

KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

II

ZİYA GÜREL

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

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

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

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

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

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

İşlere Dışarıdan Karışma

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Düşman Saldırısı ve Yankıları

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

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

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

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

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

Savaşın Çeşitlenen Durumu

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

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

Genel Kurmay Başkanlığının Çekilme Plânı

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Edhem Çetelerinin Son Zararları

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

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

Yetki Kullandırılmadan Sorumlu Tutulmak

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

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

Yine aynı makamdan “Müdür-i 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 Ocakta saat 12,45’e kadar Eskişehir’e varamamış olduğu için gerekçelere emir verilmesi arz edilmektedir.

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

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

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

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

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

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

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

* * *

İdare Yapısındaki Değişmeler

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

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

Serf Efendi, çeşitli yolsuzlukları nedeniyle mahkemeye verilmiştir.

Özel İstekler

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

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

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

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

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

Gürcü Heyetinin Treni

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

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

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

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

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

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

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

Anlaşmazlıklardan Örnekler

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

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

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

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

Cenup Cephesinin El koyduğu İdare Parası

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orman İdaresi İle Anlaşmazlık

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

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

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

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

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

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

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

⁴ Belleten, Cilt XLIV, Sayı: 175 Temmuz 1980

Günün Koşullarına Uymıyan İstekler

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

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

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

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

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

Yazı Makinesi Olayı

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

(Zarfın üzeri)

Emir

Gayet müstaceldir

Demiryolları Müdürü Uumumisi Behiç Beyefendiye

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

(Metni:)

Anadolu Demiryolları Askerî Komiseri Miralay

Behiç Betefendiye

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

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

13.II.337 (1921)

Erkânı Harbiyei Umumiye Reisi
ve
Garp Cephesi Kumandanı
İsmet

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

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

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

Geçici Ayrılışın Çevredeki Yankıları

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

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

Yeniden Rapor Alınması

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

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

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

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

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

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

Güçlükler ve Düzensizliklerin Kökenleri

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

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

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

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

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

— Erlerin vagon içinde ateş yakmakta oldukları,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

