

KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

VII

ZİYA GÜREL

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

Cephe gerisi hazırlıkları:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Olasılıkları Gözetme:

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

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

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

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

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

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

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

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

U. Md. Behiç Bey'in tasarımları:

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

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

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

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

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

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

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

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

Gizli Konuk:

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

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

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

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

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

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

Olağan Üstü Çalışmalar:

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

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

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

bir elektrik dinamosu” bulunduğunu⁵, bununla ve bundan başka meşale ve karpit lâmbası yardımı ile gece çalışmalarının düzene konulabileceğini, satın alınan dekovil rayları geldikçe, geniş hat raylarının döşeli olduğu yerlere gönderilerek değiştirilmelerine başlanılmasını, ordunun ilerlemesi şimendifer’e bağlı olduğundan Afyon’a onbeş günden önce ulaşmayı kendisinin de istediğini bildirmiştir.

Hazırlıklar:

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

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

Allah’tan Sonra Biricik Zafer Yardımcılığı:

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

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

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

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

Halide Edip Hanımın Cepheye Gidişi:

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

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

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

Onarımı Üç Yerden Sürdürme:

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

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

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

80 Bin Liralık Ödenek:

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

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

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

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

Onarımlar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

