

Orak Kardeşlerin “Tren ile Türkiye Turu” ve 1936’ların Türkiye’si

“Train Tour to Turkey” of Orak Siblings and 1936’s Turkey

Zakir AVŞAR*, Mehmet YÜKSEL**

*Prof. Dr., T. C. Gazi Üniversitesi, İletişim Fakültesi, 8. Cad., 81 Sok., No: 2 ,06510 Emek, Ankara
E-posta: zakiravsar@gmail.com

**Prof. Dr., T. C. Gazi Üniversitesi, İletişim Fakültesi, 8. Cad. ,81 Sok., No: 2, 06510 Emek, Ankara
E-posta: msinayuksel@gmail.com

MAKALE BİLGİLERİ

Makale işlem bilgileri:

Gönderilme tarihi: 15 Ağustos 2012

Kabul: 20 Ağustos 2012

Anahtar sözcükler:

Türkiye kılavuzu,
Türkiye turizm tarihi,
Türkiye’de ulaşım ve iletişim,
Türkiye imajı,
Türkiye tanıtımı,
Hüseyin Orak.

ARTICLE INFO

Article history:

Submitted: 15 August 2012

Accepted: 20 August 2012

Key words:

Tourism Guide Book of Turkey,
Tourism history of Turkey,
transportation and communication
of Turkey,
Publicity and Image of Turkey,
Hüseyin Orak.

ÖZ

Hüseyin Orak adlı Ankaralı bir işadami, 1936 yılı yazında, ilk öğrenim çağındaki çocuklarını karne hediyesi olarak, tren ile Türkiye turuna çıkarmıştır. İki ay kadar süren ve ülke kamuoyunda ciddi bir ilgi gören bu seyahat, bir yandan 1930’lu yıllarda Türkiye’nin küçük yaşlardaki çocukların dahi yalnız başlarına seyahat edebilecekleri kadar güvenli bir ülke olduğu imajına hizmet ederken, diğer yandan yoğun bir modernleşme çabası içindeki Türkiye’de özellikle kız çocuklarının eğitime ve sosyalleşmelerine verilmesi gereken öneme dikkat çeken bir örnek oluşturmuştur. Söz konusu dönemde böyle bir seyahatin gerçekleştirilebilmiş olması, Türkiye’nin turizm, ulaşım ve iletişim tarihi bakımından da büyük bir değer taşımaktadır. Çalışmanın konusunu oluşturan Orak kardeşlerin tren seyahatine sadece 1936 yılı gazetelerinde haber olarak yer verilmiş ve 2006’da yayınlanmış bir kitapta kısaca söz edilmiştir. Söz konusu seyahatin etkilerine ve önemine odaklanan bu makale ile; tarihsel sosyoloji ve Türkiye’nin kültürel tarihi çerçevesinde özgün bir katkıda bulunmak amaçlanmıştır.

ABSTRACT

Hüseyin Orak who was one of the important businessmen of Ankara, sent his children to Turkey tour by train in 1936’s summer as a gift for summer holiday. The journey, lasting up two months, had aroused a considerable interest in the public opinion of Turkey. The train journey of children who were traveling alone, on the one hand was promoting the safe country image of Turkey in 1930’s Turkey. This journey, on the other hand, was an example for emphasizing the importance of education and socialization of girls in Turkey which was in the deep effort of modernization at this era. In the 1936, actualizing the train journey of Orak siblings has a great importance in terms of tourism, transportation and communication history of Turkey. Although the train journey of Orak siblings was previously reported as news in 1936’s newspapers and then was mentioned as briefly in a book in 2006, the importance and effects of this journey is examined thoroughly as an academic fact in this study. This article aims to make an original contribution in the context of historical sociology and cultural history of Turkey.

GİRİŐ

Ankara’nın önde gelen işadamlarından Hüseyin Hilmi Orak’ın çocuklarının, yılsonu karnelerindeki başarılarından ötürü ödül olarak İstanbul’daki yakınlarının yanlarına gönderilmeleri isteğiyle başlayan “Tren ile Türkiye turu” fikri, üç çocuğun kendi evrenlerinde sessiz, sakin yaşarken, bir anda ülke çapında popülerleşmelerine ve “Küçük Seyyahlar” sıfatıyla ün kazanmalarına yol açmıştır.

Bu makale, editörlüğün daveti üzerine hazırlanmış olup, davetli makale olarak yayımlanmaktadır.

Yazar Orhan Karaveli, “Görgü Tanığı–Bir Gazeteci-nin Sıradışı Anıları”, (2006) adlı eserinde Türkiye’de turizmin gelişimini değerlendirme bağlamında Türkiye’nin ilk turizm ve tanıtma rehberi olarak “Türkiye Rehberi” isimli kitaptan ve bunu hazırlayan Hüseyin Orak’tan bahseder. Adı geçen şahıstan, çocuklarının seyahatinden ve hazırlanmış olduğu kitaptan böylece haberdar olduğumuz bu eserden hareketle; önce söz konusu eserin yazarı Orhan Karaveli ile temas kurularak, kitapta anlatılanın ötesinde bir bilgiye sahip olup olmadığı

öğrenilmek istenmiş, yazarın, kitapta ifade ettiklerinin ötesinde bir bilgiye sahip olmadığını belirtmesi üzerine, Hüseyin Orak'la ilgili detaylı bilgi sahibi olmak üzere yoğun çaba gösterilmiştir. Öncelikle, Karaveli'nin yukarıda anılan kitabında zikretmiş olduğu "Türkiye Rehberi" adlı çalışma aranmış bu çalışma karşımıza "Türkiye Kılavuzu" adıyla çıkmıştır¹. Bu bilgiye ulaşılmasının ardından, Ankara'da ticaretle iştigal eden bir kimse olmasından hareketle Hüseyin Orak'ın Ankara Ticaret Odası'na kayıtlı olup olmadığı yoklanmış, akabinde buradaki dosyası çıkartılarak (Ankara Ticaret Odası (ATO), Hüseyin Orak'a ait 363 no.lu evrak ve oda kayıt dosyası 1936) incelenmiştir. Keza dosyasında bulunan nüfus hüviyet cüzdanı suretinden yola çıkılarak İçişleri Bakanlığı Mernis Kayıtları yoluyla yaşayan çocukları, yakınları olup olmadığı tetkik edilmiştir. Çalışmanın ilerleyip gerçekleşmesinde, bu kayıtlarda halen yaşamakta olan kızı Ayşe Sahavet Orak Özbay'a ulaşılmasının büyük katkısı olmuştur. Ayşe Sahavet Özbay ile sözlü ve görüntülü olarak kayda alınan bir sözlü tarih çalışması gerçekleştirilmiştir. Görüşmenin yapıldığı tarih itibarıyla 84 yaşında olan, eşini, çocuklarını ve özellikle de çalışmanın yapıldığı tarihten altı ay önce ablası Fatma Zekavet Hanım'ı kaybetmekten ötürü derin bir üzüntü yaşayan Ayşe Sahavet Hanım'ın ailesine, çocukluk dönemlerinde gerçekleştirdikleri oldukça ilginç kendi seyahatlerine, babasına ve babasının Türkiye Kılavuzu çalışmasına dair anlattıkları titiz bir çalışma ile yazıya aktarılmıştır. Yine bu çalışmayı zenginleştirmek üzere, Milli Savunma Bakanlığı ile bir yazışma gerçekleştirilerek Hüseyin Hilmi Orak'ın askerlik hayatı ile ilgili net ve sağlıklı bilgiler elde edilmiştir. Ayrıca, üç kardeşin ilginç seyahatlerinin akışı ve yansımaları gazete arşivlerinden de bulunmaya çalışılmıştır. Bu çerçevede 1936 yılı gazetelerinin önemli bir kısmı taranarak, "Küçük Seyyahlar"ın "Tren ile Türkiye Turu"na ilişkin haberlerin derlenmesi yoluna gidilmiştir.

Hüseyin (Hilmi) Orak, 1936 yılında, Ankara Ticaret Odası'na kayıtlı, "İnşaat malzemesi alım satım ve imali" ile uğraşan, Birinci Dünya Savaşı'na, Milli Mücadele'ye katılmış (daha sonraki yıllarda İkinci Dünya Savaşı ile birlikte ihtiyaten yeniden askere

alınmış) istiklal madalyalı, gazi payeli eski bir subay ve bir işadamıdır. O yıllarda üç çocuk babasıdır (sonra beş olmuştur). Fatma Zekavet 11 yaşında, Ayşe Sahavet 9 yaşında ve Zafer 7 yaşındadır. Fatma Zekavet ve Ayşe Sahavet, Ankara Maarif Koleji'nde öğrencidirler.

Bugün Romanya sınırları içinde bulunan Babadağ'dan küçük yaşta ailesi ile Eskişehir'e göçen, sonraki yıllarda amcasının ısrarı ile Harp Okulu'na kayıt yaptıran, henüz öğrenimini tamamlamadan teğmen nasbedilerek Birinci Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi'nde görevlendirilen, burada yaralanan ve İngilizlere esir düşerek bir süre Hindistan'daki kamplarda kalan, sonra bir arkadaşıyla esir kampından kaçıp Anadolu'ya gelen ve Milli Mücadele'ye katılan Hüseyin Orak, Cumhuriyet'e, Mustafa Kemal'e, devrimlere inanmış ve gönülden destek vermiş, bunu yaşamının her aşamasına yansıtmış bir aydın işadamıdır. Çocuklarının öğrenim hayatını çok önemseyen Orak, onların Batı kültürüne aşina olarak, ancak yurt ve millet sevgisiyle, bilgili bir şekilde yetişmeleri arzusunda. Yine, kendisi gibi Tatar Türk göçmeni olan ve köken olarak "Kırım Girayları"na dayanan Eskişehirli bir ailenin kızı olan eşi de çocuklarının öğrenim hayatı ve iyi yetişmeleri hususunda oldukça ilgilidir. Bunun için de çocuklara derslerinin yanı sıra, evde sürekli kalan bir Fransız öğretmenden piyano, yabancı dil dersleri aldırılır.

1936 yılının Türkiye'sinde değil kız çocuklarının, yetişkin kadınların bile kendi başlarına seyahat etmelerinin bir hayli müşkül olduğu ve doğal olarak yankı yaratacağı bir dönemde, kızlarının kendi başlarına seyahatlerine karar verebilmesi, kuşkusuz ki, Hüseyin Orak'ın hem Cumhuriyet'e hem de ülke yönetimine olan güveninin bir göstergesidir.

Kaldı ki, o dönemde dünya adeta bir ateş çemberi olma yolundadır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra İtalya'da Mussolini liderliğinde temelleri atılmış bulunan Faşist rejimin ardından, 1930'lu yıllarda Hitler öncülüğünde Nazi Partisi iktidara gelmiştir. İtalya Habeşistan'ı işgal etmiş, İspanya'da ise iç savaş sürmektedir, Irak'ta ihtilal olmuştur, Türkiye'de ise Hatay meselesinin yoğunlaştığı günler yaşanmaktadır. Böyle bir ortamda söz konusu gezi, Türkiye'deki huzur ve güven ortamı hususunda gerek iç kamuoyuna gerekse dış dünyaya mesaj vermek bakımından işlevsel olmuştur.

1) Bu konu ile ilgili olarak, yazarların daha önce yayınlanan bir çalışması vardır, bkz. Z. Avsar, M. Yüksel (2012). Türkiye'nin İlk Turizm Rehberi Türkiye Kılavuzu ve Hazırlayıcısı Hüseyin Orak, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23 (1): 34 - 44.

GEZİ FİKRİNİN DOĞUŞU VE HAZIRLIKLAR

İşadamı ve Kurtuluş Savaşı gazisi Hüseyin Hilmi Orak, 1936 yılı itibarıyla üç çocuk babasıdır. Kızları Fatma Zekâvet (11), Ayşe Sahavet (9) ve oğlu Zafer (7) yaşındadır. O dönemde Ankara Maarif Koleji'nde ilkokula giden iki kızı sınıflarını başarıyla geçmiştir. Çocuklar, karne ödülü olarak, aile yakınlarının bulunduğu İstanbul'a gitmek isterler. Hüseyin Orak, isteği makul bulmakla birlikte çocuklarına bir başka ödül olarak "Trenle Türkiye Turu" yapmalarını önerir. TCDD'nin o yıllarda "kombine bilet uygulaması" vardır. O zamanın parasıyla 50 Lira mukabili alınan biletle tüm yurt dışında bir ay süreyle seyahat mümkün olmaktadır. Hüseyin Orak'ın çocuklarına önerdiği bu turun önemli bir özelliği daha vardır; ne kendisi ne de eşi seyahate katılacak, yalnızca üç kardeş ülkeyi kendi başlarına dolaşacaklardır. Hüseyin Orak'ın o günün şartlarında bu çok ilginç ve cesur fikri, kısa sürede basının da dikkatini çeker. Bunda Hüseyin Orak'ın o dönemin gazetecileriyle, özellikle de Ulus Gazetesi yöneticileriyle olan özel hukukunun etkisi büyüktür. Aslında, çok önceden karar vermiş olduğu bu seyahate ilişkin olarak, gazetecileri kendisi bilgilendirir. Günümüzde bile çok ilgi çekici olan böyle bir ülke turu, o günün basını tarafından haber yapıldıca, üç çocuk ülke çapında "Küçük Seyyahlar" olarak ün yaparlar. Çocukların böyle bir geziye çıkıyor olması, kısa sürede ülke çapında duyulur ve her gittikleri yerde mülki erkanın koruması, mahalli erkanın ilgisi ve halkın coşkusu ile küçük yaşlarında idrak dahi edemeyecekleri bir sevgi seli içinde karşılanırlar.

Çok başarılı bir işadamı olan Hüseyin Orak'ın böyle bir seyahat fikrini ortaya atmak ve uygulamadaki temel hedefi, bütün dünyanın çok güvensiz olduğu ve tehlikelerle boğuştuğu bir süreçte, Mustafa Kemal'in Cumhurbaşkanı, İsmet İnönü'nün Başbakan olarak siyasi ve idari sorumluluk üstlendiği Cumhuriyet Türkiye'sine olan inancı ve güveni pekiştirmektir. Diğer bir hedefi de, milli bir kuruluş olan ve bütün ülkeyi demir ağlarla ören TCDD işletmesinin o zamanın şartlarında tüm yurttaki seyahati ve turizmi canlı tutmak için başlattığı kombine bilet uygulamasının ilgi görmesine katkı sağlamaktır.

Fakat hiç şüphe yok ki, en temel hedeflerinden birisi de çocuklarının geleceği açısından bu seyahate özel bir anlam yüklemesi ve bunun tahakkuku

kunu arzulasıdır. Bu özel anlam veya misyonu da 5 Temmuz 1936 günü çocuklarının trene binmesinden önce seyahat anılarını kaleme almaları için ellerine tutuşturduğu not defterine² şöyle kaydetmiştir:

"Sevgili Yavrularım, yurdunu tanımayan, bilmeyen kimseden bir fayda beklenemez. Bir kiracının bile oturduğu evin içinde ve etrafında neler vardır, bunu bilmesi lazımdır. Nerde kaldı ki siz, kendi evinizin (yurdunuzun) öz sahiplerisiniz. Onu iyice tanımazsanız, sahibi olamazsınız. Ona yabancı kalırsanız, size gülerler.

Babalarımız bize küçükken böyle yol göstermediği için yurdumuza bigane kaldık, onu ihmal ettik. Hayatta çok yoksulluk çektik. Büyük felaketlerle karşılaştık; bu yüzden yurdumuzun varlıklarını hep yabancılara kaptırdık, ona olan borcumuzu ödeyemedik ve neticede size mamur ve ferah bir yurt hazırlayamadık.

Bu yüzden ben babanız, çektiğim derin iç sızılardan ders alarak, dışından ve boşazımdan artırarak ayırdığım üç buçuk kuruşu size yol harçlığı vererek sizi aziz yurdumuzu gezmeye, onun bereketli ve eşsiz topraklarını görmeye, temiz ve saf havasını almaya, onu yakından tetkik ederek benimsemeye gönderiyorum.

Sevgili yurdumuzda neler var, yurdun dört bucağındaki kardeşlerimiz ne halde, büyüklerimiz neler yapmışlar, ilerde sizin de büyüyünce neler yapmanız lazım, atalarımız bize neler bırakmışlar, bunları bilerek, yurt bilginizi arttırarak döneceksiniz...(Orak 1946:9)."

Orak'ın yukarıda zikredilen yaklaşımında; modernleşme ve ulus-devletleşme sürecinde ekonomi ve ticaretle yakından ilgili bir kimsenin zihniyet dünyasını, yani yükselmekte olan burjuva dünya görüşünü ve bu bağlamda gelişen bireycilik ve milliyetçilik gibi yeni değerleri de görmek mümkündür. Böylece, geleneksel toplum yapısından modern topluma geçiş sürecinde yeni bir değerler sisteminin ve zihniyet dünyasının Orak'ın kişiliğinde ne denli içselleştirilmiş olduğunu anlıyoruz (Yüksel 2004:71).

O dönemde ülkenin bir baştan öbür başa ziyaret edilmesi ve yurdun dört bucağındaki kardeşler ile

2) Söz konusu anı defterine başta Başbakan İnönü olmak üzere, gittikleri her yerin mahalli ve mülki erkanı seyahatin anlam ve önemini içeren yazılar yazmış, çocuklar kendi gördüklerini kaydetmişlerdir. Ancak bu notlardan sadece Hüseyin Orak'ın ve İnönü'nün yazdıkları, Türkiye Kılavuzu adlı çalışmaya aktarıldığı için elde kalmış, diğer notlar ise 2009 yılında hayatını kaybeden Fatma Zekavet (Orak) Hanım'ın hususi evrakları arasında bulunamamıştır.

kucaklaşılması, ancak demiryolu ile mümkündü. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren "çağrı yakalamanın aracı" olarak görülen demiryolları konusundaki çabalar ve girişimler yoğunlaşmaya başlar. Bu çerçevede 1850'li yıllardan itibaren demiryolları inşa faaliyetine girilir. Bunda amaç, sadece Osmanlı'yı dünya pazarı ile bütünleştirmek, Batı kapitalizminin ihtiyaç duyduğu ham maddeleri taşımak veya imal edilen ürünlerin pazarlara ulaştırılmasını sağlamak değildi (Satan 2012: 210). Aynı zamanda ülkeyi dört bir yanından boydan boya kuşatacak bir ulaşım ağı ile modernleşme projesini yurdun her tarafında hayata geçirmek, merkez ile çevre ilişkisini güçlendirmektir.

Osmanlı'da 1850'li yıllarda başlayan demiryolları inşa süreci, alt yapı yatırımlarına ve özellikle demiryolu şebekesinin geliştirilmesine ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak bakılan İttihat ve Terakki döneminde devam etmiştir. Ancak bu dönemde, demiryolu inşa ve işletmesi konusunda yabancı şirketler ve sermaye çok ağırlıklı bir yere sahiptir. Bu dönemde demiryollarının Türkler tarafından yönetilmesini sağlamak ve çalışan Türk personel sayısını arttırmak yönünde bazı çabalar gösterilmiş olmakla birlikte, bu konudaki asıl gelişme Cumhuriyet döneminde mümkün olabilmektedir.

1923-1945 dönemi; ulaşım politikasının esas olarak demiryoluna dayanması, ulaşım sisteminin dış pazarlarla bütünleşmekten ziyade iç pazar bütünlüğünü sağlamaya yönelik olması, yabancı şirketlerin elinde bulunan altyapı işletmelerinin satın alınması ve devlet işletmeciliğine ağırlık verilmesi gibi bakımlardan önceki dönemlerden ciddi bir şekilde ayrılır (Tekeli ve İlkin 1985: 2760-2761). 1923-1935 yılları arasında Batı Anadolu- İç Anadolu demiryolu bağlantısı tamamlanmış; 1935-1945 döneminde ise İç Anadolu'nun Doğu Anadolu'yla bağlantıları tamamlanarak ara hatlar inşa edilmiştir. Böylece, demiryolları bir yandan milli ekonominin yaratılmasına hizmet eden bir araç olarak değerlendirilmiş (Merdol 1985: 2772), bir yandan da sosyal, siyasi ve askeri amaçlarla ülkeyi baştan başa geçerek ulus devletleşme ve modernleşme politikalarına ivme katmak hedeflenmiştir. Cumhuriyet döneminde yoğunlaşan "Kimlik Oluşturma" ve "Ulus Bilinci" yaratmak bakımından da iletişim ağları yanında ulaşım şebekelerinin de önemli bir işleve sahip olduğu dikkate alındığında "Küçük Seyyahlar"ın tren turu daha farklı bir anlam kazanmaktadır.

Orak kardeşlerin "Tren ile Türkiye Turu", Osmanlı'dan başlayıp Cumhuriyetle birlikte yoğunlaşarak devam eden bir süreçte gerçekleştirilen demiryolu ağı sayesinde mümkün olabilmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yapımı ile somutlaşan ulaşım politikası çerçevesinde; 1923'te 3756 km olan demiryolu hattı, yabancı demiryolu hatlarının devletleştirilmesi ile birlikte 1930'da 5639 km'ye, 1935'de ise 6639 km'ye ulaşmıştır (Koçak 2012).

17 Şubat 1934 tarihinde Nafia vekilliğine getirilen Ali Çetinkaya'nın bakanlık dönemi, demiryolları politikasında yeni bir sıçrama döneminin başlangıcı olmuştur. Bu dönemde demiryolu inşaatlarına büyük hız verilmiş ve demiryolu ağı büyük bir hızla Türkiye'nin doğu sınırlarına doğru gelişmeye başlamıştır (Aydın 2012: 79). Bu çabalara rağmen 1936 yılında Türkiye'de ulaşım, özellikle doğu vilayetleri bakımından ciddi bir sorundur. İktisat Vekili Celal Bayar'ın doğu illerine yaptığı uzun bir tetkik gezisi sonunda Başvekalet'e sunmuş olduğu "Şark Raporu" başlıklı uzun ve ayrıntılı raporda "Nakliyat İşleri" başlığı altında şu bilgilere yer verilmiştir:

"Doğu illerimizin ekonomik bakımından en büyük bir derdinin de, nakliyat meselesi olduğunu arz etmek isterim. Memleketin kıymetli bir köşesi, denilebilir ki sırf münakalesizlik (ulaştırma yetersizlikleri) yüzünden senenin büyük bir kısmında memleketin diğer parçaları ile münasebet (ilişki) tesis edememektedir. Doğu illerimizin bu vaziyeti, memleketin diğer kısımları ile olduğu kadar bizzat kendi bünyesi içinde de vardır. Bir taraftan münakalesizlik, diğer taraftan nüfus azlığı, ekonomik mübadelenin canlanmasına mani olmuştur. Muntazam ve mütemedi mal nakli imkânı olmadıkça, canlı bir ticaret mevzuu olarak mal satmak imkânı da olmaz ve dolayısıyla istihsal de, inkişaf edemez. Bu muntıkada, girecek malların ucuz satılması da aynı sebepten dolayı kabil olamaz." (Bayar 2006: 112)

Çocukların geziye çıkmaları fikri ile uygulama süreci arasındaki süre çok kısa olur. Hatta bu, çocuklara bir oyun, şaka gibi gelir. Hüseyin Orak'ın eşi, önce olayların gelişim sürecine inanmaz, ancak eşine mani de olmaz, olamaz. Yakın arkadaşları, akrabaları, dostları da böyle bir seyahati çocuklar için tehlikeli, gereksiz, zahmetli bulurlar. Vazgeçirmeye uğraşırlar. Ancak, onlar da başarılı olamazlar.

Hüseyin Orak, çocukların gezi güzergâhını bütün detaylarıyla planlar. Gidecekleri yerlerdeki arkadaşlarına ve iş hayatından tanıdıklarına mektuplar yazarak çocuklarının oralara ulaşacağı tarihleri bildirir. Ayrıca, gidilen yerlerde çocuklar tarafından teslim edilmek üzere, mülki ve mahalli erkâna, tanıdıklara da mektuplar yazılır. Yapılan hazırlıklar neticesinde çocukların seyahatlerinin ana hatları ortaya çıkar; hangi şehirde kaç gün kalacakları, nerede konaklayacakları, kimler tarafından karşılanıp gezdirilecekleri gibi hususlar tek tek saptanır.

Kaldı ki, girişimin ilginçliği, halkın ilgisi, geziye yüklenen anlam ve misyon gibi nedenlerle, gidilecek her yerde mülki ve mahalli erkan tarafından tedbirler de alınmıştır. Tren içinde de çocukların güvenlikleri ve ihtiyaçları konusunda tüm personelin seferber olduğu bir hassasiyet gösterilmiştir.

Hüseyin Orak, çıktıkları seyahatin verimli geçmesi bakımından çocuklarına yapmaları gereken şeyleri de ayrıca belirtir; gittikleri yerlerde mutlaka memleketin büyüklerini ziyaret ederek onlardan malumat istemelerini, elde ettikleri bilgileri defterlerine kaydetmelerini, onların imzalarını almalarını isteyerek şöyle der: "... Bu defter size yurdun büyük bir hatırası ve ilerde sizin için bir rehber olacaktır" (1946: 9). Yüz yüze görüşme gerçekleştirdiğimiz Ayşe Sahavet Hanım, babalarının kendilerine verdiği bu öğütleri, ablası merhum Fatma Zekavet Hanım'ın yaşça kendilerinden büyük olmasının da etkisiyle büyük ölçüde tuttuklarını, tüm gidilen yerlerde deftere oranın mühim şahsiyetlerinin yazı yazmalarını sağladıklarını, çocuk aklı ve gözüyle hatıralarını not ettiklerini, önemli kişilerin imzalarını aldıklarını söylemiştir. Kendisinin seyahat esnasında nispeten küçük olduğunu, hatta bir ara hastalandığını, küçük erkek kardeşlerinin ise 7 yaşında ve olayı kavramaktan çok uzak olduğunu da eklemiştir. Kendileriyle ilgili gazetelerde çıkan yazıları yıllarca sakladığını, ancak sonrasında kaybettiğini de belirterek, olayları daha çok hafızasında kalan ve anımsayabildikleri üzerinden aktaracağını söylemiştir (A. Sahavet Özbay'la görüşme notları: 24.06.2011).

Hüseyin Orak, çocuklarının yaşının küçüklüğü ve bünyelerinin böyle bir seyahate göre zayıf olduğunun da aslında farkındadır. Nitekim bunu da seyahat defterine şöyle yazar:

"Küçüksünüz, bu çetin ve uzun yolculuk sizi yoracaktır. Fakat yılmayacaksınız. Gezeceğiniz yerler size ya-

bancı değil, kendi evinizdir. Yalnız kendinizi hastalanmamak için iyi koruyunuz. Yatacağınız ve gezeceğiniz yerleri büyüklerden soracaksınız. Onlar size hem emniyetli konak yeri gösterir, hem de himaye ederler. (...) Hayatta daima yalnız kalmaya, başlıbaşınıza çalışmaya, her şeyde kendinize güvenmeye ve istikbalde hiç kimse-den yardım görmeden muvaffak olmaya alışmış ki, ilerde büyüyünce tesadüf edeceğiniz güçlük ve engelleri aşabilesiniz. Yine kimsenin yardımına ihtiyaç duymaya alışmayarak yetişiniz ki, istikbalde etrafınızda hamî aramayarak büyük ve çetin hayat yolculuğunu şaşırmasınız (1946: 9)".

KÜÇÜK SEYAHLARIN TREN İLE TÜRKİYE GEZİSİ

Cumhuriyet'e ve Atatürk devrimlerine yürekten inanan, destek veren geniş ufuklu bir işadamı olan Orak, gerek Türkiye'nin ne denli güvenli bir ülke olduğunun ispatı, gerek "Atatürk çocuklarının nasıl yetiştiklerinin bütün dünya tarafından görülmesi" bakımından da bu seyahati fazlasıyla önemser:

"Döndüğünüz vakit size ne yaptığınızı soracağım. Eğer yurdu iyi tanıyarak ve bu geziyi pürüzsüz ve muvaffakiyetle başarıp gelirsiniz, iki sene sonra sizi bir de yurtdışı seyahatine yine böyle yalnız göndereceğim. Atatürk çocuklarının nasıl yetiştiklerini bütün dünya görsün. Hem ben sizde, kendi başınıza kabiliyet görmek istiyorum. Bu kabiliyeti şimdiden gösterebilirseniz, istikbalde hiç korkmayınız (1946: 10)".

Orak'ın çocuklarına iki sene sonra için vaad ettiği Avrupa seyahati gerçekleşemez; çünkü dünya hızlı bir şekilde savaş iklimine doğru kaymakta, Avrupa Hitler ve Mussolini'nin çılgınlıkları ile her gün sarsılmakta ve Türkiye teyakkuz halindedir.

Öte yandan Orak, çocuklarının küçüklüğünü gerekçe göstererek kendisini bu seyahatten vazgeçirmek isteyen tüm dostlarının ve yakınlarının sözlerini önemsemez (1946: 10). Seyahate ilişkin olarak söylenen her olumsuz söze karşı tavrı hep aynı olur: Çocuklarıma ve milletime güveniyorum. Ne onların başına kötü bir şey gelir, ne de devletimiz bu çocukları güven ve huzur içinde seyahat ettirmekten acizdir (A. Sahavet Özbay'la görüşme notları: 24.06.2011).

Seyahat güzergâhının başlangıcı Ankara garı olur. Buradan coşkulu bir uğurlama ile yola çıkan çocuklar, sırasıyla Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Ada-

na, Mersin, Malatya, Elazığ, Diyarbakır, Trabzon, Samsun, İstanbul illerine ulaşırlar.

Yapılan planlama gereği, her gittikleri yerde en az üç gün konaklarlar. Konaklamalar ve gezi programları, Hüseyin Orak'ın kendisi, iş arkadaşları, mahalli ve mülki erkân tarafından ayrıntılı olarak planlanır. Çocukların herhangi bir sıkıntı çekmemesi için olağanüstü bir gayret gösterilir. Bir taraftan istasyonlarda meraklı kalabalıklar tarafından kendilerine gösterilen sevgi seli, diğer yandan kamu yönetimi tarafından sağlanan yüksek güvenlik, küçük yaşta çocuklar olmalarına rağmen rahatlıkla gözlemleyebildikleri hususlar olarak hatıralarında yer alır. Vatandaşların ilgisi o boyuttadır ki, çocuklar babaları tarafından kendilerine verilen harçlıkları bile harcama imkânı bulamazlar. Bütün bunlara ek olarak, gidip gördükleri hemen her yerde kendilerine taşıyamayacakları kadar çok sayıda değerli ve güzel hediyeler verilir (A. Sahavet Özbay'la görüşme notları: 24.06.2011).

Seyahatin Kayseri kısmı çocuklar için unutulmaz anılarla doludur; Kayseri Tren Garı'nda muazzam bir karşılama olur, halk toplanmıştır, Vali ve Belediye Başkanı gelir, konuşmalar yapılır, altlarına araba tahsis edilir, şehrin tüm görülmeye değer doğal, kültürel ve tarihi yerleri gezdirilir, onurlarına yemekler tertip edilir ve şehrin en güzel otelinde konaklamaları sağlanır, kendilerine pek çok hediye verilir, üstelik üç gün süren bu konaklamalarında ceplerinden hiç para harcamazlar. Sonraki aşamalar da tıpkı Kayseri gibi olur. Üçer gün konakladıkları Sivas, Adana, Mersin, Malatya, Elazığ, Diyarbakır, Trabzon, Samsun ilerinde hemen her yeri gezerler; yöresel yemekleri tadarlar, bolca hediyeler alırlar. Samsun'a geldiklerinde neredeyse evlerinden ayrılalı iki ay olmuştur. Buradan babalarına "Artık dönelim mi?" diye telefonla sorarlar. Çünkü ilgiye rağmen çocuktur ve çok yorulmuşlardır. Özellikle küçük kardeşleri Zafer, seyahati çok sevmiştir ama evden bu kadar uzak kalmayı bir türlü anlamamaktadır, bir an önce dönüp babasının kendisine kukla almasını istemektedir, bunu babalarına aktardıkları zaman Hüseyin Orak da çocuklarına İstanbul'a gelmelerini söyler. İstanbul'da ise 10 gün kalırlar. Denize girerler, adalara giderler. Bol bol gezerler, fotoğraf çektirirler. Tabii, bir de Başbakan İsmet İnönü tarafından kabul edilirler. İstanbul'da Heybeliada'da ziyaret ettikleri Başbakan İsmet İnönü, bu zor ama önemli

seyahati gerçekleştiren üç küçük çocuğun defterine şu notu yazar: "*Küçük seyyahları tebrik ettim. Seyahat sevmek bir memleket için çok iyi (iyi) bir şey, teşvik olunacak bir arzudur. 12.09.1936.*" (Orak 1946: numarasız sayfa)

Yerel ve ulusal gazeteler çocuklardan bahseder, gittikleri yörelerde haber olurlar: "*Yalnız Başlarına İki Küçük Kardeş Yurdu Geziyorlar*" (Kurun Gazetesi 28 Temmuz 1936). Adana'da Türksözü Gazetesi'ni de ziyaret ederler. Gazete, çocukların ellerinde 5 Temmuz 1936 tarihinde alınmış ikişer aylık halk ticaret biletleriyle ülkeyi gezdiklerini, babalarının kendilerine 50 liralık harçlık verdiğini, Ankara, Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Turhal, Samsun, Mersin ve Adana'ya uğradıklarını, Malatya, Elazığ (Elazığ) ve Diyarbakır'e (Diyarbakır) gideceklerini, Adana'da Tüccardan Ahmet Muhtar'ın evinde misafir olduklarını şehrin görülecek yerlerini gezdikleri yazar (25 Temmuz 1936).

Anadolu Gazetesi'nin manşeti şöyledir: "*Atatürk Türkiye'si'ni Korkacak Ne Var ki!*" "*Mehmleket Turuna Çıkan üç Yaoru Kardeş Dün İzmir'e Geldi.*" (19 Ağustos 1936).

Gazete, çocukların İstanbul'a gidince doğrudan Atatürk'ü ziyaretle ellerini öpeceklerini yazar. Ancak bu İstanbul'a gittiklerinde gerçekleşmez. Çocukların üçü birarada bir de fotoğraflarını yayınlar "*Üç Küçük Seyyahlar*" resimaltı ile. (19 Ağustos 1936).

İki ay süren seyahatin bazı anlarında ilgiden bunalırlar. Kimi kısımlarında hastalanırlar. Ancak, hep güzel şeyler hatırlarlar. Üç kardeş de evlerine çok mutlu dönerler. Ankara garına geldiklerinde muazzam bir kalabalık vardır. Herkes, Başbakan İnönü tarafından dahi kabul edilen bu küçük seyahatlardan bahsetmekte, onları yakından görmek istemektedir. Bunun için de çocukların dönüşünü bir fırsat olarak değerlendirirler. Okullarında ise hayli popüler olmanın hazzını yaşarlar. Seyahatleri esnasında buldukları üzeri şekilli tarihi bir taşı ise getirip Etnografya Müzesi'ne hediye ederler. Yine o zamanın medyasında bu da haber olur: "*Küçük Seyyahlar Memlekete Bir Taş Daha Hediye Etti*" (A. Sahavet Özbay ile görüşme notları: 24.06.2011).

Geziden dönüşleri sonrası da yine gazetelerin ilgi odağıdır. Son Posta Gazetesi'nde üç çocukla röportaj vardır: "*Anadoluyu tek başlarına gezen üç çocuk neler anlatıyor?*" "*Çocukların kotuklarının al-*

tındaki kapakaplı defter memleketimizdeki emniyetin en kuvvetli delilidir." (7 Eylül 1936).

Çankaya Gazetesi, "Atatürk Çocukları" manşeti ile, "üç Ankaralı çocuk yalnız başlarına memleketi gezerrek döndüler" der ve İnönü'nün defterlerine yazdığı yazıyı spot olarak verir: "Küçük yavrular tebrik ettim. Seyahat sevmek bir memleket için çok iyi bir şey, teşvik olunacak bir arzudur. İnönü." Gazete İnönü'nün imla ve yazım hatalarını da düzeltmiştir (10 Eylül 1936).

Gazete çocukların balaları Hüseyin Orak'ın seyahat sonrası duygularını da aktarır: "... Kayseri bez fabrikasını İzmit Kağıt fabrikasının en tesvirini ben bu çocuklarımdan dinledim, bu gün oraları bizzat gezmiş gibiyim ..." (10 Eylül 1936).

Hüseyin Orak, çocuklarını bu seyahate yollarken, İstanbul ve Ankara'da ülkeyi tanıtan ve seyahat planlamasında yararlı olacak bir kaynak kitap bulmak için uğraşır. Ancak istediği nitelikte derli toplu bir rehber kitabı bulamaz. Seyahati, kendi bildiklerinden ve her ile özel olarak araştırıp bulduğu birtakım küçük notlardan hareketle planlar. Ancak tespit ettiği bu eksikliği de sıklıkla dostları arasındaki yüksek bürokratlara ve politikacılara iletmekten geri de durmaz. Araya II. Dünya Savaşı'nın girmesiyle birlikte kendisi ihtiyat subayı olarak askere alınır. Terhis olduktan ve savaş bittikten sonra da, yine çocuklarının seyahatinden dolayı eksikliğini hissettiği bu tür bir çalışmanın hala mevcut olmadığını görür, üzümler ve kendisi hazırlama kararı alır. Bütün servetini bu yolda harcar, ortaya "Türkiye Kılavuzu" gibi değerli bir eser çıkarır, ancak bu eser umduğu ilgiyi görmez, birinci ciltten sonraki ciltleri ise yayınlamayabilir, hatta bu eser dolayısıyla ticari hayatı da sona erer. Hüseyin Orak'ın Türkiye Kılavuzu'nun ilk cildini imzaladığı kızı Ayşe Sahavet Orak'taki nüshaya el yazısı ile dercettiği cümleler çok manidardır:

"Kızım Sahavet, hayatımın ellinci yılında yazdığım aziz yurdumuzun bu rehberini sizden aldığım ilhamla hazırladım. Bu benim size bırakacağım mirasın en büyüğüdür çünkü onun içinde bütün dünyaya bedel Türk vatanı vardır. Beni hatırladıkça bu eşsiz eserin içinde daima arar bulur ve görürsün. Gözlerinden şefkatle öper, hayat yolculuğunun çetin yollarında mesut olmanı ulu Tanrı'dan dilerim, kızım. 27.03.1946. Baban."

Orak'ın yukarıda "sizden aldığım ilhamla" dediği husus, kuşkusuz ki, onları seyahate gönderirken bir rehber eser bulamayışıdır. Öte yandan eserin

ruhuna hakim olan yaklaşım ise, yine bu ithaf yazısındaki "eşsiz Türk vatanı", "aziz yurt" duygusunun tüm benliğini sarmış olmasıdır.

Burada, 19. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda gelişmeye başlayan; atalardan miras kalmış topraklar, kendileri için kan dökülmüş topraklar gibi deyişler temelinde şekillenen bir "vatan fikri"nin Orak'ın düşüncesinde de önemli bir yer işgal ettiğini anlıyoruz. 1860-1870 yıllarında büyük Osmanlı şairi Namık Kemal tarafından güçlü bir şekilde dile getirilen vatan fikri, jön Türk kuşağını da besleyerek 20. yüzyılın başında İmparatorluğun yönetici sınıfı ve seçkinlerinde "devlet vatansaverliği" ve "Türk milliyetçiliği" şeklinde kristalize olan temel iki kavrama ve ideolojik akıma hayat verdi (Georgeon 2006: 16-17). Devleti, vatanı korumak ve gerektiğinde kurtarmak duygusu ve düşüncesi, Osmanlı seçkinleri kadar cumhuriyet seçkinlerinde de oldukça baskın bir duygu ve düşüncedir. Resmi ideoloji, toplumun üyelerinin milli birlik içinde, ülke bütünlüğünü ve bölünmezliğini savunmasını ve bu yönde davranmasını ister (Ünsal 1998: 20). Cumhuriyetin kurucu kadrosunu ve yetişmekte olan kuşağı derinden etkileyen böyle bir duygu ve düşüncenin güçlü etkilerini, bizzat Orak'ın şahsında da müşahade ediyoruz.

SONUÇ

Ülkesini çok seven, Cumhuriyet'e ve Atatürk devrimlerine yürekten bağlı bir işadamı, müteşebbis olan Hüseyin Orak'ın, 1936 yılı yazında, çocuklarına sağladığı trenle Türkiye seyahati imkânı, günümüz koşullarında bile pek çok aile bakımından neredeyse imkânsız gibidir. Gerek Türk turizm tarihi, iletişim ve ulaşım tarihi bakımından, gerekse sosyolojik gelişme açısından ve diğer pek çok hususta önemli ve anlamlı olan bu seyahati, unutulmaya mahkûm etmek, hiç kuşkusuz doğru bir yaklaşım olmazdı.

Özellikle, seyahate ilişkin olarak 1936 yılında yayımlanan birkaç gazete haberi dışında hiçbir anımsatıcı çalışmanın bulunmadığı, seyahate çıkan üç çocuktan ikisinin hayatta olmadığı bir dönemde, Hüseyin Orak'ın ikinci çocuğu Sahavet Özbay'a ulaşarak, hatıralarından ve elindeki bazı bilgi, belge ve fotoğraflardan istifade edebilmiş olmamız, inanıyoruz ki, Türkiye'de turizm, ulaştırma, iletişim tarihi üzerine çalışacak, modernleşme, aydın-

lanma çabalarını inceleme konusu yapacak akademisyenlere ve araştırmacılara yararlı olacaktır.

Bu çalışma kapsamında ulaşmayı çok arzu ettiğimiz ve bulabilmek için ailenin yaşayan genç bireyleri ile de temasa geçtiğimiz halde seyahat boyunca tutulan anı defterini bulamayışımız ise bir hayli üzücü olmuştur. Bu defterden ilk sayfadaki Hüseyin Orak'ın kızlarına hitaben yazdığı bölüm ile İsmet İnönü'nün seyahatin nihayetinde son sayfaya yazdığı not, Türkiye Kılavuzu adlı çalışmaya da aktarıldığı için burada tekrar zikredilebilme imkânı bulunmuştur.

Hüseyin Orak'ın ilk sayfadaki seyahatin anlam ve önemine ilişkin yazısı, birçok açıdan dikkate alınması gereken ciddi ve değerli bir belge olarak görülmelidir: Birinci Dünya Savaşı'nı, Kurtuluş Savaşını, İkinci Dünya Savaşı'nı cephelerde yaşamış, ondan öncesinde de Balkan Savaşlarını takiben ailesiyle birlikte çok küçük yaşta doğduğu topraklardan Anadolu içlerine göçmüş bir insan olarak Hüseyin Orak'ın çocuklarına aşlamak istediği vatan ve millet sevgisi, cumhuriyet coşkusu, aslında bu seyahatin her aşamasına sirayet etmiş gibidir. Öte yandan, İnönü'nün çocukları kabulü ve defterlerine yazmış olduğu not da, çocuklar üzerinden tüm dünyaya verilme istenen güvenli ülke mesajının ve turistik hareketliliğin ne kadar önemsendiğini göstermesi bakımından dikkate değerdir.

KAYNAKÇA

- Ankara Ticaret Odası (ATO). *Hüseyin Orak'a Ait 363 no.lu Evrak ve Oda Kayıt Dosyası*, 1936, Ankara.
- Avşar, Z ve Yüksel, M. (2012). Türkiye'nin İlk Turizm Rehberi Türkiye Kılavuzu ve Hazırlayıcısı Hüseyin Orak, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23 (1): 33-44.

- Aydın, S. (2012). Umran Yolu: Demiryollarının Gelişimi ve Türkiye Demiryolları, Tanıl Bora (Ed.), *İçinde Tren Bir Hayattır*, 11-118, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Bayar, C. (2006). *Şark Raporu*. İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Belge, M. (2011). *Militarist Modernleşme*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Georgeon, F. (2006). *Osmanlı-Türk Modernleşmesi (1900-1930)*. İstanbul: YKY.
- Karaveli, O. (2006). *Görgü Tanığı –Bir Gazetecinin Sıradışı Anıları*. İstanbul: Pergamon Yayınları.
- Koçak, C. (2012). SSCB Tehdidine Karşı Askeri/Stratejik Karayollar, *Star Gazetesi*, 7 Temmuz 2012 tarihli haber.
- Merdol, A. (1985). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, 10: 2769-2772.
- Orak, H. (1946). *Türkiye Kılavuzu*. İstanbul: İbrahim Horoz Basımevi.
- Satan, A. *Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi*. Ed: Vahdettin Engin vd. *İçinde Osmanlı'da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*. İstanbul, Çamlıca Yayınları: 209-219.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (1985). Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, 10: 2758-2768.
- Türkiye Kılavuzu Hakkında Broşür 1* (1946). Ankara.
- Ünsal, A. (1998). Yurttaşlık Zor Zanaat, *İçinde 75 Yılda Tebaa'dan Yurttaş'a Doğru*, İstanbul: Tarih Vakfı-Türkiye İş Bankası Yayınları: 1-36.
- Yüksel, M. (2004). *Modernite Postmodernite ve Hukuk*. Ankara: Siyasal Kitabevi Yayını.

Gazeteler:

- Anadolu Gazetesi*, 19 Ağustos 1936.
- Çankaya Gazetesi*, 10 Eylül 1936
- Kurun Gazetesi*, 28 Temmuz 1936.
- Son Posta Gazetesi*, 7 Eylül 1936.
- Türksözü Gazetesi*, 25 Temmuz 1936.

Yüzyüze Görüşmeler:

- Ayşe Sahavet Özbay (Hüseyin Orak'ın kızı) Görüşme günü ve yeri: 24.06.2011, Ankara
- Orhan Karaveli (Gazeteci –Yazar) Görüşme günü ve yeri: 14.06.2011, İstanbul.