

# KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

## VIII

### ZİYA GÜREL

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

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

*O Günlerin “Dün”ü:*

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

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

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

<sup>1</sup> *Bellelen*, sayı 200 (Ağustos 1987) sayfa: 849-861.

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

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

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

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

### *1. ve 2. Girişimlerin Sonu:*

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

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

yapılmadığı takdirde, ancak Rus tebasından olan kimselere verilmesine dair Osmanlı Hükümeti'nden kuvvetli teminat da aldığı anlaşılmıştır<sup>2</sup>.

Büyük devletlerin, bunlar arasında girişimin sermaye sahibi Almanya'nın siyasal ve ekonomi çevrelerinde, dolayısıyla yayın alanlarında, amacı ve niteliği çeşitli yorumlara yol açtığı anlaşılan<sup>3</sup> Bağdat hattı yapımı girişimlerinin üçüncüsü 1899'da gerçekleştirilebilmiştir. Rusya'nın bu engellemeleri sonunda Osmanlı Devleti, Bağdat hattı için Konya'dan başlayarak güneyden geçecek bir proje üzerinde durmak zorunda kalmıştır.

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

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

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

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

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

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

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

İmtiyazı alan ortaklığın başında doğrudan buyurucu olan ve yine ortaklık adına doğrudan söz söylemeye yetkili iki kişi yanında yardımcı unvanını taşıyan Hügner'nin<sup>4</sup> de onlara eş değerde yer alması, onun o zamanlardan başlayan ihtiraslarının bir belirtisi olarak görünmektedir.

#### *Çeşitli Eksiklik Kaygusu Etkileri:*

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

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

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

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

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

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

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

#### *Kendimize Güvenememe:*

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

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

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

Bunlar da kendi içimizde yer etmiş güvensizliklere örnek olmaktadır.

#### *Hügnen’in Hattı Geri Alma Girişimleri:*

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

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

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

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

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

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

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

*Kurtuluş Savaşı'nın Kişilikli Kimseleri:*

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

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

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

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

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

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

*Saygı ile Anacaklarımızdan:*

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

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