

# KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

ZİYA GÜREL

Birinci Cihan Savaşında Çanakkale Boğazından geçmek için, o zamanın en güçlü donanmasıyla denizden; Gelibolu Yarımadasına çıkardıkları askerlerle karadan saldıran İngiliz ve Fransız kuvvetlerini, kahramanca savunmalarıyla geri çekilmek zorunda bırakan Türkler; birlikte dövüştükleri devletlerin daha önce yenilgiyi kabul ederek silahlarını bırakmaları üzerine, 9.10.1918 tarihinde Mondros mütarekesini kabul zorunda kalmışlardı.

Savaşarak geçemedikleri Çanakkale Boğazından mütareke uyarınca rahatça geçebilen düşman savaş gemileri, bu fırsattan yararlanarak, demir atıp kaldıkları İstanbul limanını ve Boğaziçi sularını tüm kaplamışlar, şehir'e askerlerini çıkarmışlar ve onu eylemli olarak işgal etmişlerdi.

Mütarekeden yedi ay sonra, 15.5.1919 da İngilizlerin isteği ve desteği ile, Yunan ordusu İzmir'e girmiş yöresini de elde etmek amacıyla içerilere doğru yayılmağa başlamıştı<sup>1</sup>.

3. Ordu Müfettişliği görevine gitmek üzere 16.5.1919 da vapurla yola çıkan Mustafa Kemal Paşa, 19.5.1919 da Samsun'da Anadolu toprağına ayak basmış ve yolu üzerindeki Amasya şehrinde yayımladığı bir bildiri ile Anadoluya geçişinin asıl nedenini ve asıl amacını Ulusuna ve dünyaya duyurmuş bulunuyordu.

Yurt içinde yer yer bilinmekte olan halk hareketlerini bir yönetim altında birleştirip toplamağa başlamış olan Mustafa Kemal Paşa Erzurum ve Sivas Kongrelerinde başa geçirilmiş ve "Heyeti Temsiliye Reisi" (Temsil Kurulu Başkanı) seçilmişti.

"Heyeti Temsiliye" çalışma amacına en uygun yer olarak seçtiği Ankara'ya geldikten bir kaç ay sonra, Cihan Savaşının bu üstün gel-

<sup>1</sup> Mondros Mütarekenamesinin 7. maddesine dayanan İngilizler, Adana, Antep Urfa ve Maraş'ı da işgal etmişlerdi. Aralarındaki gizli anlaşmaya göre, buralarını sonradan Fransızlara bıraktılar. Maraş'ı Kahraman, Anteb'i Gazi yapan mahalli karşı koymalar, halk hareketleri, ayrı ayrı destanlara konu olmuştu. Bağdat Demiryolları da bu suretle Fransızların eline geçmişti.

İtalyanlar da Antalya ve yöresini işgale kalkışmışlardı.

miş devletleri; savaş gemileriyle denizlerini, askerleriyle sokaklarını doldurmuş oldukları İstanbul şehrini (Osmanlı Devletinin merkezini) 16.3.1920 tarihinde resmen işgal altına aldıklarını açıklamışlardı. Bu sırada, şehirdeki askerî karakolları basarak askerlerimizden henüz uyumakta olan bir kısmını şehit etmekten de çekinmeyen işgalci devletlerden İngilizler, “Osmanlı Meclis-i Mebusanı”na da el uzatmışlar, üyelerinden bir kısmını tutuklayarak Malta adasına sürgün etmişlerdi.

Bu olaylar üzerine Türk Milletinin ruhundaki derin duygulanmaların ve geniş yankılanmaların bilinçli bir ifadesi olarak yayımladığı bildirisinde “Heyeti Temsiliye” Başkanı Mustafa Kemal Paşa, bu olaylar ile Osmanlı Devletinin “hayat ve hakimiyetine son verildi” demektedir. (Nutuk, Sayfa: 300)

Osmanlı Devletinin hayat ve hakimiyetinin sona ermesi Anadolu’nun devletsiz ve hükümsüz kalması anlamına gelmiyordu. Kararları bütün Yurd’a yaygın olan Sivas Kongresi “Heyeti Temsiliyesi”, esasen sözü geçmemekte olan Osmanlı Devleti yerine, millet iradesini gerçekleştirmeğe, düzeni sağlamaya çalışan, bu nedenlerle devlet görevini yerine getiren bir örgüt idi. Biz de olayların bu yönlerine bakarak Cumhuriyet devrini klâsik şekle uymasa da “halk için halk tarafından kurulmuş” olan bu örgütlerle başlamış saymaktayız.

Yurd’da sözü geçmez olmuş İstanbul’daki Osmanlı Devleti ile bir zaman paralel yürüyen Anadolu’daki bu örgütün (Heyeti Temsiliye’nin) Başkanı Mustafa Kemal Paşa ise, 16 Mart olayı ile bu paralelliğin de kalmadığını belirtmiş bulunmaktadırlar.

Biz, Osmanlı Devletinin “hayat ve hakimiyetine” son veren 16 Mart olayının doğurduğu sonuçlardan biri niteliği ile “Cumhuriyette Türk Demiryolculuğu” tarihini bu zamanlardan başlatmayı, bu nedenlerle, doğru bulmaktayız. Zira; bugünkü Türk Demiryolculuğu, bu koşulların zoru altında, bu zamandan sonra başlamış bulunmaktadır. Cumhuriyetimizin tarihi; resmen açıklanması zamanı olan 29 Ekim 1923 tarihinden önceki gelişmelerle, yani ulusal kurtuluş savaşı ile elbette ayrı sayılamaz.

Kurtuluş Savaşımızın koşulları içinde doğan, onunla birlikte gelişen ve onun oluşumuna ve sonucuna etki yapan Türk Demiryolculuğu da, bu bakımlardan hazırlığına katıldığı Cumhuriyetimizin tarihi içindedir demektir.

## TÜRK DEMİRYOLCULUĞU TARİHİNİN OLUŞMASI

İstanbul'un üçlü uyuşma (İytilaf-ı müselles) devletlerince resmen işgalini, Osmanlı Devletinin "hayat ve hakimiyetine" son verildiği şeklinde deyimleyen Mustafa Kemal Paşa, sözünü yukarıda ettiğimiz bildirisinde, bu olayı yapıcı bir görüşle yorumlayarak, milletine bu vesile ile yeni bir yön gösteriyor ve: "yani, bugün Türk Milleti, medenî kabiliyetinin, yaşama hakkının ve bütün geleceğinin savunmasına çağırıldı" diyordu.

Yöneticilerinden ve görevlilerinden bir çoğu ile büyük miktarda lokomotif ve vagonları Haydarpaşa'ya kaçırılmış, başsız kalmış, iş yerleri tahrip edilmiş Anadolu Şimendifer Kumpanyasının Büyük Derbent istasyonundan doğuya doğru olan kısımlariyle, Bağdat Şimendifer Kumpanyasının Konya - Pozanti kısmını, işler ve ordu ile halkın hizmetini görür bir hale getirmek sorunu ile karşı karşıya kalan Türkler, böylece milletin "medenî kabiliyetinin yaşama hakkının" savunmasını bu alanda da (yani demiryolu işletmeciliğinde) göstermek zorunda bulunuyorlardı.

O zamana kadar yabancı kaldığımız, niteliğini iyi bilmediğimiz, görevlileri arasına Türk alınmamış, bütün yazışmaları ve haberleşmeleri Fransızca olan bir kurumu; yani şimendiferleri ne yapıp yapıp işletmeli idik. Bütün dünya ile ilişkilerimiz kesilmiş, kendi kendimize savunma çabasına girmiş bir durumda iken, bu özel iş alanında kimseden bir yardım bekleyemezdik. Gerçekten de, öteki alanlardan çok, bu özel iş alanında tam anlamıyla "iş başa düşmüş" demektir.

Demiryolculukta, daha eskiden bazı girişimler yapmamış değildik. Örneğin Haydarpaşa - İzmit hattı doğrudan Devlet tarafından bir İngiliz yapım firmasına yaptırılmıştı (1871-1873). Bu hattı 1873-1880 yılları arasında Devlet işletmişti. Amma, o zamana göre kırk yıl önceki bu deneme bir iz bırakmadan unutulmuştu. Hicaz Şimendiferleri ise uzakta kalmıştı. Personelinden o sırada Anadolu'da pek az kimse vardı.

Bu denemelerden kalan şeyler yapım işlerinde yoğunlaşmıştı. Bu alanda iyi mühendislerimiz vardı. Fakat işletmecilikte yetişmiş kimselerimiz yoktu. Eski, kısa veyahut uzaklarda kalmış denemelerin o günkü durumla bir ilişkisi bir bağlantısı yoktu. Bu nedenle o günkü demiryolu işletmeciliğimizin başlangıcında ve oluşumunda bu eski veya uzak denemelerimizin bir bağlantısı bir katkısı belirmemiştir.

Ulusal Kurtuluş Savaşımızın başlarında Anadolu ve Bağdat hatlarında karşımıza çıkan sorun, daha çok, o zamana kadar uzak kaldığımız “işletmecilik” işi idi.

Burada sözünü edeceklerimiz başında, bu nedenle “hareket” ve biraz da “cer” işlerindeki sorunlar gelecektir. Yurdumuzun o zamanki koşulları içinde, bu sorunların çözümündeki sürekli çabalarımızın, sunulmağa elverişli bulduğumuz taraflarının, “Türk Demiryolculuğu Tarihi”nin oluşmasını, ana çizgileriyle göstereceğini ummaktayız.

### TÜRK DEMİRYOLCULUĞUNUN BAŞLAMASI

#### *İşin Başa Düşmesi*

16 Mart İstanbul işgaline karşı “Heyeti Temsiliye”nin aldığı tedbirler içinde Eskişehir ve Afyon Karahisar gibi yerlerde (üç yol ağzlarında) mütarekenamenin 7. ve 15. maddelerine dayanarak bulunmakta olan yabancı asker birliklerin ellerinden silahlarının alınması veya bunların bu yerlerden uzaklaştırılmaları işi de vardı. Bu kararı yerine getirmek için Eskişehir’i kuşatan Milli Kuvvetlerin baskısına karşı koyamayacaklarını anlayan İngiliz birlikleri, aldıkları üç günlük mühlet sonunda, 23.3.1919 tarihinde (İstanbul işgalinin yedinci günüdür) Arifiye - Haydarpaşa dışında kalan hatlardan çekilmek zorunda kalmışlardı.

Taşınmak için üç tren düzenliyen Eskişehir’deki İngiliz birlikleri, en yeni 13 lokomotif ile ikiyüzden fazla vagonu, ve en önemlisi, birazı yabancı uyruklu, çoğu azınlıklardan olan görevlilerden önemli bir miktar ile, işletme başında bulunanları birlikte götürmüşlerdi. Bu arada işletme kasasında bulunan ve o zaman için önemli bir miktar olan yirmibin lirayı da almayı unutmamışlardı.

24. Tümen Komutanı Mahmut Bey, 24.3.1335(919) tarihli telgrafında Lefke (Osmaneli) istasyonunun azınlıklardan olan memurlarının hepsinin İngilizlerle birlikte gittiklerini; büyük Lefke köprüsü ile onun yanında bulunan Demir Köprüler Tamirhanesini tahrip ettiklerini bildirmektedir.

Halbuki, işletmenin sağlanabilmesi için görevlilerin – kim olursa olsun – görevleri başında kalmaları gerekmekte idi. Ayrılanların yerine hemen konacak, yetişmiş, işi bilen Türk bulmak olanağı, o sıralarda yoktu. İş başında olan bu gibi kimselerin düşebilecekleri şüphelerden,

korkulardan kurtulmalarını ve kaygusuzca iş görmelerini sağlamak için 20. Kolordu Komutanlığı (o sırada Ankara'da hükümet kuvveti yerine geçen tek kuvvet idi), bu konularda bazı tedbirler getiren 23.3.1336 (1920) tarihli genel emrini çıkarmıştı. "Şömendüfer Hututu Askerî Müfettişliğine" yazılan bu emirde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının, Kumpanyalarının sorumluluğu fakat askerî makamların gözetimi altında işleyeceği, Kumpanyaların malî işlerine kesinlikle karışılmıyacağı belirtildikten sonra, Kumpanya görevlilerinin "hangi cins ve mezhepten" "her hangi bir devlet tebası (uyruğu)" olursa olsun, tam bir güvenle görevlerini sürdürecekleri, ancak görevini bırakmak suretiyle taşıma işini zor duruma sokanların, tahkikat sonucunda, kanuna göre cezalandırılacakları bildirilmektedir.

Demiryollarına el koymaktan uzak, yalnız askerî amaçları sağlamak için "gözetim" yetkisini belirten, görevlilere güven vermek isteyen bu emrin; bu çeşit görevlilerden bir kısmının İngilizlerle birlikte kaçtıkları 23.3.336 (920) tarihini taşıdığı görülmektedir. Güven vermek isteyen bu buyruk zaman bakımından amacını tam olarak sağlayamamış olmaktadır.

Azınlıklardan oldukları halde İngiliz birlikleriyle gitmemiş, görevi başında kalmış olanlar da vardır. Örneğin: Lefke (Osmaneli) den Geyve'ye kadar bozulmuş hatların onarım keşfi, görevini bırakmamış olanlardan mühendis Manas Efendi'ye verilmiş, Lefke Köprüsü onarımı kendisine başlattırılmış, üç ayda, Ağustos sonunda bitirtilmiştir.

#### *Askerî Müfettişlik*

20. Kolordu Komutanlığının, yukarıda sözü edilmiş olan, 23 Mart tarihli emrinin ikinci maddesinde, Ankara - Sivas Dar Hat İnşaat ve İşletme Müdürü Vasfi Bey'in, Anadolu Şimendiferleri Askerî Müfettişliğine ek görev olarak atandığı ve bu nedenle yanına kendi idaresi görevlilerinden istediğini de alabileceği bildirilmektedir.

Vasfi Bey, incelemesi sonunda 20. Kolordu Komutanlığına verdiği 6.4.1336 (920) tarihli raporunda: Anadolu Demiryolları Kumpanyası örgütünde idare başında bulunanlarla öteki görevlilerin yabancı devletlerin siyasî taraftarlığı ile ithamlarını gerektiren bir durumlarının görülmediğini; hepsinin kendiliklerinden ve istekleriyle görevlerini sürdürdüklerini, kendilerine düşen görevleri iyi bir şekilde

yapmağa niyetli oldukları kanısına varıldığını belirtmektedir. Vasfi Bey, bu nedenlerle İngilizlerle gitmeyip görevi başında kalanlardan Fabrika Müdür yardımcısı Kolaro Efendi'nin Fabrika Müdürü; Hareket Müfettişi Harilaos Efendi'nin Hareket Başkanı; Eskişehir - Ankara arası sürekli onarımlar mühendisi Manas Efendi'nin Sürekli Onarımlar Başkanı; Baş Makinist Bahaettin Efendi'nin Cer İşleri Müdürü; o sırada Eskişehir'de bulunan Gelirler Müfettişi Ayanidis Efendi'nin de Teftiş ve Hasılat ve Muhasebe Müdürü olarak atandıklarını bildirmektedir (Bu azınlıklardan Manas Efendi Ermeni, ötekiler Rumdur, Kolaro'nun Yunan uyruklu olduğu da sonradan anlaşılmıştır.)

Ancak birisinin Türk olduğu görülen bu kimselerden hiç biri, öteki alanları iyi bilmediklerini ileri sürerek İşletme Müdür vekili olarak bu kurula başkanlık etme görevini almamıştır. Bu nedenle, herkes kendi şubesi işinden tek başına, fakat hükümet ile ilgili işlerde ortak sorumlu olarak, bu şeflerden kurulu bir İşletme Komisyonun çalışmaya başlamış olduğu anlaşılmaktadır. Bu İşletme Komisyonu, askerî istekleri karşılamak kaydiyle, yürürlükteki kurallara göre davranmakta serbest bırakılmıştır.

Vasfi Bey'in bu raporunda; o sırada Ankara ile Eskişehir arasında ufak zahire taşımalarından başka ticaret eşyası taşınması isteği ile karşılaşılmadığı, yolcunun da yok denecek derecede az olduğu bildirilmekte; gidiş geliş cetvellerinin değiştirilmesi halinde bastırılması gereken beşyüzi cetvel-i hattı'nın (grafik) büyük masrafı gerektireceği, yurdumuzdaki basımevlerinin de bu cetvelleri basacak durumda olmadıkları söz konusu edilmektedir. Bu raporda, görevlilerden fazla olan bir kısmının çıkarılması ile tasarrufa gidilmesi yolu varsa da, bunun öteki personel üzerinde kötü etki yaratabileceği de kaydedilmektedir.

Yalnız Ordu ile ilgili eşya için kısımlar arasında günde karşılıklı bir tren çıkarılması halinde eldeki yakıtın bir yıl yetebileceğini makine ve vagon sıkıntısı çekilmeyeceğini bildiren bu rapor üzerine 20. Kolordu Komutanlığı, bütün sivil ve askerî makamların ve halkın gözeceği bir "Talimat" çıkarmıştır. Bu "Talimat" da, sürat katarlarının kaldırılmış olduğu, haftada bir muhtelit (karma) katar yapılacağı, ticaret eşyasının taşınmasının serbest olduğu bildirilmekte, askerî taşımalarda taşınacak maddelerin cins ve miktarının açıkça ve yirmi dört saat önce istasyon komutanlıklarına bildirilmesi iste-

nilmektedir. Demiryolu binalarının Ordu ve Hükümet mensuplarınınca işgali, drezin ve vagonetlerin alınıp kullanılması kesin olarak yasaklanmış olan bu “Talimat” da özellikle, Demiryolu görevlilerinin işlerine karışmaktan, onların düzen dışı davranışlara zorlanmasından veya onların Askerî İşletme Müfettişliğinin bilgisi olmaksızın azilleri, nakilleri ve tutuklanmaları gibi işlemlerden, trenlerin işleme bakımından tehlikeli olacağından, sakınılması emredilmekte ve bu gibi işler için istasyon komutanlığı aracılığı ile İşletme Müfettişliğine başvurulması gereği belirtilmektedir.

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

Bu yazılar Demiryollarının o zamanki durumunu, koşullarını belirtmekte olduğu gibi malî zorlukları da açıklamaktadır. Vasfi Bey raporunda, ticaret eşyası taşınması ile masrafların ancak yüzde yirmisini karşılayacak bir gelir elde edilebileceğini, bu nedenle Hükümetin askerî taşımaları peşin ödemesini istemekte, masrafla gelir arasındaki açığın kapatılması işletmenin sürdürülmesi için gerekli olduğundan, bu açığın bir avansla kapatılmasının Millet ve Hükümet şerefi olduğunu belirtmektedir.

Bunun üzerine Eskişehir, Bilecik, Kütahya, Afyonkarahisar, Konya ve Niğde vilâyet ve sancakları<sup>2</sup> muhasebelerinden yetmiş bin liranın İşletme Komisyonuna avans olarak verilmesi “Heyeti Temsiliye” tarafından telgrafla emredilmiştir. Fakat bunlardan Eskişehirden on bin, Konyadan beş bin ve Kütahyadan de bin lira – ki, toplamı on altı bin lira tutmaktadır – alınabilmiş olup ötekilerden bir cevap gelmemiştir.

İngilizlerin kasasındaki paraları alarak çekilip gittikleri Anadolu hattı işletmesi, belirtilen ilk kuruluş şekli ile işe başladığında “Heyeti Temsiliye” tarafından verdirilen bu onaltı bin lirayı sermaye yapmıştır.

Bunlar Kurtuluş Savaşımızın, Demiryolları alanında da nasıl bir yokluk içinde, fakat koşul tanımayan bir irade ile başladığını ve başarıya ulaştığını yeterince belirten noktalar olmaktadır.

<sup>2</sup> Sancak (= Liva) il ile ilçe arası bir idarî birim.

### *Kumpanyanın İdare Merkezi İle İlişkisi*

20. Kolordu Komutanlığının 13.4.1920 tarih ve 754 sayılı şifresinde “Heyeti Temsiliye”ce uygun görüldüğü belirtilerek, görevlilerin aylıklarının Haydarpaşa’daki kumpanyanın merkezinden istenilmesi emredilmiştir. Fakat; yapılan başvurmada Haydarpaşa’dan bir karşılık alınmamıştır. Bu; Anadolu’da kalan kısımlarla Haydarpaşa’daki kumpanya merkezinin ilişkilerinin kalmadığını, bu yönde de açıklığa çıkarmış olmaktadır.

### *Top ve Tüfek Yapımı*

Demiryolu işletmesini bu halde bırakıp giden İngilizlerden bir ay sonra 23.4.1336 (1920) de Büyük Millet Meclisi kurulmuş ve onun hükümeti işin başına geçmiştir. [O zamana kadar bir devlet otoritesini, Heyeti Temsiliye Ankara’ya geldikten sonra dahi, 20. Kolordunun yürüttüğü görülmekte idi.]

Yeni Hükümetin Millî Müdafaa Vekilliği tarafından Şimendifer Hututu Müfettişliğine (Demiryollar Askerî Müfettişliği) gönderilen 11.5.920 tarihli emirde, Eskişehirde top ve tüfek için bir İmalâtı Harbiye Müdüriyeti kurulduğu, bu müdürlüğün ihtiyaçlarının karşılanmasında ve tamirhanenin düzenlenmesinde bütün yardım olanaklarının kullanılması, Şimendifer Müfettişliğinden istenilmektedir. Bir hafta sonra 24.5.1920 tarihli yazısında Garp Cephesi Komutan vekili de “fabrika müştetilâtından bina ile” depo yapılmışa elverişli “mektep kulübü” binasının İmalâtı Harbiye Müdürü Binbaşı Lâtif Bey emrine verilmesini istemiştir<sup>3</sup>.

### *İdaredeki Gevşeklik*

Vasfi Bey, “Şimendifer Hututu Askerî Müfettişliği” görevini sürdürmektedir. 6 Haziran 1920 tarihli bir genelgesinde Vasfi Bey, 6 Nisan tarihli raporunda kurmuş olduğunu bildirdiği İşletme Komisyonunun yetkileri üzerinde bazı kimselerin tereddüt ettiklerini işittüğinden, komisyon üyelerinin adlarını yeniden birer birer bildirmekte ve bunların Haydarpaşa’daki müdürlüğün bütün yetkilerini taşıdıklarını yeniden açıklamaktadır. Vasfi Bey’in böyle bir telgraf genel-

<sup>3</sup> Ufak top yapılmış ve fabrika bahçesinde atışı yapılmıştır. Bu arada makineli tüfek, mermi ve bombalar da yapılmıştır. Telsiz telgraf ve telgrafla ilgili onarımlar ve buna benzer işler de burada yapılmakta idi (281. dosya).



gesini gerekli görmesi, bu komisyonun işleri gereği gibi yürütememekte olduğu düşüncesini uyandırmaktadır.

Gerçekten de Vasfi Bey'in işleri eylemli olarak üzerine almayıp Ankara'da oturduğu, yardımcısı Binbaşı Mehdi Bey'in de, söz konusu olan Eskişehir'deki İşletme Komisyonunda "bazen bulunduğu ve müzakerata iştirak ettiği" (konuşmalara katıldığı) ve "resmen sorumlu olmadığı halde" komisyona sözünü geçirmeğe çalıştığı anlaşılmaktadır.

Mali durumu kökünden bozuk olan Demiryolları İdaresine, hiç bir gereği yok iken, hizmete yeniden yüz elli kişi aldırılarak masrafların kabartıldığı ve askerî müfettişliğin yardımcısı olan bu zatın, Demiryollarını idare ederken "bir program" gütmek şöyle dursun, düzgün bir yazışma defteri dahi tutturmamış ve kötü işleri komisyona iyi işleri de kendine yormuş olduğu anlaşılmaktadır (270 Def. 16. Sayfa).

İki aydan çok bir zamandan beri denenmekte olan Vasfi Bey'in kurduğu Demiryolları İşletmesi yönetim şeklinin istenilen sonucu vermediği görüldüğünden, Ordu için –yani, Yurdumuzun düşmandan korunması için– çok önemi olan Demiryollarında başarılı bir idare kurma zorunluğu, Hükûmet ve Ordu başında bulunanlar tarafından şiddetle duyulmağa başlanılmıştır.

#### *Erkân Harp Miralayn Behiç Bey*

Milli Kuvvetlere katılmak üzere İstanbul'dan –kendisini aramakta olan İngilizlerden– kaçarak 5.7.1920 de Ankara'ya gelmiş olan Erkânı Harp Miralay (Kurmay Albay) Behiç Bey (Behiç Erkin) ertesini günü görüştüğü Erkânı Harbiyei Umumiye Reisi (Genel Kurmay Başkanı) İsmet Bey'den İkinci Başkanlık teklifini almıştır. Karar vermek üzere düşündüğü bir sırada, 10.7.1920 de Nafia Vekili (Bayındırlık Bakanı) İsmail Fazıl Paşa'nın (bu zat Ali Fuat Cebesoy'un babasıdır) Anadolu Şimendifer Kumpanyasının müdürlüğü teklifi ile karşılaşmıştır<sup>4</sup>. Bu iki tekliften birini seçmek zor

<sup>4</sup> Selânik İltisak Hattı Muhafız Kuvvetleri Müfettişliğinde bulunmuş, Meşrutiyet devrinde yine bu hattın, yeni kurulmuş olan, Askerî Komiserliğine atanmış olan sayın Behiç Erkin; bu görevleri sırasında, Demiryolu kuruluşu ve işletmesi üzerinde yapmış olduğu incelemeleri, Birinci Cihan Savaşı sıralarında "Demiryolunun Askerlik Noktai Nazarından Tarihi, İstimali ve Teşkilâtı" adlı, Türkçede bu alanda eşi ve benzeri olmıyan bir eser yayımlamış bulunmakta idi.

olduğundan, durum kendisine arz edilmiş olan Mustafa Kemal Paşa, Behiç Bey'in Demiryollarının başına geçmesini daha uygun bulmuştur. Kendi eğilimlerini de karşılayan bu işaret üzerine Behiç Bey, Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğünü, hattı inceledikten sonra kesin karar vermek üzere, geçici kaydiyle kabul etmiştir.

#### *Hatlara El Koyma Şekilleri*

Yeni müdüre 14.7.920 tarihli bir emir, daha Eskişehir'e gitmeden Ankara'da verilmiştir. Hükümet görüşünü yansıtan bu emirde, Anadolu ve Bağdat Demiryollarının işletilmesini şimdikinden daha "meşru ve makul" bir şekle sokmak gereği belirtilmekte olmasına rağmen, şirket imtiyaz ve mukavelenamesinin 26. maddesine dayanılarak işletmeye el konulması olanağı varken, bundan çok ileri gidilerek idare bütçelerinin Nafia Vekilliği bütçelerine eklenmesi ve artan gelirin Nafia Vekilliğine para olarak verilmesi koşulları ileri sürülmektedir.

Bir hafta sonra gelen, 19.7.336 (920) tarihli "Büyük Millet Meclisi İcra Heyeti Kararı" (Bakanlar Kurulu Kararı) ise, Kumpanyaların sorumlu başlarının bulunmamasından ve bugünkü durumun İngilizler tarafından Türkiye'den cebren alınmış, gasp edilmiş nitelikte olduğundan, bunun Büyük Millet Meclisi Hükümetince tanınmasını "iyman ve ihsas edecek bir muameleli resmiye icrası siyaseten gayri caiz bulunmasına" (işaret edecek ve anlatacak resmi bir işlem yapılması siyaset bakımından doğru olmamasına) dayanarak Şimendifer idarelerinin gelir ve giderlerinin ekli bütçe olarak Hükümet bütçesine sokulması ve bu idarelerin bütün malzemelerinin, aletlerinin hazine adına teslim alınması gibi hususlar taşımaktadır. Bu karar, Nafia Vekilliğinin bu konudaki emrinden de ileri gitmiş bulunmaktadır.

16.7.1920 tarihinde Demiryollarındaki görevine başlamış olan Behiç Bey, on gün sonra Nafia Vekilliğine gönderdiği, hattın düzenli işletilmesi üzerindeki düşüncelerini taşıyan raporunda; İcra Vekilleri kararının kendi düşüncelerine uymadığını, hattın temellükünden vazgeçilip mukavelenamenin hükümlerine göre Demiryollarına geçici olarak el konularak, Devletçe atanan İşletme Müdürü ile, Hareket, Cer ve Yol müdürlerini içine alan bir idare Kurulu aracılığı ile Şirketin manevî şahsiyeti hesabına idare edilmesi gerektiğini ileri sürmüştür (270. def. 21 Sa.).

Buna Nafia Vekilliğinden gelen cevap, pek kesin ve şiddetlidir. Bu cevapta: “Hükûmetin tamamıyla Anadolu ve Bağdat hatlarına sahipmiş gibi vaziyed (=el koyma) etmek suretiyle verdiği karar lâyetegayyerdır (değişmezdir). Hatların ileride zuhur edecek sahiplerine karşı hükûmetin alacağı vaziyet ileride düşünceği meseledir” denilmektedir.

Kendi görüşüne göre davranamayacağını gören Behiç Bey; on günlük incelemesi sonunda, etraftan işe karışmalar, parasızlık ve idare şekli dolayısıyla bu işin başarılmasındaki zorlukları gördüğünü, sağlık durumu da elvermediğinden görevinden çekilmesinin (istifasının) kabulünü rica etmiştir. Raporunda belirttiği düşüncelerini ve ricalarını Mustafa Kemal Paşa'ya gönderdiği bir telgrafla açıklamış olan Behiç Bey'in bu çekilme isteğini, Nafia Vekilliğinin kabul etmemiş ve beş bin kuruş olan aylığını yedi bin beşyüz kuruşa çıkarmış ve memurluk unvanını da “Anadolu Demiryolu Müdür-i Umumiliği” (Genel Müdürlüğü) şekline sokmuş olduğu görülmektedir.

Bu sırada Eskişehir'e gelmiş olan Mustafa Kemal Paşa, Behiç Bey'in bu konudaki düşüncelerini doğru bulmuştur. Ankara'ya birlikte dönmüşlerdir. Büyük Millet Meclisindeki odasında Bakanlardan bazı kimselerin de bulunduğu bir görüşmede Mustafa Kemal Paşa: “Hatta yalnız vaz'yed edilmiş olduğunu ve temellükten (mal edilmesinden) sarfı nazar edildiğini (vaz geçildiğini) ve şimdiki şeklin muhafazasına herkesin taraftar olduğunu ve memurların maaşlarına dokunulmayacağını” bildirmişlerdir. Ancak; bunun için eski emir ve kararları bu şekle göre değiştiren yeni bir karar verilmemiştir. Behiç Erkin'in bunlardan söz eden notlarında (270. def. 25. say.): “Bununla beraber ne denilirse denilsin ben hattın eski şekli ile idaresine esasen karar vermiştim” demiş olduğu görülmektedir.

#### *Öteki Hatların Katılması ve Mısır Lirası*

Bağdat Şimendifer İdaresi ile Bağdat Hattı İnşaat Şirketini de yönetimi altına alması hakkındaki Nafia Vekilliğinin 10.8.336 (920) tarihli yazısındaki teklifi Behiç Bey, bazı koşullar ileri sürerek, kabul etmiştir. Bu hususta, yönetim alanının genişlemesi sakıncası yanında, Pozantiden odun getirmek, Torosların Bilemedik denilen bir yerindeki Bağdat İnşaat Şirketinin malzemelerinden yararlanmak gibi yönler göz önüne alınmıştır. Hattın, sahip olma şekliyle değil, el koyma tarzıyla işletilmesi, Bağdat ve Anadolu hatlarının tarife-

lerinin birleştirilmesi gibi ileri sürülen koşullar arasında bir koşul vardır ki, bugünkü kuşakların bunu anlamaları kolay olmayacaktır. Osmanlı Devleti topraklarında bulunan Bağdat Şimendiferleri İşletmesinde Osmanlı Devleti parası değil; birim olarak Mısır Lirası esasının geçerli olduğu anlaşılmaktadır. Bağdat Şimendiferlerinin yönetimini ele alırken Behiç Bey'in ileri sürdüğü koşullardan birinin de bu Mısır Lirası biriminin kaldırılması olduğu görülmektedir.

Bu sırada, 26.8.1920 de, Eskişehir'e gelmiş olan Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa, Bağdat Hattı ile Bağdat inşaat ortaklığından başka, bir kısmı bizim tarafta kalmış olan Afyon - Uşak hattının da Genel Müdürlüğe katılmasına emir vermiştir.

Böylelikle Aydın hattının bu kısmı da katılınca İdare: "Anadolu-Bağdat ve Afyon - Uşak Demiryolları ve Bağdat İnşaat Şirketi Umum Müdürlüğü" adını almış oluyordu.

#### MÜSLİM OLMİYAN PERSONEL SORUNLARI

##### *Hristiyan Görevliler*

O zamanlarda Demiryolları İşletmesi, başta yakıt ve malzeme yokluğu olmak üzere, bir çok zorluklarla karşı karşıya idi. İç ve dış koşullar, normal bir işletme sağlamaya hiç elverişli değildi. Bununla birlikte insan gücü alanında karşılaşılan güçlükler ve sorunlar, bunların da üstünde özel bir önem taşımakta idi.

Yalnız yurdumuzu haksız yere işgal etmekte olan Yunan ordusu ile değil; onun arkasındaki, onu her yönde destekleyen Batılı büyük devletlerle de savaşıldığını gören ve bilen ordumuzla halkımızın; Batılı devletlere dayanarak bize yönelttikleri düşmanca davranışlarını görmekte oldukları Hristiyan azınlıklara karşı olan tepkileri, özellikle Anadolu'da gittikçe artmakta idi.

Bütün bir Batı dünyası bize doğrudan düşman kesilmişti. Durmadan yeni yeni haksızlıklar, tecavüzlerle karşılaşılıyordu. Sesimizi, savaşta üstün gelmiş, söz sahibi olmuş devletlere ve onların halk vicdanına duyuramıyorduk. Bu yüzden Batı Medeniyeti bize "tek dişi kalmış canavar" olarak görünüyordu. Dünyada yalnız kalmıştık. Kendimizi, yine kendi gücümüzle savunabilecektik.

Biz bu durumda iken azınlıklarımız, genellikle, bizden ayrı duygu ve düşünceler içinde kalarak, dört yıllık savaşın sonunda

üstün gelen ve Yurdu kısım kısım işgal etmekte olan Batılı devletlere, bize rağmen, sevgi ve bağlılık gösterilerinde bulunmaktan sakınmıyorlar ve çekinmiyorlardı. Azınlıklardan bir kısmının bu davranışlarının halkımızda uyandırdığı tepki sonucunda, azınlıklardan olan herkese şüphe ile bakılmakta idi.

Halbuki; Anadolu Şimendifer Kumpanyasında, 16 Mart İstanbul işgali olayının yankısı olarak yapılan baskı sonunda, üç tren ile Haydarpaşa'ya çekilen İngiliz kuvvetleri ile birlikte gitmeyerek – her halde günün siyasal esintilerine kapılmamış olduklarından – görevleri başında kalmış kimseler de çoktu. İşlerinden ayrılmamış olan bu gibi kimselere, dost görünmeyen bir dünya ile bağlantıyı kesmiş, tek başlarına varlıklarını kurtarmağa çalışan Türklerin, şüphe ile bakmakta hakları olacaktı.

Anadolu ve Bağdat Şimendifer Kumpanyalarının bütün yazışmaları, konuşmaları – bu kumpanyalar Almanların olduğu halde – tamamen Fransızca ile yapılmakta idi<sup>5</sup>. Bu hal, Türklerin eskiden beri bu işlerden uzak kalmalarının bir nedeni olmuştur. İşletme görevlileri arasında Türk yok gibi idi. Buralarda çalışan azınlıklardan olan kimseler, bu nedenlerle de asıl halktan uzakta kalmışlar, yabancılaşmışlardı. İçlerinde hiç Türkçe bilmeyenler olduğu da sonradan ortaya çıkmıştı. Bunlara, en azından Milletın uğramakta olduğu haksızlıkların kaynağı sayılan Batı dünyasının temsilcileri gözü ile bakılıyordu. Kişileri tek tek ele alarak niyetini ve davranışını incelemek ve o kimse hakkında ona göre yargıda bulunmak, toplumsal duygulanmaların en kabarık olduğu böyle zamanlarda herkesten istenemezdi. Demiryollarına ilk defa el koyan Vasfi Bey, yukarıda sözünü ettiğimiz yargısını vermiş ve İngilizlerle gitmemiş, kaçmamış olan kimselerin, siyasal bir ard düşünce taşımadıkları

<sup>5</sup> Anadolu ve Bağdat Şimendifer Kumpanyaları Almanlara ait olduğu ve İdare başında Almanlar bulunduğu halde, yazışma ve haberleşmelerin Birinci Cihan Savaşı sırasında dahi Fransızca ile yapılageldiği görülmektedir. Bu, ayrıca dikkate değer bir konudur. Bizim Batı kültür ile temasımız Fransızca ile olmuştur. Fikret'in "Batıya açılmış ilk pencere" olarak vasıflandırdığı Galatasaray Sultanisi (Lisesi) ders ve konuşma dili olarak Fransızca'yı almıştı. Cumhuriyet devrine kadar ilkokullarda dahi Fransızca dersleri vardı. Azınlıklar ise bu dili kendi dilleri derecesinde benimsemişlerdi. Almanca, 1. Cihan Savaşı sırasında yayılmaya, liselere girmeğe başlamıştı. Cumhuriyetten önce deniz subaylarının dışında İngilizce bilen o kadar azdı ki, bunların adlarının başına sıfat olarak "İngiliz" kelimesi dahi konurdu.

kanısına varmış olduğunu bildirerek, onlardan bir kısmını, buldukları iş kolunun sorumlu başkanlıklarına atamaktan çekinmemiştir.

Halbuki; Halk ve Ordu mensupları ile Millî Kuvvetler, az bir kısmı yabancı, çoğu uyuşumuz azınlıklarından olan bu Demiryolları görevlilerine genel olarak duydukları nefret duyguları nedeniyle, onları değil Demiryollarında üstün bir görevde, Yurt içinde dahi görmek istemiyorlardı. Bu; o günlerin ağır, çaresiz, boğucu havası içinde haksız da sayılamazdı belki. Fakat; bu duygu ve heyecanın, Demiryolları işletmesini ordumuzun beklediği hizmetleri yapamıyacak bir hale düşmesi sonucunu doğuracak derecede taşkınlaşması da, elbette doğru sayılamazdı.

Bununla birlikte uygulamada, bu toplumsal duygu taşkınlıklarının etkisi altında kalındığı çokça görülmekte idi.

#### *“Kuvayı Milliye” Çeteleri*

“Kuvayı Milliye” çetelerinin başlangıçta Lefke (Osmaneli) ile Adapazarı arasındaki müslim olmıyan demiryolu görevlilerine yaptıkları saldırılar, Eskişehir’de de görülmüştür. Eskişehir istasyonu yakınındaki memur evlerinden bir kısmı eşyasiyle birlikte “Kuvayı Milliye” tarafından pervasızca işgal edilmişlerdir.

Akhisar (Pamukova) Geyve ve Bilecik istasyonları personelinden çoğu, bu çetelerin tecavüzüne uğramıştır. Akhisar istasyonu görevlilerinden iki kişinin kasaba içinde öldürülmüş olarak bulunduğu anlaşılmıştır.

14.7.1920 tarihinde Eskişehir’deki İmalâthane işçilerinden dört kişinin kaybolduğu bildirilmiştir.

Geyve istasyonunda Kapıcıoğlu ve Moskoyan adındaki memurların Geyve Mutasarrıflığından verilmiş vesika ile tedavi için Hat Komiseri Binbaşı Hüsnü Bey eşliğinde Adapazarına giderken iki Jandarma tarafından Geyveye sevk edilecekleri nedeni ile tevkif edildikleri, idare tarafından sorulduğunda bunların Eskişehir’e sevk edildiklerinin bildirildiği anlaşılmıştır.

Bu olayların istasyonlarda çalışan memurları korkutup yıldırıldığı, onların fikir selâmeti ile iş görmelerine engel olacağı, İşletme Müdürlüğüne haber vermeden memurların işleri başından alınıp götürülmesinin kazalara sebep olacağı bildirilerek, şimendifer memurlarına her ne şekilde olursa olsun dokunulmaması ve işlerine karışılmaması,

Askerî Müfettişlikçe Nafia Vekilliğinden istenilmiş ve durum 20. Kolordu Komutanlığına ayrıca arz edilmiştir.

Bu sıralarda Eskişehir'deki Fabrikanın Anbar Müdürü Aleksandır Spirodis ile kâtibi Spiro Klambogidis, Adapazarı Kaymakamlığından istenilmiştir. Bunların üzerinde bir çok eşyanın hesabı bulunduğundan soruşturmaların Eskişehir'de yapılması için Eskişehir Mutasarrıflığından ve Garp Cephesi Komutanlığından Adapazarı Kaymakamlığına yazılmıştır. Bu durum İçişleri Bakanlığı vekili Adnan Bey tarafından Adapazarı Kaymakamlığına, Adliye Vekili Celalettin Arif Bey tarafından da Geyve Savcılığına bildirilmiştir. Bir süre sonra Geyveye giden İşletme Müdür Yardımcısı Binbaşı Mehdi Bey'e verilen "Geyve Kuvayı Milliye Kumandanı İbrahim" imzalı bir mektupta: "muhakeme için buraya gönderilen Aleko İspirodis ve kâtibi mevkuf buldukları mahalden nöbetçiyi iğfal ederek firar ettikleri ve hayyen ve meyyiten (diri veya ölü) derdestleri (ele geçirilmeleri) zımında takibat icra edildiği" bildirilmekte idi. (280. Dosya 7, 5. say.) İki Bakanlığın ve Garp Cephesi Komutanlığının ilgisinin sonuca etki yapamadığı anlaşılmaktadır.

16 Mart olayı dolayısıyla "Kuvayı Milliye"nin baskısı sonunda Haydarpaşa'ya kaçarken İngilizlerin tahrip ettikleri Lefke köprüsü onarımı, Mühendis Manas Efendi'nin idaresi altında 15.8.1920 tarihinde bitmiştir. Ancak köprünün öteki tarafına gönderilecek yeni ve acemi memurların yolcu trenlerinin hareketlerini düzene koymayacakları nedeniyle ya hıristiyan memurların hayatlarının "Kuvayı Milliye" karşısında teminat altına alınması, yahut posta treninin Lefke köprüsünün öteki tarafına geçirilmemesi gerektiği Nafia Vekilliğine arz edilmişti. Buna, 21.8.1336 (920) tarihli şifre ile verilen cevapta, askerî trenlerden başkasının Lefke'den (Osmaneli) öteki tarafa geçirilmemesi emredilmiştir.

Nafia Vekilliğinin bu cevabı, yer yer kümeleşmiş, genel bir düzene uymıyan, kendi başlarına davranan "Kuvayı Milliye" karşısında istenilen hayat garantisinin, o sırada, devlet tarafından dahi verilmediğini göstermektedir.

Köprüler yapım memuru İtalyan uyruklu Martiyano ve köprü mutahassısı Marko Çavuş ile birkaç arkadaşı Gök Bayrak müfrezesi tarafından öldürülmüşlerdir. Bunlar; İngilizlerin giderken tahrip ettikleri Lefke köprüsünü "yapılamaz" demeleri olanağı varken en

kısa bir zamanda onarmışlardı. Öyle ki, Garp Cephesi Komutanlığı bunlara ödül vermeği kararlaştırmış bulunuyordu (Bu ödüllerin ailelerine verildiği anlaşılmaktadır). Bunların öldürülmesinden sonra idarede köprü onarımı uzmanı kalmamış olmakta idi. Güçlendirilmeğe çalışılan güven duygusu ile biraz sakinleşmiş olan öteki görevlilerin, bu olay karşısında korkuları yeniden artmıştır. Bu olay, verilen garantilerin de geçerli olmadığı fikrini vermiş ve onbeş yirmi gün kimse görevini gereği gibi yapamamıştır (270 def.).

Özellikle, Lefke - Adapazarı arasında geçen bu gibi olaylara engel olunması için Behiç Bey, Bozöyük'de bulunan Garp Cephesi Komutanı Ali Fuat Paşa ile görüşmüştür. Ali Fuat Paşa'nın çıkardığı ve idarece bastırılan 21.7.1336 (920) tarihli genel emirden her istasyona bir kaç nüsha astırılmıştır.

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

Bu emrin dahi bu alanda bir etki yapamadığı görülmüştür.

#### *Müslüman Memur Bulunamayınca*

Genel Müdürlüğün Nafia Vekilliğine sunduğu 22.10.336 (920) tarihli ve Ağustos ayı genel durumunu bildiren raporunda: başlangıçta kurulmuş olan İşletme Komisyonunun, işleri istenilen derecede yürütememesine "gayrı müslimler" aleyhinde esen havadan korkmalarının da bir neden olduğu, Eskişehirde islâm olmıyan memurlardan onbir kişinin evlerinin eşyaları ile birlikte işgal edildiği ve "anasır-ı gayrı müslimeden (islâm olmıyanlardan) Müdafaa-i Hukuk Cemiyetlerince tarh edilen (salınan) vergiden şimendifer memurlarına da



hisse tefrik edilmiş (pay ayrılmış) ve bu suretle mal ve canlarından emniyetsizlik gören memurlar arasında büyük bir heyecan husul bulmuş” olduğu bildirilmektedir. Bu rapordan, o sırada devletten ayrı olarak Müdafaa-i Hukuk Cemiyetlerince azınlıklara vergi salınmış olduğu anlaşılmaktadır. Verginin miktarı belirtilmemiş olmakla birlikte, azınlıklardan olan Şimendifercilerde bir heyecanın uyanmasına neden olabildiği görülmektedir.

Yine bu raporda: “...müslüman memur azlığından halen Lefke - Adapazarı arasındaki istasyonlara sorumlu ve işbilir memurlar” gönderilemediği de belirtilmektedir.

#### *Yabancı Devlet Uyrukluları*

Garp Cephesi Polis örgütü, 9.8.920 tarihli yazısı ile Eskişehir Mutasarrıflığına başvurarak Eskişehir Şimendifer ambarlarında çalışan “Arnavut Yani” adındaki kimsenin İtalyan uyruklu olduğunu anlaşıldığı, kendileri ile barış imzalanmamış devlet uyruklu kimselerin ya çıkarılmasını, yahut da bunların Osmanlı uyruğuna geçmeleri bildirilmiştir.

İdarede daha başka yabancı uyruklu kimseler de çalışmaktadırlar. Bir yandan yurdumuza saldırmış Yunan ordusu ile ölümlü savaşına girmiş iken öte yandan yerlerine o işi yapacak yetişmiş Türk memur bulup koyamadığımız için, cepheye askerlerimizi ve cephanelerini taşıyacak olan Demiryolları işletmesindeki baş ve önemli görevlerde, yalnız hıristiyan azınlıkların değil; doğrudan Yunan uyruklu olan kimselerin hizmetlerine dahi bel bağlamak zorunda kalışımız gibi bir durumun, dünyada eşi ve örneği, herhalde, görülmemiş olmalıdır. Aradan elli yıldan çok bir zaman geçtikten sonra, bu günkü koşullar içinde anlaşılması bile kolay olmıyan bu durum; ulusumuzun o zamanki çaresizliğinin, bahtsızlığının ve bundan başka Demiryolları İdaresinin karşılaştığı güçlüğü, tek başına, acı bir ifadesi olmaktadır<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Bütün Anadolu hattı görevlilerinin 1598’i müslüman (Hareket işlerinde müslüman yoktur) 459 Rum, 403 Ermeni, 6 Musevi’dir. Bunlar, Osmanlı Devleti uyruğudurlar.

Onyeddi doğrudan Yunan uyruklu olduğu gibi otuz bir kişi de çeşitli Batı ve Balkan devletleri uyrukusudur (284 sayılı Dosyanın 158 sayılı kâğıdından alınmıştır).

Yunan uyrukluların başında, Demiryollarına ilk el koyan Vasfi Bey'in 25 Mart 1920 de kurduğu "İşletme Komisyonu" üyesi olan ve Yardımcı iken Fabrikaya Müdür yapılmış olan Kolaro Efendi vardır.

Durum arz edilmiş olan Nafia Vekillüğinden o zaman gelen cevap yazısında; Kolaro'nun sadakatsizliğinin Hicaz hattında geçen davranışları ile ve bu sırada da bir gereklilik yok iken İngilizler tarafından Selânik'ten getirilmiş olmasıyla belli olduğu kabul edilmekle birlikte "bunun da görevini yapabilecek ehil bir müslüman memur bulununcaya kadar kullanılması zaruridir" denilmekte ve bu duruma genel olarak da değinilerek: "hatta kullanılan yabancı tebalı ve bilhassa Yunanlı memurların değiştirilmesi, yerlerine müslüman memurların bulunmasına vabestedir (bağlıdır). Bu şart olmayınca şimdi hatta bulunan yabancıları sıkı ve makul bir kontrol ve gözetleme altında bulundurularak kullanılmaktan başka çare yoktur" denilmektedir. (270 Def. 77. s.)

#### *Yunanlıların Uşak ve Kütahya Saldırıları*

26.8.336 (920) de başlıyan Uşak yönündeki Yunan saldırısı üzerine Afyon ve Uşak hattı işletmesi alt üst olmuştur. Bu hat müdürlüğüne atanmış olan Mösyö Andre (Fransızdır) hattı görüp inceleyemedi Afyon'da oturup beklemek zorunda kalmıştır.

Bu sırada, Garp Cephesi Komutanlığının 29/30.8.336 (920) tarihli "Gizli ve Zata Mahsus" işaretli emri alınmıştır. Bunda, Afyon Karahisar'ının yitirilmesi olasılığı karşısında Genel Müdürlüğün alacağı tedbirler ile; Eskişehir - Ankara ve Akşehir - Konya olarak iki bölük kalabilecek olan hatlara çekilecek malzemenin cins ve miktarı Genel Müdürlüğe bırakılarak düşman eline geçebilecek olan hatlarda bir lokomotif veya vagon kalmamasına dikkat edilmesi, Eskişehir - Ankara bölümünün her zaman güvenle işletilmesinin gerektiği, Fabrikanın olanağı olan kısımlarının Ankara'ya taşınması bildirilmektedir. (270 Def. 31 s.)

#### *Çalışma Koşullarının Elverişsizliği*

Cer İşleri Md. Yardımcısı Hakkı Efendi'ye, Nafia Vekilinin (Bayındırlık Bakanının) önünde, büyük zorluklarla, Depo Müdürlüğünü de çevirmek kaydıyla Uşak Hattı Cer Müdürlüğü kabul ettirilebilmişti. Yanına da Şimendifer Subayı Şemsettin Efendi veril-

mişti. Hakkı Efendi, 31.8.336 (920) tarihli raporunda geri çekiliş sırasında makinist Çötaki (Rum) idaresindeki 12 vagonlu bir katarın Uşaktan üç kilometre sonra yarma içinde bulunan ve Demiryolları İdaresine haber verilmeden askerlerimizce tahrip edilmiş köprüde derayman yaptığı ve vagonların birbiri üzerine düştükleri, iki ateşçiden Yorgi'nin (Rum) nasılsa kurtulup, Afyonkarahisar'a kadar gelebildiği, öteki ateşçi Solakyan (Ermeni) ile makinist Çötaki'nin kayboldukları bildirilmektedir. Yine bu raporun; bu olaydan sonra, askerî bir trenle yola çıkan makinist Şükrü'nün, yarım kilometre uzaktan kaza olayını görerek trenini durdurduğu iki ateşçisi ile birlikte, makinenin ateşini söndürdükten sonra düşen top mermilerinden sakınarak Oturak istasyonuna ve oradan Afyonkarahisar'ına kadar gelebildikleri anlaşılmıştır.

İki lokomotif ile yetmiş vagon, köprünün bu erken atılışı yüzünden Uşak'ta kalmış ve düşman eline geçmiştir. Garp Cephesi Komutanlığı, 1.9.336 (920) tarihli emrinde: "Uşakta olduğu gibi hattın Dumlupınar - Afyonkarahisar kısmında da malzeme terk etmemek için" bu kısımdaki vagon ve lokomotiflerin geriye alınarak "Kumpanyaya" verilmesi ve tahripte acele edilmemesini kendi birliklerinden istemiştir. (280 dosya / Sayı 23)

#### *İslâm Olmayan Görevlilere Karşı Tazelenen Tepki*

Yunanlıların bu saldırısının, İslâm olmayan görevlilere karşı yeniden bir duygulanmaya ve bunun sonucunda, onların görevden uzaklaştırılmaları isteklerinin artmasına yol açmış olduğu görülmektedir.

İslâm olmayan görevlilerin, bize tam bir bağlılığı ileri sürülemez ise de, o sıradaki Yunan saldırısında onların bize dönük kötü bir davranışlarına da rastlanılmamıştır. Buna rağmen; kendilerine kuşku ile bakıldığından, her taraftan Demiryollarındaki İslâm olmayan görevlilerin kovulmaları, görevlerinden uzaklaştırılmaları istenilmeğe başlanmıştı. Konya Valisi Haydar imzalı olup Garp Cephesi Komutanlığına gönderilmiş 1.9.336 (920) tarihli bir şifrede, gayri müslim olan demiryolları telgraf memurlarının Yunan ordusunun bütün hareketlerini Rum ve Ermenilere ve bunlar aracılığı ile, siyasi muhaliflere haber verdikleri kanısına varıldığını, bunlardan cepheye yakın yerlerde çalışan kimselerin kontrol altına alınmaları ve trenlere ait telgrafların Türkçe çekilmesi kuralının konulması istenilmektedir.

3.9.336 (920) tarihini taşıyan ve Garp Cephesi Askerî Polis örgütünce hazırlanmış bir liste, Ali Fuat Paşa tarafından mutalea bildirilmesi için Demiryolları Genel Müdürlüğüne gönderilmiştir. Bu listede sayısı elliye varan yabancı devlet uyrukluları arasında, İşletme Komisyonu üyesi olan Fabrika Müdürü Kolaro'nun, üstelik "Etniki Eteryä" cemiyetinden olduğu, Hareket Dairesi Başkanı Harilaos'un gayet zararlı bir komiteci olup komitecileri evinde toplayarak onlarla konuşmalar yaptığı, Muhasebe ve Teftiş Başkanı Ayanidis'in İzmir'in Yunanlılarca işgalinde Harilaos'un evinde yapılan şenliklere katılmış olduğu bildirilmektedir.

Genel Kurmay Başkanlığına cevap olarak yazılmış Nafia Vekilliğinin 5.9.336 (920) tarihli bir yazısı, bu konuyu aydınlatmaktadır. Bu yazıda; Demiryolları Şirketlerinin imtiyaz sahiplerinin yabancı ve hristiyan olmalarından, memurlarını da bilerek ve isteyerek "gayri müslim mutahassis" kimselerden seçtikleri; bunların görevini yapacak müteahassis islâm memurlarının azlığını da bahane olarak ileri sürdükleri, Demiryolları hesap ve yazı işleri ile haberleşmelerinin Fransızca yapıldığı, hatta savaştan (1. Cihan Savaşı) önce ve savaş sırasında bu ortaklığın başında bulunan Almanların dahi Fransızca kullandıkları belirtilerek; ancak, bir kaç aydanberi el koyduğumuz bu kurumların görevlilerini birden müslümanlarla değiştirmenin ve işlem dilini hemen Fransızcadan Türkçeye çevirmenin olanağı olmadığı, böyle bir şey yapıldığı takdirde, Demiryollarının işlemeden kalacağı, bunun sonucunda ise, asker ve cephaneye yollamalarının duracağı, bunun da Yurt savunmasında büyük ölçüde etki yapacağı açıklanmıştır. Bu cevapta; ele geçirilebilen müslim memurların, kuşku uyandıran hristiyan memurlar yerine atanmakta olduğu, haberleşmelerin birden Türkçeye döndürülemediği, Posta ve Telgraf Genel Müdürlüğünün dahi kendisinden istenilen iki telgraf memurunu henüz bulup gönderemediği, bu nedenlerle, yazışma ve haberleşmenin Türkçe yapılması işinin olanaklar ölçüsünde, yavaş yavaş bir çözüme bağlanacağı bildirilmektedir (280 dosya, 25 Sayı).

Bu sırada Garp Cephesi Komutanlığı; Ertuğrul, İzmit, Eskişehir, Kütahya, Afyonkarahisar sancakları içindeki azınlıklardan 20-40 yaşları arasında olanların, buralardan başka yerlere göç ettirilmelerine başlanılmış olduğundan, bu bölgelerdeki Demiryolları memurlarından bu koşulları taşıyanların buralardan başka yerlere atanmalarını istemiştir. Genel Müdürlük, Fabrikanın Eskişehir'de olması nedeniyle

bu emrin uygulanması olanağının olmadığı, ancak, bu bölgelerdeki istasyonlara müslüman veya yaşlı memur gönderilmeğe çalışılacağı cevabını vermiştir.

Gayrı müslim memurlar üzerindeki dedikodunun, normal sınırları aştığını gören Genel Müdür Behiç Bey, bu sorunu kesin olarak çözümlenmek amacıyla Ankara'ya gitmiştir. 9.9.1336 (920) günü Nafia Vekiline Garp Cephesi Polisinin, yukarıda sözünü ettiğimiz listesini vererek sorunu açıklamıştır. Bundan sonra, Vekil ile birlikte Vekiller Heyeti odasına gitmişlerdir. Behiç Bey, Vekiller Heyeti önünde, şimendifer gibi en önemli bir savunma aracının yabancı ellerde bulunmasının doğru olmadığını, millileştirilmesinin zorunlu olduğunu, fakat bu işin bu zamanda yapılmasının çok zor, hatta yapılamaz olduğunu söylediği sıralarda, Heyet üyelerinden bir kısım kimseler hiç tereddüt etmeden "bütün gayrı müslim memurların tardı lüzumunu ve hatta bu maksad için şimendiferlerin işletilmesini bile feda edeceklerini" ileri sürmüşler, uzun tartışmalardan sonra, bunlardan tabip, kâtip ve amele gibi, doğrudan demiryolu mesleğinde olmyanların değiştirilmesi ile yetinmeğe mecbur olmuşlardır.

Fakat; Genel Müdür, bir kısım memurların belli bir nedeni olmaksızın işden uzaklaştırılmalarının, bütün memurlar üzerinde kötü etki yapacağını, kendisinin de işe başlarken kimseyi sebepsiz çıkarmıyacağı üzerine memurlara söz verdiğini ileri sürerek bu teklifi de kabul etmemiştir. Böylece, her iki taraf da düşüncelerinde direnmiş olarak kalmışlardır.

Bu konuşmalar arasında Vekiller Heyetinden bir zatın: "Bütün gayri müslimleri iş başından uzaklaştırmakla beraber, şimendiferlerimizi işletmek Nafia Vekilinin vazifesidir. Kendisi bundan sorumludur" dediği de anlaşılmıştır. (270 Def. 37. s.)

Yunan ordusuna karşı kurduğumuz savunma cephesinin gerisindeki ulaşım araçlarının, Yunanlı veya onlara eğilimli kimseler idaresinde bulunmasının "dünyanın hiç bir tarafında görülmemiş bir şekil olduğunu" söyleyen Behiç Bey; eskiden düşünülmeden verilmiş imtiyazların sonucu olan bu halin düzeltilmesine hemen kalkışmanın bu büyük taşıma aracını büsbütün kısırlaştıracağını öne sürmektedir. Diğer taraftan; başka yerlerdeki gayrı müslim kimselere "Kuvayı Milliye" grupları tarafından yapılan saldırılar yanında Demiryollarında görevli olanların, nisbeten bundan korunmakta

olması, bu gibi memurların açıktan açığa bir kötülük yapmalarına engel olacağı kanısını belirten ve en büyük Yurt görevini şimendiferleri işletmekte gördüğünü kaydeden G. Müdür, bunu büsbütün durdurmaktansa bu gibi sakıncalarına rağmen, işletmekte devam etmeği doğru bulduğunu Nafia Vekilliğine gönderdiği yazısında belirttiikten sonra; bununla birlikte bütün müslim olmıyan memurların çıkarılması suretiyle işletmeyi sağlayacak kimse bulunabileceğinden, kendi yerine iş başına getirilmesini teklif etmiş ve Temmuz ayı açığına kapamak üzere otuz bin lira gönderilmediği takdirde istifa etmiş sayılmasını da yazısına eklemiştir. (270 Def. 38. s.)

Ankara, Eskişehir ve Konya gazetelerinde müslim demiryolu memuru alınacağı konusunda ilânlar verilmiş ise de bundan da bir sonuç alınamamış olduğu görülmektedir.

#### *Konya İsyanı ve Gayrı Müslim Personelin Durumu*

Bu sırada Konya isyanı olmuş, asiler demiryollarının bazı kısımlarını tahrip ve istasyonları yağma etmişlerdir.

İsyancıların Konya yöresi istasyonlarındaki gayrı müslim görevlilere dokunmamış olmaları ile ve bu gayrı müslim görevlilerin isyan olayından bilgi verirken “pek mübalağalı” davranmaları dolayısıyla dikkati çektiklerini ileri sürerek, bu hat görevlilerinin islam memurlarla değiştirilmeleri, 12. Kolordu Komutanlığınca, önemle istenilmiştir. Genel Müdürlükten verilen cevapta asilerin müslüman memurlara dokunmadıklarını fakat, gayrı müslim memurlardan ikisini yaraladıklarını bildirerek, dağ başında her türlü savunma araçlarından yoksun olan bu memurların korku yüzünden mübalağa etmelerinin, pek tabii olduğu belirtilmiştir.

Bununla birlikte; bu gayrı müslim görevlilerinden asilere karşı yapılan hareketlerde cesaret ve yararlılık gösterenler dahi görülmüştür. İsyanı bastırarak askerlerin treninde bulunan Yol Şube Mühendisi, verdiği raporda: “treni cesurane ateş hattına kadar sokmağa muvaffak olan makinist Hristo Aslanyadis ile iki ateşçisinin sadakati şayanı arzıdır” demekte, Telgraf Başçavuşu Leonyadis’in “vazifedeki ciddiyeti”nden söz etmektedir. (280 Do. 40 No) Gayrı müslim memurların Konya istasyonunda asi müfrezelere gönderilen işe malzemelerini de manevra ve tren tertibi bahanesiyle geciktirmek suretiyle onların hareketlerini de geciktirmiş oldukları anlaşılmıştır.

Aslında bu isyan, ilk önce Demiryolları gayri müslim memurlarının telgraflarıyla anlaşmış ve Garp Cephesi Komutanlığına da ilk haberi, buna dayanarak, Demiryolları İdaresi vermiştir.

Demiryollarına ilk el konulduğu zaman Askerî Müfettiş Vasfi Bey tarafından müdür yardımcılığından Fabrika Müdürlüğüne getirilmiş olan ve Yunan uyruklu olduğu Garp Cephesi Polis Örgütü tarafından haber verilen Kolaro verdiği 20. 10. 920 tarihli raporunda, odunsuzluktan trenin pakura (mazot) ile işletildiğini, böyle giderse pakuranın ancak bir buçuk ay yetebileceğini kışın yaklaşmasından odun elde edilmesinin de güçleşeceğini bildirmekte ve bunlar üzerine dikkati çekmek istemektedir. Bu davranışı, onun bize içten bir bağlılığını, elbette göstermez. Ama; bu hal, onun ve onun gibi olanların iş başında kaldıkları müddetçe canlarını koruma amacıyla de olsa, iyi bir denetim altında görevlerinin gerektirdiğini yapacaklarını göstermesi bakımından, Demiryolları İdaresince önemli sayılmıştır.

#### DEMİRYOLLARI İDARESİNE DIŞARADAN KARIŞMA

##### *İdare Eşyası ve Malzemesine El Atmalar*

Gerek “Kuvayı Milliye” gerekse Ordu mensupları tarafından Demiryollarına ve görevlilerine karışılması, binalarının işgali, idarenin karıştığı güçlüklerin en başında gelmektedir.

Ordu ihtiyaçları ve hizmetleri düşünülerek kurulmuş olan yeni Demiryolları İdaresinin önüne çıkan, onu duraksatan ve aksatan dış karışmaların silâhlı kuvvetlerden gelmesi, zorlukların niteliğini, giderilmesindeki güçlüğü ilk bakışta anlatmağa yetmektedir. Bunlardan bir çok örnek vardır. Ancak Derbend İstasyon memuru Abdül-  
ezel Efendi'nin durumu, tipik bir örnektir.

Bu kimsenin 24. Tümen Kurmay Başkanlığınca fen memuru olarak atandığı haberi alınınca durum, 24. Tümen Komutanlığından bir yazı ile sorulmuştur. 24. Tümen Komutanı Atıf Bey cevabında: Abdülezel Efendi'nin, İngilizlerin Derbend'i işgalleri üzerine, köprüleri tahrip eden müfrezelere gözcü olmak ve karışıklığa uğramış olan şimendifer işletmesini düzeltmek üzere Tümençe görevlendirildiği bildirilmektedir. Kurmay Albay olan Genel Müdür Behiç Bey, 25. 7. 920 tarihli yazı ile verdiği cevapta; bu atamanın doğru olmayacağı, Demiryollarının o kısmının karışıklığının, memurlarının uğramakta oldukları saldırıların ve karışmaların durdurulmamasının bir sonucu

olduğu, hayatları temin edilmedikçe o tarafa hiç bir memur gönderilmiyeceği gibi hususları belirtmiş bulunmaktadır. Tümen Komutanı Atıf Bey'in, bu yazının altına yazdığı bir cevap, o günlerin havasını açıklayıcı bir niteliktedir.

Genel Müdürlüğün tezkeresi altına kırmızı mürekkeple yazılan cevapta, İngilizlerin Derbend'i işgali üzerine Tümen'e başvuran Abdülezel Efendi'ye, düşmanın ilerlemesine bir zaman için engel olmak amacıyla İzmit - Arifiye arasındaki köprülerden gerekenlerinin acele tahripleri işi verildiği bildirildikten sonra Tümen'in "değil böyle işsiz kalmış bir memurdan, bütün insanlardan hatta, Anadolu Hututu (hatları) İşletme Müdürü de bu mıntakada ve o gibi anlarda bulunsa onu dahi müdürlüğünü düşünmeksizin bu bedbaht vatanın selâmeti namına yapabileceği her hangi bir işde istihdam eder ve edecektir. Tecrübe etmek arzu buyuranlar teşrif ederler. İstifade eder ve hiç bir makamdan istizana (izin isteme) lüzum bile görmez" denilmektedir. Bir yarbaydan bir kurmay albaya yazılan bu yazıda: "Hattın tanzimi için Anadolu Hututu Müdürü, Fırka'ya (Tümen'e) şart şurt koşamaz". "Fırka (Tümen) bu kadar izahatı Anadolu Hututu Müdüriyetine vermeğe asla mecbur değildir ve vermesi bir kabahattir. Fakat, şahsı âlinize hürmet noktai nazarından bu defalık vermiştir" denilmektedir. (280 Do. / 8 No.)

Bir düzenli asker birliğine (Tümen'e) komuta etmekle birlikte; Süvari Yarbayı Atıf Bey'in, genel askerlik disiplininden ne kadar uzak kaldığı ve tamamen "Kuvayı Milliye" komutanları gibi düşünüp davrandığı görülmektedir.

Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa'nın Servis Vagonu ile Eskişehir'den Ankara'ya gelmiş biletsiz üç kadının 24. Tümen Komutanı Atıf Bey'in ailesi fertlerinden olduğu anlaşılmış, fakat uzun yazışmalara rağmen; bilet bedelleri alınamamıştır<sup>7</sup> (270 de 40. s).

<sup>7</sup> Atıf Bey, "Garbi Anadolu Kuvayı Milliye" Komutanı Ali Fuat Paşa tarafından Eskişehir ve yöresi "Kuvayı Milliye" komutanı olarak atanmıştı. Bir ara, -böyle bir görevde iken- İngilizler tarafından tutuklanarak İstanbul'a götürülen bu zat için Atatürk, "Nutuk" da, böyle bir mevkide olan bir kimsenin kendini bu duruma düşürmesinin şaşılacak bir şey olduğunu kaydetmektedir.

Atıf Bey'in, o sıralarda, İzmit Rumlarından birine ait olup el koyduğu bir vagon tütününü, Ankara'ya göndererek, kendi hesabına sattırma işine giriştiği, fakat, tütünlere Maliye'nin el koyduğu ve bu davranışı dolayısıyla Maliye Vekilinin teklifi üzerine Vekiller Heyetinin kendisini azle karar verdiğini, Eskişehir'e gelmiş olan



*Dışardan Karışmaların Sonucu Kaza*

Demiryolları işlerine dışarıdan karışmalar sürüp gitmektedir. Bunların önemli olanları, işletme tekniği ile ilgili olanlarıdır. Zira; bu nedenlerle can ve mal kaybı ile sonuçlanan kazalar olmaktadır.

Drezin ve vagonetler askerî birliklerin eline geçmiş, hattın sürekli teftişi ve onarımı için elde vagonet ve drezin kalmamıştır. 2/3.11.920 gecesi Bilecik'ten gelen Yarbay Atıf Bey'in drezini, dokuzuncu tünelin çıkış tarafına düşmüş büyük bir taşa çarpmıştır. Atıf Bey, bunu kendisine yapılmış bir kötülük sanmışsa da, bu taşın hatta yağmur etkisi ile düşmüş olduğu, drezin ve vagonetlere el-koymuş olduklarından ilgililerce hattın gereği gibi teftiş edilememesi nedeniyle zamanında görülüp ilgililere haber verilemediği ve kaldırıma işine girilemediği kendisine bildirilmiştir.

13.1.1921 de 53 numaralı tren Lefke'ye varış sırasında bir vagonetle çarpışmıştır. Lokomotif vagoneti 600 metre sürükleyerek parçalamıştır. Bu vagonetin, Atıf Bey'in tavsiyesi ile ve Bilecik'te bulunan istihkâm teğmeninin emriyle, Geyve Jandarma Alay Komutanı Vicdanî Bey'in eşyalarını taşıdığı anlaşılmıştır.

Bunlarla birlikte; Demiryollarına yapılan karışmalara ve malzemesinden faydalanma isteklerine en tipik örnek – onun haberi olmadan – Mustafa Kemal Paşa karargâhından gelmektedir. Büyük Millet Meclisi Reisi refakat zabiti İsmail Hakkı imzasını taşıyan bir telgrafta: “Büyük Millet Meclisi Reisi Paşa Hazretlerinin daireleri için” ilk trenle on soba istenilmektedir. Buna; Şimendifer İdaresinde bulunmadığından, dışarıda malzeme bulunursa yaptırılıp gönderileceği cevabı verilmişse de, refakat zabitliği ikinci telgrafında bir yol göstererek: “Eskişehir - Ankara arası istasyonlardan her birinden bir tane alınmak suretiyle Paşa Hazretlerinin daireleriyle karargâha icabeden soba ve boru noksanının” karşılanması ricasında bulunmuştur. Bunun üzerine istasyonlardan birer soba alınma işine başlanılmış ise de, bu telgraflar Genel Müdür Behiç Bey tarafından, Mustafa Kemal Paşa'ya gösterilerek “mesele halledilmiştir”. Sobalar gönderilmemiştir (270 Def. 46. s).

Adliye Vekili Celalettin Arif Bey'den duyduğunu, bize, (rahmetli) Behiç Bey söylemişlerdi. Fakat Atıf Bey'in azl edilmemiş olduğu, Birinci İnönü Savaşı'ndan sonra takdir ve taltif edilmediği için çekilmiş olduğu anlaşılmıştır.

## BAĞDAT İNŞAAT ŞİRKETİ

Bağdat Hattı ile Bağdat İnşaat Şirketi idaresini de üzerine alması teklifi karşısında henüz bir karar vermeden önce, Pozanti'de bulunan 41. Tümen Komutanı Hayri Bey, askerler tarafından karışılmıyacağı ve Kuvayı Milliye karışmalarının da önüne geçileceği taahhüt edilirse, Bağdat Hattını ve İnşaat Şirketini üzerine alabileceğini bildiren Genel Müdür Behiç Bey, Konya'da karşılaştığı Tümen Komutanı Hayri Bey'den bu konularda kesin söz almıştır. Ama, Hayri Bey, sözünü yerine getirememiştir. (270/28)

Nisan 920 başlarında Fransızlar çekildiği zaman, Bağdat İnşaat Ortaklığının çalıştığı hatlar üzerinde ne gibi malzemeler bıraktığı tesbit edilememiştir. Çünkü, bütün kayıtlar, "Kuvayı Milliye Çeteleri" tarafından yok edilmişti. "Büyük miktarda malzeme ve aletlerle eşyalar Kuvayı Milliye tarafından alınarak Konya, Kayseri, Kozan, Karaisalı ve Silifke" kasabalarına ve köylerine götürülmüştü.

Fransızlar, hattı terk ettikleri zaman, Sinan Paşa adını almış bir kimsenin buyruğu altındaki "Kuvayı Milliye", Şirketin imalat-hanelerini basmışlardır. Yine bunlar, Pozanti - Kelebek arası, Klm. 303 de Hacıkırı tünelleri içinde ve Hacıkırı ile Durak arasında hattı üç yerinden bozmuşlardır. Bundan başka Hacıkırı - Kelebek arasında üç yerde vagon yığınları görülmüştür. Bunlar, makinesiz yola bırakılan vagonlar olup rampalarda raydan çıkmış ve devrilmişlerdir.

Bağdat İnşaat Ortaklığının bütün tezgâhlarının, bürolarının, fabrika ve mağazalarının olduğu gibi evlerinin de Kuvayı Milliye Çeteleri tarafından tahrip ve yağma edilmiş oldukları anlaşılmıştır. Fabrikanın bütün aletleri yitirilmiş, telgraf ve telefon makineleri kırılmış, büyük makinelerin kayışları alınıp götürülmüş, dosyalar karıştırılıp kâğıtları yırtılıp atılmıştır. Kasalar kırılmış, içindekiler alınmıştır.

"Kuvayı Milliye çekilmesinden sonra dahi Mevki Kumandanları ve bunların yanında kalanlar mağazanın (eşya ambarı anlamındadır) ve dışında kalan diğer eşyanın yağması çok zaman devam etmiştir. Her neyi beğenmişlerse almışlardır. "Bütün sivil ve askerî memurlar Şimendifere ait malların umuma ait olduğu kanaatinde bulunmuşlar ve bunun yağmasına müsaade etmişlerdir". "Pozanti sivil ve askerî memurları bu suretle İnşaat Şirketi hesabına olarak,

hatta hususi meskenlere bile elektrik tesis ettirmişlerdir, ve su akıttırılmışlardır”.

Bu durumdan sonra, “Anadolu - Bağdat Hatları ve Bağdat İnşaat Şirketi Umum Müdürlüğü” tarafından, yeniden işe başlanılmış ise de, binaların onarılması için “alınan yağlı kirecin büyük bir kısmını da Pozanti’deki evlerinin tamiri için 41. Tümen almıştır”.

Genel Müdürlüğün Eylül 1920 ayı raporundan alınan bu satırlar Toroslar’daki Bağdat Hattı İnşaat Şirketinin o sıradaki durumunu yeterince belirtmektedir. Bu raporda, bu başboşluğun hatlara ve İnşaat Ortaklığına Devletçe el konulduktan sonra da devam ettiği belirtilerek “İNŞAAT KISMINDA BİLET ALMAK, TESVİYE VERMEK ÂDET DEĞİLDİR. HERKES KEYFİNCE TRENLERDEN İSTİFADE EDEBİLİYOR. O TARAFI TEFTİŞLERİM ESNASINDA BUNU MENETTİMSE DE TEYİD EDİCİ KUVVETLERİM OLMADIĞINDAN TAMAMEN TEMİN EDEMEDİM. ANCAK, HERKES İNŞAAT HEYETİNE DÜŞMAN KESİLMİŞTİR” denilmektedir. (280 Dos. / 33 No)

Bağdat İnşaat Şirketi Müdürlüğüne atanmış olan (Yüksek) Mühendis Mavrokordato Efendi, Genel Müdürdan aldığı emirlere göre davranmak isteği ile, işçi ve balast trenine binmiş olan subayları yerlerinden indirmiş olduğundan, subaylardan biri Karaisalı Mahkemesinde hakaret maddesinden aleyhine dava açmıştır.

Genel Müdür, kendi emrini yerine getirmekten ibaret bir davranışı için “memleketimize bu kadar hizmet etmiş, şayanı hürmet bu zâtı” kendi yüzünden Karaisalı’ya kadar sürüklemenin doğru olamayacağını bildirerek, gerekirse hakkındaki işlemin Pozanti’de yapılmasını Nafia Vekillikinden rica etmişse de, buna Adana Valiliğinden verilen cevapta bunun mümkün olmayacağı, fakat; memlekete doğrulukla hizmet etmiş olan bu zate her türlü saygı ve kayırmanın gösterileceği bildirilmiştir.

Demiryolları yönetimine karışmaların, bunlara Devletçe el konulmasından sonra da sorumsuzca süregeldiği görülmektedir. Nitekim; Ekim (1920) ayı içinde Pozanti’deki 41. Tümen Komutanlığı, iki lokomotifle el koymuş ve kimseye haber vermeden, istediği gibi trenler tertip ettirmeğe başlamıştır. Bu makineler, uzun yazışmalardan sonra geri alınabilmiştir.

41. Tümenin keyfi emirleri bununla da bitmemiştir. Posta treninin, Tümen Komutanlığının emriyle, zamanından 71 dakika önce yola çıkarılması bunlardan biridir.

Genel olarak Demiryolları İşletmesine, malzemesine, yapılarına ve personeline karışmalar yine, her tarafta süregelmiştir.

### *Garp Cephesi*

Garp Cephesi Komutanı Ali Fuat Paşa Moskova'ya Büyükelçi olarak gidince Garp Cephesi ikiye bölünmüş, bu adı sürdüren kısmın komutanlığına İsmet Bey, Afyon taraflarında kalan kısmın komutanlığına da Cenup Cephesi Komutanı olarak Refet Bey getirilmiştir<sup>8</sup>.

Demiryolları İdaresinin Konya İstasyonu yakınında bir oteli vardır. Cenup Cephesi Komutanlığı; bu oteli karargâh yaptığını, ertesi günü öğle vaktine kadar teslimi gerektiğini 13.11.920 tarihli bir yazı ile bildirmiştir. O sırada Konya'da bulunan Genel Müdür Behiç Bey, oteldeki gümüş takımları ile idarenin sofrta takımlarını aldirtmış bunların bir kısmını servis vagonuna kodurtmuş, bir kısmını da Mühendis Mavrokordato ile Bahaettin Efendi'ye teslim ettirmiştir. Oteldeki eşyanın çokluğu dolayısıyla 12 sandalye ile dört karyola ve diğer bazı eşyanın da verilmesini Refet Bey'den rica ederek aldıkları, hatta bunların "alındı" kâğıtlarını da verdikleri ve bu eşyalar vagona konulduğu halde, sonradan hemen bir subay gönderilerek, bu eşyaların vagondan aldirtılmış olduğu anlaşılmaktadır (270 Def. 59 s.).

### *Yarbay Osman Bey'in Davranışı*

Kuvayı tedibiye (isyan bastıran kuvvetler) Komutanı Yarbay Osman Beyin (Kasap Osman adıyla ün almıştır), kuvvetlerinin bindirilmiş olduğu 64 vagonun bir tren halinde sevk edilmesinde ısrar ettiği görülmektedir. Halbuki, esasında bu işin, iki makineden birinin bozuk olması nedeniyle hiç olamayacağı açıklandığı halde, adı geçen bu isteğinde direnmektedir.

<sup>8</sup> Başlangıçta "Umum Kuvayı Milliye Kumandanı" olan 20. Kolordu Kumandanı Ali Fuat Paşa (Cebesoy), kuvayı milliye çetelerinin kaldırılarak yerine düzenli ordu kurulması düşüncesine katılmamış, onlardan da yararlanmak gerektiği kanısından vazgeçmemiştir. Öyle ki, çağırılma üzerine en son Ankara'ya geldiğinde trenden inişi sırasında omuzunda filinta tüfek bulundurduğu görülmüştü. Mustafa Kemal Paşa'nın Moskova'ya gidecek elçinin, bu işi başlatmış olan kimselerden olmasını istemektedirler, dedikten sonra "Bu işe seninle ben başladık ya sen gitmelisin ya ben" tarzında konuşması üzerine Ali Fuat Paşa'nın "Ben giderim" diyerek Moskova Elçiliğini kabul ettiğini M. Kemal Paşa'nın kendisine söylediğini (rahmetli) Behiç Erkin, bize anlatmışlardı. Z. G.

O sırada (16.11.920) servis vagonıyla gelen Genel Müdüre durum İstasyon Müdürü tarafından bildirilmiştir. Servis vagonunda bulunan Mebus (Millet Vekili) Albay Avni Bey, başka bir nedenle göreceği Yarbay Osman Bey ile görüşmesinde bu işi de bir çözüme bağlamak istemiş, fakat sonra Osman Bey'i alarak servis vagonuna getirmiştir. İstasyon Müdürü de çağırılarak yapılan hesaplarda, bu kuvvetlerin ancak, üç ayrı trenle gönderilebileceği sonucuna varılmıştır. Durumu nezaketle kendisine anlatan ve kuvvetlerin bir kısmının kendi bulunduğu trenle de götürülebileceğini bildiren Genel Müdüre Yarbay Osman Bey, birden hiddetle ayağa kalkarak "treni cebren alıp götüreceğini ve kendisinin dağ başlarında gezdiğinden dolayı her arzusunun yapılması lâzım geldiğini" ileri sürmüş ve (genel müdürle misafirine) böyle bir salonda oturdukları için "hayâ etmelerini" (utanmalarını) bağıra bağıra söyleyerek çıkıp gitmiştir.

Herkesin önünde yaptığı tehdit ve tahkir ile göreve karışmaları dolayısıyla bu kimsenin cezalandırılmasını isteyen ve gerekli yerlere gönderilmiş olan yazılarında Genel Müdür Behiç Bey: "...hayatımdan kıymetli addettiğim haysiyetime bu suretle tecavüz edilmesine tahammül edemem" demekte ve "hattı teftişe çıkmağa imkân" bulamadığından bu gibi saldırgan davranışların önüne geçilmedikçe ve bu olay çözülmeyince "askerlik hizmetinden de sonradan çekilmek üzere" şimdiki görevinden bağışlanmasını istemektedir.

Cenup Cephesi Komutanı Refet Bey, cevap yazısında bu davranışa kendi bölgesinde uğramasından üzüntüsünün bir kat daha arttığını, bunun tarziye olarak kabulünü rica etmekte, adı geçen Bakanlık emrine verildiğini bildirmektedir. Milli Müdafaa Vekilliğinden gelen bu konudaki yazıda da gerekli tahkikata başlanıldığı haber verilmektedir.

Demiryollarına zarar verme işleri yine sürüp gitmektedir. Konya İsyanı üzerine Çelebilikten uzaklaştırılmış olan Abdülhalim Çelebi kendisini ve yanındakilerini ve 12. Kolordudan aldığı bir otomobili, tesviye ilmühaberini Kolordu verecektir diye, parasız taşıttırmıştır. Kendisine yapılan başvurular bir sonuç vermediğinden idarece hakkında dava açılmış olduğu anlaşılmıştır.

Alpıköy İstasyon hangarının etrafını kapatarak işgal edilmesini oradan geçerken emr etmiş olan Kâzım Paşa (Özalp), yapılan başvurma üzerine, haber vermediği unuttuğundan dolayı Genel Müdürdan özür dilemiştir.

Kasım (920) ayı içinde Lefke (Osmaneli) istasyon memurları Gökbayrak Taburu tarafından cepheye gönderilmişlerdir. Başvurma üzerine memurlar yeniden yerlerine gönderilmişlerdir.

*Doğru Tel'e El Konulması*

Cenup Cephesi Komutanı Refet Bey, gönderdiği bir şifrede, "bugünlerde cephede başlamakta olan" önemli hareketler dolayısıyla, Cephe Kumandanlığının 12. Kolordu ve 41. Tümen haberleşmesini kolaylaştırmak için Konya - Afyon ve Konya - Pozanti Şimendifer doğru telgraf hattının bu karagâhlar arasında telefon konuşmalarına ayrıldığını bildirmekte ve bu nedenle bu telden yararlanan istasyonların aradan çıkarılmasını ve bu hattın telefon hattı haline getirilmesi için gerekenlere buyurulmasını istemektedir.

Genel Müdürlük, Nafia Vekilliğine başvurarak Demiryolu İşletmesini duraklatacak ve aksatacak olan bu işgal karşısında ne yapılacağını sormuştur.

Cenup Cephesi Komutanlığı, Konya istasyonundaki hamallar koğuşunu da idareye haber vermeden doğrudan işgal etmiştir.

Bu gibi olaylarla birlikte Maliye Vekilliğinin de para vermemesi karşısında, doğrudan B. M. M. Reisi Mustafa Kemal Paşa'ya çektiği 26. 11. 920 tarihli şifre telgrafında Genel Müdür Behiç Bey, Hükümet merkezine derdini anlatamadığını bildirdikten sonra: "Ordu, bi hassa Cenup Cephesi Kumandanlığının müdahalâtı (karışmaları) tahammülfersa (katlanılamıyacak) bir dereceye geldi. Bu şartlar altında hat durmağa katiyen mahkûmdur. Ben aczi mutlak (tam bir aciz) içindeyim" demekte ve işin incelettirilerek acele bir karara bağlanmasını rica etmektedir.

İki gün sonra, 28. 11. 920 tarihini taşıyan bir şifre ile Garp Cephesi Kumandanlığı: "Büyük Millet Meclisi Reisliğine çekilen telgrafta bahis buyrulan Şimendifer Hattını durduracak ordu" karışmaları hakkında açık bilgi istemiş, posta ile gönderileceği cevabı üzerine de "Büyük Millet Meclisi Reisi tacil buyuruyor" diyerek durumun şifre ile bildirilmesini yeniden istemiştir. Verilen cevapta, şikâyetlerin daha çok hükümet merkezine ve Cenup Cephesine ait olduğu Cenup Cephesinin, kendisine bağlı birliklere emir verir gibi davrandığı, Afyon - Pozanti doğru teline el koymakla işletmeye büyük zararlar verdiği bildirilmiştir.

Bu sırada yine, Cenup Cephesi Komutanlığı Konya'dan Afyon yönüne olan posta trenini ve Afyondan Eskişehir ve Konya'ya gidecek 243 ve 244 numaralı trenleri lâğv etmiş ve yeni emre kadar vagonların Afyon'da bekletilmesini emretmiştir. Durum, Nafia Vekillğine ve Genel Kurmay Başkanlığına bildirilmiştir.

Afyon'da Demiryollarının altı memurunun evi Edhem çeteleri tarafından işgal edilmiştir.

Adana Valiliği dahi, Pozanti'deki idareye ait değirmeni kendi hesabına işletmeğe başlamıştır. Bunu idarenin adamlarıyla ve idarenin yakacağı ve malzemeleriyle yapmakta hiç bir sakınca görmemiştir.

Tesviye hesaplarını gören ve içinde demiryolları memurlarının da bulunduğu heyet, Demiryollarına haber verilmeden evrakı sokağa atılmak suretiyle buldukları binadan Garp Cephesi tarafından çıkarılmışlardır.

Kapalı olan Hamam İstasyonuna bir telgraf memuru gönderilmesi 12. Kolordu Kumandanlığınca Afyon İstasyon Müdürlüğünden istenilmiştir. İstasyonca Genel Müdürlüğe aktarılan bu istek üzerine ayda 160 lira ödenmesi şartı ile bunun yapılabileceği cevabı verilmişse de, 29.12.1920 tarihinde İstasyon Kolordu tarafından zorla işgal edilmiş ve oradan geçmekte olan bir trenin şefi indirilerek kendi telgraf haberleşmelerini sağlamak amacıyla, istasyona müdür yapılmıştır.

#### MÂLİ DURUM

Anadolu Şimendiferleri Müdürlüğüne yeni başlamış olan Miralay Behiç Bey'in, bu ortaklığın 15 Temmuz 1920 ye kadar olan mali durumunu özetleyen raporunda: Bursa ve Alaşehir yörelerindeki ticaret eşyası geliş gidişi de kapanınca geliri büsbütün azalan idarenin aylık verecek parası olmadığı, satın alınan bin metre küp odunun yedi bin lira tutan bedelinin ödenemediği, kömürün bitmiş denecek miktarda olduğu, mazot miktarının ancak, üçyüz tren tahrikine elverişli olduğu, bunun ise bir buçuk ayda bitmesi demek olduğu, bildirilmektedir. Yine bu raporda: İdarenin bir ayda yakacaklar için 40 bin, onarım ve yenileme için 10 bin, aylıklarla öteki değişik masraflar için 80 bin liraya ihtiyacı olduğu, Avrupa'dan getirilecek malzeme dolayısıyla gerekli olanla birlikte 150 bin liralık bir avans

verilmesi ve bu avansın geri verilebilmesi için de ücretlerin altı misline çıkarılması ve sülüslerin (askerlere kesilen üçte bir bilet) bunun üzerinden hesaplanması istenilmiştir.

Bu rapor tarihinden kırk beş gün sonra Nafia Vekillğine gönderilen başka bir yazıda Genel Müdür Behiç Bey: “parasız değil böyle büyük bir müessesenin, en âdi arabanın dahi hareket edemeyeceği belli iken, bir takım şekillere bağlanarak para verilmemesinde ısrar, hattı bittabi durduracaktır.” “. . . Milli Müdafaadan (Savunma Bakanlığında) en az 100 bin lira alacağımız olduğu halde, yarısının bile alhelhasp verilmemesi, yine Milli Müdafaayı yani askerî nakliyatı zarara sokacaktır” “âdi masrafları ayda 150 bin lira olan ve hal dolayısıyla geliri 20-30 bin lirayı geçmiyen bu müesseseyi idare için âcizlerinde (bende) kuvvei kutsiye (kutsal güç) bulunmadığından 15 Eylül 1336 (1920) ye kadar en az 30 bin lira verilmediği takdirde işlemeyecek olan bu idarenin başında” kendisine de gerek kalmadığını bildirmektedir.

Bu sırada Genel Kurmay Başkanlığına gönderilen bir yazıda da idare açığının 200 bin lira olduğu, fabrikada yapılan savaş malzemeleri için şimdiye kadar bir para verilmediği, Eskişehir mutasarrıflığından ikibin lira ödünç alındığı, üç dört gün sonra askerî taşınmaların duracağı, iki aydanberi aylık alamıyan görevlilerin çekilmeye başladıkları bildirilmiştir.

Eski tarife üzerinden değil de, Hükümetçe kabulü zorunlu olan yeni tarife üzerinden sülüs (üçte bir) ücret alınmasını doğru bulan Millî Savunma Bakanlığının 15.8.1920 tarihli yazısından, ötedenberi bütün Demiryollarında zabıtlere (subaylara) uygulanmakta olan sülüs (üçte bir) ücretin Mondros mütarekesinden sonra İngilizlerin eline geçen Şimendifer İdaresi tarafından kaldırılmış olduğu anlaşılmaktadır.

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



Ankara'ya gitmekte olan Ali Fuat (Cebesoy) Paşa'ya verilen notta; aylık masraflar 200 bin, Hükümet ve Ordudan o zamana kadar alınmış olan paranın 96 bin, Ağustos açığının 130 bin, Eylül ve Ekim ayı borçlarının 300 bin lira olduğu belirtilmiştir. Isparta ve Burdur'dan verilecek olan altmış bin lira alınsa bile, bunun ancak Ağustos aylıklarına karşılık olabileceği, kış odununun alınması için elde para olmadığı, bunun için hemen 100 bin lira verilmesi gereği kaydedilmiştir.

Ekim (920) sonunda, parasızlık sıkıntısı öyle bir dereceye gelmiştir ki, Nafia Vekilliğine gönderdiği bir yazıda: "...hatların parasız idaresi hakkında bir yol gösterilmediğinden... yarından itibaren çekilecektim. Ancak bu günden başlayan ve üç gün kadar devam edecek askerî nakliyatı idare etmek zarureti ile bu nakliyatın sonuna kadar vazifeye devam edeceğim ve müteakiben çekileceğim" diyen G. Md. yerine bir kimsenin seçilmesini rica etmiştir.

Ankara - Konya arasını 22 saatte alacak ısıtılmış ve ışıtılmış bir tren yapılabileceğinden subayların sülüs ücretini (üçte bir ücret) peşin ödemeleri teklifini M. Savunma Vekilliği, pasoların geçmezliğini (bunun içinde mebusların da olduğunu fark etmeyen) Nafia Vekilliği kabul etmişlerdir. Mebuslarla yapılan bir görüşmede bir gün önce haber verip de binmemiş olanlardan tren ücretinin alınması da sağlanmış olmasına rağmen; Nafia Vekilliği sonradan, bu teklifi genel olarak kabul etmemiştir.

#### YAKIT SORUNU

Hatta el konulduğunun ilk aylarında lokomotifler kömür ve mazotla işlemişlerdir. Kömür ve mazotun bitmekte olduğu Ağustos (920) ayının sonunda yöredeki il ve sancaklara, bu iş için yapılacak eksiltmenin koşullarını bildiren yazılar gönderilerek odun sağlanması istenilmiş ise de, bundan bir sonuç alınamamıştır. Durum, Garp Cephesi tarafından da ele alınmıştır.

En çok Kütahya ve Bilecik'ten ilgi görülmüş ise de bunlar da yeter olmadığından, 11. aydan başlayarak, üç ay için iki müteahhitle bir sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşmenin suretleri, Nafia Vekilliğine ve bu işte asker kullanma koşulu da olduğundan, M. Müdafaa Vekilliğine gönderilmiştir.

“Artık odunların usulsüz kesilmesini gerektiren askerî” hareketlerin kalmadığı ileri sürülerek, İktisad Vekilliğince, Orman ve Maden vergisinin arttırma ile müteahhitlere verilmesi istenildiği, Nafia Vekilliğinin cevap yazısından anlaşılmaktadır. Halbuki; orman resminin (vergisi) idarece bir çözüme bağlanacağı sözleşmede geçtiğinden, Nafia Vekilliğinin bu işi merkezde kesin bir sonuca bağlaması gerekmekte idi. Bu yüzden iş uzamış, işlemlerin sonucu beklenirken, müteahhitler 6.11 den 23.12.920 ye kadar odun vermekte devam etmişlerdir. Fakat; bu odunlar İktisat Vekilliğince kaçak sayılmış ve Genel Müdür kanunsuz olarak odun kestirmekten Kütahya mahkemelerine verilmek istenilmiştir<sup>9</sup>.

Nafia Vekilliğinden gelen 17.1.921 tarihli bir telgrafta, Kütahya ormanlarındaki müteahhitler tarafından yapılan usulsüz, nizamsız kesimlerin durdurulması, İktisat Vekilliğinin emri olarak bildirilmektedir. Buna idarece verilen cevapta; usulsüz kesimleri durduracak Devletin başka daireleri olduğu, Demiryolları idaresinin bu gibi tebligatı yapmaya yetkisi olmadığı bildirilmiştir.

13/14 Şubat 337 (921) gecesi, askerî taşımalar için gerekli yakıtın bulunup bulunmadığı Garp Cephesi karargâhından, Askerî Komiser Yardımcısı Fatih Bey'den sorulmuş, o bilmediği için, sabaha karşı saat üçte Genel Müdür uyandırılarak, odun satın alınması için verilecek on bin lirayı almak üzere Garp Cephesi karargâhına gelmesi istenilmiştir. Temmuzdan beri peşinde olduğu bu sorunun gece yarısından sonra ele alınmasına karşı, Behiç Bey de bu çağrıya uymamıştır. Yakında başlayacak askerî hareketlere gerekli yakıtlar için verilmek istenilen bu para, ertesi günü alınmıştır. Notlarında bu odunların alınması, dağıtılması, kırılmasının bir zamana bağlı olduğunu kimse anlamıyor diyen Behiç Bey; üstelik, Döğer İstasyonundaki otuz vagonluk odunu almak için gönderilen bir trenin Orman memurlarının engel çıkarmalarıyla karşı karşıya geldiği bildirilmektedir (9 sayılı dipnota bk.).

\* \* \*

<sup>9</sup> Genel Müdür Behiç Bey, o zamanki notlarında: “Sebeup ve hikmeti nedir bilmem, yalnız askerî nakliyatı idare etmek için alınan bu odunlar, orman memurlarınca o kadar şiddetli takibata uğradı ki, bu memlekette bu kadar faaliyet görülmemişti. Buna rağmen biz odunları depolamakta devam ettik. Eskişehirde depo edilen üç bin metre küp odundur ki, İnönü Muharebesi sevkiyatını temin edebilmiştir” demektedir (270 Def.).

Türk Demiryolları Kurucusu Behiç Erkin; titizlikle sakladığı belge kopyelerine dayanılarak Türk Demir Yolları tarihinin yazılmasını TCDD G. Müdürlüğünden bir mektupla istemiŐti. G. Md. Zihni Üner'in, görevlendirmesi üzerine Sayın B. Erkin'i, 1952 den 1955 e kadar, çeşitli zamanlarda ziyaret ederek, (bu yazımızda ayrıç içinde numaralarını belirttiğimiz) o zamanlar, henüz bir yere vermedikleri defter ve dosyalardaki yazı kopyelerine göre yaptığımız özetlemeleri, sayın Behiç Erkin de uygun görmüşlerdi. Bu yazımız, sözünü ettiğimiz özetlemelere dayanmaktadır. I. İnönü savaşı arifesine kadar bir birliktelik gösteren bu özetlemenin; yalnız Demiryolları İdaresinin değıl; Yurdumuzun o zamanki durumunun da somut olaylarla bir belirtisi olduğu kanısındayız.

