

KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

V

ZİYA GÜREL

YAKIT SORUNU

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

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

Kömürlerinin getirilmesi sorunu ile Vekâlet'in doğrudan uğraşması istenilmiştir.

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

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

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

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

Ereğli-Zonguldak Kömürü:

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

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

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

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

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

Ağırlığı Kadar Altın:

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

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

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

Ereğli-Zonguldak Kömürlerinin gelişi:

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

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

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

İş Alanında Güvence:

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

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

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

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

Yeni bir Kardif Kömürü Önerisi:

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

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

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

Odun Biriktirmek:

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

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

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

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

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

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

MALZEME

Kırk Camlar:

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

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

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

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

İtalya’ya İsmarlananlar:

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

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

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

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

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

Yeni ve Eski Siparişler:

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

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

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

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

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

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

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

Lokomotiflerin onarımları:

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

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

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

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

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

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

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

Kırtasiyecilik:

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

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

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

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

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

Fransa’dan Lokomotif Satın Alma:

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

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

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

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

İstanbul'dan İlk Satın Alma:

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

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

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

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

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

Apazyza vapuru 29.3.1338'de Mersin limanına gelmiştir.

İdareden İstenilen Malzeme:

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

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

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

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