri

İlk demiryolu birliği İstanbul'dan kaçarak Anadolu'ya gelen bazı subaylar ve elde mevcut erlerle 1920 yılında Yozgat'ta (Elmadağ) kurulmuştur. Bir bölükten oluşan bu birlik Ankara-Yahşihan hattında görevlendirilmiştir. Daha sonra yine İstanbul'dan gelen subaylarla kadrosu takviye edilmiştir. Birlik, 1 Ocak 1921'de tabur seviyesine çıkartılmış ve tabur karargâhı da Yahşihan'a getirilmiştir. Behiç Bey'e bağlı olan "Genelkurmay Başkanlığı Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü İşletme Taburu"nun kuruluşunda; 1'inci, 2'nci ve 3'üncü İşletme Bölükleri ile 4'üncü Onarım Bölüğü bulunmaktaydı. İşletme bölüklerinin birinci takımları hareket, ikinci takımları cer, üçüncü takımları yol işlerinde kullanılmıştır.

Taburun daha iyi görev yapabilmesi için Nisan 1921 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü emrinde olmak üzere önce Eskişehir'e, sonra Afyon'a gönderilmiştir. Tabur burada bir müddet eğitimle meşgul olduktan sonra Alayunt'a gitmiştir. Burada bazı istasyonlarda rampaların yapımına katılmıştır. Kütahya-Eskişehir muharebelerinden sonra ordunun Sakarya'ya çekilmesi, taburu büyük bir görev karşısında bırakmıştır. Ordunun çekilmesi işlemi sonuna kadar demiryolu birlikleri Eskişehir'de kalarak taşımalara devam etmişler ve artçıların da çekilmesinden sonra düşman tehdidi altındaki Eskişehir istasyonunun boşaltılmasına başlamışlardı. Gayrimüslim personelin işe gelmemesi ve sivillerin birçoğunun da ortadan kaybolması yüzünden iş tamamen bu tabura kalmıştır. Tabur büyük bir soğukkanlılıkla 20 makine ve 500 vagonu katar haline sokmuş ve 15'şer dakikalık fasılalarla Ağapınar istasyonuna göndermiştir. Bu harekât Garp Cephesi Komutanlığınca takdir edilmiştir.

³⁷⁹ TİTE A., K: 190, B: 2-189.

Sakarya muharebesi sırasında tabur yine Ankara-Yahşihan dar, Ankara-Polatlı normal hattının işletilmesine çalışmıştır. Bu muharebenin kazanılması üzerine 4'üncü Onarım Bölüğü, daha önce tahrip edilmiş Beylikköprü'nün onarımına, 1'inci İşletme Bölüğü de Denizli'ye, Tabur karargâhı ile 2'inci ve 3'üncü Bölükler Konya'ya gönderildiler. Tabur burada daha sonra "demiryolu mektebi" olacak okulu açmıştır. Aynı zamanda Çobanlar istasyonundan Yenice'ye kadar olan kısımdaki personel eksikliğini tamamlamıştır.

4'üncü Onarım Bölüğü sonradan 1921 yılında Konya'ya gelerek taburuna katılmıştır. Bu bölük daha sonra, Çobanlar-Çay kısmının tamiri ile görevlendirilmiştir. Bölük, buradaki işlerini bitirdikten sonra iki amele taburuyla takviye edilmiştir. Hattın yapılmasına Mayıs 1922'de başlanmış ve 30 Ağustos'a kadar 52 kilometrelik ilk kısım (son istasyon Ayrıtepe idi) tamamlanarak işletilmiştir. Bu hattın yapımında Toroslarda kullanılmayan dekovil hatlarının çekilmesiyle elde edilen malzeme kullanılmıştır. Hatta 15 tonluk Henschel makineleri çalışmış ve günlük kabiliyeti 600-800 tona ulaşmıştır. Büyük Taarruzdan sonra bölükler, Afyon-İzmir, Eskişehir-Afyon -Arifiye-Adapazarı kısımlarında görev almışlardır.³⁸⁰

2.6.4. Demiryollarının iç işlerinin düzenlenmesi

Demiryollarının durumunun ne halde olduğunu anlamak için 4 Mart 1922'de Behiç Bey tarafından Nafia Vekâleti'ne gönderilen yazıyı görmek yeterli olacaktır:

"Konya'ya geldiğimden beri buradaki idarenin ahvalini tetkikle meşgul oldum; hattın vaziyetini pek elim buldum. Bunun derecesini tarif etmek için, tabir bulmaktan acizim. İdare, bugün dilsiz kalmıştır; çünkü cer ve yol umuru hesaplarını tanzime aşına kimse kalmamıştır. Nizamat Fransızca olduğundan kimse okuyamıyor; istasyonların bütün hesapları yanlıştır. Hiç bir memur vazifesini bilmiyor; hattı bu hale getirmeğe amil olanlar dahi bugünkü şeklinden şikâyet ediyorlar, gayrimüslim memurların ihracı, evvela hamal gibi lüzumsuz personelle başlamış ve vücutlarına idarece lüzum görülenlerin istisnası hakkında verilen emre rağmen milliyeti şahsi

³⁸⁰ TİH, İdari Faaliyetler, s.204-205.

emellerine uygun görerek en lazım memurlar kısım kısım çıkarılmıştır. Bugün marangoz, taşçı, duvarcı, demirci gibi sanat erbabının yokluğu ve yerlerine Müslümanların bulunamaması, lokomotif ve vagon ve yol tamiratını akim bir bırakmıştır. Henüz ben tedkikatımı ikmal edemedimse de, daire reisleri derhal 60 kadar gayrimüslim memurun iadesini teklif ediyorlar, Bilhassa Cer İşleri Reisi Eşref Bey, bunlar gelmezse hiç bir meşguliyet kabul edemeyeceğini söylüyor. Bozdağ kapanırsa, kar makinesini işletecek makinist yoktur. Mufassal rapor sonra gönderilmek üzere, talep edeceğim gayrimüslim memurların iadesi için icap edenlere serian emir verilmesini istirham ederim. Şu kadar ki, idarenin bu elim vaziyetinden manevi zevk alanlar, şimdi gayrimüslim memurları iz'aç için başka bir usul bulmuşlardır. Mesela, yalan ihbaratla bunları mütemadiyen mahkemelere celp ettiriyorlar. Gayrimüslim memurların adedi artarsa, bu hal daha ziyadeleşecektir. Ekserisi imzasız olan bu ihbarlar dinlenmemek lazım gelir. Binaenaleyh, gayrimüslim memurların iadesinin benim şahsi fikrim olmayıp ahvalin zarureti dolayısıyla hükümet-i merkeziyyenin karar-ı kat'isi icabatından olduğunun vilayetlere ve lazım gelenlere ihsasını zaruri addeylerim efendim.”³⁸¹

İşte bu durumda bulunan hattın idaresini yeniden inşa edebilmek için lokomotif ve istasyon makas fenerlerinden, telgraf bandına kadar geceli gündüzlü çalışmak bile yeterli gelmemiştir. Nafia eski Vekili Ömer Lütfi Bey, Meclis'te '*demiryollarının Türkçe işlemlerini temin ettim*' diyerek alkışlanmış olmasına rağmen gerçek durum böyle değildi. Ömer Lütfi Bey zamanında demiryolları daha perişan bir hale gelmişti. Türkçeye tercüme edilmesi gereken 1000 sayfalık nizamnameler, talimatlar ve cetveller vardı. Behiç Bey bunları tercüme ettirmeye başlamıştır.³⁸²

Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey demiryollarının dilinin Türkçeleştirilmesine başlangıç olması gerekçesiyle Behiç Bey'den telgraf haberleşmelerinin Türkçe yapılmasını istemişti. Hıristiyan memurların hemen hepsinin Türkçe okuryazar olduğunu, onlara Türkçe muhaberata bir ay içinde alıştırmanın güç olmayacağını ileri sürmüş ve Behiç Bey'in bu konudaki fikrini sormuştur. Behiç Bey'de buna verdiği cevabi yazıda; "*Demiryollarındaki dilin Türkçeleştirilmesi hakkındaki ilk fikir 1909*

³⁸¹ KIVIRCIK, *Cephaye Giden Yol*, s.236-237

³⁸² KIVIRCIK, *Cephaye Giden Yol*, s.237.

senesinde ortaya koyan benim. Ayrıca I. Dünya Harbinde Nafia Nezareti'nde bu hususta teşkil edilen komisyonda aza sıfatıyla bende bulunuyordum. Şimendiferlere dair yazdığım eserde, bu önemli sorunu açıkladım. Bu gün bu konunun gereğini daha önemle görmekteyim. Ancak mevcut zorluklar arasına telgraf haberleşmelerinin değiştirilmesini sokmaya asla taraftar değilim. Çünkü hareketin bütün sorumluluğu haberleşme üzerine kuruludur. Buhranlı zamanlarda bu mesuliyet teessüs edemez. Ve maazallah ileride daha kolay uygulanabilir bir maksat için mühim kazalar olabilir. Bununla birlikte; bu meseleyi tetkikten geri kalmayacağıma ve imkân hasıl olunca tatbikini teklif edeceğime itimat buyurunuz.”³⁸³ ifadeleriyle birinci önceliğin, düşmanın yurttan kovulması gerçeğinin ne kadar bilincinde olduğunu göstermiştir.

Ankara Antlaşması gereği Pozantı-Adana hattı Fransızlara bırakılınca Behiç Bey derhal emir vermiş ve bu hat üzerinde bulunan tüm malzemeleri aldırılmış ve dekovil hattını da söktürerek Konya'ya aktarmıştır. Bu sökülen dekovil hattı Azarıköyü dekovil hattı yapımında kullanılmıştır. Fransızlar hatlara ve malzemeye el konulması üzerine Behiç Bey'i şikâyet etmişlerse de bir sonuca varamamışlar kazanan Behiç Bey olmuştur.³⁸⁴

Büyük Taarruz hazırlıkları içerisinde; Behiç Bey bir taraftan hattın ıslahı, diğer taraftan da ordunun ihtiyacını temin etmeye ve muharebeler başladığında, ordunun arkasından yapılacak personel ve malzeme naklini sağlamaya çalışırken, Adapazarı ve Ankara işletme müdürlüklerinin iyi işlemediğini tespit etmiştir. Adapazarı askeri hareket bölgesi dışında kaldığından öncelikle Ankara işletmesinin düzenlenmesi bunun için de oradaki işletme müdürünün bir an evvel görevden alınması gerekmektedir.

Konya işletmesinde Zihni Bey'in yardımcılığını yapan ve gayrimüslim memurları görevden alması konusunda aşırı milliyetçi bir yönetim tarzı uygulayan Saffet Bey, bu hattı iyi işletilememesi nedeniyle, Behiç Bey'in göreve gelmesi ile Ankara İşletme Müdürlüğüne tayin edilmiştir. Bu olaylardan sonra yeniden Umum

³⁸³ Gürel, a.g.e., s.82.

³⁸⁴ Kıvırcık, **Cephaye Giden Yol**, s.244.

Müdürlüğe gelen Behiç Bey, Nafia Vekilliğine sunduğu bir yazıda Saffet Bey'in asıl suçunu, Anadolu-Bağdat hattının tahribi için ne yapılabilirse yapmış belirtmiştir.

Bununla birlikte; Genel Müdür Behiç Bey, Ankara İşletme Müdürlüğüne gönderilen Saffet Bey'in, bütün hatlarda etkisini hala sürdürdüğünün görüldüğünü bu nedenle idarede kullanılmasının uygun olamayacağını, yerine vekil olarak Mühendis Necip (Suveren) Bey'in görevlendirilmesi hususunu Nafia Vekilliğine teklif etmiştir.³⁸⁵

En önemli vazifesi, ilerideki ormanlardan getirilecek odunu Ankara'ya nakil etmek olan Ankara İşletme Müdürü Saffet Bey, Behiç Bey'in bütün ısrarlarına rağmen, bir türlü odun tedarik etmek istememiştir. Bu sebeple, Ankara İşletme Müdürü Saffet Bey görevinden azledilir ve Konya'da bulunan mühendis Necip Suveren Ankara İşletme Müdürlüğü'ne tayin edilerek Ankara'ya gönderilir. Necip Bey, vazifesini tamamen yerine getirmiş ve odun toplama işinde başarılı olmuştur.³⁸⁶

2.6.5. Büyük taarruz'da demiryolları

Behiç Bey, 26 Ağustos 1922 sabahı, "*Dakika tehiri mucibi idamdır*" başlıklı, Başkomutan Gazi Mustafa Kemal imzalı şifreli bir telgraf almıştır. Telgrafı açtı, taarruzun başladığı bildirilerek, hariçle her türlü münakale ve muhaberenin kesilmesi emredilmiştir. Bu emir derhal yerine getirilmiştir. Fakat asıl önemli olan, bu emri İstanbul ile teması çok olan Adapazarı İşletme Müdürlüğüne zamanında tebliğ edebilmektir. Çünkü telgraflar günlerce sonra gidiyordu. Behiç Bey Adapazarı'na, "*Dakika tehiri mucibi idamdır*" başlığı ile Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Paşa'dan alınan emir olduğu gibi aşağıdadır şeklinde ayrı bir şifre yazdırarak bu emrin zamanında Adapazarı'na iletilmesini sağlamıştır. Adapazarı şifreyi zamanında almış ve hemen İstanbul'a hareket etmek üzere bulunan treni durdurmuştur.³⁸⁷

³⁸⁵ Gürel, a.g.e. s.76-78.

³⁸⁶ TİTE A., K: 176, B: 33; Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.273.

³⁸⁷ Gürel, a.g.e., s.138-139.

Behiç Bey, 27 Ağustos 1922’de Garp Cephesi Kurmay Başkanı Albay Asım Bey’den (Gündüz) şu telgrafi alır:

*“Avn-i Hak’la bugün Karahisar’ı zapt ve istirdat ettik. Çobanlar’dan itibaren, demiryolunun gece gündüz çalışılarak pek az zamanda Karahisar’a isali hususunda himmet buyrulması müstercadır. Azari amele taburlarının tekmilinin bu işte çalıştırılması muvafık olur efendim.”*³⁸⁸ Azari dekovil hattının yapımında Fransızlardan el konulan Adana hattındaki dekovil hattının malzemesi kullanılmış, Behiç Bey bu kararın alınmasında başrolü oynamıştır. Hatta Fransızlar Behiç Bey’i şikâyetle bile bulunmuşlardır. Azari dekovil hattı sökülerek Çobanlar istikametindeki hattın onarımında kullanılmıştır.³⁸⁹ Behiç Bey de Asım Bey’e şu cevabı vermiştir.³⁹⁰

“Garp Cephesi Erkan-ı Harbiye Riyasetine,

*Karahisar’ın zapt ve istirdadı hakkındaki tebşirat-ı aliyyelerine arz-ı şükran ile Komutan Paşa Hazretleri ile zat-ı alilerini tebrik ve tevali-yi muvaffakiyeti inayet-i Hak’tan tazarru ederim. Hattın Karahisar’a isali için azami faaliyet ibraz edileceğini temin ederim efendim.”*³⁹¹

Afyon-Çobanlar arasında altı kilometrelik kısımdaki traversler düşman tarafından kaldırılmış, tahkimatta kullanılmıştır. Hattın Kumrulu-Afyon arasındaki 20 kilometrelik kısmı da tamirata muhtaç bir haldedir. Traverslerin nakli için esirler kullanılmıştır.

Behiç Bey, Çobanlar istasyonuna gelen Garp Cephesi İkinci Kurmay Başkanı Osman Zati Bey ile hattın tamiri konusunda anlaşamamıştır. Osman Zati Bey iki üç gün içinde hattın işlemlerini istemiş, Behiç Bey de kendilerine 6 Eylül’ü 7 Eylül’e bağlayan gece yarısına kadar tamiratın biteceğini vaat etmiştir. Hâlbuki mühendisler bunun için daha uzun bir zamana ihtiyaç duyuyorlardı. 5 Eylül akşamı, hattın

³⁸⁸ Gürel, a.g.e., s.139.

³⁸⁹ Gürel, a.g.e., s.91.

³⁹⁰ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.284.

³⁹¹ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.284.

tamiratının bittiğine dair muhtelif kısımlardan raporlar alınmıştır. 6 Eylül sabahı tecrübe katarıyla yoldaki boşluklar da tamir edilerek, 7 Eylül saat birde Afyon'a varılmıştır. Yani, hattın tamiri Behiç Bey'in vaadinden bir saat sonra tamamlanmıştır. Ertesi sabah, 5 kilometre süratle askeri trenler harekete başlamıştır. Bu sayede Büyük Taaruzun onuncu günü trenler Çobanlar'dan itibaren 120 km. ileride İslamköy civarına kadar işleyerek Ordunun iâşesini sağlamıştır. İslamköy ile Uşak arasındaki tamiratın yapılmasından önce Uşak-Ahmetler kısmınının da işlemesine başlanılmıştır. Böylece trenler muzaffer ordumuzun ardından İzmir'e doğru akmaya başlamışlardır.³⁹²

Hattın Afyon'a kadar tamirini İzmir-Turgutlu hattının Afyon'dan 76. kilometrede bulunan Oturak istasyonuna kadar açılması takip etmiştir.

Mustafa Kemal Paşa önderliğinde cephe komutanları ve askerler vatanı müdafaa için savaşırken, Behiç Bey'in önderliğinde demiryolcuları da günde 18-20 saat çalışarak savaş içinde başka bir savaşa imza atmışlardır.³⁹³

Düşman ise ordumuzun hızını kesmek ve tamir süresinde savunma hatlarını güçlendirmek ve gerekli vakti kazanabilmek maksadıyla, Türk Ordusunun en önemli ikmal silahı olan demiryollarının raylarını ve köprülerini tahrip etmiş ama fedakârca hatları tamir eden, hatta köprüleri ahşaptan tekrar inşa eden Behiç Bey'in idaresindeki demiryolcularını hiç hesaba katmamışlardır. Oysa demiryolu imtiyazı alan yabancı devletler yapıp işlettikleri demiryollarında tek bir Türkü bile işletmenin idaresine geçirmemişlerdir. Demiryollarının işletme kısımlarında hep gayrimüslimleri çalıştırmışlardır. Türkler sadece işçilik ön planda olan ray döşemesi gibi kas gücü gerektiren işlerde kullanılmıştır. Türklerin elinde ne demiryolu teknolojisi “ne demiryolu nedir? nasıl işletilir?” diye kitaplar ne de işletme bilgisi olmuştur. Trenlerin tamirinde kullanılan yedek parçaların nasıl takılacağını da genellikle Rum ve Ermeniler bilmektedir.³⁹⁴

³⁹² KIVIRCIK, **Cepheye Giden Yol**, s.290-292.; Gürel, s.144.

³⁹³ KIVIRCIK, **Cepheye Giden Yol**, s.293-294.

³⁹⁴ KIVIRCIK, **Cepheye Giden Yol**, s.294-295.

İzmir’i işgalden kurtaran ordulardan 1’inci Ordu’nun, İzmir’den İzmit’e nakledilebilmesi için köprülerin derhal tamir edilmesi gerekmektedir. Kereste tedariki yapılamamış, Yunanlıların ormanlardan kesmiş oldukları keresteler, amele taburları ile hat boyuna indirilmiş ve bu sayede İzmit istikametindeki harap köprüler tamir edilebilmiştir. Eskişehir-Ankara hattı 23 Kasım’da Afyon-Eskişehir hattı da 24 Ekim’de açılmıştır. Behiç Bey’de bu sırada Eskişehir’e gelmiştir.³⁹⁵

Afyon-İzmir hattının Günayköy civarındaki iki viyadük, Karaköy-Bilecik arasındaki 162 metre boyunda ve 45 metre yüksekliğinde olan Başköy köprüsü ile Anadolu ve İzmir-Kasaba temdidi hatları tamamıyla tamir edilmiştir. Günayköy viyadüklerini tamir çok zor olduğundan, buraya bir dekovil hattının tesisine karar verilmiş, bunun için ise Azari Köyü dekovil hattı kaldırılmıştır.

Yenice-Nusaybin hattı Fransızlar tarafından işletilmekte olup ve Suriye’deki Fransa devleti yüksek komiseri dahil olmak üzere, askeri hareket sırasında Fransız şirketi tarafından Lokomotif, vagon, yağ ve diğer birçok malzeme yardımı yapılmıştır.³⁹⁶

Büyük Millet Meclisi’nde Umum Müdürlük merkezinin Ankara’ya nakli konuları görüşülmüş fakat Ankara’da müsait bir yer olmadığından bu durumdan vazgeçilmiştir. Umum Müdürlük merkezinin Eskişehir’e taşınmasına karar verilmiş fakat Eskişehir’de de yeterli binanın bulunamaması nedeniyle yalnız faal servislerin (Hareket, Yol, Cer ve Muhasebat dairelerini) Eskişehir’e nakledilmesine, diğerlerinin Konya’da bırakmasına karar verilmiştir.³⁹⁷

Demiryollarının Milli Mücadele sırasındaki yaptıkları hizmetler, Atatürk tarafından, 1 Mart 1923 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde yaptığı konuşma ile takdir edilmiştir:

³⁹⁵ KIVIRCIK, **Cephaye Giden Yol**, s.300.

³⁹⁶ KIVIRCIK, **Cephaye Giden Yol**, s.301-302.

³⁹⁷ KIVIRCIK, **Cephaye Giden Yol**, s.302.

*“Efendiler, vesait-i Nafiamızın en mühim aksamını şimendiferler teşkil etmektedir. Bu babda maruzatta bulunmadan evvel, düşman tahribatından ve malzeme erkanından mütevellit her türlü müşkülata rağmen şimendiferlerimizin orduya ve memleketin hayal-i iktisadiyesine ifa ettikleri ve etmekte oldukları hidematı şükranla yad eylerim, ”.*³⁹⁸

2.6.6. Büyük taarruzdan sonra yapılanlar

Askeri harekât başlamadan önce devam eden parasızlık, askeri harekât sırasında daha da artmıştır. Bir taraftan hattın çabuk tamiri istenmiş, öbür taraftan ise yeterli ödenek verilememiştir. Hatta yeni açılacak istasyonlara memur bulunamamıştır.

Behiç Bey, düşman tarafından Demiryoluna verilen hasarın tamiri ve tamir edilen kısımların takviyesi için çalışır ve parasızlıktan çırpınırken, Maliye Vekili ve Gümüşhane Mebusu Hasan Fehmi Bey’den (Hasan Fehmi Ataç) aşağıdaki telgrafi alır:

1-Anadolu-Bağdat demiryolları nakliyat tarifesinin altı misline çıktığına dair 9 Nisan 1921 tarihli kanun yürürlükten kaldırılmıştır.

2-İşbu kanun, tarih-i neşrinden itibaren geçerlidir.

3-İşbu kanunun yürütmekten İcra Vekilleri Heyeti yükümlüdür.”

Behiç Bey bu emri alınca çok şaşırmıştır. Hasan Fehmi Bey bu tedbiri, Anadolu-Bağdat Demiryolları şirketinin hattın idaresini geri aldığıında, tarifenin altı mislini gelir olarak almasını engelleyebilmek için almıştır. Hâlbuki Anadolu-Bağdat demiryollarının imtiyaz sözleşmesi gereğince, şirketin meydana gelen açığını kapatabilmek için, devlet kilometre tazminatı ödemekle mükellef olduğunu bilmiyordu. Yani açık ne kadar çok olursa devlet o kadar parayı bu şirkete ödemekle yükümlüydü.

³⁹⁸ TİTE A., K: 152, B: 1; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.302.

O sırada hattın azami geliri 90 bin liradır, bu kanunun yayınlanmasıyla gelir 15 bin liraya inmiş, bu miktar ise hattın makine yağı ve kırtasiye vb. masrafını bile karşılayamamaktadır. Oysa masraf, harpten önceki duruma göre oldukça artmıştır.

Demiryolunun gelirinin oldukça düşmesi ve buna karşın masrafların artması nedeniyle, hattının tarifesi, Behiç Bey'in yaptığı girişimlerle tekrar beş misline çıkartılmıştır. Fakat bu arada geçen sürede demiryolu oldukça zarar etmiştir. Maliye Vekâletinin çıkarmış olduğu kanunda İzmir-Kasaba ve Temdidi hattını unutulmuş olması ve bu hattın eski tarifeden işletilmesi bile zararı karşılayamamıştır.

Hattın gelirinin arttırılması için 9 Nisan 1923 tarihinde 327 sayılı kanun çıkartılarak, tarife tekrar altı misline çıkartılmış ve hat açık verirse ayrıca tetkik edilebileceği ifade edilmiştir. Ayrıca bu kanunda; Umum Müdür'e bir şirket Umum Müdürü yetkisinin verilmesi ve Nafia Vekâleti'nin bir şirket idare heyeti seviyesinde demiryolu idaresini teftiş etmesi, sipariş ve satın almanın icrası, sözleşme yapılması, dava açılması, gelirin tahsili ve masrafların icrası gibi hususların Umum Müdürlükçe doğrudan doğruya ek bir bütçe ile idaresi, harp nedeniyle meydana gelebilecek tahribatın parasının Milli Müdafaa bütçesinden karşılanması, askeri nakliyat paralarının bir ay zarfında verilmesi, demiryolu işlerine müdahale edilmemesi hususlarının Erkan-ı Harbiye ve Milli Müdafaa Vekâletlerince temin edilmesi hakkındaki 8 Mart 1921 tarihli bir kararname tebliğ edilmişse de, bu kararname hiç bir zaman uygulanamamıştır.

Doğu Anadolu'da demiryolu inşası için Kenedy Chester firması ile yapılan sözleşmenin kabulüne dair Kanun TBMM'de 09 Nisan 1923 tarihinde kabul edilmiştir.³⁹⁹

Daha önce tamirâtı yapılmış olan, boyu 162, yüksekliği 45 m olan Başköy köprüsünün ahşap olarak inşası bitmiş ve 6 Haziran 1923'de açılış töreni icra edilmiştir.

³⁹⁹ Z.C., Devre I, C: XXIX, s.23.

Bilecik-Karaköy arasındaki hattın kavisleri dar, köprülerin de ahşap olmasından, ayrıca makinistlerinde trenleri hızlı kullanmasından dolayı bu bölüm çok tehlikeliydi. Behiç Bey bu durumu ortadan kaldırmak için hareket reis muavini olan Kaldis Efendi'nin teklifi ile bir düzenleme getirmiştir: Buna göre; her beş kilometreye bir üzerinde bir kumbara bulunan sırtık dikilir. Bu sırtıkların da görülebilmesi için, üzerlerine bir kırmızı bayrak ve bir de kırmızı fener konulur. Her makinist istasyondan alacağı bir bileti bu kumbaraya atmaya mecbur edilir. Bu sayede beş kilometre de bir durmaya mecbur olan makinistler bu sayede sürat azaltmak zorunda kalmışlardır.

Kurtuluş Savaşı arifesinde ve savaşın içinde, eğitilmiş demiryolu personelinin yokluğunu çok yakından yaşayan ve zorluklar çeken Behiç Bey'in düşüncesi, "milli bir demiryolu ancak eğitilmiş insan yetiştirmekle olur"du. Bu amaçla Konya'da Genel Müdürlük olarak kabul edilmiş binada 11 Haziran 1923'de hareket ve katar memuru yetiştirmek için Demiryolu Mektebi açılır.⁴⁰⁰ Behiç Beyin ileriye dönük düşüncesi de bu okulu Lise seviyesine yükseltmek, lise seviyesindeki okulda kız erkek karışık eğitim yapmaktır. Bu suretle küçük yaşlardan itibaren birbirini tanıyan demiryolcular yetiştirerek, demiryolcuları "demiryolu ailesi" içinde birleştirmekti. Bu okulun devamı olarak 1942 yılında Ankara'da "Demiryolu Meslek Okulu" açıldı. Bu okul daha sonra adını "Demiryolu Meslek Lisesi" olarak değiştirdi. Binlerce demiryolcu yetiştirdi. Mezunlar demiryollarının tüm yönetim kademelerinde çok önemli görevlerde bulundular ve bulunmaya da devam ediyorlar. Demiryolu Meslek Okulu/Lisesi mezunları kendilerinin eğitimi için okuma imkânının yaratılmasına ve demiryolcu olmalarına zemin hazırlayan Behiç Bey'e saygı ve minnet duymaktadırlar. Ne yazık ki Demiryolu Meslek Lisesi 1998 yılında kapatılmıştır.⁴⁰¹

İngiltere bankası Loydbank'ın yöneticilerinden M.Parker ile Behiç Bey arasında, beş sene zarfında Türkiye'deki bütün demiryollarının Türk hükümeti namına satın alınması ve bunların bir Türk-İngiliz ortak şirketi tarafından işletilmesi hususunda, 15 Haziran 1923 tarihinde Ankara'da bir görüşme yapılmıştır. O zamanki siyasi

⁴⁰⁰ TİTE A., K: 172, B: 35; TİTE A., K: 190, B:2-190.

⁴⁰¹ Yaşar Rota, "Türk Demiryolculuğunun Oluşumu: Behiç (Erkin) Bey" **Transport**, Aylık Ulaşım Dergisi, Turkuvaz, Sa:61 İstanbul, 2009, s.20-21.

durum ve İngilizlerle aramızdaki münasebet, böyle bir anlaşmaya müsait olmadığından söz konusu anlaşma gerçekleşmemiştir.⁴⁰²

Lozan Konferansında uzun ve şiddetli, tartışmalara neden olan sorunların başında milli ve iktisadi bağımsızlık davası gelmektedir. Bu görüşmelerde demiryolu imtiyazları önemli bir yer tutmuştur. 1914 yılında Fransa'dan borç alma karşılığında Reji General adlı Fransız şirketine Samsun-Sivas demiryolu hattının inşası için imtiyaz verilmesi hususunda anlaşılmış fakat imtiyaz sözleşmesi yapılmamıştır. I. Dünya Savaşı başlayınca Osmanlı Hükümeti anlaşmayı bozmuş olduğundan bu hattın yapımı durmuştur. Bu arada Amerikalılar tarafından önerilen Chester Projesine de bu hat dahil edilmiştir. Fakat imtiyazını kaybetmek istemeyen Fransa bu duruma kızmış hatta protesto yollamaktan çekinmemiştir. Uzun müzakerelerden sonra Türk Hükümetinin istediği kuponlar meselesi anlaşma dışına çıkartılmış bunun sonucunda da Samsun-Sivas demiryolunun imtiyazı tekrar Fransız şirketine verilmiştir.⁴⁰³

2.6.7. Demiryolların millileştirilmesi ve Devlet Demiryollarının temelini atılması

Demiryollarının millileştirilmesinde I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yılları sırasında hatların yabancı şirketlerin elinde bulunmasının yarattığı büyük sıkıntılar ve stratejik sakıncalar önemli rol oynamıştır. Bununla birlikte demiryollarının özelliğine ve buldukları bölgelere göre iktisadi, siyasi ve askeri sebepler de etkili olmuştur. Aslında Cumhuriyetin ilk yıllarında hükümet yabancı demiryolu şirketlerinin millileştirilmesinden yana olmamıştır.⁴⁰⁴

İsmet İnönü 1930 yılında yaptığı Sivas Nutuk'unda: "*Başlangıçta demiryollarının devletleştirilmesi bahsi mevzu değildi. I. Dünya Savaşında hükümetçe el konan demiryolları şirketlerine iade edilmişti. Milli Hükümet mevcut mukavele ve şartnamelerin müteakiben riayet, gerek bu müesseselerin, gerek memleketimizin menfaati için gereklidir*" şeklinde ifade etmiştir. Atatürk'ün 1 Mart 1923 tarihinde

⁴⁰² Kıvrırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.303.

⁴⁰³ Abisel, **a.g.e.**, s.34-35.

⁴⁰⁴ İsmail Yıldırım, "*Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış*", **ATAM Dergisi**, Sayı 35, Cilt: XII, Ankara,1996, s.387.

yaptığı meclis açılış konuşmasında “*milli prensiplere uymak şartıyla müracaat edecek yabancı sermayeyi memnuniyetle kabul edileceğini*” ifade ederek yabancı sermayeye karşı olmadığını göstermiştir.⁴⁰⁵

İngilizlerin İstanbul’u tahliyesi üzerine, hattın idaresini tekrar almak için Nafia Vekâleti’nden Behiç Bey’e emir verilmiştir. Behiç Bey, Banliyö hattını ve Gebze’ye kadar istasyonları idare edecek memurları da beraberinde alarak, İzmit’e gitmiştir. Nüzhet Bey (Nüzhet Kayder)’in, 25-26 Eylül 1923 gecesini hattı İngilizlerin terk edeceklerini bildirmesi üzerine, Behiç Bey beraberindeki personel ile birlikte 25 Eylül 1923 günü Haydarpaşa istasyonuna gitmiştir.

Anadolu Demiryolları eski Genel Müdür Huguenin, Türk ordusunun zaferi sayesinde tekrar İstanbul’a gelmiş ve Galata’daki Umum Müdürlük bürosuna yerleşmiştir. İngilizler hattı, eski Genel Müdür Huguenin’e teslim etmişlerdir.⁴⁰⁶

İngilizler Anadolu Demiryollarını başka ülkelere kaptırmamak ve bu kuruluş üzerinde hâkimiyet kurabilmek maksadıyla, Fransızlara karşı el altından harekete geçmişler, Anadolu Demiryollarının hisselerini Deutsche Bank namına elinde tutan Zürih Şark Demiryolları Bankasıyla anlaşarak 15 Mayıs 1923’de Anadolu hisselerinin önemli bir kısmını satın almışlardır.⁴⁰⁷

Anadolu Demiryolları şirketinin hisselerini elinde bulunduran Zürih’deki “Şark Demiryolları” Bankası Sehroeder müessesesiyle birçok kredi müesseselerinin dahil bulunduğu bir İngiliz grubu ile anlaşarak, Türkiye Milli Demiryollar Şirketi (National Railways of Turkey) diye bir şirket kurulmuştur. 21 Eylül 1923’de yedisi İngiliz olmak üzere 14 üyeden oluşan bir idare meclisi seçilmiştir. İdare meclisi üyelerinden Huguenin görüşmelerde bulunmak üzere Ankara’ya gönderilmiş ve 10 Aralık 1923 tarihinde Nafia Vekili Muhtar Bey ile bir anlaşmaya varmıştır.⁴⁰⁸ Muhtar Bey’in “*İtilafnamenin menafil memlekete çok faydalı olduğunu*

⁴⁰⁵ Abisel, **a.g.e.**, s.15-17.

⁴⁰⁶ KIVIRCIK, **Cepheye Giden Yol**, s.307.

⁴⁰⁷ Abisel, **a.g.e.**, s.43.

⁴⁰⁸ Abisel, **a.g.e.**, s.43.

zannediyorum” şeklindeki görüşü 12 Kasım 1923 tarihli Vakıf gazetesinde yer bulmuştur.⁴⁰⁹

Saltanat devri Nafia Nezaretinin Demiryolları Genel Müdürü olan Ahmet Muhtar Bey⁴¹⁰ bu sırada Nafia vekili olmuş yabancı şirketlerin taraftarı olduğundan Anadolu hattını Huguenin’e yani şirkete teslim etmek için Huguenin’i Ankara’ya çağırmıştır.⁴¹¹

Bu dönemde İstanbul gazetelerinde, “*biz demiryollarını işletemeyiz*” şeklinde devamlı olarak yazılar yazılmakta, hatta İkdam gazetesi, eğer Anadolu Demiryolları satın alınacaksa, Şirket’in Umum Müdürü olan Huguenin’in de beraberinde alınması gerektiğini yazmıştır. Behiç Bey bu fikirlerin yanlışlığını ve Türklerin demiryollarını pekâlâ işletebileceklerini kanıtlayabilmek maksadıyla; İstanbul ve Ankara gazetelerinden birer temsilcilerini, Haydarpaşa İstasyonuna göndermelerini istemiştir. Behiç Bey gelen gazetecilere bir konuşma yapmış ve demiryolunu gezdirmiştir.⁴¹²

Geziye katılan gazetecilerin isimleri şunlardır;

- Abidin Daver Bey : Tevhidi Efkâr gazetesi
Baha Bey : Tanin Gazetesi,
Hakkı Süha By : Vakıf Gazetesi
Bahattin Tefvîk Bey: Cumhuriyet Gazetesi
Fevzi Lütfü Bey : Müstakil Gazetesi
Celal Davut Bey : Yeni Gün Gazetesi
İhsan İzzettin Bey : Hâkimiyeti Milliye
Ahmed Şükrü Bey : Vatan Gazetesi

⁴⁰⁹ Abisel, **a.g.e.**, s.48.

⁴¹⁰ 10 Temmuz 1915 yılında açılmış olan İzmir şimendifer okulunun ilk mezunları, Aydın hattının İzmir-Ödemiş kısmına dağıtılmak istenmiş ise de, başta Aydın Hattı Genel Müdürü M.Demoya karşı çıkmış, ne gariptir ki Nafia Nezareti Demiryollar Genel Müdürü Muhtar Bey (Laz Muhtar diye anılır) de desteklemiştir. Türklerden demiryolcu yetiştirilmesinin boş bir düşünce olduğu hakkındaki yanlış bir inancın bazı kimselerin zihinlerinde yer etmesinden ileri geliyordu. (Ergun, **a.g.e.**, s.13.)

⁴¹¹ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.307-309.

⁴¹² Geziye katılan gazetecilerin listesi bkz.: **TİTE A.**, K: 160, B: 4; Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.313

Marşandiz tren ile yapılan bu seyahatten sonra gazetelerde, özellikle Tevhid-i Efkâr gazetesinde Türk Şimendiferciliği lehinde yazılar yayınlanmıştır.⁴¹³

Hattın satın alınmasını destekleyen gazetelerde vardı. Bunlardan, 26 Eylül 1923 tarihli Tanin gazetesinde; *“Yine tekrar edelim ki bizim için en birinci gaye memleketin istiklâli iktisadisi ve siyasisini kurtarmaktır; Anadolu’ya İngiliz nüfuzu sokmamaktır, İngilizler bütün Türk demiryollarını ele geçirmek azminde ve hazırlığındadırlar. Bugün Anadolu demiryolunu satın alan İngiliz grubu Aydın demiryoluna sahip olan grubun aynıdır. Nasıl bir tehlikeye gittiğimiz göze çarpmıyor mu?”* ve 13 Ekim 1923 tarihli Tanin gazetesinde; *“Hükümet için bugün yapılabilecek yalnız bir tedbir kalmıştı: Para bulup Anadolu hattını kendisi satın almak. Hattı aldıktan sonra bunu biz işletebilir miyiz, işletemez miyiz? Burası tamamen başka bir meseledir. Asıl ehemmiyetli cihet hatta kendimiz sahip olmaktır.”* Şeklinde destekleyici yazılar yazılmıştır.⁴¹⁴

Bakanlar Kurulunca hazırlanan Anadolu hattının şirkete devri hakkındaki mukavele projesi, incelenmek üzere Büyük Millet Meclisi Maliye Encümeni’ne verilmiştir.⁴¹⁵ Bu sırada Tanin gazetesinde de Hüseyin Cahit Bey’in, *“Anadolu hattını satın alalım,”* adlı bir makalesi yayınlanmıştır. Bu makale ile Maliye Encümeni, Anadolu demiryolunun satın alınması fikrini kabul etmiştir⁴¹⁶. 22 Kasım 1923 tarihli Hâkimiyeti Milliye gazetesinde; *“Maliye Encümeni hattın millileştirilmesinde siyasi, iktisadi ve milli menfaat bulunduğuna kanaati tamdır ve hattın satın alınmasına karar vermiştir”* ifadesi yer almıştır.

Hattın satın alınıp alınmamasına yönelik tartışmalar basında oldukça fazla yer kaplamıştır. Bunlardan Ocak 1925 tarihinde Tanin gazetesinde yer alan bir yazıda; *“Miralay Behiç Bey’in şart olarak ileri sürdüğü esaslar ne dereceye kadar muhafaza edilebilecektir? Bu dava ayırıc, bir meseledir. Bütün hulusu niyetimize, nazariyatta olanca vukuf ve taassubumuza rağmen acaba fiiliyatta şimendifer idaresini kâh*

⁴¹³ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.312-313.

⁴¹⁴ Abisel, **a.g.e.**, s.44-45.

⁴¹⁵ Abisel, **a.g.e.**, s.45.

⁴¹⁶ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.307-309.

ciheti askeriyenin nüfuzundan, kâh mülkiyelilerin müdahalesinden azade tutabilecek miyiz? Bundan pek şüpheliyim. Esasen bu şüphe Behiç Bey'in endişeleri arasında mühim bir mevki işgal ettiği içindir ki âdemi müdahale esasını ilk şart olarak ileri sürmüştür." Behiç Bey'in Demiryolu hattının satın alınmasına yönelik görüşleri verilmiştir. Behiç Bey her zaman olduğu gibi işlere dışarıdan müdahale edilmemesini temine çalışmış, bu yönde demiryollarının özerk bir yapıda olması gerektiği fikrini savunmuştur.⁴¹⁷

Hattın satın alınması için beş kişiden oluşan bir komisyon (beşler komisyonu)⁴¹⁸ kurulmuştur. Yine aynı gazetede üyelerden Zekai Bey'in "*satın alınmasına hararetle taraftarım*" sözlerine karşı, Nafia Vekili için "*Muhtar Bey satın alınmasının zararlı olacağı fikrindedir*" ifadeleri yer almıştır.⁴¹⁹ Behiç Bey bu konuda yalnız değildi; Maliye Encümeni ve özellikle bu encümenin üyeleri olan Mersin Milletvekili Niyazi, Diyarbakır Milletvekili Zekayi ve Saruhan Milletvekili Reşat Beyler hattın satın alınmasının en büyük destekleyicisi olmuşlardır.⁴²⁰

Fakat hattın satın alınması işlemine Hükümet muhalifti. Behiç Bey bu işe tarafsız kalmış olmasına rağmen, Huguenin o sırada Nafia Vekili olan Muhtar Bey'e, Behiç Bey'in hattın satın alınması aleyhinde propaganda yaptığı hususunda şikâyette bulunması üzerine Behiç Bey ertesi günü Büyük Millet Meclisi'ne giderek; hattın satın alınması aleyhinde konuşanlara, demiryolunu Avrupalılar gibi muntazaman işletebileceğimizi söylemeye, yani satın alınma hakkında olumlu propaganda yapmaya başlamıştır. Bu hususta Muhtar Bey'le yaptığı görüşmede, Muhtar Bey Behiç Bey'in bu fikrinden hiç de memnun kalmamıştır. Hattın satın alınmasına karar verilinceye kadar geçen zaman zarfında, Meclis'e gittikçe İsmet Paşa, Behiç Bey'e "*Yine propaganda yapmaya mı geldin*" demekten kendini alamamıştır. Çünkü o sıralarda İsmet Paşa da Muhtar Bey'in etkisi ile hattın satın alınmasına taraftar değildir.⁴²¹

⁴¹⁷ Abisel, **a.g.e.**, s.79.

⁴¹⁸ Abisel, **a.g.e.**, s.52.

⁴¹⁹ Abisel, **a.g.e.**, s.50.

⁴²⁰ KIVIRCIK, **Cephaye Giden Yol**, s.307-309.

⁴²¹ KIVIRCIK, **Cephaye Giden Yol**, s.307-309.

28 Kasım 1923 günü Ankara'ya gittiğinde Encümen üyeleri, bir karara varabilmek için, Behiç Bey'den teminat istemişler ve Behiç Bey de gerekli olan teminatı onlara vermiştir.

Nafia Vekâleti'nin hazırladığı demiryollarının yabancı şirkete geri iadesi hakkındaki sözleşme bu suretle gerçekleşemeyince, 15 Ocak 1924 tarihinde Cumhuriyet Döneminin ilk hükümetinin Nafia Vekili Muhtar Bey istifa etmiştir. Yerine Milli Mücadele döneminde İstanbul'da bulunan, İstanbul Mebusu Süleyman Sırrı Bey 19 Ocak 1924 tarihinde tayin edilmiştir. Süleyman Sırrı Bey bu görevini II. İnönü hükümeti döneminde de sürdürmüştür.⁴²²

Mecliste uzun süren tartışmalardan sonra bir karara varılamamış ve doğru karar verilmesi için konunun daha ayrıntılı incelenmesi kararlaştırılmıştır. Bu maksatla beşer komisyonundan sonra on üçer komisyonu kurulmuştur. On üçer komisyonu da hattın satın alınmasına kesin olarak karar vermiştir.⁴²³ Yetkili hükümet organları bir araya gelerek, Anadolu demiryolları ve Haydarpaşa limanının satın alınması meselesini 26 Ocak-5 Şubat 1924 tarihleri arasında müzakere etmiş ve hukuken satın alınmasının mümkün olduğuna karar vermiştir. Müzakere sırasında, Başvekil ve Dışişleri Bakanı olan İsmet Paşa, Behiç Bey'i odasına çağırması ve "*Anadolu Demiryollarını alacağız; amma ben Avrupalı demiryolu isterim.*" demiştir. Behiç Bey de, "*Avrupalı'den maksatlarının ne olduğunu sorar?*" bunun üzerine İsmet Paşa "*Mesela, merdivenli istasyon, vagon restoran, masalarının üzerinde abajurlu lambalar ve saire.*" diyerek eklemiştir. Behiç Bey de, "*Evet, yapacağız, söz veriyorum. Efendim, isterseniz size bir senet vereyim, bilmem ki nasıl temin edelim*" diyerek bu konudaki kararlılığın göstermiştir.⁴²⁴

İstanbul'dan başlayarak Anadolu ortalarında Ankara ve Konya'ya ulaşan, stratejik önemi olan bu hattın İngilizler tarafından siyasi baskı aracı olarak

⁴²² Alkan, a.g.e., s.188.

⁴²³ Abisel, a.g.e., s.54-55.

⁴²⁴ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.319.

kullanılabileceği gerekçesiyle de hattın satın alınması hakkında görüş birliğine varılmıştır.⁴²⁵

Huguenin’le yapılan itilaf nameyi çürütmek için, Behiç Bey “Mühendis Mustafa Hulusi” imzası ile Tanin gazetesinde birkaç makale de yazmıştır. Sonunda 24 Nisan 1924 tarihinde, 506 sayılı “Anadolu Demiryollarının Mübayaasına (satın alınmasına) ve Müdiriyeti Umumiyesinin Teşkilat ve Vezaifine Dair” kanun Büyük Millet Meclisince kabul edilmiştir. Milli Hükümetin, Milli Mücadele döneminde hatlara el konulmasıyla demiryolunu idare etmek üzere oluşturulmuş olan Umum Müdürlük bu kanunla “Devlet Demiryolları Müdiriyeti Memuriyesi” adıyla yeniden teşkilatlandırılmış ve Nafia Vekâleti’ne bağlı katma bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir. Behiç Erkin’in çabası ve önderliği ile ilk Genel Müdürü sıfatını taşıdığı bu yeni Cumhuriyet teşkilatı, bugün Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları adıyla faaliyetlerini sürdürmektedir. Demiryollarının son bulduğu sahil şehirlerindeki limanların da aynı teşkilât idaresine bırakılması ve bunlardan yabancı şirketlere ait olanların demiryolları ile birlikte millileştirilmesi nedeniyle 31 Mayıs 1927 tarihinde kabul edilen 1042 Sayılı Kanun’la “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” adını almıştır. Teşkilât yine katma bütçeli bir idare olarak Nafia Vekâleti’ne bağlılığını devam ettirmiştir.⁴²⁶ İlk millileştirmelerden olduğu için önemli olan 506 sayılı kanun aşağıda verilmiştir.⁴²⁷

Madde: 1 — Mubayaası kabul edilen Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı demiryolları ve Haydarpaşa limanı ve rıhtımının kâffei şubat ve müştemilâtiyle beraber mukavele ve şartnamelerindeki ahkâmına tevfikan Hükümetçe mubayaasına mezuniyet verilmiştir.

Madde: 2 — Müessesesi mezkûre Hükümetçe mülhak bir bütçe ile Nafia Vekâletine merbut bir Müdiriyeti Umumiye tarafından idare olunur.

⁴²⁵ Yıldırım, **a.g.m.**, s.394.

⁴²⁶ Yaşa, **a.g.e.**, s.274.

⁴²⁷ Abisel, **a.g.e.**, s.56-57.

Madde: 3 — Müessesesi mezkûrenin dokuz zattan mürekkep bir Meclis İdaresi bulunur. Bunun altısı Nafia Vekâletinin göstereceği namzetler meyanından Heyeti Vekilece tayin olunur. Diğer üçü dahi Hükümetçe tayin olunacak aza tarafından ve erbabı ihtisas meyanından reyi hafi ile intihap edilir. Azalıkla memuriyet içtima edemez, Müdürü Umumi Meclisi idarenin azayı tabiyesindedir. Meclisi idare Reisi her sene iptidasında azayı mevcude meyanmda reyi hafi ile intihap olunur. Meclisi idare azasının müddeti dört senedir. Yalnız, ilk iki senenin nihayetinde azanın nısfı kura ile tebdil olunur. Tebdil olunacak azanın tekrar tayin ve intihabı caizdir. Meclisi İdare azasına içtima günlerine mahsus olmak üzere verilecek hakkı huzurun miktarı Nafia Vekâletince takdir olunur.

Madde: 4 — Meclisi idarenin vezai fi aşağıda gösterilmiştir: Bu maddede işleyiş hakkında bilgi verilmiştir.

Madde: 5 — Meclisi idarenin usulü müzakere, zaman ve sureti içtimai kendileri tarafından tanzim ve Nafia Vekâletince tasdik edilecek bir nizamnamesi dahili ile tayin olunur.

Madde: 6 — Mezkûr müessesat için evvelce şirketle teati edilmiş olan mukavele ve şartnamelerin, tarifelere müteallik mevaddı müstesna olmak üzere, işletme umuruna müteallik ahkâmı ile Rumeli demiryollarına ait işletme nizamnamesi meri ve muteberdir.

Madde: 7 — Bağdat demiryolunun Konya'dan bedi eden kısmının işletme ve inşaatı dahi bu bapta yeniden bir kanun nesrine kadar mezkûr Müdüriyeti Umumiye tarafından işbu kanun ahkâmına tevfikan idare olunacak ve varidat ile sarfiyatı ayrıca kayıt ve tespit edilecektir. Müşterek mesarifi hattın tulü nispetinde taksim olunacaktır.

Madde: 8 — İşbu kanun tarihi nesrinden muteberdir.

Madde: 9 — İşbu kanunun icrai ahkâmına Nafia Vekili memurdur.

Başvekil İsmet Paşa Anadolu Demiryollarının satın alınması hakkındaki görüşünü Sivas'ta 1930 da söylediği konuşmasında şöyle ifade etmiştir: *“Anadolu hattı mubayaasını esasen ben ilk iş olarak düşünmedim. Bence, şimendifer politikası her şeyden evvel yeni inşaat politikasıdır. Anadolu hattının mubayaasına ben fırka arkadaşlarımın ibramı ile bidayette hatta zorla temayül ettim. Bana şimendiferde esas politikam ne olacağını sordukları zaman **bir karış fazla şimendifer** demiştim. Yeni inşaat gibi muazzam bir masrafa girerken eski şimendiferleri devletleştirmek gibi diğer bir masrafa girmek istemiyordum, fakat arkadaşlarımın ısrarı beni nihayet ikna etti. Anadolu hattını bir gün evvel satın almak için beni ısrarla teşvik edenlerin arasında muhterem Fethi Bey de vardı. Bu hikâyeyi nakletmekten maksadım Anadolu hattının satın alınmasından şikâyet etmek değil, bilakis mali müşkülâtını mübalağa ettiğim ve nihayet başa çıkarmaya muvaffak olduğum bir muvaffakiyetten dolayı kendilerine teşekkür etmektir. Fakat bu teşebbüsün sermayedarı bidayette ürkütmüş olduğu mülâhazasına da beraber iştirak etmeliyiz. Şimendifer politikasına devletleştirmekle başlamak bana bidayette çifte müşkülât yaptı. İktiham etmek müyesser olunca çifte muvaffakiyete erdim. Şimendiferleri devletleştirmekle millî siyasetçe, millî iktisatça, o kadar çok faideler tecrübe ettim ki, mümkün oklukça her yeni hattı devlete mal etmek vazifemdir.”*⁴²⁸ Ülkenin imarından ve gelişmesinden sorumlu Başvekil ile Nafia Vekilinin ve daha birçok kimsenin karşı çıktığı **“demiryollarını millileştirmesi”** Behiç Bey'in büyük gayreti, ikna kabiliyeti ve Türklerin de demiryollarını işletebileceğine herkesten fazla inanmasıyla gerçekleşmiştir.

1923-1933 döneminde, Cumhuriyet'in ilanı sırasında imtiyazlı şirketlerin elinde bulunan demiryollarının büyük bir kısmı millileştirilmiş, satın alınanlar bu hatlar devlete ait hatlara katılmıştır. Bu konuda teşebbüse, Cumhuriyet'in ilânından çok kısa bir zaman sonra başlanmış ve ilk olumlu netice, Anadolu hattının millileştirilmesi ile alınmıştır. Bunu 1929 yılında Mersin-Adana, 1931'de Samsun-Çarşamba ile Bağdat hattının Adana-Fevzipaşa kısmı ve dar bir hat olarak inşa edilen Mudanya-Bursa demiryolu takip etmiştir.⁴²⁹

⁴²⁸ Abisel, a.g.e., s.56-55.

⁴²⁹ Yaşa, a.g.e., s.274.

2.6.8. Süleyman Sırrı Bey'in vefatı ve Behiç Bey'in Nafia Vekili olması

Behiç Bey ile Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey pek çok konuda anlaşamamıştır. Aralarındaki ilişki oldukça gergin bir hal almıştır. Bu gergin ilişki de Süleyman Sırrı Bey'in yanında olanlar, bir başka deyişle Behiç Bey'in yaptıklarını çekemeyenler bazı yemeklerde Cumhurbaşkanına Behiç Bey'in aleyhinde ifadelerde bulunmuşlardır. Bu şikâyetler üzerine; Behiç Bey 15 Haziran 1925'de Ankara'ya geldiğinde Çankaya Köşküne akşam yemeğine davet edilmiştir. Aynı yemeğe Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey de davet edilmiştir. Atatürk yemek esnasında aniden Süleyman Sırrı Bey'e "*Behiç Bey'le niçin geçinmiyorsun?*" diye sormuştur. Bu soru üzerine Süleyman Sırrı Bey de Behiç Bey'i ve icraatlarını örnekler vererek övmüştür. Fakat bu cevaptan tatmin olmayan Atatürk; "*Sen şimdi onları bırak. Behiç istese idi Mebus ve Vekil olurdu; istemiyor. Sen, onu madunun (astın) sayıyorsun; bence aranızda fark yoktur*" diyerek aralarındaki ilişkinin kötü olmasının nedenlerini ve ne yapmaları gerektiğini de kısa ve öz bir şekilde ifade etmiştir.⁴³⁰

Fakat o sıralarda oldukça hasta olan Süleyman Sırrı Bey'i Behiç Bey aralarındaki tüm gerginliğe rağmen ziyaret etmiştir.⁴³¹ Ancak İstanbul Mebusu ve Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey 14 Aralık 1925 tarihinde vefat etmiştir. Bunun üzerine, Başvekilin teklifi ile 14 Ocak 1926 tarihinde Nafia Vekâletine Behiç Bey tayin edilmiştir.⁴³²

2.6.9. Personelin refahı için alınan tedbirler

1. Personel kesilen paralardan oluşan bir tasarruf sandığı kurulmuştur. Bu sandık bilahare Emekli Sandığı olmuş ve tüm diğer emekli sandıklarının birleştiği zaman Emekli Sandığı'nın en büyük sermayesini bu demiryolları sandığı teşkil etmiştir.

2. Personelin çocuklarının eğitimi için Eskişehir'de bir okul açılmış ve en iyi öğretmenler getirilmiştir.

⁴³⁰ KIVIRCIK, *Cephaye Giden Yol*, s.314-315

⁴³¹ KIVIRCIK, *Cephaye Giden Yol*, s.317.

⁴³² TİTE A., K: 190, B:1-5.; TİTE A., K: 190, B:1-52.

3. Personel için aybaşında aylıklarından kesilmek üzere, veresiye mal satan bir seyyar bakkaliye vagonu tahsis edilmiş, bu sayede istedikleri gıda maddelerine kolaylıkla ulaşmaları sağlanmıştır.

4. Haydarpaşa'da bir kütüphane kurulmuş, birçok roman ve kitap alınmıştır.

5. Personelin sağlık durumu ile ilgili olarak seyyar doktor görevlendirilmiştir.

6. Personel ve ailelerinin izinlerinde kullanılmaları için senede bir defa paso verildiği gibi, buldukları yerin en yakın kasabasına sık sık gitmeleri için de paso verilmiştir.

7. İklim şartları iyi olamayan veya تنها olan istasyonların personelini, düzenli ve belli periyotlarda değiştirmek prensibi getirilmiş, bu suretle bu gibi istasyonlardaki memurlar düzenli olarak değiştirileceklerini bildiklerinden sıkılmadan çalışmalarını sağlamıştır.

8. Eskişehir atölyesinde bir çırak okulu açılmış, bu okul sayesinde atölyeye usta, lokomotiflere ateşçi ve makinist yetiştirilmiştir.

9. Demiryolu hattı boyunca etraftaki suların içilebilirliği düzenli olarak a edilmiştir.

10. Tren personelinin geceyi geçirdiği istasyonlardaki yatakhaneler devamlı kontrol edilmiş iyi durumda tutan memurlara ikramiye verilerek, bir genelge ile duyurulması sağlanmıştır.

11. Halkla temas eden personele üniforma yaptırılmış, tıraş olmaları ve halka kibar davranmaları telkin edilmiş ve bunda başarılı olunmuştur.

12. Personelin terfi edebilmesi için görevine tam bağlı olması duygusu verilmiş, iltimas geçilmeyeceği uygulamalar ile gösterilmiştir. Bu sayede personelin kuruma

ve amirlerine olan güveni arttırılarak görevlerini tam olarak yapmaları sağlanmıştır.⁴³³ Bu uygulamaları ile personelin görev ve yaşam standartları arttırılmıştır. Demiryollarında çalışan personelde bir aile havası yaratılmıştır. Personelde demiryollarına aidiyet duygusu geliştirilmiştir. Personelin refahı için tüm bunları yapılırken demiryolcularda bu ailenin reisliğine “*demiryolcuların babası*”nı yani Behiç Bey’i getiriyorlardı.

2.6.10. Behiç Bey’in Genel Müdürlüğü görevi süresince demiryolu faaliyetleri

Bu dönemde; 24 Eylül 1924 tarihinden itibaren Haydarpaşa-Pendik arası işletmeye açılmış ve 25 Ocak 1924 tarihinde de Genel Müdürlük Haydarpaşa’ya taşınmıştır.⁴³⁴

“Kütahya-Tavşanlı demiryolu hattının inşasına dair Kanun” TBMM’de 16 Nisan 1925 tarihinde kabul edilmiştir.⁴³⁵ 17 Nisan 1925 tarihinde Ankara-Yahşihan⁴³⁶ demiryolu hattı işletmeye açılmıştır.⁴³⁷ Yahşihan-Yerköy demiryolu hattı 20 Kasım 1925 tarihinde işletmeye açılmıştır.⁴³⁸

“Kayseri-Ulukışla demiryolu inşası hakkındaki Kanun”⁴³⁹ 13 Mart 1926 tarihinde, “Malatya-Ergani-Diyarbakır demiryolunun inşası hakkındaki Kanun”⁴⁴⁰ ise 22 Mart 1926 tarihinde TBMM’de kabul edilmiştir.

23 Nisan 1926 Samsun-Kavak ve 29 Nisan 1927 tarihinde Yerköy-Kayseri demiryolu hatları işletmeye açılmıştır.

⁴³³ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.323-325.

⁴³⁴ **TİTE A.**, K: 190, B:1-3.

⁴³⁵ **Z.C.**, Devre: II, C: XVIII, s.127.

⁴³⁶ İsmet Paşa 1930 yılında yaptığı Sivas konuşmasında: “1921 yılında Gazi’nin başkanlığında toplanan ilk hükümetin ilan ettiği programda: Ankara’dan, Yahşihan’a şimendifer temdit edeceğini söylüyordu.” Abisel, **a.g.e.**, s.15.

⁴³⁷ Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyetin 10.Yılı, 29.X 1933, s.545.

⁴³⁸ Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyetin 10.Yılı, 29.X 1933, s.545.

⁴³⁹ **Z.C.**, Devre: II, C: XXIII, s.179.

⁴⁴⁰ **Z.C.**, Devre: II, C: XXIII, s.381.

İstanbul'un, işgali üzerine, İstanbul'da açıkta bulunan Behiç Bey, Milli Mücadele'ye katılmak üzere Anakara'ya gelmiş ve bu suretle Anadolu-Bağdat demiryolları Genel Müdürlüğüne tayin edilmiştir.

Milli Mücadele'de, bu hattın düşman işgali dışında kalan ve zaman zaman değişen kısımlarında, görev yapan Behiç Bey, kuvvetli azmi, yorulmak bilmeyen gayret ve çalışmalarına paralel olarak, çevresine topladığı Türk demiryolcularının da, vatani duygular içinde, her çeşit zorluklara ve yoksunluklara katlanıp vazifelerinde gösterdikleri yüksek kabiliyet ve fedakârlıklarla kurulan sistemli ve düzenli bir idare şekliyle, takdire değer işler başarmıştır.⁴⁴¹

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra da, daha işbaşında kalan ve tam kavramıyla bir teşkilâtçı ve idare adamı olan Behiç Bey, büyük gayretler sarfıyla, şirket demiryollarının çok üstünde ve en ileri ülke demiryolları seviyesinde bir demiryolu işletmeciliğini sağlamış olması bakımından, memleketimizde, o günler için, modern demiryolculuğunun ilk kurucusu olmak şerefini kazanmıştır. Onun bu başarısında, Türk demiryolcularının da, bir gayret ve kabiliyet payı olduğunu kabul etmeliyiz.⁴⁴²

2.7. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası

Cumhuriyetin kuruluşundan hemen sonra hükümetler, bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan da ülkenin siyasi birliğini pekleştirmek ve savunmasını kolaylaştırmak maksadıyla aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası benimseyip uygulamaya başlamışlardır. Bu politikada iki ana prensibi vardı; ülkenin uzak şehirlerinin yeni hatlarla merkeze bağlanması ve mevcut imtiyazlı yolların millileştirilmesi olmuştur.

Ülkenin topyekûn kalkınmasını hedefleyen Cumhuriyet yöneticileri İzmir İktisat Kongresi kararları doğrultusunda, ülkenin gelişmesinin ana unsurlarından birisinin de ulaştırma alt yapısı olduğu görüşünden hareketle, başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için çalışmalara başlamışlardır. 1923 Umuru Nafia

⁴⁴¹ Ergun, a.g.e., s.37.

⁴⁴² Aynı yer.

programında ülkeyi doğu-batı yönünde geçen ve şube hatlarıyla merkez ve limanlara bağlanan demiryolu ağı planlanmıştır.

Ancak Milli Mücadele'nin başından 22 Nisan 1924'e kadar geçen sürede milli bir ulaşım politikasından bahsedilememiştir. Bu dönemde özellikle demiryolu politikası liberal esaslara dayanmış, demiryolları gibi büyük sermayelere ihtiyaç duyulan bayındırlık işlerinin milli sermaye ve milli teşebbüsle başarılması mümkün görülmemiştir. Büyük önem verilmekte olan demiryollarının bir an evvel gerçekleştirilmesi için ülkenin bağımsızlığına zarar vermemek ve mevcut kanunlara uymak şartı ile yabancı sermayeye izin verilmiştir.⁴⁴³

Cumhuriyet Hükümeti, prensip itibariyle yabancı sermaye karşı olmamış bundan faydalanmayı düşünmüştür. Ancak yabancı sermaye sahiplerinin “makul ve meşru şartlar altında, memleketin mali ve iktisadi siyasetine uygun bir şekilde çalışmak kaydıyla” memlekete gelmesini istemiştir.⁴⁴⁴ Osmanlı İmparatorluğundan kalma gelenekler ve usullerle çalışmak isteyen kapitalistler, yeni Türkiye'nin sağlam duruşuyla bağdaşamayacaklarını bildiklerinden fazla ilgi göstermemişlerdir.

Bu düşünceyle Ankara'dan başlayarak Akdeniz ve Karadeniz'e ulaşmak kaydıyla, Doğu Anadolu'dan Musul'a kadar yaklaşık 4000 kilometrelik bir demiryolunun inşası için Amerikalı Chester ile imzalanan sözleşme 9 Nisan 1923 günü TBMM tarafından onaylanmıştır. Yine aynı düşünceyle Lozan'da, Türkiye'de daha önce imtiyazla demiryolu yaparak işleten şirketlerin statüleri kabul edilmiştir. Ancak Osmanlı döneminde olduğu gibi yabancı siyasi etki ve nüfuzlarına yol açacak herhangi bir görüşe hayat hakkı verilmemiştir.⁴⁴⁵

1923 Türkiye'sinde tamamı yabancılar tarafından inşa edilmiş 4112⁴⁴⁶ kilometre uzunluğunda demiryolu vardır. Yabancı şirketler tarafından inşa edilen bu demiryolları ülke çıkarlarından ziyade, emperyalist devletlerin çıkarlarına göre nasıl

⁴⁴³ Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, s.387.

⁴⁴⁴ Abisel, **a.g.e.**, s.71.

⁴⁴⁵ Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, s.388.

⁴⁴⁶ Aynı yer.

inşa edildiklerini ikinci bölümde ayrıntılı anlatılmıştır. Demiryolu sömürü düzeni kurulmasının en başta gelen aracı olarak kullanılmıştır.

1923-1938 döneminde demiryolları ülkenin en önemli sorunu olmuş ve büyük bir ciddiyetle ele alınmıştır. “*Bir karış fazla şimendifer*” parolasıyla “*milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi*” olarak örülmüştür. Üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır.

Cumhuriyetin demiryolu politikası her şeyden önce inşa politikasına dayanmıştır. Amaç, ülkedeki demiryolu şebekesini mümkün olduğu kadar kısa bir sürede genişletmek olmuştur. Mali yetersizlik sebebiyle şirketlerin elindeki demiryollarının devletleştirilmesi yoluna gidilmek istenmemiş, İsmet İnönü, inşa politikasının gerekçesini şöyle açıklamıştır: “*Bence şimendifer politikası her şeyden evvel yeni inşaat politikası idi. Bana şimendiferlerde esas politikamın ne olacağını sordukları zaman bir karış şimendifer demiştim. Yeni inşaat gibi muazzam bir masrafa girerken eski şimendiferleri devletleştirmek gibi bir masrafa girmek istemiyordum*”.⁴⁴⁷ Demiryollarının millileştirilmesi bölümünde bu konuyu ayrıntılı irdelemiş Behiç Bey’in bu konuda ne kadar önemli ve belirleyici bir rol aldığından bahsedilmiştir.

Cumhuriyet’in demiryolu politikası inşa politikasına dayanıyordu. Ancak demiryolu inşaatları ise oldukça fazla harcama gerektiren yatırımlardır. Demiryollarını ülkenin en önemli sorunu olarak gören Cumhuriyet yöneticileri, bu sebeple daha ilk günlerden itibaren bütün gayretlerini ve para kaynaklarının önemli bir kısmını demiryolu inşaatlarına ayırmışlardır.

Bu konuda Mustafa Kemal 1 Mart 1923’te T.B.M.M.’yi açış konuşmasında “*Efendiler, demiryollar ve limanlar ve mümasilleri gibi pek muhtaç olduğumuz tesisatı cesimenin yeniden inşa ve işletilmelerindeki siyasetimiz, kavanini hazırta ve müstakbelimize tabi olmak ve bu babda kabul ettiğimiz milli prensiplere tetabuk*

⁴⁴⁷ Yıldırım, “*Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış*”, s.389-390.

etmek şartıyla müracaat edecek ecnebi sermayelerini memnuniyetle kabul etmektir”⁴⁴⁸ ifadeleriyle demiryolu politikasının temelini yeni demiryolları inşa etmek olduğunu belirtmiştir.

Cumhuriyet Hükümeti Ankara’yı başkent seçtiğinde, yeni hükümet merkezinin İstanbul, İzmir, Aydın, Konya, Eskişehir, Adana gibi şehirlerle bağlantısı olup, ülkenin diğer bölgeleri ve Sivas, Samsun, Erzurum, Kayseri, Malatya, Diyarbakır gibi önemli şehirleriyle demiryolu bağlantısından tamamen yoksundu. Hâlbuki hükümet merkezinin önemli şehirlerle demiryolu bağlantısı ilk akla gelen zorunluluktaki. Bunun için ilk iş olarak Ankara’nın yeni hatlarla ülkenin başlıca bölge ve şehirlerine bağlanması konusu ele alınmış, Ankara-Sivas, Samsun-Sivas hatlarının yapılması kararlaştırılmıştır.⁴⁴⁹

1920’li yıllarda demiryolu hatlarının güzergâhlarının tespitinde kararsız davranılmıştır. Ankara-Sivas hattının hiçbir önemli merkeze uğramadan Sivas’a ulaşması kararlaştırılmış iken, ekonomik olmayacağı düşüncesiyle daha sonra güzergâh değiştirilerek Kayseri üzerinden Sivas’a ulaştırılmıştır. Yine Ankara-Ereğli hattı, Ankara’nın batısından Ereğli’ye direk olarak yapılması kararlaştırılmış iken, kıyıda ülke içine direk hat yapılması askeri yönden sakıncalı görülmüş ve Ankara’nın doğusundan biraz da dolaştırılarak Ereğli’ye ulaşılması için yeni bir güzergâh tespit edilmiştir. Diğer taraftan Bağdat hattı üzerindeki Arade istasyonundan kuzeye doğru yapımı düşünülen Arade-Diyarbakır-Ergani hattı askeri yönden sakıncalı görüldüğü gibi idari ve iktisadi yönden de ülkeye bir fayda sağlamayacağı gerekçesiyle hattın yapımı durdurulmuştur. “Daha sonra Ergani ve Diyarbakır’a ulaşacak hattın güzergâhı Keller (Fevzipaşa)-Malatya-Ergani-Diyarbakır olarak tespit edilmiştir.

Aynı kararsızlık demiryollarının dar ya da normal olarak inşalarında da söz konusu olmuştur. Örneğin, Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas demiryollarının normal hat olarak inşasına başlanmış iken, Arade-Diyarbakır-Ergani demiryolu dar olarak

⁴⁴⁸ İsmail Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk Borçlanmalar”, **ATAM Dergisi**, Sa: 44, C: XV, Ankara, 1999, s.603.

⁴⁴⁹ Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, s.391.

inşa edilmeye başlanmıştır. Ankara-Ereğli hattının ise önce normal, sonra dar, sonra yine normal olarak inşası kararlaştırılmıştır. Hâlbuki ülkedeki demiryollarının bir kısmının dar ve bir kısmının da normal olarak yapılması hem iktisadi hem de askeri açıdan sakıncalı idi. Nitekim Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa hatların dar yapılmasına karşı çıkmıştır.

Hükümetin bu konuda Nafia Vekâleti'nin görüş istemesi üzerine Nafia Vekili Behiç Bey'in başkanlığında bir komisyon kurulmuştur. 17 Şubat 1926-21 Şubat 1926 tarihleri arasında çalışmalarını sürdüren komisyonun hazırladığı raporda şöyle denilmiştir: “Kütahya-Balıkesir, Ulukışla-Kayseri ve Ankara-Sivas hattı Kayseri'ye kadar normal hat (1.435 m) olarak inşa edilmelidir. Bunun haricinde Adapazarı-Eskişehir-Ankara-Kayseri-Sivas hattının dışında kalan bölgelerde dar hat inşası uygundur, inşası devam eden Samsun-Sivas hattı hemen dar hatta çevrilmeli, ayrıca Ankara-Ereğli hattı yine dar olarak inşa edilmelidir”. Komisyon yine aynı raporda “normal hat yerine dar hat inşası ile inşa harcamalarında % 30 ve inşa süresinde de % 25 tasarruf sağlanacağını ve Ankara-Ereğli, Samsun-Sivas, Kayseri-Sivas ile Keller-Malatya-Diyarbakır hatlarının dar olarak inşası halinde yaklaşık 40 milyon lira tasarruf sağlanacağı” şeklinde görüş bildirmektedir. Fakat bu rapordan çok kısa bir süre sonra, hükümetin Samsun-Sivas hattının dar hatta çevrilmesinin mümkün olup olmadığı konusunda görüş istemesi üzerine Nafia Vekâleti 17 Mart 1926'da bu defa da önceki raporun tam aksine özetle: “Dar hattın bölgenin iktisadi ihtiyaçlarına cevap veremeyeceği ve o ana kadar geniş hat için yapılan harcamanın boşa gideceği dolayısıyla hattın geniş olarak inşası uygundur” şeklinde görüş bildirmiştir.⁴⁵⁰

Anadolu hattının satın alınması için şirketle yapılan görüşmelerin çok uzun sürmesi ve 1928'de yapılan sözleşme ile ilk yıllarda oldukça yüksek ödeme yapmak zorunda kalınması yanında, bu yıllarda önemli demiryolu hatlarının yapımı ve dünya ekonomik buhranı gibi sebepler 1933'e kadar diğer demiryolu hatlarının millileştirilmesine engel olmuştur.

⁴⁵⁰ Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, s.392.

Ancak 1934'e gelindiğinde demiryolu inşaatlarında önemli bir gelişme sağlanmıştır. Artık sıra yabancı şirketlerin ellerindeki hatların millileştirilerek bütün ülke şebekesinin milli bir demiryolu idaresi altında bir elde toplanmasına gelmiştir. Dolayısıyla 1934-1937 döneminde millileştirme işlemine hız verilmiştir. 1928'de Anadolu demiryolu hattının satın alınmasıyla başlayan millileştirme çabaları ile 1938'e kadar şirketlerin elindeki demiryollarından 3387 kilometresi satın alınmıştır. Demiryolu politikasının tek bir hedefe yöneldiğini ifade edebilmek mümkün değildir. Milli savunma ile ilgili kaygılar ağır basmakla birlikte, bütünleşmiş bir iç pazar yaratılmaya çalışılmıştır. Yapılan demiryolları yalnız milli birlik, milli savunma ve bağımsızlığın bir gereği değil, bunlarla birlikte milli iktisat için de zorunluluk olarak görülmüştür. Dönemin yöneticileri tarafından demiryollarının “Ülkenin hayatı, emniyeti, milli birliği, siyasi varlığı ve milli iktisadın gelişmesi” için yapıldığı sık sık dile getirilmiştir.⁴⁵¹

2.8. Devlet Demiryolları İdaresinin Kurulması ve Gelişmesi

Cumhuriyet ilanından sonra sosyal, kültürel, iktisadi ve genel olarak toplumsal kalkınmayı gerçekleştirmek isteyen Cumhuriyet yöneticileri ülkedeki bütün kuruluşları tek tek ele aldılar. Cumhuriyet öncesinde bulunmayan fakat artık ülkenin ihtiyacı olan kuruluşlar meydana getirildi. Devlet Demiryolları da bunlardan birisidir.

Osmanlı döneminde Hicaz Demiryolu dışında kalan diğer bütün demiryolları yabancılar tarafından yapıp, işletildiği için Osmanlı Devleti'ne ait bir demiryolu kuruluşu bulunmamaktaydı. Sadece demiryollarının emniyetinden sorumlu, Genelkurmay Başkanlığına bağlı Demiryolu Askeri Müfettişlikleri/Komiserlikleri bulunmaktaydı.

Ancak I. Dünya Savaşının başlaması üzerine, Anadolu ve Bağdat Demiryolları ile Şark Demiryolları dışındaki diğer demiryollarına el konulmuştur. El konulan demiryollarını işletebilmek için “Askeri Demiryollar Müdüriyeti Umumiyesi”

⁴⁵¹ Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, s.395-396.

kurulmuştur. I. Dünya Savaşı'nın sona ermesi ile bu demiryolları tekrar eski sahiplerine devredilmiştir.

Milli Mücadele döneminde ise Heyeti Temsiliye'nin 23 Mart 1920 tarihli emriyle demiryollarına el konulmasını müteakip, B.M.M. açılmasından sonra Nafia Vekâleti'nce 18 Temmuz 1920 tarihinde demiryollarına el konulması işlemi tamamlanarak, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi" adıyla bir teşkilat kurulmuştur.

Cumhuriyetin ilanından sonra; 22 Nisan 1924 tarihli 506 numaralı kanun ile Anadolu Demiryolları satın alınmış ve Anadolu Demiryolu ile Bağdat Demiryolu'nun Konya-Yenice bölümünün bir müdüriyeti umumiye tarafından idare edilmesine karar verilmiştir. Kanun gereğince Nafia Vekâleti'ne bağlı ve Merkezi Haydarpaşa olmak üzere "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi" kurulmuştur. Bununla birlikte Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Arade-Diyarbakır-Ergani demiryollarının yapımı başlamıştı. Bu demiryolu hatlarının hem inşaatlarını gerçekleştirmek hem de biten kısımlarını işletmek için Nafia Vekâleti'ne bağlı "Demiryollar İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi" görevlendirildi.

Bu iki idarenin yanında, Brest-Litovsk Anlaşması ile Osmanlı devletine bırakılan Doğu Anadolu demiryolları için 1924'te Nafia Vekâleti'ne bağlı olarak kurulan "Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Subatı Demiryolları Müdürlüğü" kurulmuştu.

23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanun ile mevcut demiryollarıyla inşası devam eden ve daha sonra inşa edilecek demiryolları ile bu demiryollarının son noktasında liman inşa etmek ve işletmek üzere Nafia Vekâleti'ne bağlı" kuruldu. Bu idarenin kurulmasıyla yabancı şirketlerin ellerindeki demiryolları dışındaki kalan diğer demiryollarının inşaa ve işletilmesi tek elde toplanılmıştır.

Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi'nin bu yapısı 30 Ocak 1929'ta kabul edilen 1483 sayılı kanuna kadar devam etmiş bu kanunla idare; "Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü" adını almıştır. Yine bu

kanunla daha önce satın alınmış olan Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdürlüğü kaldırılarak, yerine Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Afyon hatlarından sorumlu olmak üzere Haydarpaşa'da bir İşletme Müfettişliği kuruldu. 1927 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi olarak kurulan kuruluş 1950'li yıllara gelindiğinde Türkiye'nin büyük kuruluşlarından biri haline gelmiştir. 22 Haziran 1953 tarihinde "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi" adıyla iktisadi devlet teşekkülü olmuştur.⁴⁵²

⁴⁵² Yıldırım, **a.g.e.**, s.63-72.

SONUÇ

Behiç Erkin'in 85 yıllık yaşamını (1876-1961) oluşturan, aile, eğitim, askerlik, bakanlık ve büyükelçilik hayatı ile özellikle demiryolculuğunu iki bölüm altında incelemeye çalıştık. Birinci bölüm Behiç Erkin'in biyografisine ayrılmıştır. Bu bölümde; Behiç Erkin'in çocukluk dönemi ve eğitim hayatı, Orduda bulunduğu görevler, Selanik'teki demiryolculuk tecrübesi, Milli Mücadele'ye katılımı, Bayındırlık Bakanlığı ile Budapeşte Elçiliği ve Paris Büyükelçiliği anlatılmıştır.

Kurmay Yüzbaşı rütbesi ile 13 Nisan 1902 tarihinde Selanik'teki 15'inci Topçu Alayına katılarak Ordudaki görevine başlayan Behiç Erkin, 1910 yılına kadar sırasıyla Bölük, Tabur ve Alay Komutanlıklarında bulunmuştur. Balkanlar'da o dönemde meydana gelen isyanların bastırılmasına yönelik yapılan askeri harekâtlara katılmış, çetelerle mücadele etmiştir. Komutan olarak mahiyetindeki subayların eğitimine, disiplinine çok önem vermiş, onları iyi birer subay olarak yetiştirebilmek için gayret göstermiştir. Hatta o dönemde iyice siyasete karışmış ordu içinde, kendi personelini siyasi meselelerden uzak tutmaya çalışmış ve bu maksatla astlarına oldukça fazla görev ve iş vermiştir. Mustafa Kemal ile bu dönemde, 1907 yılında Selanik'te tanışarak yakın arkadaş olmuş ve bu arkadaşlıkları yaşamları boyunca devam etmiştir.

Selanik'te 1904-1908 yılları arasında diğer görevlerine ek olarak, İltisak Hattı Muhafız Kuvvetleri Müfettişliğinde bulunmuş, müteakiben 1910-1912 yılları arasında Demiryolu Askeri Komiserlik görevine atanmıştır. Bu görevleri sırasında, Demiryolu kuruluşu ve işletmesi üzerine yapmış olduğu incelemelerini, I. Dünya Savaşı sırasında "Demiryolunun Askeri Açından Tarihi, Kullanımı ve Teşkilâtı" adlı bir kitapta toplayarak bu alandaki ilk Türkçe eseri yazmıştır. Altı yıllık demiryolculuk tecrübesi, Behiç Bey'in kurtuluş savaşında demiryollarının başına getirilmesinde en büyük nedenlerden biri olmuştur. Çünkü Behiç Bey, orduda demiryolcu olarak tanınmaktaydı.

Balkan Savaşı süresince Demiryolları Komiserlik görevine devam eden Behiç Erkin, Yunan kuvvetlerinin Selanik'e girmesi üzerine 26 Kasım 1912'de harp esiri

olarak Yunanistan'ın Pire şehrine götürülmüştür. Esaret sonrası 18 Kasım 1913 tarihinde İstanbul'a gelen Behiç Erkin 11 Şubat 1914'te Harbiye Nezareti Harbiye Dairesi Ordu Şubesi Asker Alma Kısım Amirliğine tayin edilmiş ve I. Dünya Savaşı süresince Genelkurmay Karargâhında Lojistik görevde bulunmuştur.

I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı ordusunun teçhiz edilmesinde, Ordu mevcudunun bütünlenmesinde Genelkurmay Karargâhında birlikte çalıştığı Alman subayı Kannengisser; *“Harbiye Bakanlığı Ordu Dairesi Başkanlığı görevimi gönül rahatlığıyla yardımcım Yarbay Behiç Bey'e devrettim. Bu şekilde işlerin ehil ellerde bulunacağını biliyordum. Behiç Bey, beraber çalıştığımız yıllarda, Türk subayları arasında en çok temas ettiğim kişiydi. Gayet makul, derin görüşlü, geniş genel kültür sahibi, memleketinin tarihi, mazisi, ahlakı ve âdetleri hakkında esaslı bilgilere sahipti ki, emsali Türkiye'de epey nadirdi. Behiç Bey gayet geniş bilgi, muhakeme yeteneği ve büyük bir temsil yeteneği, hayret verici bir iş kapasitesi ve gerçek bir yaratıcı dehaya sahipti. Bundan başka, kendisine yakın olanların hepsi tarafından sevilen mükemmel bir arkadaştı”* görüşüyle Behiç Erkin'in temayüz etmiş yeteneklerini ifade etmiştir.

Batı, tarihte Osmanlı İmparatorluğu'nu demiryolları vasıtasıyla yarı sömürge haline getirme çabası içersinde olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapmaya yeterli sermaye bulunmadığından, yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla demiryolculuk tamamen yabancıların, Osmanlı vatandaşlarından da sadece gayrimüslim azınlıkların elinde kalmıştır. Bu nedenle o yıllarda “Türkler Demiryolu İşletemez” fikri Türklerde bile yer etmişti. İşte bu yıllarda demiryollarından anlayan ender kişilerden birisi olduğu için Behiç Bey'in Milli Mücadeleye katılışına, Milli Mücadele Liderleri oldukça sevinmişlerdir. Çünkü Milli Mücadele başlarken, o yıllarda bir harbin en önemli gereçlerinden biri olan demiryollarının durumu iyi değildi. O güne kadar işletmeciliğini yabancılara ve azınlıklara bıraktığımız, yazışmaları dahi Fransızca olan şimendiferleri işletmek zorundaydık. Kısacası “iş başa düşmüştü”. Bu alanda da yeterince yetişmiş Türk bulunmuyordu. Behiç Erkin, bu alanda yetişmiş kendini kanıtlamış ender şahsiyetlerden biriydi.

Behiç Erkin, 15 Temmuz 1920-25 Şubat 1921 ve 1 Aralık 1921-14 Ocak 1926 tarihleri arasında iki dönemde Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü görevini yapmıştır. Bunlardan Birinci dönem olarak adlandırdığımız dönemde oldukça zor şartlar altında çalışmıştır. Bunun sonucunda sağlığı bozulan Behiç Erkin, bu zor günlerde bu görevinden istifa etmek zorunda bırakılmıştır. İkinci defa görevi üstlendiğinde, işletme sorunu yaşayan demiryollarının başına adeta bir kurtarıcı gibi getirilmiştir. Milli Mücadele'nin en çetin şartlarında birçok sorunun üstesinden gelerek Genel Müdürlük görevini başarıyla yerine getirmiştir.

Ulusal Savaşımızda demiryolculuğun tarihi, Türk ulusunun bu alandaki yeteneğinin her türlü aksaklık ve eksiğe rağmen kanıtlanmasının tarihidir. Behiç Bey'in önderliğinde bir demiryolu "gizli tarihi" yatmaktadır. Savaş içinde savaşın tarihidir. Kurtuluş Savaşımızın gizli kahramanlarından biri olan Behiç Erkin, Lojistikçi kimliği nedeni ile fazla ön planda kalmamıştır. Ancak Kurtuluş Savaşına yaptığı katkı ile tarihteki yerini almıştır.

Personelin büyük bir kısmını gayrimüslimlerin oluşturduğu ve hiçbir Türk işletemez denildiği yıllarda demiryollarının dilinin Türkçeleştirilmesi, Millileştirilmesi gibi birçok konuda öncülük etmiştir. Milli Mücadele'de hatlara el konularak, hattın idaresi için oluşturulmuş olan Umum Müdürlük "Devlet Demiryolları Müdüriyeti Memuriyesi" adıyla yeniden teşkilatlandırılmıştır. Behiç Erkin'in çabası ve önderliği ile ilk Genel Müdürü sıfatını taşıdığı bu yeni Cumhuriyet teşkilatı, bugün Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları adıyla faaliyetlerini sürdürmektedir

Balkan Savaşı'nda, I. Dünya Savaşı'nda ve Milli Mücadele'de, cephede başta Mustafa Kemal olmak üzere, her komutanın arkasına baktığında güven duyduğu Behiç Erkin, vazifesini daima büyük bir disiplin içinde, tavizsiz, büyük bir kararlılıkla yerine getirmiştir.

Mustafa Kemal'in önderliğinde Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasında emeği geçenler arasında yerini almış, Türk demiryolculuğunu kurmuş, millileştirmiş, Cumhuriyetimizin ilk Bayındırlık Bakanlarından biri olmuştur.

Osmanlı döneminde demiryollarına ait ilk eseri kaleme almış, Demiryolları müzesini kurmuş, ilk demiryolu okulunu açmış, demiryolu lisanını Türkçeleştirmiş, Mühendis Mektebi'ne (İTÜ) özerklik verilmesini sağlayan kararnameyi hazırlayıp Meclisten geçmesini sağlamış, yeni harflerin kabulünden önce Latin harfleriyle dersleri Türkçeleştirmiş ve Taşkışla arazisini okula bağlayarak Türk mühendislerinin yetiştirilmesine büyük katkıda bulunmuştur.

Anayurdu demir ağlarla örmek için tam sekiz yıl çalışmış ve bu emeğin karşılığı olarak Mustafa Kemal Atatürk tarafından daima takdir edilmiştir. Atatürk bu takdirini de, Onuncu Yıl Marşındaki *"yurdun her tepesinde dumanlar tütüyor"* mısrasını değiştirip, *"sizin emeğiniz tam olarak ifade etmiyordu, değiştirdim, 'demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan'yaptım,"* diyerek göstermiştir.⁴⁵³

14 Ocak 1926-4 Kasım 1928 tarihleri arasında Bayındırlık Bakanlığı yapan Behiç Erkin, 1928-1939 yılları arasında Budapeşte Elçiliği ve 1939-1943 yılları arasında Paris Büyükelçiliği görevlerinde bulunmuştur. Ayrıca; 31 Aralık 1925 tarihinde II. Dönem İstanbul Milletvekili, 5 Eylül 1927 tarihinde III. Dönem İstanbul Milletvekili ve 2 Eylül 1943 tarihinde de VII. Dönem Çankırı Milletvekili olmuş ve 5 Ağustos 1946'da milletvekilliği sona ermiştir.

Behiç Erkin'in bütün hayatı boyunca en iyi bildiği iş trenler ve tren sevkiyatlarıydı. Balkan Harbi'nde Hat Komiseri ve Kurtuluş Savaşı'nda cephelere asker, cephane sevkiyatı, savaş bitince demiryollarının kuruculuğu, genel müdürlüğü, Bayındırlık Bakanlığı görevlerinde hep demiryolları ile ilgili çeşitli görevlerle ülkesine hizmet etmişti. Hiç şüphesiz Behiç Erkin'in en iyi bildiği işti tren organizasyonuydu. Büyükelçiliği döneminde Fransa'da da aynısını yapmayı başarmış ve 20.000'e yakın insanın çoğunu trenlerle Nazi işgali altındaki

⁴⁵³ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.361.

topraklardan geçirerek Türkiye'ye, özgürlüğe göndermeyi başarmıştır. Yahudilerin “Büyükelçi'nin trenleri” adını taktıkları trenler, düzenli olarak Fransa'daki Türk vatandaşlarını Türkiye'ye taşımıştır.

Türk ulusu için elinden gelen hizmeti, gerek katıldığı savaşlarda, gerekse de bürokrat, milletvekili, bakan ve büyükelçi olarak yapmanın huzuru içinde Behiç Erkin 11 Kasım 1961 günü İstanbul'da hayata gözlerini kapadı. Gazeteler Behiç erkinin vefatını “Mustafa Kemal'in arkadaşlarından birisi daha öldü” diye duyurdular. Anıtmezarı vasiyeti üzerine rayların sesini devamlı duyabileceği Eskişehir'de hatların birleştiği üçgende, Konya-Kütahya-İstanbul makası içinde Enveriye istasyonunda bulunmaktadır.

Yakın arkadaşlarından Hüsnü Sadık Durukal “*İstiklal Savaşında Eskişehir'de Milli Demiryolları İdaresini kurmuş olan Behiç Erkin, demiryollarına ve istisnasız bütün demiryolcularına olan bağlılığını ebedileştirmek amacıyla olacak ki kendisini Eskişehir'de hatların birleştiği üçgende defnedilmesini vasiyet etti*” sözleriyle Behiç Erkin'in ölümün bile ayıramadığı demiryollarına bağlılığını vurgulamaktaydı.⁴⁵⁴

Vatan gazetesinde 24 Kasım 1961 tarihinde Tayyip Gökbilgin imzası ile yayımlanan bir yazıda; “*İstiklâl Savaşı esnasındaki buhranlı günlerde Atatürk'ün Ankara İstasyonu'ndaki ikametgâhında, Eskişehir veya Konya'da onunla birlikte türlü ulaştırma meselelerini nasıl halledip karara bağladıklarının hikâyesini kendisinden dinledikçe, o günlerin ağır şartlarını, güçlüklerini ve heyecanını bir daha yaşıyor ve hissediyorduk.*

“*Türk halkına karşı hizmet ve vazifelerini elinden, geldiği derecede yapmış insanlara mahsus bir vicdan huzuru içinde aramızdan ayrıldı ve ebediyete intikal etti. Onun çalıştığı müesseselerde, gördüğü vazifelerde, kendisine bugün ve yarın halef olacak kimseler, gelecek nesiller, onu hizmetleri, şerefleri ve başarıları ile mutlaka ve daima minnet ve şükran hisleri ile hatırlayacaklardır. Ruhu şad olsun*”⁴⁵⁵

⁴⁵⁴ Hüsnü Sadık Durukal, “Behiç Erkin”, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni**, No:238, İstanbul, Kasım 1961, s.19.

⁴⁵⁵ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.14.

Bu çalışmada milli mücadelenin çetin koşullarında Ulusal demiryolculuğumuz, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının kurucusu “demiryollarının babası” Behiç Erkin merkezli olarak incelenmiştir. Türk ulusu için elinden gelen hizmeti, gerek katıldığı savaşlarda, gerekse de bürokrat, milletvekili, bakan ve büyükelçi olarak üstün bir görev anlayışı ile yerine getirmiş olan Behiç Erkin’i tarih hiçbir zaman unutmayacak ve Türk Milleti her zaman şükranla anacaktır.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV BELGELERİ

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Türk İnkılâp Tarihi Arşivi

Devlet Demiryolları Arşivi

Türk Tarih Kurumu Arşivi

B. RESMÎ BELGELER

TBMM Zabıt Cerideleri

Türk Parlamento Tarihi

C. KİTAPLAR

Abisel, M.Arslan; **Bir Karış Fazla Şimendifer**, Ankara Basımevi, Ankara, 1948.

Alkan, Faik; **Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası (1920-1933)**, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Haziran, 1999.

Apak, Rahmi; **Yetmişlik Bir Subayın Hatıraları**, TTK Basımevi, Ankara, 1988.

Artuç, İbrahim; **Kurtuluş Savaşı Başlarken**, Karataş Yayınları, İstanbul, 1987.

Aydoğan, Erdal; **Samsun'dan Erzurum'a Mustafa Kemal**, ATAM, Semih Ofset, Ankara, 2000.

Aytepe, Oğuz **Milli Mücadele Başında Mustafa Kemal ve Heyet-i Temsiliye'nin İç Siyaseti**, Ankara, 1993.

Can, Bilmez Bülent; **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

Çavdar, Tevfik; **Millî Mücadeleye Bağlarken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm-I**, Cumhuriyet Tarih Kültür Dizisi-203, Çağdaş Matbaacılık ve Yayıncılık, İstanbul, 2001.

Emirhan, Sami; **Osmanlı İmparatorluğu ve Bağdat Demiryolu Serüveni**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1994.

Earle, Edward Mead; **Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903 – 1923)**, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2003.

Ergun, Murat; **Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları**, Ahenk Matbaası, İstanbul, 1966.

Günçan, Ömer Kamil; **Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği**, Demiryollarının Dünü Bugünü ve Yarını Hakkında Bir Yorum, Akay Ofset Matbaacılık, Ankara, 1992.

Gürel, Ziya; **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, TTK Yay. XXV. DİZİ-Sa:9, TTK Basımevi, Ankara, 1989.

İşkora, Muharrem Mazlum; **Harp Akademileri Tarihçesi (1846-1965)**, C: 1, 2.Baskı. Gnkur. Basımevi, Ankara, 1966.

Jackh, Ernest; **Yükselen Hilâl**, Çev: P.Kutman, Uğur Kitapevi, İstanbul, 1946.

Kandemir, Feridun; **Milli Mücadele Başlangıcında Mustafa Kemal arkadaşları ve Karşındakiler**, Yakın Tarihimiz Yayınları, Ercan Matbaası, İstanbul, 1964.

Kıvırcık, Emir; **Cepheye Giden Yol**, GOA Basım Yayın ve Tanıtım Hizmetleri, İstanbul, 2008.

————— **Büyükelçi**, GOA Yayınları, İstanbul, 2007.

Müderrişoğlu, Alptekin; **Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları**, Birinci Cilt, Kastaş A.Ş. Yay., İstanbul, 1988.

Onur, Ahmet; **Türkiye Demiryollar Tarihi (1860-1953)**, K.K.K. Yay., İstanbul, 1953.

Ortaylı, İlber; **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Timaş Yayınları, İstanbul, 1983.

Özyüksel, Murat; **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yay., İstanbul, 1988.

Özdemir, Mehmet; **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları**, Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918 – 1920) Kültür Bakanlığı, Kültür Eserleri, Ankara, 2000.

Özgül, M.Cemil; **Heyet-i Temsiliye'nin Ankara'daki Çalışmaları**, Ankara, 1989.

Rathman, Lothar; **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, Haz.: Ragıp Zarakulu, Belge Yayınları, İstanbul, 1982.

Turan, Şerafettin; **Mustafa Kemal Atatürk-Kendine Özgü Bir Yaşam ve Kişilik**, Bilgi Yayınevi, İstanbul, 2004.

—————; **Türk Devrim Tarihi**, 1. Kitap, Ankara, 2004.

Türk İstiklal Harbi; VII. Cilt, İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1975.

Türk Parlamento Tarihi, TBMM-II. Dönem, 1923-1927, III.C.

Selek, Sabahattin; **Milli Mücadele (Ulusal kurtuluş Savaşı-I)**, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2002.

————— ; **Anadolu İhtilalı-1.Cilt**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987.

Yaşa, Memduh; **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)**, Akbank Kültür Yayını, Apa Ofset Basımevi, İstanbul, 1980.

Yerasimos, Stefanos; **Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Bizans'tan 1971'e**, Türkçesi: Babür Kuzucu, Bilim Araştırma Dizisi-3, Gözlem Yayınları, İstanbul.1980

Yıldırım, İsmail; **Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)**, ATAM, Ankara, 2001.

D. MAKALELER

Arı, Kemal; “*Samsun Demiryolu'nun Temel Atma Töreni ve Reiscumhur Gazi Mustafa Paşa'nın Samsun Gezisi*”, **ATAM Dergisi**, Sayı 21, Cilt: VII, Ankara, 1991.

Aytepe, Oğuz; “*Behiç Erkin (1876-1961)*”, **Ankara Üniversitesi TİTE Dergisi**, Mayıs-Kasım 2003, Yıl:16, S:31-32'den Ayrı Basım, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2006.

Baklaya, İhsan Sabri; “*Türk-Macar Diplomatik Ziyaretlerinin Türk Basınına Yansımaları (1930-1931)*”, **Karadeniz Araştırmaları**, Sa: 20, 2009.

Baycan, Nusret; “*Türk İstiklâl Harbi'nde Terfi veya Takdirname ile Taltif Edilen Subaylar*”, **ATAM Dergisi**, C: IX, Sa: 25, Ankara, 1992.

Erkin, Behiç; “*Atatürk'ün Selanik'teki Askerlik Hayatına Ait Hatıralar*” **BELLE TEN C: XX**, Sa: 80 (Ekim 1956)'den ayrı basım, TTK Basımevi, Ankara, 1956.

Erdoğan, Arzu; “*Behiç Erkin*”, **Tempo Dergisi**, Sa: 975, İstanbul, 2006.

Ergin, Feridun; “*Mütareke Kabineleri*”, **ATAM Dergisi**, Sa: 21, C: VII, Ankara, 1991.

Durukal, Hüsnü Sadık; “*Behiç Erkin*”, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni**, No:238, İstanbul, Kasım 1961.

Giritli, İsmet; “Mondros’tan Mudanya’ya, Sevres’ten Lausanne’a”, **ATAM Dergisi**, Sa: 14, C: V, Ankara, 1989.

Hekimoğlu, Müşerref; “Demiryolcuların Babası Behiç Erkin” **Resimli Hayat Dergisi**, Sa:32, İstanbul, 1954.

M.Ferit Bey; “Memleketimizde Şimendifercilik ve Demiryollar Mecmuası” **Demiryollar Mecmuası**, Sa:61, C:6, İstanbul, 1930.

Rota, Yaşar; “Türk Demiryolculuğunun Oluşumu: Behiç (Erkin) Bey” **Transport**, Aylık Ulaşım Dergisi, Turkuvaz, Sa:61 İstanbul, 2009.

Sarıaslan, Ümit; “Ölümünün 40. Yılında ulusal demiryolculuğumuzun kurucusu Behiç Erkin (İstanbul 1876- İstanbul 11 XI 1961)” **Demir Ağlardan Örumcek Ağlarına**, Otopsi Yay. İstanbul, 2004.

Taş, N.Fahri; “Mondros Mütarekesi Sonrasında Anadolu’nun Görünümü”, **ATAM Dergisi**, Sa: 39, C: XIII, Ankara, 1997.

Tahsin, Orhan; “Balık ve Peynirsiz Geçen 85 Sene” **Hayat Dergisi**, Sa:4, İstanbul, 1961.

Yıldırım, İsmail; “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, **ATAM Dergisi**, Sayı 35, Cilt: XII, Ankara,1996.

—————; “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk Borçlanmalar”, **ATAM Dergisi**, Sa: 44, C: XV, Ankara, 1999.

E. SÜRELİ YAYINLAR

Hayat Dergisi

Demiryolları Mecmuası

Bayındırlık İşleri Dergisi

Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

Tempo Dergisi

F. İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.kemalistyol.com/dosya/kitaplarim/demiryollari/Haritalar.pdf>

<http://www.trainsofturkey.com>

EKLER

EK-1 Behiç Erkin'e ait tercümeihal belgesi

Tercümeihal

Babam mülkiye kaymakamlarından Cemil Bey. Büyük babam Müşür Ömer Fevzi Paşa. Valdem Nadire Hanımdır. İstanbul'da 5 nisan 1876 (24 mart 1292, 12 rebiül evvel 1293) de doğdum.

3/15 mayıs 1309/1893 tarihinde Mektebi Harbiye Sınıfı Mahsusuna iradei seniye ile kaydolundum.

*13/25 kânunuevvel 1314/1898'de 511 mevcutlu sınıfta altıncı olarak piyade mülazimi saniliği ile Mektebi Harbiyeden çıktım ve Erkâniharbiye sınıfına ayrıldım.

5/17 kânunısani 1315/1899'da Erkâniharbiye Mülazımı evvelliğine, 27 kânunuevvel 1317/ 8 kânunusani 1902'de Erkâniharbiye Yüzbaşılığına nasbolundum.

14/26 kânunusani 1317/1902'de mülga 3-üncü orduya tayin olundum.

1/13 nisan 1318/1902'de Selâniğe muvasalatında Avrethisar ilave alayı muallimliğine tayin olundum. Bu alayın taliminde gösterdiğim faaliyete mükâfaten 17/29 haziran 1318/1902 tarihinde beşinci rütbe mecidi nişanı aldım.

1/13 temmuz 1318/1902'de staj yapmak üzere Selânik'teki 15-inci seyfer topçu alayının 7-inci bölük kumandanlığına,

1/13 mart 1319/1903'de Selânik'teki 17-inci nişancı taburunun 2-inci bölük kumandanlığına ve ilâvei memuriyet olarak Selânik'te vukua gelen Bulgar ihtilali münasebetile efradı cedideden teşkil edilen muvakkat tabur kumandanlığına,

1/13 teğrinievvel 1319/1903'de Selânik'te bulunan Hassa 6-ıncı Suvari Alayının 5-inci Bölük kumandanlığına, tayin olundum.

24 şubat 1319/ 8 mart 1904 tarihinde Erkâniharbiye Kolağalığına terfi, 1/13 nisan 1320/1904 tarihinde iradei seniye ile 17-inci Nizamiye Fırkası Erkâniharbiyesine ve ilâvei memuriyet olarak 1/13 teğrinisani 1320/1904 tarihinde İstanbul- Selânik iltisak hattının 3-üncü ordu dahilindeki kısmına kuvai muhafaza müfettişi tayin edildim.

Mezkur demiryolu muhafız kıtaatı barakalarının inşesindeki hizmetime mükâfaten tebdilen 4-üncü rütbe mecidi nişanı ile taltif olundum.

26 ağustos 1323/ 7 eylül 1907 tarihinde Selânik'teki 17-inci Nişancı taburu Binbaşılığına terfiyen tayin olundum. Kuvai muhafaza müfettişliğinin lağvine kadar (19 ağustos 1324/ 31 ağustos 1908) mezkur müfettişlik uhdemde kaldı.

A. O.
TÜRK İNCELEME TARİHİ

TİTE A. K: 190, G:1, B:1.

EK-2 Anadolu'ya gelerek Milli Mücadele'ye katıldığında İsmet Paşa'dan aldığı telgraf

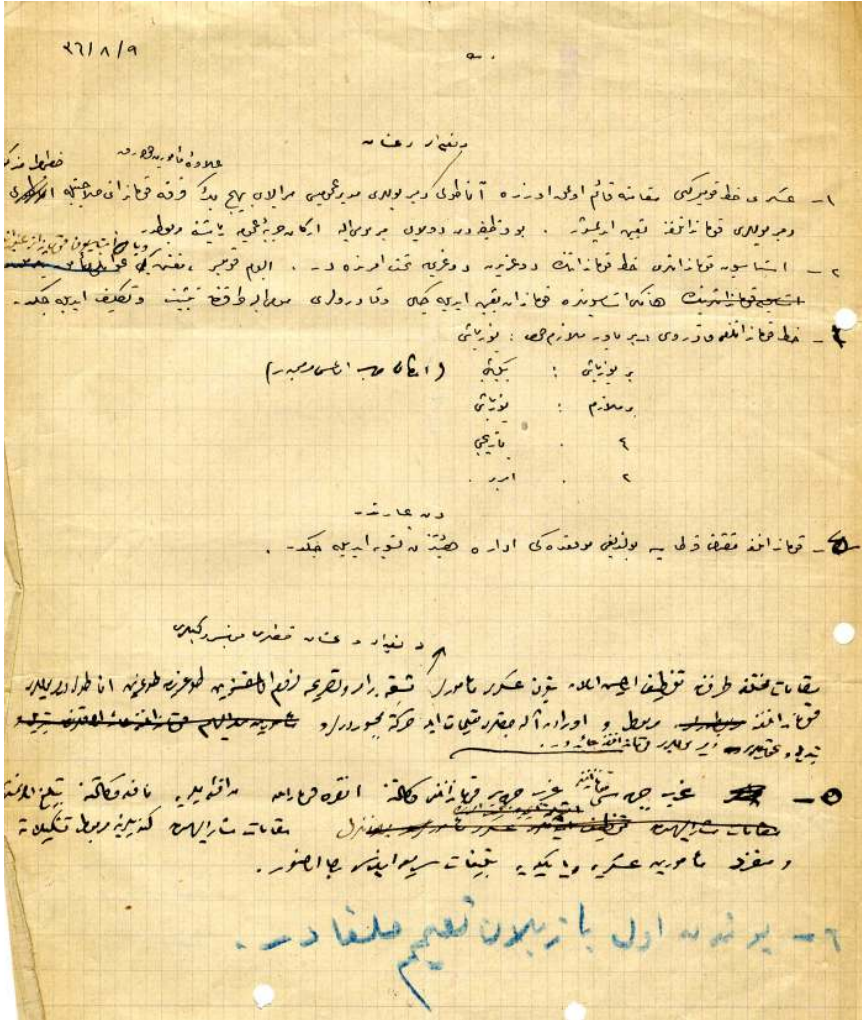
۵۶ نجی فرقه ہمایون قوماندانلغی

T A R S I V	توسروسی	رئیس قافیلہ ہمایون	شعبہ
	تاریخ تہذیبی		تاریخ آسویدی
	میسری		مسودی
<p>انڈہ ۲۲/۱۱/۲۰ کدہ ۱۵ فرم قافیلہ اولیٰ لکھ نیک قیدی لا سید ہرمن ایاتی قیادت افغانی، بلکہ شرفیہ استمال برادرانہ - عالیہ - اہل رجب راجو عضو</p>		فہرہ	
<p>۲۲/۱۱/۲۰</p>		<p>A U. TÜRK İNKILAP TARİHİ 1900 / 1931 190 2 Belgeler 2-224</p>	

5-Haziran-1920 de İstanbul'dan Hilal namındaki Hüsera vapuru ile mudanya'ya ve oradan Bursa'ya gelmişim. Bunun üzerine Erkanı-Harbiye umumuye Reisi Albay İsmet bey'in " İsmet İnün" Bursa'daki 56 nci fıkra kumandanlığına yazdığı bana tevdi edilen telgraf surti: "Miralay Beyiç Bey efendiye hissiyatı Ummetimizin iblagını ve paşa hazretleri ile birlikte teşrifde isticlal büyümlerini rica ederiz." Buradaki paşadan maksat Atatürk'tür"

TİTE A., K: 190, B: 2-224

EK-3Müdür-i Umumiye'nin Fırka (Tümen) Komutanlığı seviyesine çıkartıldığına dair Cephe Komutanlığının emri



Anadolu-Bağdat ve Uşak Demiryolları Müdür-i Umumisi Behiç Bey'in, Fırka Kumandanı sıfatıyla Anadolu-Bağdat ve Uşak Demiryolları Komutanlığına tayin edildiğini, istasyon kumandanlarının kime bağlı olduklarını, Hat Komutanlığı kadrosunu, Anadolu Demiryolları Komutanlığına kimlerin bağlı olduğunu bildiren 9 Ağustos 1920 tarihli tamim: TİTE A., K: 171, B: 9-1.

EK-4 Behiç Bey'in maruz kaldığı kötü muameleden dolayı Refet Bey'in üzüntülerini bildiren telgrafı

تلفه ذی کعبه - X
۱۱۷

۱۱/۲۱ ۱۹۲۱

استیاده آناتولی - بغداد دیر یولاری
مدیر عمومي بی بی بی افیقه

ع. - ۱۱/۲۸ ۱۹۲۱ و ۱۵۷۹۴ تخریراته:

اوغز اوغز نهدن معاصرتک منطقه ده و قومی تأثریمی بر قاندها آرتیریوی -
اظار - اینتیم تأثراتی بر ترضیه مقاصده قبول بو یورکین . بومی
کیم لول منطقه ده دوام تا سوخی اطمان اولما دینجی سوی الیه
منطقه ده مدافعه سعیه ارینه کوند یلمه اولمسیده آکل شید بیه حلی
بنا: تسلی تسلی ای دیو - ایتیم

جنوب صوبه کی . ص
افست

احصام (۱۱)

تلفه ذی کعبه

Güney Cephesi Komutanı Refet Bey'in Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdür-i Umumisi Behiç Bey'e uğradığı muameleden dolayı gönderdiği üzüntülerini bildiren 21/22 Kasım 1920 tarihli yazısı: TİTE A., K: 171, B: 9.

غرب جبههسى قوماندانى على فؤاد پاشا - حضرتلرينك ۲۱ تموز ۲۶
تاریخی امرنامه لری صورتیدر .

استانبولک اشغالی اوزرینه آناتولیده بولان بالعموم شمندوفرلرک ملت الله کچدیکی وملت طرفدن اداره ایدلمکده وایشلندیلمکده اولدینی جمله جه معلومدر . بو شمندوفر مأمورینک قسم اعظمی خرسیتیان وطنداشلر مندردر . فقط بونلرک صدق و صداقتله و بزمه بلکده چالیشه جقلری تحت کفالتہ آلمش و فی الحقیقه بوکونه قدر جمله جه معلوم اولدوغی اوزره جدأ شایان تشکر خدمت و فعالیت کوستر مشلردر . شمندوفر ایشلتمک کندینه کوره بک مهم برفندر بواشی هرکس یابه من . مطلقا شمندوفر فنی او قوش، تجربه کورمش انسانلر ایستر بناء علیه شمندوفر لرک حسن صورتله ایشلیه بیلمسی ایچون شمندوفر قومپایه نده بولونمیانلرک هرکیم اولورسه اولسون شمندوفر ایشلرینه قاریشمسی قطه یا موزور . عکسی تقدیرده شمندوفر مناقلا ننده بک فنیج قضا ل اولور . شمندوفر ایشلری طورور بوندن حرکات ملیه جزه صد و کدرجه ضرر لر کلیر . نتیجه ده ینه ملت و وطن متأثر اولور . بونن باشقه ملت شمندوفر قومپایه نندن صدق و صداقتله ایش ایستر ایکن شمندوفرک بالجمله مأمورینک تکمیل وطنداشلر کی عرض ، مال و جانی تحت کفالتہ آلمش و سوز و یرمشدر . بو سوز ؛ ملت ناوسیدر . یربان تاموس سوزنی طومغه هرکس مجبور عکسی تقدیرده تجزیه ایدلمکده محکومدر . بناء علیه بر قطعه ویا قوای ملیه ایچون شمندوفر دن استفاده ضرورتی حاصل اوانجه در حال مافوقه مراجعت ایتملی و کندیلکنندن شمندوفر ایشلرینه اصلا قاریشما لیدر .

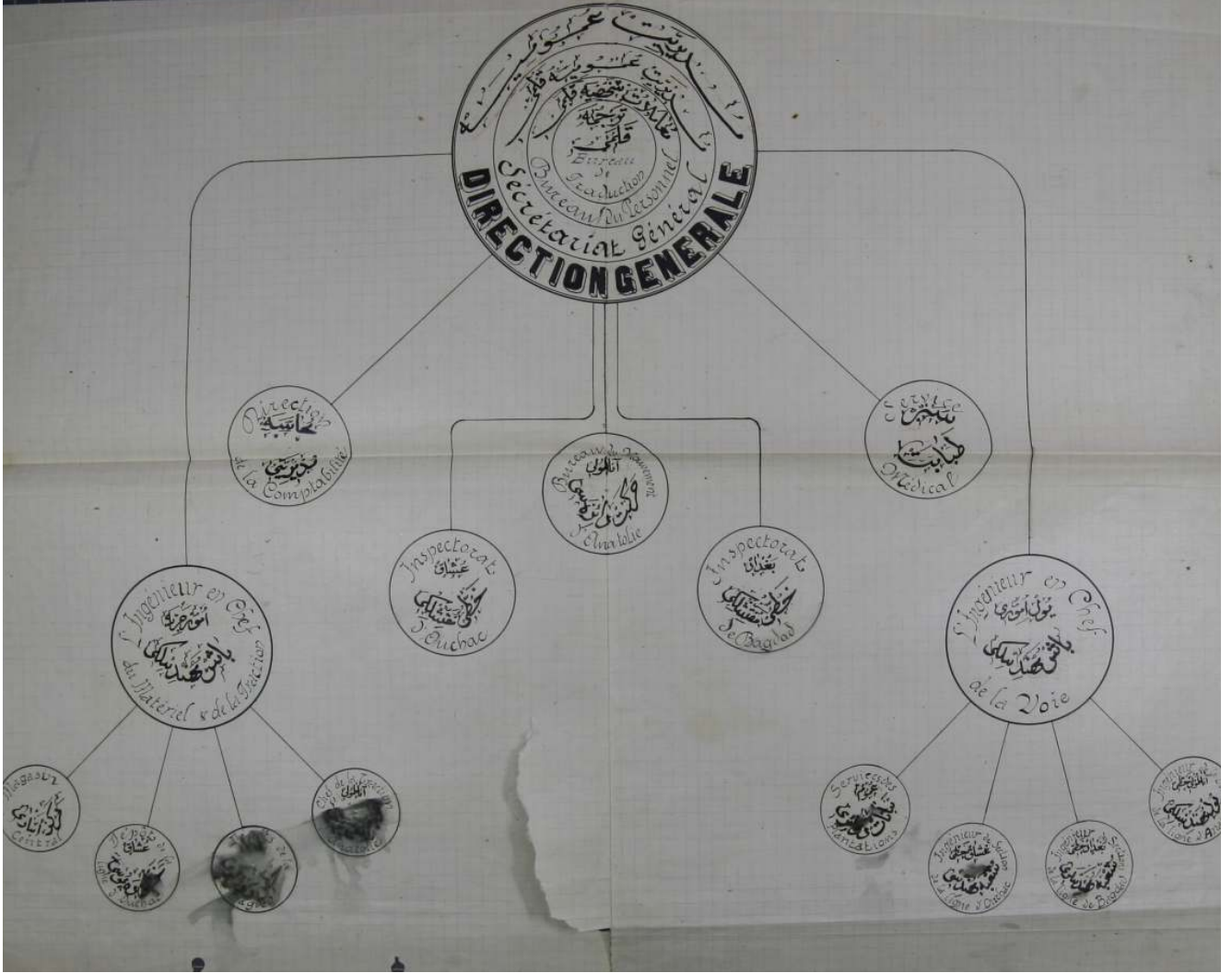
اشبو تمیمیک بالجمله قطعاه و اهالی به تفهیمی واسکی شهرده طبع ایتمیریلرک تکمیل استا . سیونلره ایکیشر اوچر نسخه تملیق اهمیتله توصیه ورجا اولور .

غرب جبههسى قوماندانى

على فؤاد

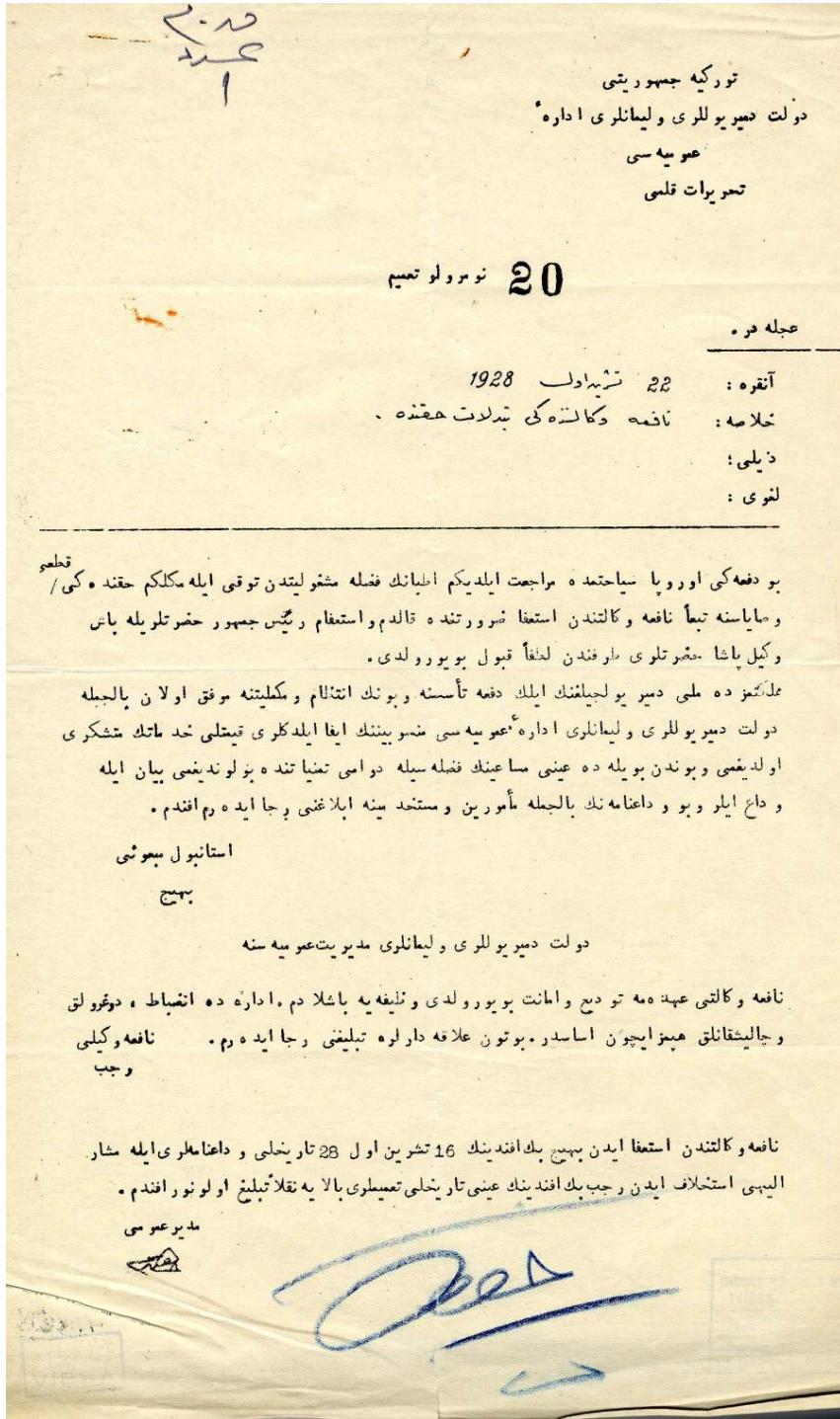
20.Kolordu Komutanı Ali Fuat Paşa'nın 21 Temmuz 1920 tarihinde, şimendiferlerde çalışan gayrimüslimlerin sadakatle hizmet yaptıklarını ırz, mal ve canlarının teminat altında olduğunu bildiren tamimi. Bu tamim gayrimüslimlere yönelik saldırıların artması ve bazı cinayetlerden sonra bütün istasyonlara halkın görebileceği şekilde asılmıştır.; TİTE A., K: 177, G: 23, B: 23.

EK-9 Anadolu Bağdat Demiryolları M¼d¼riyet-i Umumiyesi teşkilatını g¼steren şema



Anadolu-Bağdat Demiryolları M¼d¼riyet-i Umumiyesi Teşkilatını G¼steren şema: TİTE A., K: 176, B: 1-1.

EK-10 Nafia Vekilliği'nden istifası ve vedanamesi

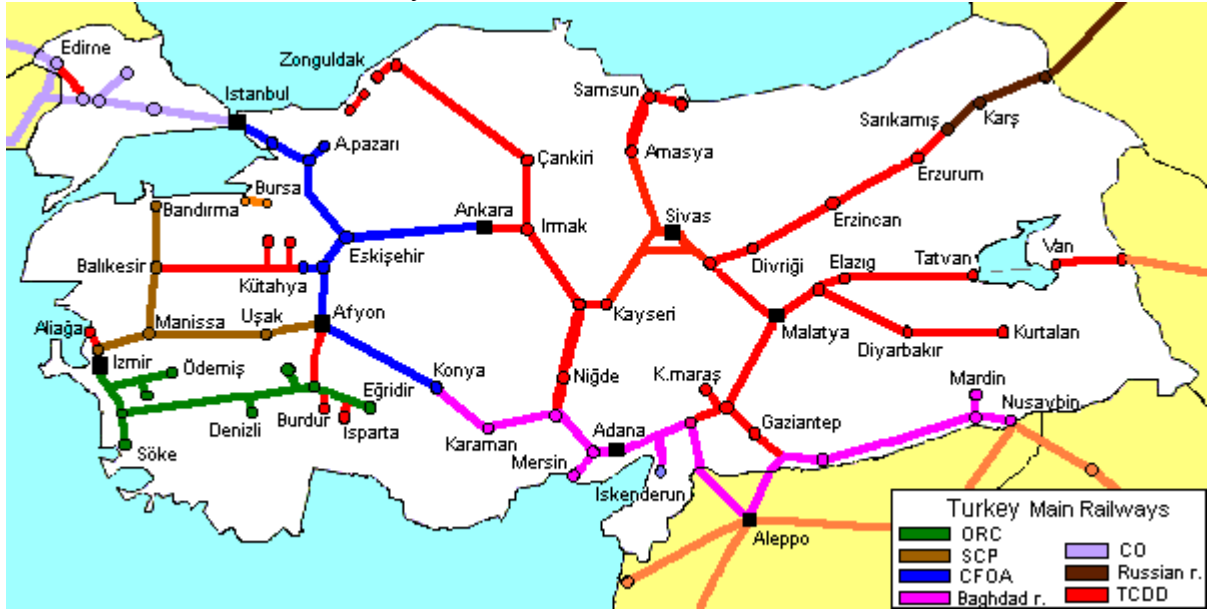


Nafia Vekili Behiç Bey'in sağlık durumu nedeniyle görevinden affını isteyen 22 Ekim 1928 yazısı ve vedanamesi: **TİTE A.**, K: 160, B: 6-28.

EK-11 Demiryolları haritaları
Lozan sonrası Türkiye sınırları içinde kalan kısımlar: ⁴⁵⁶

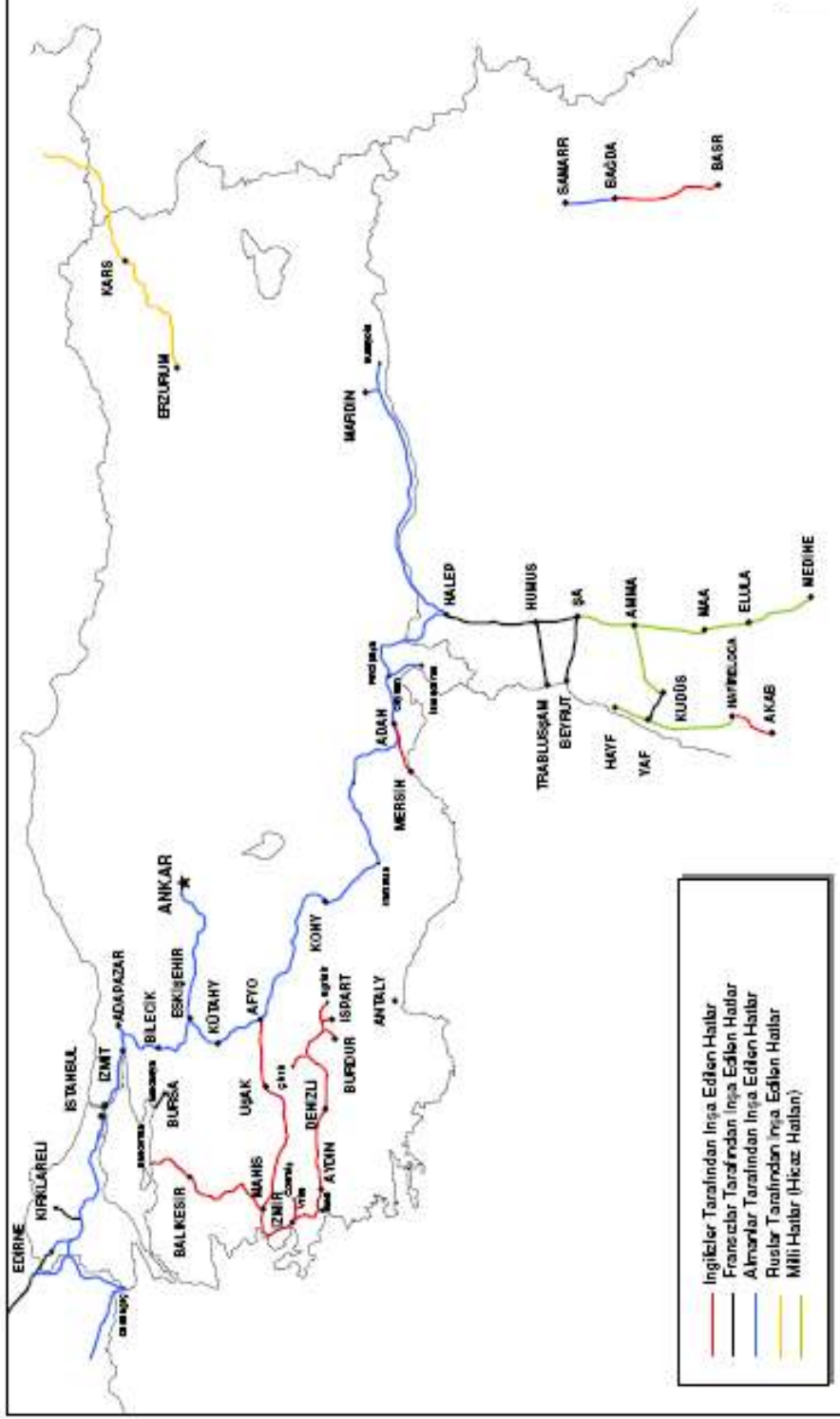


Cumhuriyet Döneminde İlave Edilenler:



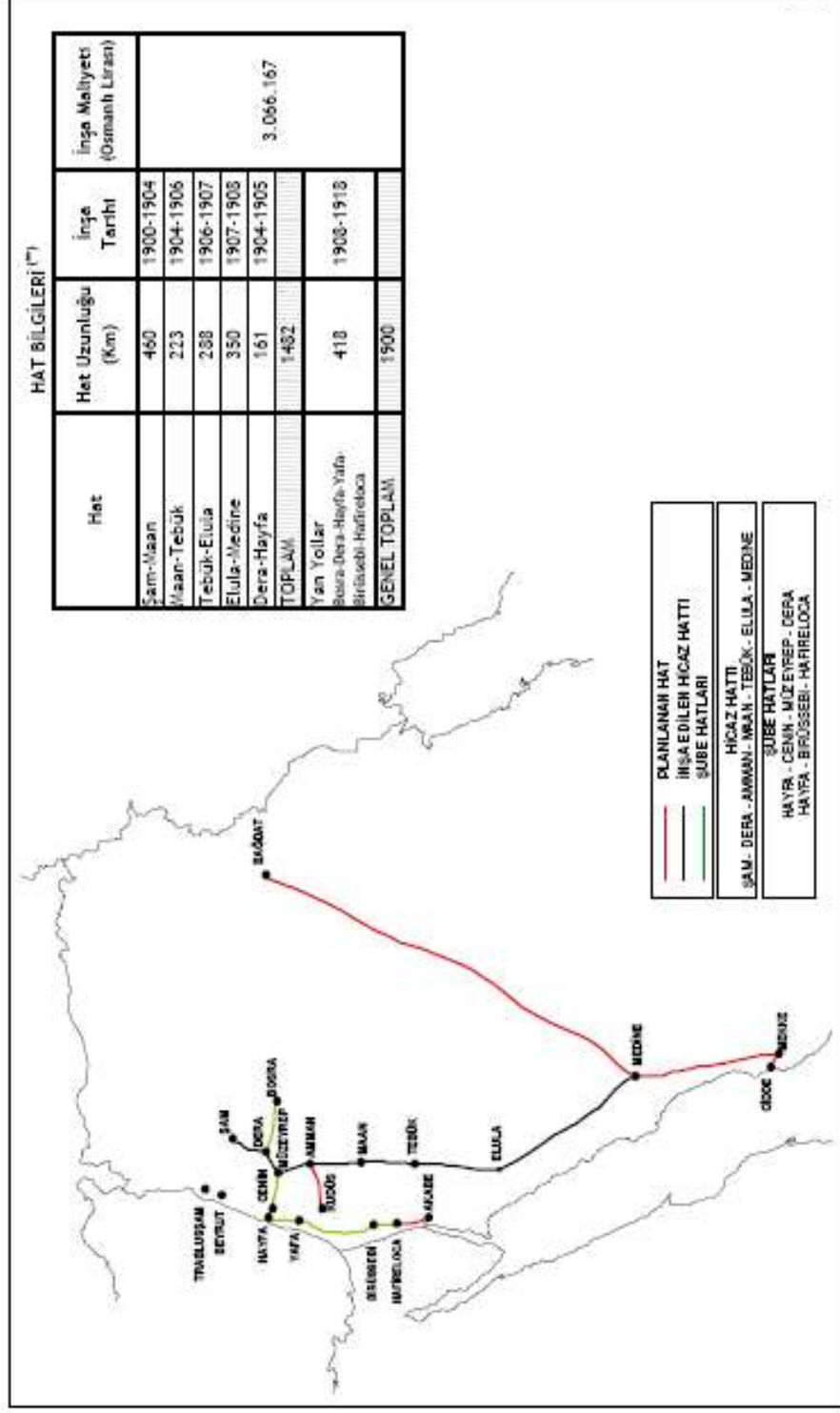
⁴⁵⁶ <http://www.trainsofturkey.com>

1918 YILINA KADAR İNŞA EDİLEN DEMİRYOLLARI⁴⁵⁷



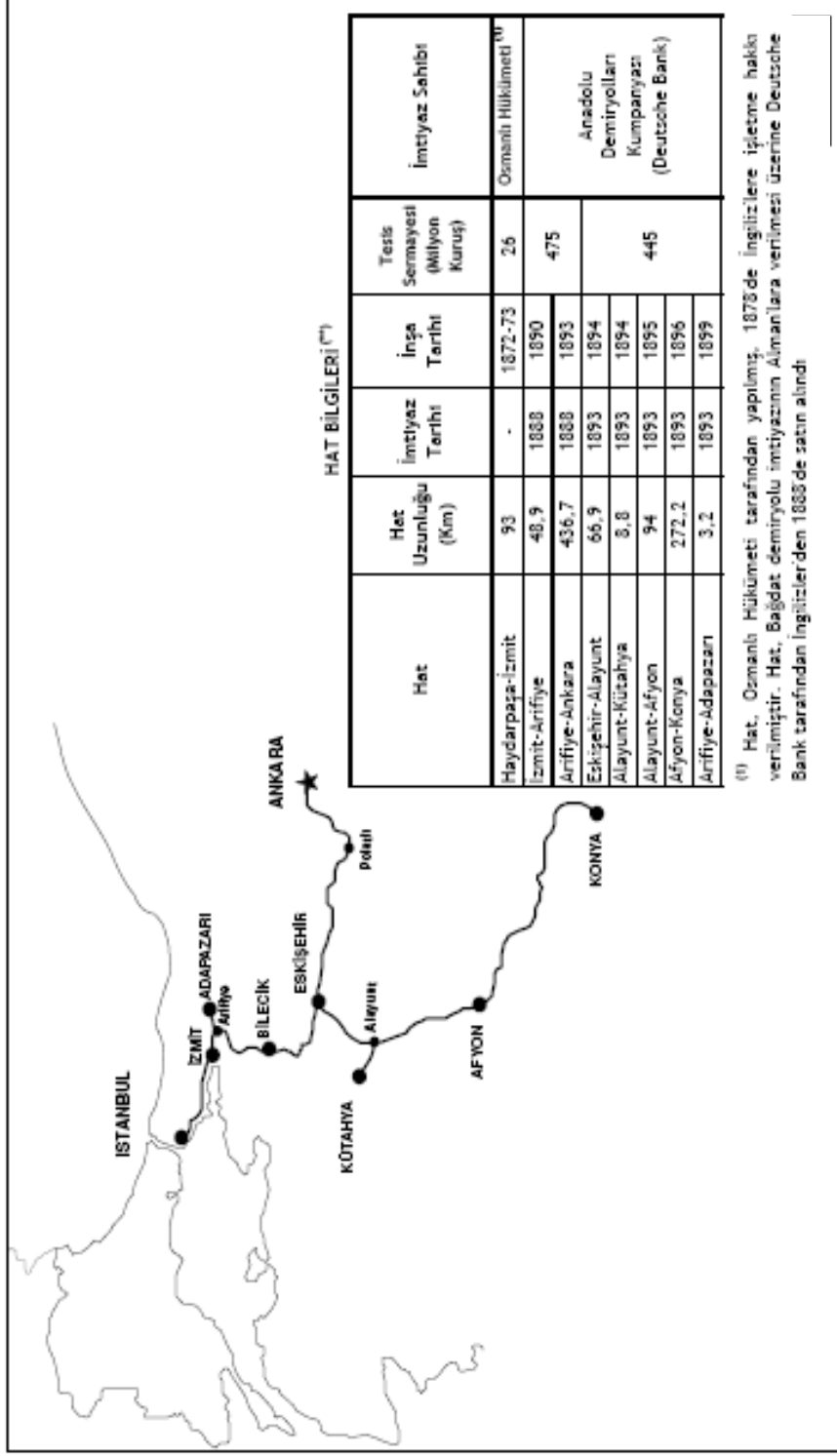
⁴⁵⁷ <http://www.kemalistyol.com/dosya/kitaplarim/demiryollari/Haritalar.pdf>

HICAZ DEMIRYOLU⁴⁵⁸



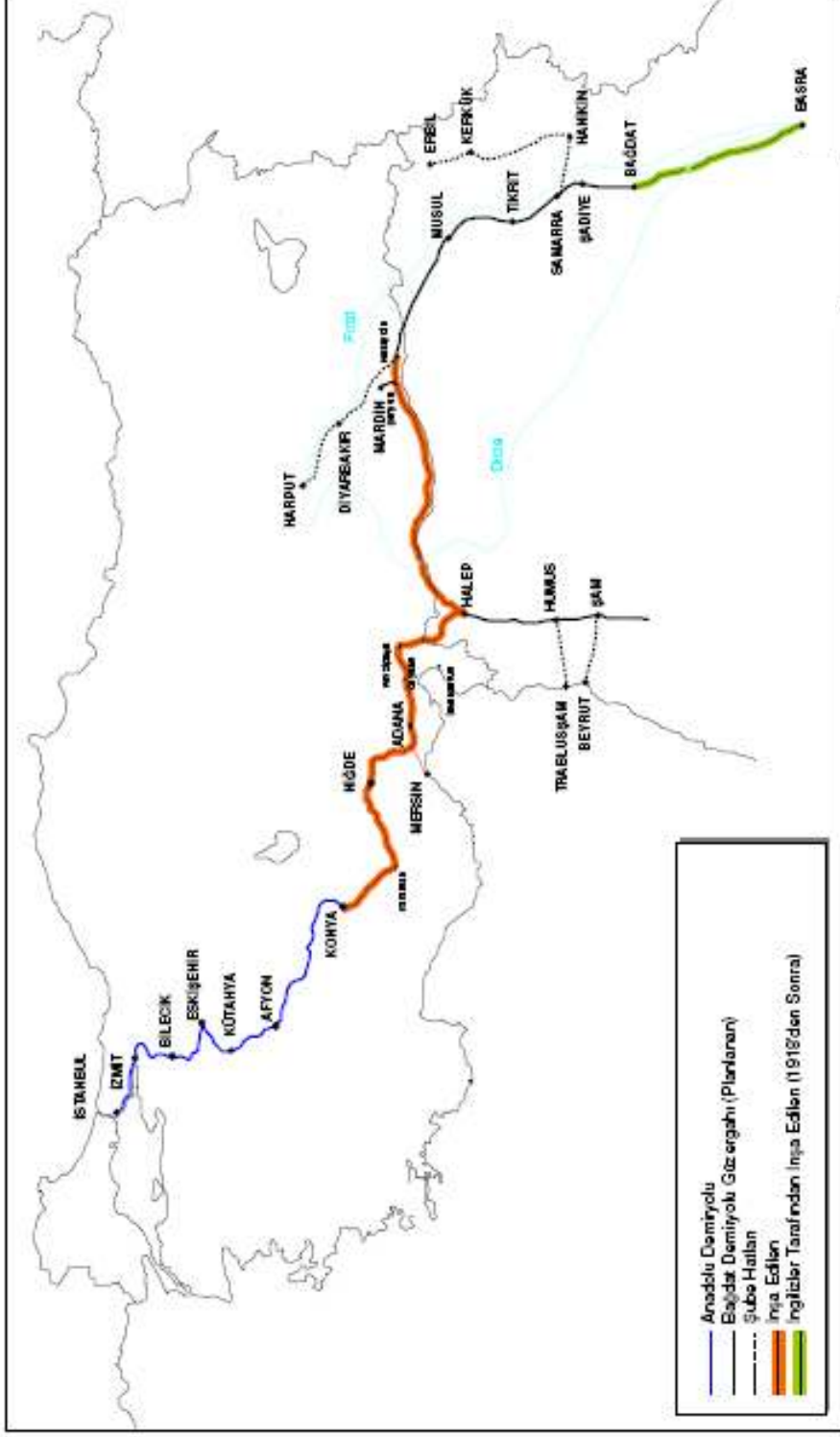
⁴⁵⁸ <http://www.kemalistyol.com/dosya/kitaplarim/demiryollari/Haritalar.pdf>

ANADOLU DEMİRYOLLARI⁴⁵⁹



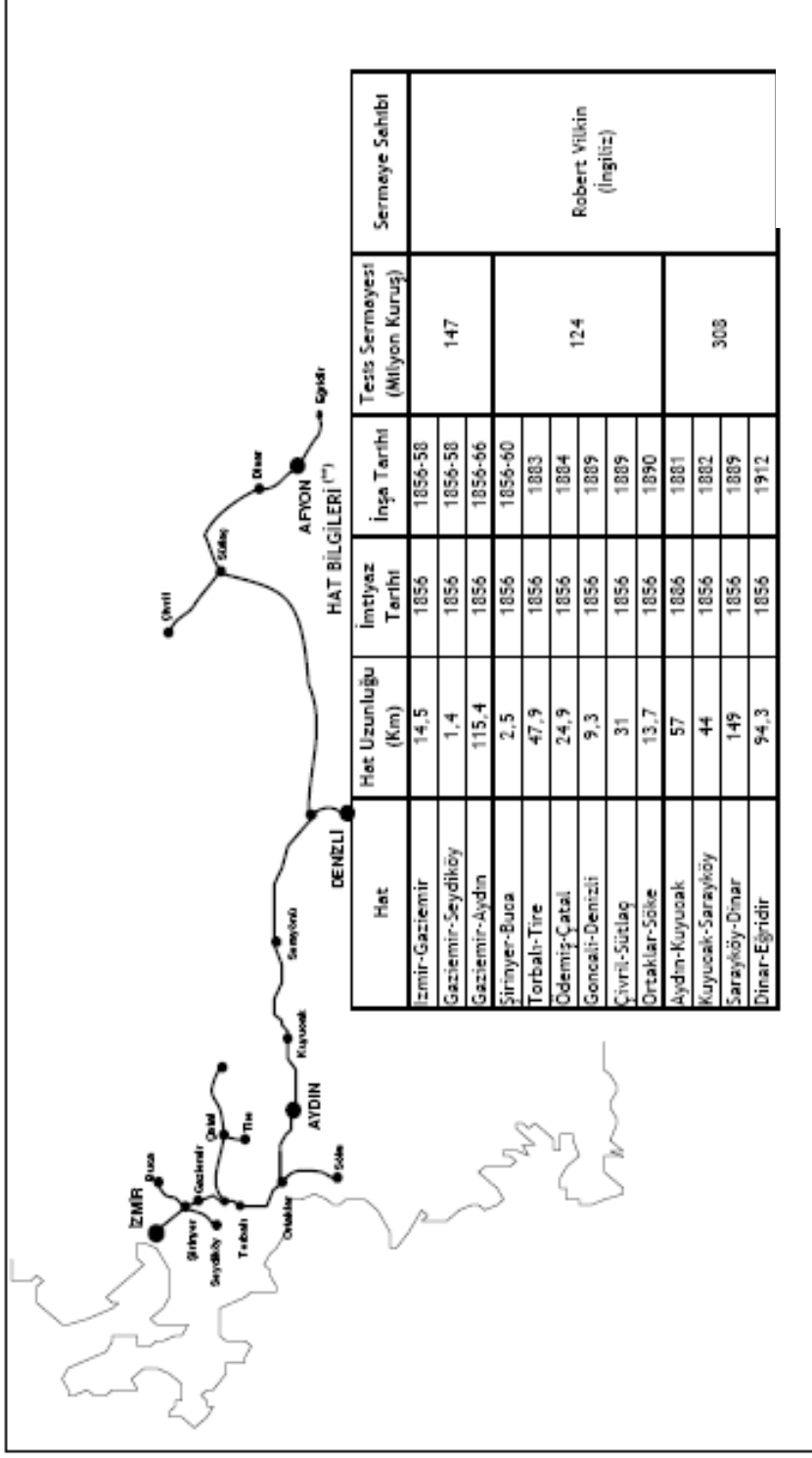
⁴⁵⁹ <http://www.kemalistyol.com/dosya/kitaplarim/demiryollari/Haritalar.pdf>

BAĞDAT DEMİRYOLLARI⁴⁶⁰



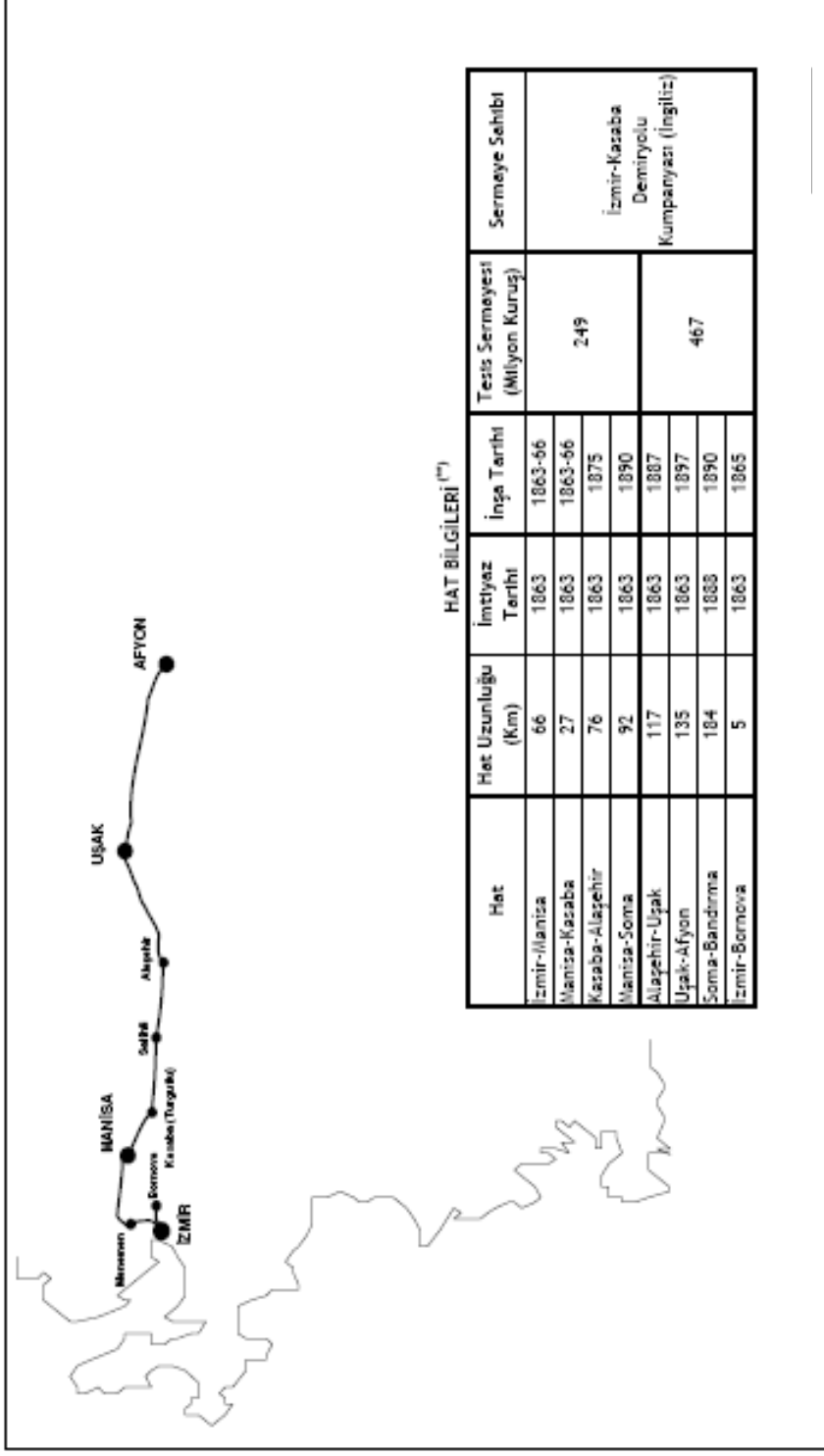
⁴⁶⁰ <http://www.kemalistyol.com/dosya/kitaplarim/demiryollari/Haritalar.pdf>

İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU⁴⁶¹



⁴⁶¹ <http://www.kemalistyol.com/dosya/kitaplarim/demiryollari/Haritalar.pdf>

İZMİR-KASABA (TURGUTLU) DEMİRYOLU⁴⁶²



HAT BİLGİLERİ (*)

Hat	Hat Uzunluğu (Km)	İmtiyaz Tarihi	İnşa Tarihi	Tesis Sermayesi (Milyon Kuruş)	Sermaye Sahibi
İzmir-Manisa	66	1863	1863-66	249	İzmir-Kasaba Demiryolu Kumpanyası (İngiliz)
Manisa-Kasaba	27	1863	1863-66		
Kasaba-Alaşehir	76	1863	1875		
Manisa-Soma	92	1863	1890	467	
Alaşehir-Uşak	117	1863	1887		
Uşak-Afyon	135	1863	1897		
Soma-Bandırma	184	1888	1890		
İzmir-Bornova	5	1863	1865		

⁴⁶² <http://www.kemalistyol.com/dosya/kitaplarim/demiryollari/Haritalar.pdf>

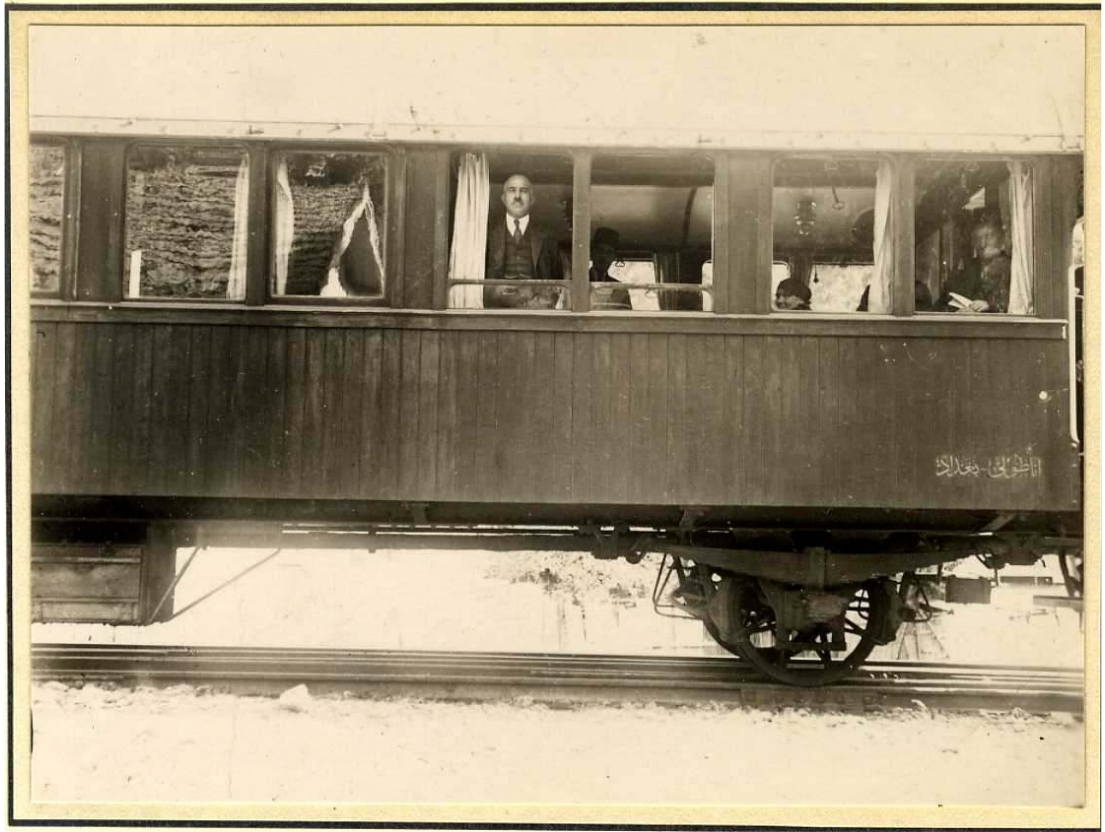
EK-12 Atatürk tarafından verilen “ERKİN” soyadı beratı



Atatürk'ün kendi el yazısı ile imzalayarak verdiği 8 Şubat 1935 tarihli berat:
TİTE A., 1 K: 190, B: 1-80.

EK-13 Behiç Erkin'e ait çeşitli fotoğraflar

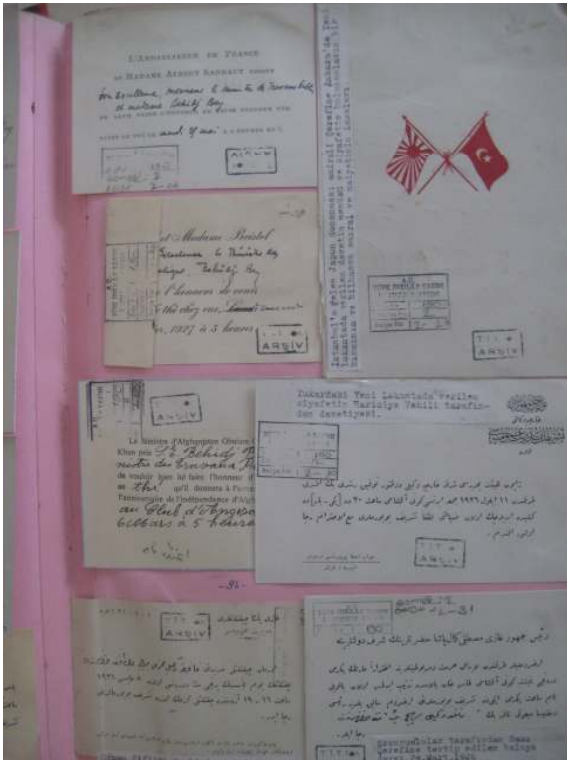
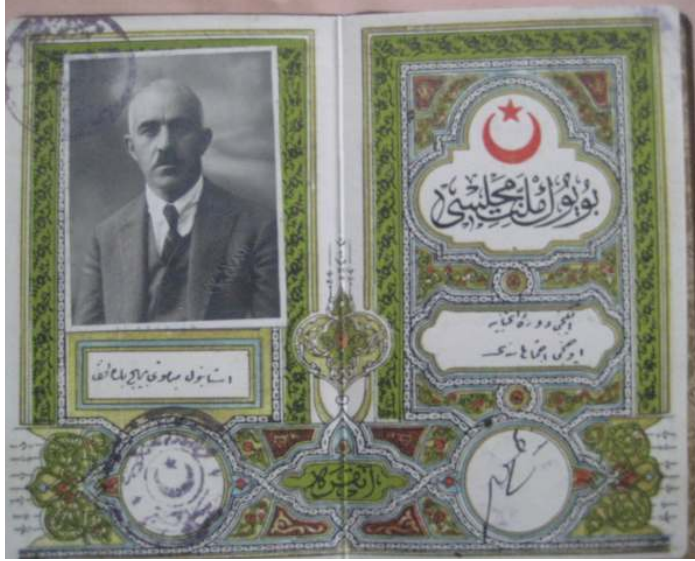




D. Ekin

Haydarpaşa Gar personeli ile birlikte

EK-14 Behiç Erkin'in özel arşivine ait albüm örnekleri



EK-15 Behiç Erkin'in Enveriye'deki Anıt Mezarı



EK-16 Vasiyetnamesi

Y. No. 13745
C. No. _____

e Cumhuriyeti

RESEN VASIYETTEN RUCU
SENEDİ

BIN DOKUZ YAZ ELLİ ÜÇ YILI KASIM AYININ
YIRMI YEDİNCİ GUMA Günü. 27-II-953

Ben aşağıda imza ile mühürünü koyan ve T.C. kanunla-
rının bahsettiği hak ve selâhiyetleri haiz olarak ga-
lata tünel yanı billür sokak taptas hanı altında 4
No:da iş gören Beyoğlu Altıncı Noteri Münir Arer"
Dairede vazifem başında iken Beyoğlu.Teşvikiye,Teş-
vikiye palas 3 nolu mahalle vuku bulan talep ve dav-
ete meşguliyetim sebebiyle bizzat kendim gidemediğim-
den dairem baş Kâtibi H.Fevzi Sarıkaya'yı Vekil ola-
rak gönderdim.Ben dairesi Baş Kâtibi H.Fevzi Sarıkaya
aldığım emir ve mezuniyete bizaen mezkur mahalle az-
simetle yanına gelenler ve kim oldukları şahitliğe
kanunen ehil Beyoğlu-Teşvikiye Kalıpçı sokak Villâ
apartıman 156-I no:da mukim Ahmed Sedat Aziz Erim
ile Şişli Abidei Hürriyet caddesi Koca mansur sokak
66 noda mukim Mehmet Sait Toymemir'in şahadetve beyan-
larından anlaşılın mezkur mahalde mukim ve ibraz et-
tiği Beyoğlu nüfus idaresinden alınma 15-I-936 tarih-
inde alınma resimli nüfus hüviyet cüzdanına nazaran
İstanbul,Beyoğlu,Şişli,Feriköy,Büyük dere caddesi
355 hane,I cilt,34 sahife,de nüfusça kayıtlı ve 1292
yılında İstanbul'da Nadire ile Cemil'den olma MEHMED
BEHIÇ ERKİN Bana müracaatla resen vasiyetten rucu
senedi hakkındaki takrirlerinin resmi senede bağlan-
masını ve tasdik edilmesini istedi.Kendisinin kanuni-
ehliyeti haiz olduğumu anladım.Arzusu tarafımdan kabu-
l olunarak yukarıda isim ve adresleri yazılı şahit-
ler yanında şu şekilde söze başladı:-Her türlü,Cebir,
tehdit ve tesir altında bulunmayarak tam bir şuurla
Beyan ederimki,Beyoğlu Altıncı Noterliğinde 27-3-94
tarihinde 4526 numara ile tanzim ettirmiş olduğum
vasiyetimden bu kerre rucu ettim ve iptal eyledim:

Danışma Matbaası

Noter kâğıdı Nümune : 1

Vasiyetnamesi beş sayfadır. TİTE A., K: 189, B: 1-1.

ÖZGEÇMİŞ

Dilaver DİNÇ 1973 yılında Balıkesir'in Edremit ilçesinde doğmuştur. İlk, orta ve lise öğrenimini Ankara'da tamamlamıştır. 1993 yılında Kara Harp Okulu'ndan, 1995 yılında Kara Havacılık Okulu'ndan mezun olmuştur.

Türk Silahlı Kuvvetlerinin bünyesinde çeşitli kıta ve karargâhlarında görev yapan Dilaver DİNÇ, halen Kara Kuvvetleri Lojistik Komutanlığında görevini sürdürmektedir. Dilaver DİNÇ evli ve bir çocuk babası olup İngilizce bilmektedir.