

BEHİÇ ERKİN
(HAYATI VE SİYASİ FAALİYETLERİ)

Levent BİRSİN

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Doç. Dr. Gürsoy ŞAHİN

Haziran, 2011

Afyonkarahisar

T.C.
AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

BEHİÇ ERKİN
(HAYATI VE SİYASİ FAALİYETLERİ)

Hazırlayan
Levent BİRSİN

Danışman
Doç. Dr. Gürsoy ŞAHİN

AFYONKARAHİSAR 2011

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Behiç ERKİN (Hayatı ve Siyasi Faaliyetleri)” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Kaynakça’da gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2011

İmza

Levent BİRSİN

TEZ JÜRİSİ KARARI VE ENSTİTÜ ONAYI

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

Tez Danışmanı: Doç. Dr.Gürsoy ŞAHİN

Jüri Üyeleri: Prof. Dr. Sadık SARISAMAN

Yrd. Doç. Dr. Bayram ÇETİNKAYA

Tarih anabilim dalı yüksek lisans öğrencisi Levent BİRSİN'in, "Behiç ERKİN (Hayatı ve Siyasi Faaliyetleri)" başlıklı tezi/...../..... tarihinde, saat’da Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, yukarıda isim ve imzaları bulunan jüri üyeleri tarafından değerlendirilerek kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Mehmet KARAKAŞ

MÜDÜR

YÜKSEK LİSANS TEZ ÖZETİ

BEHİÇ ERKİN (HAYATI VE SİYASİ FAALİYETLERİ)

Levent BİRSİN

AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

Haziran 2011

TEZ DANIŞMANI: Doç. Dr. Gürsoy ŞAHİN

Bu çalışmada genel itibariyle, Behiç Erkin'in hayatı ve Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde görev aldığı 14 Ocak 1926 ile 15 Ekim 1928 tarihleri arasında II. ve III. Dönem Meclis'teki siyasi faaliyetleri değerlendirilmeye çalışılmıştır. Osmanlı Devleti'nin çöküş döneminde ve modern Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin temellerinin atıldığı bir süreçte Behiç Erkin'in yaşamı ve siyasi faaliyetleri yakın tarihimizin aydınlatılması açısından önemlidir. Cumhuriyetimizin ilk Bayındırlık Bakanlarından biri olan Behiç Erkin, mecliste görev aldığı sürece, ülkenin kalkınmasındaki önemli faktörlerden olan nafıa ve ulaştırma işlerinde başta demiryolu olmak üzere Umuru Nafıa Programı ve İzmir İktisat Kongresinde belirlenen ilkeler dâhilinde ülkeyi demir ağlarla örmeyi hedeflemiş ve bu doğrultuda çalışmalarını başarıyla yerine getirmiştir. Budapeşte'deki 11 yıllık elçilik görevinden sonra Fransa'da, Vichy'de Büyükelçilik görevi süresince birçok Yahudi Türk vatandaşını Nazi işgali altındaki topraklardan, Türkiye'ye, özgürlüğe gönderen Behiç Erkin 11 Kasım 1961'de İstanbul'da vefat etmiştir.

Anahtar Kelimeler: Behiç Erkin, Türkiye Cumhuriyeti, Bayındırlık Bakanı, Demiryolu, Büyükelçi.

ABSTRACT

BEHİÇ ERKİN (HIS LIFE AND HIS POLITICAL ACTIVITIES)

Levent BİRSİN

UNIVERSITY OF AFYON KOCATEPE

INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

July 2011

ADVISER: Assoc. Prof. Dr. Gürsoy ŞAHİN

In this study, in general, life of Behiç Erkin and his political activities during the second and the third term of the parliament, when he was a member of the Grand National Assembly between 14th of January 1926 and 15th of October 1928, have been evaluated. In the era of collapse of Ottoman Empire and in a period of time when the foundations of modern state of Republic of Turkey were laid, life of Behiç Erkin and his political activities are significant in terms of illuminating our recent history. During the years he worked in the Assembly, Behiç Erkin, one of the first Ministers of Public Works, aimed at constructing railways all around the country within the principles of public works and transportation, which are important factors on the development of the country, determined in the Program of Affairs of Public Works and in İzmir Congress of Economics and successfully performed his works within this framework. After his 11 year-post as an ambassador in Budapest, Behiç Erkin, who helped a number of Jewish Turkish citizens sent to Turkey for freedom from France, which was under Nazi invasion while he was working as an ambassador in Vichy, died in İstanbul on November 11th 1961.

Key Words: Behiç Erkin, Turkish Republic, Minister of Public Works, Railway, Ambassador

ÖNSÖZ

“Behiç ERKİN (Hayatı ve Siyasi Faaliyetleri)” konulu bu çalışmada; Ulusal Bağımsızlık Savaşımızda önemli bir yeri olan Behiç ERKİN’in; hayatı, askerlik yaşamı boyunca aldığı görevler ile özellikle ikinci ve üçüncü dönem TBMM’deki konuşmaları ve siyasi faaliyetleri ile büyükelçilik dönemindeki çalışmalarını incelemektir.

Son dönemde Behiç Erkin ile ilgili araştırmaların arttığı göze çarpmaktadır. Bunlardan birisi Dilaver Dinç’in “Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu” adlı yüksek lisans tezidir. Bu çalışmada Behiç Erkin’in hayatı ve özellikle Ulusal Demiryolculuğumuza Milli Mücadele ve Cumhuriyet Döneminde yaptığı katkıları incelenmiştir. Diğer araştırmalar ise Behiç Erkin’in torunu olan Emir Kıvırcık tarafından yapılmıştır. Bunlar “Cepheye Giden Yol” ve “Büyükelçi” adlı eserlerdir. Bu çalışmalarda Behiç Bey’in Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü’ne bağışladığı hatırat ve günlüklerden faydalanılmış, Behiç Erkin’in hayatı, Milli Mücadele döneminde ve Cumhuriyet döneminde aldığı görevler ve Büyükelçilik dönemi ön plana çıkartılmıştır. Bu araştırmada ise II. ve III. Dönem TBMM’deki konuşmaları, siyasi faaliyetleri ve büyükelçilik dönemi de incelenerek konuya daha geniş bir perspektif kazandırılmak istenmiştir.

Bu çalışmada Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Türk Tarih Kurumu Arşivi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arşivi, Demiryolları Arşivi, TBMM Kütüphanesi ve Milli Kütüphaneden faydalanılmıştır. İncelenen tetkik eserler ve yapılan bu arşiv araştırmalarından elde edilen bilgi ve belgeler diğer inceleme ve kaynaklarla beraber değerlendirilmiştir.

Yapılan bu araştırmalar neticesinde ortaya konulan bu eser giriş ve dört ana bölümde ve kronolojik olarak incelenmeye çalışılmıştır.

Giriş bölümünde; Mustafa Kemal’in yakın silah arkadaşlarından olan Behiç ERKİN’İN, Milli Mücadele’de onu bu göreve getiren şartların oluşum süreci ile Kurtuluş Savaşı’nda Atatürk’ün tavsiyesiyle savaşın gidişatını etkileyen en önemli faktörlerden biri olan demiryollarının iki ayrı dönemde başına getirilmesi anlatılmıştır. Devamında, Bayındırlık Bakanı olarak görev aldığı dönemde, genç Türkiye Cumhuriyeti’nin muasır medeniyetler seviyesine ulaşabilmesi için ve bu

amaç doğrultusunda ülkeyi “baştanbaşa demir ağlarla örmek” suretiyle ülke için yaptıkları aktarılmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde, Behiç Bey’in çocukluğu ve eğitim hayatı, orduya katılımı ve buradaki faaliyetleri, Selanik’te demiryolu serüveninin başlaması ve I. Dünya Savaşında aldığı görevler aktarılmıştır.

İkinci bölümde ise, Milli Mücadeleye katılımı, demiryollarına genel müdür oluşu ve bu görevi icra ederken karşılaştığı sorunlar ile bu sorunlara bulduğu çözümler ve Kurtuluş Savaşı sırasında savaşın gidişatını etkileyen faaliyetleri anlatılmıştır.

Çalışmanın devamı olan üçüncü bölümde ise, TBMM’de milletvekilliği ve Bayındırlık Bakanlığı görevi süresince yaptığı konuşmalar ile ülkenin kalkınması ve gelişmesi için Türkiye’de ilkleri yapan Behiç Bey’in siyasi faaliyetlerine yer verilmiştir.

Sonuncu bölüm olan dördüncü bölümde ise, meclisteki görevinden sonra elçilik payesine ulaşması, Budapeşte’deki elçilik görevinden sonra II. Dünya Savaşı sırasında Paris Büyükelçisi iken Yahudi Türk vatandaşlarını Yahudi soykırımından kurtarması ve tekrardan Milletvekili olması anlatılmıştır.

Konunun genel bir değerlendirmesi sonuç bölümünde verilirken, ekler bölümüne ise arşiv belgeleri konulmuştur.

Bu çalışmanın başından sonuna kadar, hatalarımı düzelterek, konuyla ilgili yorumlarıyla bana yol gösteren değerli hocam Doç. Dr. Gürsoy Şahin’e, tezin yazım aşamasında benden maddi manevi yardımlarını esirgemeyerek sabırla bana yardım eden ve her zaman bana destek olan eşim Canan ve oğlum Efehan’a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Levent BİRSİN

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
YEMİN METNİ.....	i
TEZ JÜRİSİ VE ENSTİTÜ MÜDÜRLÜĞÜ ONAYI	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR DİZİNİ	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

BEHİÇ ERKİN'İN ÇOCUKLUĞU, EĞİTİMİ VE ORDUYA KATILIŞI	
1.ÇOCUKLUĞU VE EĞİTİM HAYATI	4
2.ORDUYA KATILIŞI VE FAALİYETLERİ.....	7
2.1. MUSTAFA KEMAL (ATATÜRK) İLE ARKADAŞLIKLARI.....	9
2.2. İSTANBUL-SELANİK İLTİSAK DEMİRYOLU MÜFETTİŞLİĞİ.....	13
2.3. I. DÜNYA SAVAŞINDA ALDIĞI GÖREVLER	16

İKİNCİ BÖLÜM

BEHİÇ BEY'İN MİLLİ MÜCADELEYE KATILIŞI VE ANADOLU-BAĞDAT DEMİRYOLLARI UMUM MÜDÜRLÜĞÜ	
1. BEHİÇ BEY'İN ANKARA'DA MİLLİ MÜCADELEYE KATILIŞI	22
1.1. MUSTAFA KEMAL PAŞA'NIN BEHİÇ BEY'İ ANKARA'YA DAVETİ	23
1.2. ANADOLU DEMİRYOLLARI İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ TEKLİFİ	24
2. ANADOLU-BAĞDAT DEMİRYOLLARI UMUM MÜDÜRLÜĞÜ.....	24
2.1. İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜNDEN UMUM (GENEL) MÜDÜRLÜĞÜNE..	25
2.1.1. Bağdat Hattı ve Diğer Hatların da Genel Müdürlüğe Katılması	27

3. ÜSTLENDİĞİ GÖREVLERİN ZORLUKLARI VE BULDUĞU ÇÖZÜMLER.....	27
3.1. İNSAN GÜCÜ EKSİKLİĞİ	28
3.2. MÜSLÜMAN OLMAYAN PERSONEL SORUNU	29
3.2.1. Gayrimüslim Demiryolu Memurlarına Yeni Tepkiler	31
3.3. DEMİRYOLLARI İDARESİNE MÜDAHALELER.....	33
3.4. MALİ PROBLEMLER	37
3.5. YAKIT SORUNU	38
3.6. MÜDAHALELERİN DEVAMI VE GÖREVİNDEN AYRILMASI.....	39
3.7. DEMİRYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜNDEN SONRAKİ GÖREVLERİ.. ..	42
4. YENİDEN GENEL MÜDÜRLÜĞE ATANMASI	44
4.1. ORDUNUN İHTİYAÇLARI İÇİN YAPILAN HAZIRLIKLAR	47
4.2. DEMİRYOLLARININ İÇ İŞLERİNİN DÜZENLENMESİ	49
4.3. BÜYÜK TAARRUZDAN ÖNCE YAPILAN İŞLER	51
4.4. BÜYÜK TAARRUZDAN SONRA YAPILAN İŞLER	54
4.5. BEHİÇ BEY'İN DEMİRYOLLARININ MİLLİLEŞTİRİLMESİNDEKİ ROLÜ	56
4.6. BEHİÇ ERKİN'E NAFIA VEKİLLİĞİ TEKLİFİ	61

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BEHİÇ BEY'İN TBMM'DE YAPTIĞI KONUŞMALAR VE SİYASİ FAALİYETLERİ

1. BEHİÇ BEY'İN NAFIA VEKİLLİĞİ	63
2. II. DÖNEM TBMM'DE YAPTIĞI KONUŞMALAR	64
2.1. GÜZERGÂHLARIN TESPİTİ VE DAR HAT MESELESİ	64
2.2. ANADOLU-BAĞDAT DEMİRYOLLARI BÜTÇE GÖRÜŞMELERİ	66
2.3. KAYSERİLİ MÜTEAHHİT MUSTAFA EFENDİ'NİN DİLEKÇESİ	67

2.4. KAYSERİ-ULUKIŞLA DEMİRYOLUNUN İNŞAASI	68
2.5. KELLER-MALATYA-ERGANİ-DİYARBAKIR DEMİRYOLU İNŞAASI	70
2.6. ANKARA-EREĞLİ DEMİRYOLU İNŞAASI, DAR-GENİŞ HAT MESELESİ	71
2.7. NAFIA BÜTÇE MÜZAKERELERİ VE ANKARA-EREĞLİ HATTI	72
2.8. NAKLİYE ÜCRETLERİNİN PEŞİN ALINMASI	73
2.9. İSTİKLAL MADALYASI MESELESİ	74
2.10. DEVLET DEMİRYOLLARI ARAZİSİNİN İSTİMLAKI	75
2.11. ANKARA-EREĞLİ HATTI VE KASTAMONU	76
2.12. İKİ YÜZ MİLYON LİRALIK BONO VE SU MESELESİ	77
2.13. TARİFELER KONUSUNDA AÇIKLAMA	78
2.14. 1927 SENESİ NAFIA VEKÂLETİ BÜTÇESİ	79
2.15. DEVLET DEMİRYOLLARI İDARESİNİN KURULMASI	83
3. III. DÖNEM TBMM'DE YAPTIĞI KONUŞMALAR	86
3.1. 1928 SENESİ NAFIA VEKÂLETİ BÜTÇESİ	86
3.2. DEVLET DEMİRYOLLARI VE LİMANLARI İDARESİ BÜTÇE KANUNU	90
3.3. SAMSUN SAHİL YOLLARI VE BORÇ MESELESİ	91

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BEHİÇ ERKİN'İN DİĞER FAALİYETLERİ VE BÜYÜKELÇİLİK DÖNEMİ	
1. BAKANLIĞI DÖNEMİNDEKİ DİĞER FAALİYETLERİ.....	93
1.1. ANKARA'YA ELEKTRİĞİN VE HAVA GAZININ GELMESİ	93
1.2. BEYNELMİLEL DEMİRYOLLARI KONGRESİ	93
1.3. MÜHENDİS MEKTEBİ VE ÖZERKLİK	94
1.4. HARF İNKILÂBİ VE DEMİRYOLLARI	95
1.5. DEMİRYOLU MÜZESİ	95
1.6. KARAYOLU MESELESİ	96
1.7. PERSONELİN REFAHI	96
2. NAFIA VEKÂLETİNDEN İSTİFA ETMESİ	97
3. BUDAPEŞTE ELÇİLİĞİ	98

4. PARİS BÜYÜKELÇİLİĞİ	101
5. YENİDEN MİLLETVEKİLİ OLMASI VE VEFATI	104
SONUÇ	106
KAYNAKÇA	110
EKLER	113

KISALTMALAR DİZİNİ

A.	: Arşivi
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.s.	: Adı geçen söyleşi
a.g.t.	: Adı geçen tez
ATAM	: Atatürk Araştırma Merkezi
A.Ü.	: Ankara Üniversitesi
B	: Belge No
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
D	: Dosya No
Dev	: Devre
F	: Fon Kodu
G	: Gömlek No
Gnkur.Bşk.lığı	: Genelkurmay Başkanlığı
Haz.	: Hazırlayan
İ	: İçtima
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
K	: Kutu No
No.	: Numara
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TİH	: Türk İstiklal Harbi
TİTE	: Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü
TMMOB	: Türk Mühendis Mimar Odalar Birliği
TTK	: Türk Tarih Kurumu
Y	: Yer No

Yay.

: Yayını/ Yayınları/Yayınevi

GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin coğrafi durumu ve ekonomik zenginliği dolayısıyla, toprakları üzerinde pazarlıkların arttığı bir dönem olan XIX. yüzyılda, emperyalist ülkelerin bu bölgeye hücum etmeleri ve sonucu olarak Osmanlı'yı parçalamaya yönelik politikalar gütmeleri neticesinde "Doğu Sorunu" ortaya çıkmıştır¹.

Zamana ve mekâna bağlı olarak ortaya çıkan ve değişik şekillerde tarif edilen Doğu Sorununun temelinde Avrupa-Türk münasebetleri yatmaktadır².

1815'te Viyana Kongresi'nde ilan ettikleri "hasta adamın" ölmeden önce mirasını paylaşmaya karar veren emperyalist devletler, I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devletini yenik sayarak, 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi ile de amaçlarını fiiliyata dökmeye başlamışlardır.

Savaşarak geçemedikleri Çanakkale Boğazı'ndan mütarekenin sonucu olarak rahatça geçebilen düşman savaş gemileri, Boğaziçi'ni, İstanbul limanını ve sularını tümüyle kaplamışlar, şehre askerlerini çıkarmak suretiyle işgali resmen gerçekleştirmeye başlamışlardır.

Mustafa Kemal Paşa işte böyle bir resimde, İstanbul'da kurtuluş çareleri ararken, çevresinden elde ettiği izlenimler sonucu, yasal ve demokratik anlamda mücadele edilemeyeceğini anlamış ve çok güvendiği arkadaşları ile ihtilal yolunu denemiştir. Hedeflenen yeni hükümetin düşman süngüsü altında kurulamayacağını bilen ihtilalcı kadro İstanbul'da iktidar olmak yerine Anadolu'da iktidar olmayı planlamış, gerekirse İstanbul'daki iktidara sahip çıkılması gerekliliğini savunmuşlardır³.

Mustafa Kemal Paşa, Anadolu'da işte bu durum ve düşüncelerle başlatılan Milli Mücadele'de zorluklardan yılmayarak, gerekirse hiç tereddüt etmeden canını verebilecek, makam ve mevki düşkünü olmayan, fedakâr ve güvenebileceği kişilere ihtiyaç duymaktadır⁴. Bu kurtuluş yolunda, Behiç Erkin'in de aralarında bulunduğu

¹ Murat Sarıca; *Siyasal Tarih*, Ar Basım Yay., İstanbul 1983, s. 115.

² Bayram Kodaman; *Sultan II. Abdülhamit'in Doğu Anadolu Politikası*, Orkun Yay., İstanbul 1983, s. 162-163.

³ Erdal Aydoğan; *Samsun'dan Erzurum'a Mustafa Kemal*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2000, s. 10.

⁴ Dilaver Dinç; *Behiç Erkin Ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2009, s. 5.

en yakın arkadaşları cesurca Mustafa Kemal'in yanında bulunarak omuz omuza savaşmışlardır.

Ulusal Bağımsızlık Savaşı'ndan yeni çıkan fedakâr Türk Milleti ve genç Türkiye Cumhuriyeti, ilk yıllarında silkinip kendisini bulma çabasıdadır. Bu çabada önemli kavramlardan biri de; ülkenin topyekûn kalkınma hedefi doğrultusunda, memleketin gelişmesi için, nafia ve ulaştırma alanlarında gelişim göstermektir. Bu amaç doğrultusunda, başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için çalışmalar yapılarak, ülkeyi baştana başa geçen ve limanlarına bağlanan demiryolu ağı yaratmak planlanmış ve harekete geçilmiştir.

Yurdun demir ağlarla baştanbaşa örülmesi suretiyle Cumhuriyet'in 10. Yıl Marşı'nda ifadesini bulan bu çabanın en önemli mimarlarından biri de Behiç Bey(Erkin)'dir.

Behiç Bey'in demiryollarıyla ilk tanışması 1904–1908 yılları arasında 3'üncü Orduda 15'inci Topçu Alayındaki görevine ilave olarak aldığı, İltisak (Birleştirme) Hattı Muhafız Kuvvetleri Müfettişliği sayesinde olmuştur. 1910–1912 yıllarındaki Demiryolu Askeri Komiserlik görevinden de edindiği izlenim ve tecrübeleri I.Dünya Savaşı sırasında derleyerek, demiryolu kuruluşu ve işletmesi üzerine demiryollarıyla ilgili ilk Türkçe kitap olan, “Demiryolunun Askeri Açısından Tarihi, Kullanımı ve Teşkilatı” adlı eseri yazmıştır.

İstanbul'dan Anadolu'ya, Milli Mücadeleye katılmak üzere kaçan Behiç Bey, Mustafa Kemal'in “*demiryolları mühimdir, onu kabul et*” diyerek kendisine verdiği görevi layıkıyla yerine getirmeye çalışmıştır. Büyük mevcutlu orduların en kısa sürede savaş bölgesine sevki ve iaşesinde demiryollarının büyük etkisi bulunması sebebiyle bir ordunun en büyük harp silahı olarak ilan edilen demiryollarını, ulaşım araçlarının ve yolların yetersiz olduğu bir dönemde başarıyla yönetmiş, Ulusal Bağımsızlık Savaşımızın kazanılmasında büyük bir rol oynamıştır.

O çetin günlerde, demiryolunu işletirken karşılaştığı yokluklara ilave olarak, demiryolu işletmesine dışarıdan karışılması, Müslim olmayan memurlara kötü davranılması ve buna benzer sebeplerle sağlığı bozularak görevini yerine getiremez duruma getirilen Behiç Bey, görevden ayrıldıktan sekiz ay sonra, demiryollarını

ondan başkasının işletemeyeceği anlaşarak, tekrardan kurtarıcı rolüyle aynı görevin başına getirilmiştir.

Cumhuriyetimizin ilk Bayındırlık Bakanlarından biri olan Behiç Erkin, Meclis'te görev aldığı dönemlerde, başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmaların temelinde, Umur-u Nafia programı ve İzmir İktisat Kongresinde belirlenen ilkeler dâhilinde, ülkeyi baştanbaşa geçen ve şube hatlarıyla merkez ve limanlara bağlanan demiryolu ağı oluşturmak yatmaktadır.

Behiç Bey, Demiryollarını hiçbir Türk işletemez dendiği bir dönemde, demiryollarımızı millileştirerek, Avrupa'daki emsalleri düzeyinde teşkilatlandırıp, günün şartlarına göre muazzam düzeyde işletilmesini sağlayan, İstanbul Teknik Üniversitesi'nin bu günlere gelmesinde katkısı olan ve II. Dünya Savaşı esnasında görevli olduğu Paris Büyükelçiliği görevinde Yahudi Türk vatandaşlarımızı Yahudi soykırımından kurtaran büyük devlet adamıdır.

O, Eskişehir'den Ankara'ya trenle gidenlerin Ankara'ya yaklaşırken gördükleri o şirin istasyona, Behiç Bey İstasyon'una adını veren kişidir⁵.

⁵ Nadir Avşaroğlu; "Bir Demiryolu Neferi Behiç Erkin", *Mühendislik Öyküleri III*, TMMOB Yay., Ankara 2008, s. 13.

BİRİNCİ BÖLÜM

BEHİÇ ERKİN'İN ÇOCUKLUĞU, EĞİTİMİ VE ORDUYA KATILIŞI

1. ÇOCUKLUĞU VE EĞİTİM HAYATI

Tokat eşrafından Latifoğlu Osman Ağanın oğlu olan Müşir Ömer Fevzi Paşa'nın torunu, Cemil Bey ve Nadire Hanımın oğlu Mehmet Behiç Erkin ⁶, 5 Nisan 1876 tarihinde İstanbul'da doğmuştur⁷.

1818 yılında İstanbul'da doğan dedesi Müşir Ömer Fevzi Paşa, dönemin Avrupa'daki önemli okullarından biri olan ve Avustralyalı Albay Hauzlab tarafından yönetilen, Viyana'daki, Mekteb-i Osmaniye olarak bilinen askeri okula padişah tarafından gönderilerek, askeri eğitim almıştır. Hayatı başarılarla geçmiş, Mekteb-i Harbiyenin kuruluşunda görev almıştır⁸. Çeşitli valilikler ve Zaptiye müşirliği de dahil olmak üzere devletin çeşitli yönetim kademelerinde bulunmuştur. 9 Ocak 1878'de Şam'da Suriye valiliği görevindeyken vefat etmiştir⁹.

Babası ile annesi, -Cemil Bey ve Nadire Hanım- Behiç Erkin daha çocuk iken ayrılmışlardır. Bu ayrılıktan sonra Behiç Bey'in babası Cemil Bey üç evlilik daha yapmış fakat sonradan evlendiği bu üç eşi de vefat etmiştir.¹⁰ Bağdat ve Basra'da kaymakamlık görevleri yapan Cemil Bey, Basra'nın Suk-el-Şüyuh kazasında görevi başında 7 Aralık 1901'de vefat etmiştir¹¹.

Behiç Bey'in annesi Nadire hanım Cemil Bey'den ayrıldıktan sonra bir evlilik yapmıştır¹². Nadire Hanım, doksan yaşını aşmış olarak 15 Ocak 1953'te vefat etmiştir¹³. Çocuk hasretinden dolayı öz evlatları gibi sevdikleri Behiç Erkin'i, halası Saide Hanım ve Basra valisi olan eniştesi Hidayet Paşa bir prens gibi

⁶ Behiç ERKİN, Mehmet ismini kullanmamasına rağmen resmi kayıtlarda Mehmet ismi bulunmaktadır. Bunun için Bkz.: TİTE A., K:189, B: 1-11; Nusret Baycan; "Türk İstiklal Harbi'nde Terfi veya Takdirname ile Taltif Edilen Subaylar", *ATAM Dergisi*, C. IX, S. 25, Kasım 1992, s.141.

⁷ TİTE A., K: 190, G: 1, B:1-1.Tercüme-i Hal için Bkz.: EK-1; Emir Kıvırcık; *Cephaye Giden Yol*, GOA Yayınları, İstanbul 2008, s.14-15. Ayrıca Ömer Fevzi Paşa'nın fotoğrafı için Bkz.: TİTE A., K:69, G:1, B:1.

⁸ Ahmet Yaramış, "Atatürk'ün Yetiştirdiği Mekteb-i Harbiye'nin Kuruluşu", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. VIII, S. 3 (Atatürk Özel Sayısı), Aralık 2006, s.195.

⁹ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.15

¹⁰ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 10.

¹¹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 10; Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.15; Cemil Bey'in fotoğrafı için Bkz.: TİTE A., K: 69, G: 5, B:5-6.

¹² Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 10; Ayrıca Nadire Hanım'ın fotoğrafı için Bkz.: TİTE A., K:69, G:4, B:4

¹³ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.10.

büyütmüşlerdir¹⁴. Behiç Erkin'in eğitimini, evde, özel hocalardan ve deniz subaylarından almasını sağlamışlardır. Behiç Erkin çocukluğunda tifo hastası olmuş ve bunun sonucunda hafif bir çocuk felci geçirmiştir¹⁵.

Hidayet Paşa'nın, 1881 yılında merkezi Bağdat'ta bulunan 6'ncı Ordu Müşiriyetine tayini sebebiyle Bağdat' a taşınmışlar ve burada 6 yıl kalmışlardır¹⁶.

1886 yılında Hidayet Paşa ile 4'üncü Ordu Müşiri Nafiz Paşa'nın görev yerleri karşılıklı değiştirildiğinden Erzincan'a taşınmışlar ve bu sayede Behiç Erkin kendi ısrarlı isteğiyle Erzincan Askeri Rüştüyesi'ne (Askeri Ortaokul) girmiştir¹⁷.

Behiç Erkin ve ailesi, Hidayet Paşa'nın 4'üncü Ordu Müşirliğinden tayin olması sebebiyle, 13 Haziran 1887 tarihinde Erzincan'dan ayrılmış ve 27 Haziran 1887'de İstanbul'a varmışlardır. İstanbul'da buldukları sürede belirli bir süre Behiç Erkin Soğukçeşme Askeri Rüştüyesi'ne devam etmiştir¹⁸. Eniştesinin Basra'ya tayin olması sebebi ile Behiç Erkin, Basra'da bulunduğu sürede çok istediği okul eğitimine gönderilmemiş, bu dönemde bahriye subaylarından özel ders almıştır¹⁹.

Behiç Erkin çocukluk yıllarında, eniştesi Mareşal Hidayet Paşa'nın görevi sebebiyle sık sık yer değiştirmek zorunda kalmıştır. Sırasıyla Bağdat (1881–1886), Erzincan (1886–1887), İstanbul (1887–1888) ve Basra (1888–1892) vilayetlerinde ailesi ile birlikte bulunmuştur²⁰.

1892 yılının Haziran ayında Basra Valiliği görevinden alınan Hidayet Paşa İstanbul'a dönüş yolculukları sırasında uğradıkları Mardin'de bağırsaklarından hastalanarak, 19 Ağustos 1892 tarihinde vefat etmiştir²¹.

¹⁴ Orhan Tahsin; "Balık ve Peynirsiz Geçen 85 Sene" *Hayat Dergisi*, S. 4, İstanbul 1961, s.10; Dilver Dinç *a.g.t.*, s. 11.

¹⁵ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 11.

¹⁶ TİTE A., K: 162, G: 4, B: 4; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.11.

¹⁷ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.11.

¹⁸ Soğukçeşme Rüştüye-i Askeriyesi üçüncü sınıf öğrencisi Behiç Efendi'nin, hane değişikliği nedeniyle, Bağdat Rüştüye-i Askeriyesi'ne kaydı için düzenlenen ilmühaber için Bkz.: TİTE A., K: 157, G:16, B:16-1.

¹⁹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.11. O dönem de Behiç Erkin'in Basra Telgraf ve Posta Müdürü Mıgırdıç Efendi vasıtasıyla Padişah'ın başkâtibine yatılı bir okulda okumak istediğine dair bir mektup gönderdiği fakat eniştesi Hidayet Paşa tarafından bu mektubun alı konularak padişahın katibine gönderilmediğini ve eğitimine özel hocalar vasıtasıyla devam etmesini istediğini biliyoruz. Bunun için Bkz.: Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s.17.

²⁰ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.11.

²¹ TİTE A., K: 151, G:9, B: 9.

Eniştesi Hidayet Paşa'nın vefatından sonra halası Saide Hanım'la beraber İstanbul'a dönen Behiç Erkin, Sadrazam Cevad Paşa'yı Teşvikiye Caddesindeki konağında ziyaret ederek yatılı bir okulda okuma arzusunu iletmiştir²².

Bunun üzerine 15 Mayıs 1893 tarihinde Harp Okulundaki zadeğân²³ sınıfına girmek üzere irade-i seniyye çıkmıştır²⁴. Fakat Behiç Erkin ilk başta Harp Okuluna kabul edilmeyip, Rüştüye dördüncü sınıftan tahsiline devam etmiştir²⁵.

Behiç Erkin; Ocak 1894'te Askeri Rüştüyeden mezun olarak Askeri İdadi (Lise) birinci sınıfa, Aralık 1894'te İdadi ikinci sınıfa, 1895'te İdadi üçüncü sınıfa gayet hızlı bir şekilde geçmiş ve doğrudan Harp Okulu birinci sınıfına girmeye hak kazanmıştır. Bu suretle Behiç Erkin, Harp Okulundaki eğitimine ancak 5 Mayıs 1896 tarihinde başlayabilmiştir²⁶.

Behiç Bey Harbiye Mektebinde zadeğân sınıfına başladığında bu sınıfta kırk öğrenci vardır. Behiç Bey aynı yıl içinde iki senenin derslerini birden alıp, tek bir notu dahi kırılmadan sınıfı başarıyla bitirmiş, sınıfındaki kırk öğrenciden sadece Behiç Bey ve Süreyya Paşa kurmay subay olmayı başarmıştır²⁷.

Behiç Erkin Harp Okulunda tahsiline devam ederken, Basra'da eniştesi Hidayet Paşa vasıtasıyla tanıştığı Şeyh Cemaleddin-i Afgani ile görüşmeye devam etmiş, evine gitmiş ve bu sebeple; okulun ikinci müdürü Rıza Paşa tarafından tutuklatılmak istenmiştir. Ancak araya Nazır Zeki paşa'nın girmesiyle mesele hallolmuştur²⁸. Cemaleddin Afgani, Behiç Bey'e biyografisini, bir de fotoğrafını vermiş, fakat Behiç Bey onun yüzünden okulda problem yaşayınca korkudan bunları yakmıştır²⁹.

Behiç Erkin 25 Aralık 1898 tarihinde, (1314–P.6) sicil numarası ile Piyade sınıfından ve Mülazım-ı Sani (teğmen) rütbesi ile Harp Okulu'ndan mezun olmuş ve

²² Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.19.

²³ Belli ailelerin çocuklarının gündüzleri gittiği özel bir sınıf olup, İkinci Abdülhamit'in damatlarını askeri tahsil görmeleri için Harbiye Mektebinde açtığı sınıftır. Bu sınıfın ilk mezunları 1892 yılında mektepten çıkmışlardır. Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.20.

²⁴ TİTE A., K:190, G:1, B:1-1.

²⁵ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 12.

²⁶ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 12.

²⁷ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.20.

²⁸ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.20.

²⁹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.22.

Okulu 511 öğrenci arasında altıncı olarak bitirerek Erkan-ı Harp (kurmay) sınıfına ayrılmıştır³⁰.

Behiç Erkin, 26 Ocak 1902'de Genel Kurmay Başkanlığı'nda çekilen kuranın öncesinde 17 Ocak 1899'da Mülazım-ı Evvel (üsteğmen), 8 Ocak 1902'de Yüzbaşı rütbesine terfi etmiştir³¹. 29 Kasım 1901 tarihinde Harp Akademisinden dokuzuncu olarak kurmay yüzbaşı rütbesiyle mezun olmuş, çekilen kura sonucunda; merkezi Selanik-Manastır olan 3'üncü Ordu'ya atanmıştır³². Tayini çıktıktan sonra 12 Şubat 1902'de Midilli Mutasarrıfı Reşit Paşa'nın kızı Behiye Hanım ile evlenmiştir³³.

2. ORDU'YA KATILIŞI VE FAALİYETLERİ

Genel Kurmay Başkanlığında 26 Ocak 1902'de görev yerinin belirlenmesi ile Behiç Bey'in görev yeri, merkezi Selanik- Manastır olan 3'üncü Ordu olmuştur. Ordu merkezi Manastır olmasına rağmen, Ordu Komutanı Müşir Hayri Paşa ve karargâhının Selanik'te bulunması sebebiyle, Behiç Bey 13 Nisan 1902'de Selanik'e gelmiş, geldiği gün 3'üncü Ordu Komutanı Müşir Hayri Paşa ve kurmay heyetini ziyaret etmiştir³⁴.

Selanik'te bulunan 15'inci Topçu Alayı 7'nci Bölüğüne 13 Nisan 1902 günü staj yapmak üzere katılan Behiç Bey, geçici olarak Avrethisar İlave Alay muallimliğine tayin edilmiştir³⁵.

Talimi ile görevlendirildiği bu redif taburlarının durumu perişan haldedir ve bu durum Behiç Bey'i rahatsız etmektedir³⁶. Bu alayda bulunan iki okullu subaydan biri olan Behiç Bey işini tam ve eksiksiz yaparak çalışkanlığı ve disiplini ile

³⁰ TİTE A., K:190, G:1, B:1-1.

³¹ TİTE A., K:190, G:1, B:1-9.

³² TİTE A., K:190, G:1, B:1-1; Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.23. Ayrıca, Harp Akademisi kurulduğu tarihten meşrutiyetin ilanına kadar (1848-1908) Harp Okulunun bir kısmı olup Harp Okulu ile beraber idare edilirdi. Harp Okulundan başarıyla mezun olan teğmenler belli bir oranda Harp Akademisinde öğrenimine devam etmeye hak kazanır ve iki senelik eğitimin sonunda kurmay yüzbaşı olarak mezun olurlardı. Bunun için Bkz.: Muharrem Mazlum İşkora; *Harp Akademileri Tarihçesi (1846-1965)*, C. 1, 2. Baskı Gen. Kur. Basımevi, Ankara 1966, s.7-8, 45, 231-232.

³³ Behiç Erkin'in evlilik cüzdanı için Bkz.: TİTE A., K: 162, G:2, B:2.

³⁴ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.23.

³⁵ TİTE A., K: 190, G: 1, B:1-1; Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.23.

³⁶ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.23.

komutanlarının takdirini kazanmıştır³⁷. 29 Haziran 1902 tarihinde beşinci rütbeden Mecidi Nişanı ile ödüllendirilmiştir³⁸.

13 Temmuz 1902’de tekrar asıl görev yeri olan 15’inci Topçu Alayının 7’nci Bölük Komutanlığına tayin edilmiştir³⁹. 13 Mart 1903’te Selanik’te bulunan 17’nci Nişancı Taburu 2’nci Bölük Komutanlığına atanmış, bu görevinin yanında asli görevi uhdesinde kalmak üzere Selanik’te meydana gelen Bulgar isyanını bastırmak için geçici olarak kurulan İlave Tabur Komutanlığına atanmıştır⁴⁰.

13 Ekim 1903 tarihinde merkezi Yunan sınırı Kayalar’da bulunan 1’inci Orduya bağlı Hassa 6’ncı Süvari Alayı’ nın Selanik’teki 5’inci Bölük Komutanlığına tayini çıkmış devamında 8 Mart 1904’te Kurmay Kolağalığına (Kıdemli Yüzbaşı) terfi etmiş, 13 Nisan 1904’te Selanik’teki 17’nci Nizamiye Fırkası (Tümen) Kurmaylığına atanmıştır⁴¹.

Behiç Bey’in çalışkanlığı, disiplini ve başarısı komutanları tarafından takdir edilmiş ve bu güvenilirliğinden dolayı ona birçok ilave görev verilmiştir. 13 Kasım 1904’te yine mevcut görevine ilave olarak, 3’üncü Ordu sorumluluk bölgesinde kalan Dersaadet (İstanbul) – Selanik İltisak (Birleştirme) Hattı Kuvayı Muhafıza Müfettişliği görevi verilmiş ve dört yıl boyunca 31 Ağustos 1908 Müfettişliğin lağvına kadar bu görevi yürütmüştür⁴².

O dönemde demiryolu muhafız kıtalarının kaldıkları yerlerin iyileştirilmesi ve inşasındaki başarılarından dolayı dördüncü dereceden Mecidi Nişanı ile takdir edilmiştir⁴³.

Yine bu dönemde yazdığı sıra dışı bir raporda; “*Demiryolu işletmesinde gayri Müslimler değil Türk memurlar kullanılmalıdır ve işletme lisanı Fransızca yerine Türkçe olmalıdır*” diyerek, yazdıklarıyla çok tartışılmış, o güne kadar Osmanlı demiryolu tarihinde Erkânı Harp Subayı tarafından yazılan ilk resmi “ulusallık talebi” olarak tarihe geçmiştir⁴⁴.

³⁷ Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.23-24.

³⁸ TİTE A., K: 190, G: 1, B:1-1.

³⁹ TİTE A., K: 190, G: 1, B:1-1.

⁴⁰ TİTE A, K: 190, G: 1, B:1-1; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.13.

⁴¹ TİTE A., K: 190, G: 1, B:1-1.

⁴² TİTE A., K: 190, G: 1, B:1-1.

⁴³ TİTE A., K: 190, G: 1, B:1-1.

⁴⁴ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.25-26.

Behiç Bey, 7 Eylül 1907 tarihinde Binbaşılığa terfi ederek, 17'nci Nişancı Tabur Komutanlığına atanmıştır⁴⁵. İstanbul-Selanik İltisak Demiryolunun büyük bir kısmının sorumluluğunun da atandığı taburda olması sebebiyle Demiryolu Kuvayı Muhafıza Müfettişliği görevini asli görevi uhdesinde devam ettirmiştir⁴⁶.

2.1. MUSTAFA KEMAL (ATATÜRK) İLE ARKADAŞLIKLARI

Behiç Bey ile Mustafa Kemal Bey'in (ATATÜRK) dostlukları, Mustafa Kemal Bey'in 1907 yılında Kolağası rütbesiyle Şam'da bulunan 5'inci Ordudan 3'üncü Ordu Erkan-ı Harbiyesine atanmasıyla başlamıştır. Selanik'te Nuri Conker, Behiç Bey ve Mustafa Kemal Bey aynı sokakta oturmuşlar, kısa zamanda samimi dost olmuşlar, hayatları boyunca sık sık görüşmüşlerdir⁴⁷.

Mustafa Kemal Bey ve Behiç Bey Selanik'te akşamları mesaiden sonra, o dönemin meşhur yerlerinden Olimpos Palas ve Yonyo, yaz akşamları ise Beyazkule bahçesinde toplanıp, memleket sorunlarını konuşmuşlardır⁴⁸. Bu yıllarda “*Mustafa Kemal Bey genç subayların gittikleri Kristal gazinosuna gider ve orada genç subayları geleceğe hazırlamaya çalışırdı*”⁴⁹ demektedir Behiç Bey.

Behiç Bey bazı akşamlar kendisine uğrayarak ülkenin geleceğini tartışan Mustafa Kemal Bey'in fikirlerini çok olumlu bulmakta ve desteklemektedir. Siyasal anlamda ise askerin siyasetle ilgilenmemesi gerektiğini savunarak, “*Üye olunması gereken yegâne yerin ülkesinin ordusu*” olduğu fikrini savunmuş, hiçbir zaman İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne üye olmamıştır⁵⁰. Fakat 1908 Mayıs ayında İttihat ve Terakki gazetesinde kendisi ile ilgili ve onun lehinde çıkan bir yazı sebebiyle bu cemiyete üye zannedilmiştir. Bahse konu yazının hikâyesi şöyledir:

1908 Mayıs ayı içinde bir gün beş topçu subayının bir evde toplanıp Abdülhamit aleyhinde konuştukları haber alındığında, Behiç Bey bunun soruşturulması ve Merkez Komutanı Nazım Bey'in başkanlığındaki heyete katılması için yazılı bir emir aldı. Bu heyette Yüzbaşı Cemil Bey de... vardır. Nazım Bey, elde ettiğini söylediği kâğıtları onlara bir türlü göstermiyor, fakat bu subaylar hakkında bir hüküm vermelerini istiyordu... Cemil Bey ile Behiç Bey bu işin adliyece hallolunması görüşünü ortaya koydular... daha sonra... İttihat ve Terakki

⁴⁵ TİTE A., K: 190, G: 1, B: 1-13.

⁴⁶ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.27.

⁴⁷ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 15. 31 MART Olayında İstanbul'a gelen Harekat Ordusunda bulunan Behiç Bey ve Mustafa Kemal Bey, Beyoğlu'nda Lebon Pastanesi'nin karşı sokağında kiraladıkları evde belirli bir süre ev arkadaşlığı da yapmışlardır.

⁴⁸ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.37.

⁴⁹ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.37; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 15.

⁵⁰ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.38.

gazetesinde bu hadiseden dolayı Cemil Bey ve Behiç Bey'in lehinde, Nazım Bey'in aleyhinde bir yazının çıkmasına sebep olur şeklindedir⁵¹.

Behiç Bey Selanik'te iken 1908 yılında Meşrutiyet ilan edilmiştir. Bu dönemde subayların vazifelerini tam anlamıyla yapmak yerine, siyasetle uğraşmaları, orduda zaten olmayan düzen, disiplini ve tertibi daha da kötü bir hale getirmiştir⁵². Behiç Bey ordudaki subayların siyasete karışmasını doğru bulmamış, bu nedenle kendi emir komutasındaki subayların da siyasete karışmalarını istememiştir⁵³.

Mustafa Kemal Bey, Behiç Bey'e gönderdiği bir mektupta: “*Askeri, siyasetle uğraşmaktan men için kanun maddeleri yapmışlar. Ben iki sene evvel tesadüfen bulunduğum bir kongrede askeri bırakınız dediğim için mürteci oldum, idama mahkûm edildim.*” ifadeleriyle askerlerin siyasetle uğraşmamaları gerektiğini söylemiştir⁵⁴.

Behiç Bey, 24 Kasım 1908 tarihinde, merkezi Eğripalanka'da bulunan ve daha sonra (13 Ağustos 1909'da) Kumanova'ya nakledilen 17'nci Süvari Alay Komutanlığına atanmıştır⁵⁵.

Behiç Bey'in tayin olduğu alayın durumu pek de iç açıcı değildir. Birliğinde bulunan subaylar kendilerini tamamen politikaya, İttihat ve Terakki Cemiyeti işlerine vermişler, asıl işleri olan askeri vazifelerini ihmal etmişlerdir⁵⁶. Bu durumu düzeltmek için işe koyulan Behiç Bey'in aldığı tedbirlerden biri de, subaylarını eğitim ve derslerle yorarak subayların İttihat ve Terakki kulübüne gitmeye vakitlerini bırakmamasıdır. Bu suretle, subayları politikadan ayıran Behiç Bey siyasete karışmış durumda bulunan birliğini disipline etmiştir⁵⁷.

Behiç Bey 7 Aralık 1908'de, Selanik civarında bulunan Sedes Çiftliği bölgesinde yapılacak topçu atış tatbikatına katılmak üzere, kurulan çadırli ordugâha taburuyla intikal ederek, tatbikat süresince 3'üncü Ordu Harekât Şubesinde kurmay subay olarak görevli olan Kolağası Mustafa Kemal Bey ile aynı çadırda kalmış ve ilk defa burada Mustafa Kemal Bey'in ağzından “hanedanlık yerine Cumhuriyet” rejimine geçilmesi gerektiğini dinlemiştir⁵⁸.

⁵¹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.38.

⁵² Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.16.

⁵³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.38-42.

⁵⁴ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.93; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 16.

⁵⁵ TİTE A., K: 190, G: 1, B:1-1.

⁵⁶ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.41-44; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 17.

⁵⁷ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 17.

⁵⁸ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.41.

Behiç Bey, tatbikatın devamında Mustafa Kemal Bey'in ilk defa yönettiği geniş çaplı bu manevrayı “*Yaz ki genç zabitanlar ileride bizler gibi faydalansın*” diyerek, ondaki zekâyâ, bilgiye ve yeteneğe karşı saygısını dile getirmiş, bu manevrayı mutlaka kaleme almasını tavsiye etmiştir. Mustafa Kemal de “*Tavsiyenize uyup, bunu yazıp müsaade ederseniz size hediye edeceğim*” demiştir⁵⁹.

Bu tatbikattan sonra Behiç Bey, fikir babalığını Mustafa Kemal Bey'in yaptığı, 28 Haziran 1909'dan 31 Temmuz'a kadar devam eden 3'üncü Ordu kurmay subaylarının katıldığı bir seyahate çıkmıştır. Bu seyahate katılanlar: Kurmay Yarbay Ali Rıza Bey, Kurmay Yarbay Şevki Bey, Kurmay Yarbay Mustafa Bey, Topçu Kaymakamı Hasan Bey, Süvari Kaymakamı Muhlis Bey, Kurmay Binbaşı Ruşen Bey, Kurmay Binbaşı Abdülkerim Bey, Kurmay Binbaşı Ömer Lütfi Bey, Danıştay azalığında iken vefat eden Kurmay Binbaşı Cemil Bey'dir. Bu kişilerle beraber, Kurmay Binbaşı Behiç Bey, Kurmay Kolağası Mustafa Kemal Bey (Atatürk), Kurmay Kolağası Refik Bey, Kurmay Kolağası İzzettin Bey, Kurmay Binbaşı Zeki Bey, Nuri Bey (Conker), Mümtaz Yüzbaşı Naki Beyler de vardır. Yine bu kişilerle beraber idare memuru Alay emini Mustafa Efendi, Tabip Kolağası Yaşar Efendi, Süvari Müfrezesi Komutanı Sabri Efendi, Süvari Teğmen Nazım Efendilerde bu seyahate katılmışlardır⁶⁰. Bu seyahatte Mustafa Kemal Bey bir manevra tatbikatı hazırlamış, tatbikat boyunca manevrayı büyük rütbeli komutan ve arkadaşlarını gücendirmeden bizzat kendi komuta etmiş, yönettiği manevra herkes tarafından faydalanılan benzersiz bir örnek olmuştur⁶¹.

Bu tatbikattan sonra Behiç Bey'in de katıldığı, Köprülü civarında yapılan bir süvari manevrasını da baştan sona yine Mustafa Kemal Bey yönetmiştir⁶². Bundan sonra iki kere de 5'inci Kolordu tatbikatına Mustafa Kemal Bey Behiç Bey'i davet etmiş, yine aynı çadırı paylaşp manevralar ve Osmanlı üzerine sohbetler etmişlerdir⁶³. Mustafa Kemal Bey daha önce Behiç Bey'in tavsiyesi üzerine yaptığı

⁵⁹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.41. Bu eser Mustafa Kemal Atatürk'ün ilk eseri olarak bilinir ve ismi “Takımın Muhabere Talimi”dir.

⁶⁰ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.46.

⁶¹ Behiç Erkin; “Atatürk'ün Selanik'teki Askerlik Hayatına Ait Hatıralar”, *Belleten* C. XX, S. 80 (Ekim 1956)'dan ayrı basım, TTK Basımevi, Ankara, 1956, s.600; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.46.

⁶² Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.46.

⁶³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.46.

gibi bu iki tatbikatı da kaleme almış, “5’inci Kolordu Erkânı Harbiye Tabiye ve Tatbikat Seyahati” Selanik 1327 “1911” isimli eserini Behiç Bey’e hediye etmiştir⁶⁴.

Mustafa Kemal Bey yüksek askeri yeteneklerini genç subaylarla paylaşmak, onların ilmen ve fikren yetiştirilebilmesini sağlamak için küçük rütbede dahi çok çalışmış ve başarılı olmuştur. Bu maksatla o zaman Selanik’te kurulan “Zabitan Talimgâhı” komutanlığına atanmak istemiş, ordu tarafından inha edilmiş olmasına rağmen rütbesinin küçüklüğü nedeniyle bu isteği gerçekleşmemiş yukarıda bahsedilen görevde bir Alman yarbay görevlendirilmiştir⁶⁵. Türk subaylarının yetiştirilmesinde, kendi öz evlatlarına güvenilmeyerek, öğretmen olarak Alman subaylar görevlendirilmiştir. Bu durum gün geçtikçe daha da artmış, hatta I. Dünya Savaşı’nda Ordu Komutanlıkları da dâhil olmak üzere önemli görevler Alman subaylarına teslim edilmiştir. “Alman subayları meselesinde” Behiç Bey ile Mustafa Kemal’in düşünceleri yukarıda belirtilen esaslar dahilinde ortaktır. Behiç Bey, I.Dünya Savaşı döneminde bulunduğu Genelkurmay Karargâhındaki görevi esnasında, Alman subaylardan emir almayı bir türlü kabullenememiştir⁶⁶.

Behiç Bey Demiryolu Askeri Komiserlik görevinden önce 19 Ağustos 1909 tarihinde Firzovik bölgesinde çıkan Arnavut isyanını bastırmak için oluşturulan birliği emir komuta etmiştir⁶⁷.

Mustafa Kemal ile Behiç Bey’in yolları 13 Eylül 1911’de Mustafa Kemal’in Trablusgarp’a tayin olması sebebiyle ayrılmıştır. Mustafa Kemal Selanik’te birçok tatbikatta beraber olduğu, aynı çadırı paylaştığı, sabahlara kadar Osmanlı’nın nasıl kurtulacağı konusunda fikirlerini paylaştığı yakın arkadaşı Behiç Bey’e 2 Nisan 1912’de Trablusgarp’tan bir mektup göndererek, mektubunda Behiç Bey’e olan saygısını, samimiyetini ve İtalyanlara nasıl Derne’de kök söktürdüğünü yazmıştır⁶⁸.

Mustafa Kemal’in dört ay sonra Behiç Bey’e yazdığı diğer bir mektup da ise Selanik’teki arkadaşlıklarını “*kardeşlik hayatı*” olarak tanımlar ve Behiç Bey ile olan dostluğunu, “*o günlerin tekrar yaşanması ne kadar büyük saadet olur*” diye

⁶⁴ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.47. Behiç Erkin, Mustafa Kemal’in kendi el yazısı ile yazdığı bu orijinal nüshayı, Atatürk’ün manevi kızı Prof. Afet İnan Hanımefendi’ye hediye etmiştir. Afet İnan Hanımefendi de “ATATÜRK’ÜN Askerlik Üzerine Kitapları 1908–1918” isimli kitabında (İş Bankası Yayınları, 27 Mayıs 1959) şöyle bir not düşmüştür: “Atatürk’ün yakın arkadaşı eski Nafia Vekili ve Büyükelçi Sayın Behiç Erkin’in bana hediye ettiği bu kitapta imza yoktur, fakat kendisi Mustafa Kemal’in eseri olduğunu üzerine yazmıştır.”

⁶⁵ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 16.

⁶⁶ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 17.

⁶⁷ TİTE A., K: 190, G: 1, B: 1-2; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 17. Bu birlik 3 tabur, 1 batarya, 1 süvari takımı, 1 mitralyöz bölüğü ile teşkil edilmiştir.

⁶⁸ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.90–91.

ifade ederek samimiyetini ortaya koyar⁶⁹. Ayrıca, Mustafa Kemal bu mektubunda, Osmanlı'yı yönetenlerin memleketi vaktinden evvel esir, rezil ve sefil edeceklerini teşhis ederek gelecekte koskoca Osmanlı İmparatorluğu'nun ne duruma düşeceğini de yazmıştır⁷⁰.

2.2. İSTANBUL-SELANİK İLTİSAK DEMİRYOLU MÜFETTİŞLİĞİ

Demiryollarıyla ilk ilişkisi Selanik İltisak Hattı Muhafız Kuvvetler Müfettişliğiyle başlayan (1904) Behiç Bey, İstanbul'da bulunan Genelkurmay Başkanlığına doğrudan bağlı olan, Meşrutiyet ile beraber yeni kurulan Demiryolu Askeri Müfettişliğine 27 Ocak 1910'da tayin edilmiştir⁷¹. Kanun-i Esasi'nin ilanından önce demiryollarının koruması ordu tarafından yapılmaktadır. Sonrasında ise Meşrutiyet'in ilanı ile beraber, Bulgarlarla dost olduk gerekçesi ile askeri koruma kaldırılmış ve karakol binaları da mevcut haliyle terk edilmiştir⁷². Behiç Bey'in bu göreve atanmasıyla birlikte demiryollarının korunması görevi tekrar orduya verilmiştir⁷³.

Kanun-i Esasi'den önce vazifeleri Bulgar çetelerinin saldırılarına karşı, demiryolunun emniyetli bir şekilde işletmesini sağlamak olan “Demiryolu Muhafız Kıtaat Müfettişleri”nin, yeni durumda vazifeleri demiryollarının askerliği ilgilendiren her türlü meselesi ile ilgilenip hattın emniyetini sağlamak olmuştur. Bu arada Behiç Bey'in teklifi ile Müfettişlik sıfatı Komiserlik olarak değiştirilmiştir⁷⁴. Selanik'te bulunduğu süre zarfında demiryollarına ait epeyce Fransızca kitap okumuş, bu sayede askeri komiserlerin vazifelerini öğrenmiş ve buna dair bir de talimat hazırlamıştır⁷⁵.

Behiç Erkin İltisak Hattı Muhafız Kuvvetleri Müfettişliği ve Demiryolu Askeri Komiserlik görevleri sırasında, demiryolu kuruluşu ve işletmesi üzerinde yapmış olduğu incelemeleri I. Dünya Savaşı sıralarında “*Demiryolunun Askerlik Nokta-i Nazarından (Açısından) Tarihi, İstimali (Kullanımı) ve Teşkilatı*” adlı,

⁶⁹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.92–93.

⁷⁰ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.92–93.

⁷¹ TİTE A., K: 190, G: 1, B: 1-2; Ümit Sarıaslan; “Ulusal Demiryolculuğumuzun Kurucusu Behiç Erkin”, *Demir Ağlardan Örimcek Ağlarına*, Ed: Ümit Sarıaslan, Otopsi Yayınları.İstanbul 2004, s. 109.

⁷² Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 17.

⁷³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.44–45.

⁷⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 17-18.

⁷⁵ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.45; Söz konusu talimat için Bkz.: TİTE A., K: 150, B: 1.

Türkçede bu alanda eşi ve benzeri olmayan eseri yazmıştır. Osmanlı'da demiryolları konusunda yazılan ve bu konuyla ilgili tek olan eserde Behiç Bey, o zamanki tek toplu ulaşım aracı olan demiryolları ordu açısından ne kadar önemli olduğunu, çok çarpıcı örnekler vererek açıklamış ve Balkan Savaşı yenilgisini demiryolları açısından incelemiştir⁷⁶. Tarihten gerekli dersleri çıkaramayan bir ordunun yenilgisinin kaçınılmaz olduğu gerçeğini o yıllarda gündeme getirmiştir⁷⁷. Kitabın tarihçesinde verdiği örnekle trenin o dönemde ne kadar önemli olduğunu anlatmıştır.

Behiç Bey bu eserinde zamanın demiryollarında en ileri olan dört ülkesinin demiryollarıyla (Fransa, İngiltere, Almanya, Rusya) Osmanlı demiryollarını çizelgelerle, haritalarla karşılaştırmış, yapılan yanlışları ve doğruları örnekler vererek yazmıştır. *“Kader belki de Behiç Bey’e 1912 senesinde kitabın birkaç bölümünde, Kurtuluş Savaşı’nda tüm cephelere hatasız ve süratle asker sevkiyatı yapmayı nasıl başaracağını yazdırmıştı”*⁷⁸.

Kitabın ikinci bölümünde, barış zamanında teşkilatıyla demiryollarının sefere hazır edilmesi, subayların bilmesi gereken hususlar, nakliyatın hızlandırılması, bindirme ve indirmeye dair bilgiler verildikten sonra, dördüncü bölümde, savaş zamanında memleketin tamamında demiryollarının işletilmesi, kitabın diğer bir bölümü olan beşinci bölümde ise, düşmandan ele geçirilen hatların işletilmesi konularını inceleyen Behiç Bey, kitabın önsözünde ise şunları yazmıştır⁷⁹:

“...Balkan seferindeki sevkiyat ve geri hizmetlerin hatalarının yenilenmemesini arzu eden subayların, askeriye mensuplarının bu eseri okumaları durumunda hataların tekrarlanmaması hakkında bir fikir edineceklerini sanıyorum. Çünkü maziden ders almadıkça istikbal için doğru karar vermek doğru hareket etmek mümkün olmaz.”

Bu eserle Behiç Bey ordu içindeki ikmal ve ulaştırma konularındaki uzmanlığını pekiştirmiş ve bundan sonraki atama safahatında uzmanlığı göz önünde bulundurularak görevlendirilmiştir.

Behiç Bey, 1912 yılı sonuna kadar Balkan Savaşı süresince Demiryolları Komiserlik görevine devam etmiştir. 1 Ekim 1912’de ilan edilen seferberlikten sonra

⁷⁶ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 18.

⁷⁷ Ziya Gürel; *Kurtuluş Savaşında Demir Yolculuk*, TTK Yayınları, XXV. Dizi, S. 9, Ankara 1989, s. 9; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.53-57.

⁷⁸ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.56.

⁷⁹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 20.

Askeri Komiserlik Dairesi'ni Selanik'teki iltisak hattı istasyonuna nakletmiş, Balkan Savaşı nedeniyle ilan edilen seferberlik sebebiyle demiryolu şubesi olmayan Vardar Ordusu Erkan-ı Harbiyesi Demiryolları Şubesi Müdürlüğüne tayin edilmiştir⁸⁰. Bu tayini bulunduğu görevin daha önemli olduğunu düşünmesi nedeniyle komutanlık nezdinde yaptığı şahsi girişimler neticesinde durdurulmuştur⁸¹.

Behiç Bey 6 Kasım 1912'de demiryolu hattının tamamen düşman eline geçmesi ile Selanik Topçu Kışlası'ndaki Selanik Redif Fırkası Karargâhına görevlendirilmiştir⁸².

Selanik'in Yunan kuvvetleri tarafından işgali ile Behiç Bey 26 Kasım 1912'de harp esiri olarak Yunanistan'ın Pire şehrine götürülmüş, burada bulunduğu esaret döneminde, esir sevkleri esnasında şahsi eşyalarının Yunanlılar tarafından gasp edildiğini ve aciz durumda kaldıklarını ve esaret maaşının ailesine ödenmesini Genelkurmay Başkanlığına yazı ile bildirmiştir⁸³.

Pire'den 18 Ocak 1913'te Kefalonya adasının Argostoli kasabasına, bir süre sonra da Atina şehrinin banliyösünde bulunan Kifisya köyüne nakledilmiş, harp esiri olarak bulunduğu Yunanistan'daki günlerini genelde sıkıntısız ve rahat geçirmiş, her yerle haberleşme imkânı bulmuştur⁸⁴.

Bu arada, Tanin Gazetesinde Yunanistan'da bulunan diğer Türk harp esirlerinin kötü muamele gördüklerine dair çıkan haberler üzerine; Venizalos, Esad Paşa'dan bu yazının tekzip edilmesini istemiştir. Esad Paşa'nın da bu olayı incelemeden böyle bir şey yapamayacağını bildirmesi üzerine, Behiç Bey bu esirlerin durumunu yerinde görmek maksadı ile teşkil edilen dört kişilik komisyona seçilmiş, yaptığı incelemelerde kötü muamele edilen Türk harp esirlerinin durumunu Yunanlı makamlara iletmiştir⁸⁵. 16 Ekim 1913 tarihinde Pire'den Romanya vapuru ile İstanbul'a hareket eden Behiç Bey 18 Kasım 1913 tarihinde İstanbul'a varmıştır⁸⁶.

⁸⁰ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 21.

⁸¹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 21.

⁸² TİTE A., K: 156, B: 15; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 21.

⁸³ TİTE A., K: 190, B: 2-379; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 21.

⁸⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 22. Behiç Bey'in "Esaret Hatıratı" için Bkz.:TİTE A., K: 190, B: 2; Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.60-61.

⁸⁵ Yunanistan'da esir düşen Osmanlı askerleri için Behiç Bey'in hazırladığı rapor için Bkz.: TİTE A., K: 153, B:3; TİTE A., K:190, B:2-401; Yunanistan'da bulunan Napelli, Argos, Teribolica, Sparta, Ksenan, Munemevasya, Kalatama, Dilos, Gargalyani, Filyateru ve Kiparbesya üsera gruplarındaki ümera, zabitan, kâtabi askeri, esnaf ve efrat hakkında tahkikat ve teftişatta bulunmak üzere Bnb. Behiç Bey'in görevlendirildiğini bildiren yazı için Bkz.: TİTE A., K: 154, B: 15.

⁸⁶ TİTE A., K: 190, B: 1-2. Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.65.

On bir ay sekiz gün süren esaret döneminden sonra 3 Aralık 1913'te Genelkurmay Karargâhında 3'ncü Şube Şimendifer Kısmı Amirliğine tayin edilmiştir⁸⁷.

2.3. I. DÜNYA SAVAŞINDA ALDIĞI GÖREVLER

Enver Paşa'nın Mirlivalığa (Tuğgeneral) terfi etmesiyle beraber Harbiye Nezaretinin teşkilatında değişiklikler yapılır. Bu değişiklikler kapsamında kısmen, eski Piyade Dairesinin işlerini yapacak olan Harbiye Dairesi Ordu Şubesi Ahz-ı Asker (Askere Alma) kısmına 11 Şubat 1914'te atanan Behiç Bey bu tayinden hiç de memnun olmamıştır⁸⁸. Görev safahatında Alay Komutanlıkları, Demiryolu Askeri Komiserliği bulunan Behiç Bey bu tayinden dolayı daha önceden tanımadığı fakat Harbiye Nezaretinde nazırdan sonra gelen ikinci adam olması hasebiyle, Mahmut Kamil Paşa ile görüşerek herhangi bir alay komutanlığına tayinini istemiştir. Fakat Paşanın; “*Şimdiki tayinleri kabul etmeyenler, derhal tekaüde (emekliye) sevk olunur, biraz sabretmenizi tavsiye ederim*” sözleri üzerine bu isteğinden vazgeçmiştir⁸⁹. Fakat yine de bu tayinin sebebini, seferberlikten önce bir yolculuk esnasında Enver Paşa ile yaptığı münakaşanın sonucu olduğunu düşünmektedir.

Ahz-ı Asker Kısmı'nda görevli bulunduğu dönemin başlarında, Askerlik kanununda (Mükellefiyet-i Askeriye Kanunu) yapılan değişiklikler 12 Mayıs 1914 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu değişikliklere göre asker alma yaşı 21 olarak belirlenmiş ve “Muinsizlik”⁹⁰ kaldırılmıştır. Balkan Savaşında askerlik sırası gelmeyen 20 yaşındaki gençlerin dahi silâh altına alınmasıyla, 1914 senesinde terhis olacak erlerin yerine asker bulunamamış, bu duruma çözüm olarak da; 21 yaş yerine 20 yaşını dolduranların askere alınması yönünde kanunda değişiklik yapılmıştır. Diğer bir değişiklik ise, eski kanunun tanıdığı birçok imtiyazların kaldırılmasıyla askerlik mükellefiyetini çok geniş tutmuş, yeni kanunla askerlik yaşına gelenlerden % 35'i yerine %95'i askere alınmıştır⁹¹. Bu düzenlemelerle birlikte “Bedel-i Nakdi Kanunu” da kaldırılmıştır⁹². Kanunun hazırlanışı esnasında nezaretlerin konuya

⁸⁷ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.65.

⁸⁸ TİTE A., K: 190, B: 1-2.

⁸⁹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.71-73.

⁹⁰ Muinsiz; askerde iken ailesine bakacak kimsesi olmayan demektir. Osmanlı'da o hane askerlikten muaf tutulur, savaş yıllarında çoğu redif taburlarında görevlendirilirdi.

⁹¹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.74-77. Mükellefiyet-i Askeriye Kanunu- 12 Mayıs 1914 için Bkz.: TİTE A., K: 159, B: 28.

⁹² I. Dünya Harbi'nde her sene 30 altın lira vererek kişinin askerlikten muaf tutulması

gereken hassasiyeti göstermemeleri sonucu, seferberlik ilanında birçok karışıklık olmuş, bunun üzerine kanunda düzeltmeler yapılmıştır.

14 Haziran 1914 senesinde, Enver Paşa'nın Almanlar ile birlikte orduyu yeniden teşkilatlandırmasının sonucu olarak, Ordu Şubesi; bütçe ve seferberlik kısımlarının bir araya getirilmesiyle Ordu Dairesi şeklini almıştır. Başkanlığına Alman Yarbay Kannengisser tayin edilmiştir. Ahz-ı Asker Kısmını ismi, İkmal Şubesi olarak değiştirilmiş, Behiç Bey'de bu şubenin başına müdür yardımcısı olarak atanmıştır.

Ordu Dairesinin altında İkmal Şubesi ile beraber Ordu Şubesi de teşkilatlandırılmış, başına da Alman Yarbay Von Kress getirilmiştir. Bu şubenin görevi, harekât, eğitim, lojistik konularında koordineyi sağlamak ve Genel Kurmay'ın sulh zamanında diğer işlerini yapmaktır.

1914 yılının Ekim ayında, Ordu Dairesine, olası bir savaşta Marmara Bölgesi ve İstanbul'un savunulması için, seferberlik planı hazırlanması görevi verilir. Ordu Şubesi tarafından yapılan planı Behiç Bey'e göstererek onun fikrini soran Kannengisser Paşa; "*Balkan Harbi'nde aldığımız derslere göre, değil erler, koskoca taburlar bile şurada burada unutuldu; böyle bir seferberliğin bizim memlekette tatbik kabiliyeti yoktur*" cevabını alması üzerine Behiç Bey'e hak vererek seferberlik planının hazırlanması görevini Behiç Bey'e vermiştir⁹³.

Behiç Bey derhal verilen emri yerine getirerek bir seferberlik planı hazırlamıştır. Bu planda birlikleri nasıl Bandırma- Soma demiryolu üzerinden belli yerlere, İstanbul-Uzunköprü demiryolundan da diğer bir istikamete taşınabileceğini, gereken yerlerde özellikle mühimmat ve erzakın nasıl kağrı arabası, at, eşeklerle taşınabileceğini dahi detaylı bir şekilde planlayarak, hazırladığı planla Çanakkale zaferinin seyrinde hayati önem taşımıştır⁹⁴.

Behiç Bey Ordu Dairesi İkmal Şubesi Müdür Muavini görevinde bulunduğu esnada, seferberlik ilanından sonra askeri yükümlülüklerle ilgili yayınlanan kanunlar ve bunların açıklamalarını ihtiva eden "Mükellefiyet-i Askeriye Kanun Muvakkatenin İzahı" adlı bir kitap yazmıştır⁹⁵.

⁹³ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.82-83.

⁹⁴ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.118-120.

⁹⁵ Oğuz AYTEPE a.g.m., s.231.

Behiç Bey 7 sene Binbaşı rütbesiyle görev yaptıktan sonra 29 Ekim 1914 yılında Kaymakamlık(Yarbay) rütbesine terfi etmiştir. Yarbaylığa terfi eden Behiç Bey'in Çanakkale Savaşından önce Kırıkkale'de bulunan 5'inci Fırka Komutanlığına tayini gündeme gelmiş, fakat Ordu Dairesi Başkanı Kannengisser Paşa'nın Behiç Bey'e olan ihtiyacı nedeniyle bu görevlendirilme gerçekleşmemiştir.

1915 yılının Nisan ayında Ordu Dairesi Başkanı Kannengisser Paşa'nın Çanakkale Cephesine gönderilmesi üzerine, düşüncelerine çok değer verdiği Behiç Bey Ordu Dairesi Başkan Vekilliğine getirilmiş ve bu görevi 1916 yılının Aralık ayına kadar devam ettirmiştir⁹⁶.

Kannengisser Paşa'nın Tuğgeneral olarak Gelibolu'dan dönmesiyle beraber, kadrosu olmamasına rağmen Behiç Bey onurlandırılarak 10 Şubat 1916 tarihinde Ordu Dairesi Başkan Yardımcılığına atanmıştır⁹⁷.

I. Dünya Savaşı boyunca Behiç Bey; 13 Ağustos 1915'te 1'inci Ordu Komutanı ve Sultan Reşat'ın yaveri olarak gönderilen Mareşal Von der Goltz'dan Alman ikinci rütbe Croix de Fer (Demir Haç) Madalyasını almıştır⁹⁸. 21 Eylül 1915'te Harp Madalyası ile beraber Kılıçlı Gümüş Liyakat Madalyasını, 26 Haziran 1916'da Kılıçlı Gümüş İmtiyaz Harp Madalyasını, 15 Ekim 1916'da harp alametli üçüncü rütbe Avusturya Askeri Liyakat Madalyasını ve 23 Kasım 1916'da üçüncü rütbe Bavyera Kraliyeti Askeri Liyakat Madalyasını almıştır. Kıdemine 1 yıl 9 ay ilave edilerek 13 Mart 1917 tarihinden geçerli olmak üzere, Miralaylığa (Albaylığa) terfi etmiştir⁹⁹.

Çanakkale Savaşı'nda cepheye asker sevkياتının kesintisiz ve kusursuz yapılmasını sağlayarak savaşın kazanılmasında büyük rolü olan Behiç Bey'e bu başarısının mükâfatı olarak 3 Ağustos 1917'de Mareşal Liman Von Sanders tarafından Alman Devleti'nin en büyük nişanlarından biri olan ikinci rütbeden Cronne (Taç) De Prusse Nişanı ile ödüllendirilmiştir¹⁰⁰. Alman Devletinden aldığı bu madalyalar II. Dünya Savaşı esnasında büyükelçilik görevindeyken Osmanlı vatandaşı Yahudileri kurtarma girişimlerinde çok işine yaramıştır.

⁹⁶ TİTE A., K: 190, B: 1-2; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.77-80.

⁹⁷ TİTE A., K: 190, B: 1-3; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.80-82.

⁹⁸ TİTE A., K: 190, B: 1-15; Oğuz AYTEPE, *a.g.m.*, s.231.

⁹⁹ Aldığı madalyaların beratlarını ve belgelerini yazıldığı sırayla bulmak için Bkz.: TİTE A., K: 190, B: 1-18; TİTE A., K: 190, B: 1-19; TİTE A., K: 190, B: 1-120; TİTE A., K: 190, B: 1-121; TİTE A., K: 190, B: 1-3.

¹⁰⁰ TİTE A., K: 190, B: 1-34. Ayrıca Bkz.: EK-2. Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.129.

Ayrıca, 6 Ocak 1917’de üçüncü rütbeden Mecidi Nişanını, 5 Mart 1917’de Harp Madalyasını, 23 Eylül 1917’de üçüncü rütbeden Kılıçlı Osmanlı Nişanını, 19 Kasım 1917’de üçüncü rütbeden harp alametli Avusturya Demir Haç Nişanını, almıştır. 21 Mart 1918’de, 6 ay sefer kıdem terfisi, 29 Mart 1918’de birinci rütbeden Alman Demir Haç Nişanını, Nisan 1918’de Altın Donanma Madalyasını, 30 Aralık 1918’de Hilal-i Ahmer Madalyasını ve 20 Mayıs 1918’de üçüncü rütbeden Avusturya-Macaristan Leopold Nişanını almıştır¹⁰¹.

I. Dünya Savaşının sonlarına doğru, Behiç Bey Azerbaycan’da düzenli bir askeri teşkilat kurulması için bir çalışma yapmıştır. Azerbaycan’da ordu, polis, jandarma teşkilatının kurulmasıyla ilgili teşkil edilen heyette çalışmasından ötürü Enver Paşa tarafından Behiç Bey de görevlendirilmiş ve Azerbaycan Jandarmasının kurulması için 26 Ekim 1917 tarihinde bir Jandarma Kararnamenin hazırlanmasıyla Jandarma teşkilatının ve Azerbaycan Ordusunun kuruluş süreci başlamıştır¹⁰².

Bu kararname hiç değişime uğramaksızın Azerbaycan Hükümeti Başkanı Fethali Han Hoyski ve Harbiye Nezareti işleri Başvekili İsmail Han Zeyyad Hanuf tarafından da 03 Ağustos 1918’de kabul edilerek yürürlüğe konmuş ve genel ilke, görev ve yetki bakımından günümüz Azerbaycan Jandarma mevzuatı bu kararname paralelinde oluşturulmuştur¹⁰³.

Çalışmalar yalnız yasa yapılmasıyla kalmamış, aynı zamanda teşkilatlanma da Jandarma subayları tarafından yapılmıştır. Deneyimli subaylar Azerbaycan Jandarma Teşkilatını kurmak amacıyla; Enver Paşa’nın Kardeşi Yarıbay Nuri Bey’in komuta ettiği “Kafkas İslam Ordusu”na atanmıştır. Bu ordunun kurulmasındaki amaç, Bakü’yü Lenin tarafından atanan Ermeni Komiseri Şaumyan’ın başında bulunduğu Kızıl İdare’den kurtararak şehri Azerbaycan Türklerine teslim etmektir¹⁰⁴.

3’üncü Ordu Komutanlığında görevli subaylar tarafından İslam Ordusuna bağlı olarak kurulan Azerbaycan Jandarma Alay Komutanlığı teşkilatlanmasını 15 Eylül 1918’de tamamlamış, Bakü’nün alınmasında büyük yararlılıklar göstermiş ve karargâhı bu tarihten sonra Bakü’ye alınmıştır¹⁰⁵.

¹⁰¹ Aldığı madalyaların beratlarını ve belgelerini yazıldığı sırayla bulmak için Bkz.: TİTE A., K: 190, B: 1-37; TİTE A., K: 190, B: 1-31; TİTE A., K: 190, B: 1-35; TİTE A., K: 190, B: 1-39; TİTE A., K: 190, B: 1-42; TİTE A., K: 190, B: 1-43; TİTE A., K: 190, B: 1-44; TİTE A., K: 190, B: 1-95; TİTE A., K: 190, B: 1-46.

¹⁰² Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.141.

¹⁰³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.144.

¹⁰⁴ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.141-144.

¹⁰⁵ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.141-144.

19 Temmuz 1918'de Azerbaycan hükümeti nezdinde askeri polis ve jandarma teşkilatlarını kurmak için Gence'ye hareket eden Behiç Bey ateşkes antlaşması ve İslam Ordusu'na Müşavir olarak tayin edileceği ile ilgili çıkan söylentiler sebebi ile İstanbul'daki işlerini bahane ederek 28 Ağustos 1918 günü İstanbul'a dönmüştür¹⁰⁶. Ertesi gün Enver Paşa'nın yanına giderek Azerbaycan'da yaptıkları ile ilgili rapor vermiş tayini ile ilgili söylentilerin gerçek olmadığını anlamıştır¹⁰⁷.

Behiç Bey, döndükten sonra Ordu Dairesi Başkan Vekilliği görevine devam etmiş bu görevde bulunduğu sırada, Müsteşarlık seviyesine çıkartılan Ordu Dairesi Başkanlığına, 1'inci Kolordu Ahz-ı Asker Başkanı Hilmi Paşa 30 Ocak 1919 tarihinde tayin edilmiştir¹⁰⁸. Bunun üzerine Hilmi Paşa'nın yaverliğinde çalışmak istemeyen Behiç Bey, istifa etmiştir. İstifası kabul edilmeyen Behiç Bey'e, Harbiye Nazırı Yaver Paşa'nın isteği doğrultusunda, toplamda yedi ay izin verilmiş, bu süre zarfında kadro harici açıkta kalmıştır¹⁰⁹.

Ferik Cevat Paşa'nın Genelkurmay Başkanlığı görevine getirilmesiyle Behiç Bey'den İkinci Başkanlık yapması istenmiş fakat Harbiye Nazırı olan Mersinli Cemal Paşa dedikodu olur diye bunu kabul etmemiştir¹¹⁰. 26 Aralık 1919 tarihinde Cevat Paşa'nın ısrarı üzerine Genelkurmay Başkanlığı Teşkilat ve Bütçe Komisyon Başkanlığına tayin edilmiştir.¹¹¹

Mütarekeden sonra İaşe Nazırlığı görevinin çok cazip bir maaşla teklif edilmesine, maddi durumunun çok kötü olmasına ve iki atını satmasına rağmen kabul etmemiştir¹¹². 24 Nisan 1920 tarihinde, İngilizlerin etkisi ve isteğiyle Damat Ferit Paşa Hükümeti tarafından tutuklama emrinin çıkarıldığını, eski Merkez Komutanı Muavini Şerif ve Mülazım İsmail Hakkı Bey'den haber almış ve bir süre gizlenmiştir¹¹³. 7 Haziran 1920'de Selimiye Kışlası'nda toplanan harp esirlerini Mudanya'ya götürecek olan Hilal vapuru ile Mudanya'ya geçerek Anadolu'ya geçmeyi başarmıştır¹¹⁴.

¹⁰⁶ TİTE A., K: 190, B: 1-3.

¹⁰⁷ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.154-155.

¹⁰⁸ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 25; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.154-155.

¹⁰⁹ TİTE A., K: 190, B: 1-2; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.154-155.

¹¹⁰ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 26.

¹¹¹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 26.

¹¹² Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.154-156; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 26.

¹¹³ TİTE A., K: 190, B: 1-2; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 26.

¹¹⁴ TİTE A., K: 190, B: 2-224; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 26.

Mudanya'ya geçmeden önce İstanbul'da bulunduğu dönemde 13 Kasım 1918'de Yıldırım Orduları Komutanlığından dönen Mustafa Kemal Paşa ile Selanik'te olduğu gibi memleketin kurtulması için gereken çareleri düşünerek mütalaalar yapmışlar ve Şişli'de yine Selanik'te olduğu gibi komşuluk etmişlerdir.¹¹⁵

¹¹⁵ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.152-160.

İKİNCİ BÖLÜM

BEHİÇ BEY'İN MİLLİ MÜCADELEYE KATILIŞI VE ANADOLU-BAĞDAT

DEMİRYOLLARI UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

1. BEHİÇ BEY'İN ANKARA'DA MİLLİ MÜCADELEYE KATILIŞI

Birinci Dünya Savaşı'nda zamanın en güçlü orduları ve donanmalarıyla Çanakkale Boğazından geçmek isteyen İngiliz ve Fransız kuvvetlerini kahramanca savunmalarıyla geri çekilmek zorunda bırakan Türkler, beraber savaşa girdikleri ülkelerin yenilmesi sonucu 9 Ekim 1918'de Mondoros Mütarekesini imzalamak zorunda kalmışlardır. Mütarekeden yedi ay sonra İngilizlerin de onayı ile Yunanlılar 15 Mayıs 1919'da İzmir'e çıkmış ve Anadolu'ya doğru işgale başlamışlardır.

Bu arada 19 Mayıs 1919'da 9'uncu Ordu Müfettişliği göreviyle Anadolu'ya geçen Mustafa Kemal Paşa asıl amacını Amasya, Erzurum ve Sivas'ta ulusuna ve tüm dünyaya duyurmuştur. Amaçlarını gerçekleştirmesinde ilk adımlardan biri olan Heyeti Temsiliye'nin kurulması ve Ankara'ya taşınmasından kısa bir süre sonra İstanbul 16 Mart 1920'de I. Dünya Savaşında galip gelen devletler tarafından işgale başlanmıştır.

İtilaf Devletleri'nin İstanbul'u işgalinden kısa bir süre sonra 22 Nisan 1920'de, Damat Ferit, İngiliz Yüksek Komiserliğine, tutuklayıp Malta'ya sürülmelerini istediği kişilere ilişkin bir liste verir. Listede Kurtuluş Savaşının en önemli ve kahraman komutanları yer almaktadır. Listede adı geçenler ise: “*Mustafa Kemal, Behiç Erkin, Kazım Karabekir, İsmet İnönü, Kazım İnanç, Ali Fuat Cebesoy, Yakup Şevki Subaşı, Cafer Tayyar Eğilmez, İsmail Fazıl ...*” dır¹¹⁶.

24 Nisan 1920'de Harbiye Nezareti Meydanında, Mülazım (Üsteğmen rütbesi) İsmail Bey (Fanti namı ile tanınan Albay İsmail Bey), hakkında tutuklama kararının verildiğini ve tertip alması konusunda Behiç Bey'i uyarmış, akabinde aynı

¹¹⁶ Turgut Özakman; *Vahdettin, Mustafa Kemal ve Milli Mücadele: Yalanlar Yanlışlar ve Yutturmacalar*, Bilgi Yayınevi, Ankara 2007, s.346.

gece Behiç Bey'in evi İşgalci Kuvvetler tarafından saat 23.00'da aranarak, eve giriş çıkışlar kontrol altına alınmıştır¹¹⁷.

Behiç Bey hastalığı sebebiyle Anadolu'ya geçemediği bu dönemde Mustafa Kemal'in istekleri doğrultusunda, Albay Hasan Bey, Yüzbaşı Kemal Karakaya, Yüzbaşı Mehmed Ali Kunt ve Yüzbaşı Abdullah Kunt vasıtası ile Anadolu'ya insan ve silah kaçırılmasını temin etmeye çalışmış, İngiliz kuvvetleri tarafından İstanbul'da arandığı dönemde on bir ev değiştirerek gizlenmeyi başarmıştır¹¹⁸.

Üstlendiği görevden dolayı, Damat Ferit tarafından İngilizlere verilmek üzere hazırlanan, görüldüğü yerde idam edilmesi emredilenler listesinde yer alan Behiç Bey, 7 Haziran 1920'de Selimiye Kışlası'nda toplanan harp esirlerini Mudanya'ya götürecek olan Hilal adlı vapur ile Anadolu'ya geçmeyi başarmıştır¹¹⁹.

1.1. MUSTAFA KEMAL PAŞA'NIN BEHİÇ BEY'İ ANKARA'YA DAVETİ

Miralay Behiç Bey, Hilal adlı vapurla milli kuvvetlere katılmak üzere Mudanya üzerinden Bursa'ya geçer. Bursa İstasyonunda Behiç Bey'i Albay Bekir Sami Bey ve Kazım Paşa (İnanç) karşılamışlardır¹²⁰. Bursa'ya gelişinin ertesi günü Genelkurmay Başkanı İsmet Bey'den (İnönü) Anadolu'ya geçişinden dolayı memnuniyetlerini ifade eden ve Mustafa Kemal Paşa'nın hemen Ankara'ya gelmesini istediğini belirtir bir telgraf alır¹²¹.

Sağlık nedeniyle 2 Temmuz'a kadar Bursa'da kalan Behiç Bey, 4 Temmuz sabahı aç ve uykusuz olarak Eskişehir'e varmıştır¹²².

5 Temmuz sabahı Eskişehir'den yola çıkan Behiç Bey saat 16.30'da Ankara'ya vardığı tren yolculuğunda, Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa (Ali Fuat Cebesoy'un babası) tarafından bir açıklama yapılmadan demiryolunda çalışma teklifi almış ve bu soruya hayır cevabını vermiştir¹²³.

¹¹⁷ TİTE A., K: 190, B: 1-2; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.173.

¹¹⁸ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.174.

¹¹⁹ TİTE A., K: 190, B: 2-224.

¹²⁰ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.174.

¹²¹ TİTE A., K: 190, G:2, B: 2-224; Söz konusu telgraf için Bkz.: EK-3.

¹²² TİTE. A., K: 190, B: 1-2; Dilaver Dinç, a.g.t., s. 26.

¹²³ TİTE A., K: 190, B: 1-2; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.175.

1.2. ANADOLU DEMİRYOLLARI İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ TEKLİFİ

Behiç Bey 6 Temmuz 1920'de Mustafa Kemal Paşa'yı ve İsmet Bey'i Ankara'da Ziraat Mektebinde, yine aynı gün Fevzi Paşa'yı da Milli Müdafaa Vekâleti'nde (Milli Savunma Bakanlığı) ziyaret etmiştir. Bu ziyaretler esnasında Genelkurmay Başkanı İsmet Bey, Behiç Bey'e Genelkurmay İkinci Başkanlığını teklif etmiştir¹²⁴.

Karar vermek için düşündüğü esnada 10 Temmuz 1920'de Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa'yı ziyaretleri sırasında, İsmail Fazıl Paşa'dan Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğü teklifini alır¹²⁵.

Bu iki tekliften birini seçmek zor olduğundan, Behiç Bey, durumdan bilgisi olan Mustafa Kemal Paşa'nın fikrini almıştır¹²⁶.

Mustafa Kemal Paşa'nın "*Behiç Bey ben cephede ne yapılacağını biliyorum, siz de cephelere nasıl asker, mühimmat ve erzak sevkiyatı yapılacağını biliyorsunuz. Demiryolu en kıymetli sevkiyat silahımızdır. Siz cephelere askerimizi getirmekte muvaffak olun ki, ben de cephelerde muvaffak olayım. Demiryolları çok mühimdir, onu kabul et*" sözleri üzerine, kendi eğilimlerini de karşılayan bu fikir üzerine Behiç Bey, Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğünü hattı inceledikten sonra kesin karar vermek üzere, geçici kaydıyla ve işine mümkün olduğu kadar karışılmaması şartıyla kabul etmiştir¹²⁷.

Behiç Bey 11 Temmuz 1920 tarihinde Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğüne tayin edilmiş, 5000 kuruş maaşla işe başlamıştır¹²⁸.

2. ANADOLU-BAĞDAT DEMİRYOLLARI UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

Anadolu'nun irtibatının İstanbul ile fiilen kesilmiş olması ve Anadolu-Bağdat Hattının başsız kalması sebebi ile hattın yönetimi Ankara Hükümeti tarafından sağlanmaya başlamıştır.

¹²⁴ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.9.

¹²⁵ Ümit Sarıaslan, "Ulusal Demiryolculuğumuzun Kurucusu Behiç Erkin", *Demir Ağlardan Örimcek Ağlarına* s.109; Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.9; Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s.175.

¹²⁶ Yaşar Rota, "Türk Demiryolculuğunun Oluşumu: Behiç (Erkin) Bey", *Transport Aylık Ulaşım Dergisi*, Turkuvaz, S. 61, Mayıs 2009, s.20-21.

¹²⁷ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s.176; Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.10; Behiç Erkin, *a.g.m.*, s.601.

¹²⁸ TİTE A., K: 190, B: 1-2.

Bu hat, işletme dili Türkçe olmayan, çalışanlarının çoğunu gayrimüslimlerin oluşturduğu, yedek paçası olmayan, cepheye sevkiyatın gizli yapılması gerektiği anda yeterli yakıtı bulamayan, eldeki birkaç lokomotif ve katardan oluşan bu yetersiz hat, Kurtuluş Savaşı sürerken muhakkak işletilmelidir. Aslında bu ikinci bir savaş anlamına gelmektedir¹²⁹.

Behiç Bey'e verilen bu vazife kritik bir görevdir ve Kurtuluş Savaşına etki yapacak öneme sahiptir. Behiç Bey'in Demiryolu İşletmeciliğinin yönetimi gibi çok zor bir göreve başladığında ve Kurtuluş Savaşı arifesinde Demiryolu ile ilgili çok acil ve öncelikli olarak çözümlenmesi gereken sorunlarla karşı karşıya kalacaktır. Behiç Bey, o zamana kadar yabancı kaldığımız, niteliğini iyi bilmediğimiz, çalışanları arasına Türk-Müslüman alınmamış, yazışma dili ve haberleşmeleri Fransızca olan bir kurumu, yani demiryolunu mutlaka işletmelidir¹³⁰.

Bütün dünya ile ilişkimizin kesildiği bu zaman zarfında kendimizi savunma çabasına girdiğimiz bir durumda iken, demiryolu gibi özel bir iş alanında iş başa düşmüştür, kimseden bir yardım beklenmemelidir ve zaten kimsenin de bize yardım etme niyeti yoktur¹³¹.

Demiryollarını millileştirmek ve işletme dilini Türkçeleştirmek eskiden beri Behiç Bey için bir ideal olduğundan, bu düşünceyle bu vazifeyi kabul etmiş, 15 Temmuz 1920 ile 25 Şubat 1921 tarihleri ve 1 Aralık 1921 ile 14 Ocak 1926 tarihleri arasında iki dönem olmak üzere Anadolu-Bağdat Demiryolu Umum Müdürlüğü görevini yapmıştır¹³².

2.1. İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜNDEN UMUM (GENEL) MÜDÜRLÜĞÜNE

Behiç Bey daha Eskişehir'e varmadan, Ankara'da iken 14 Temmuz 1920'de hükümetin de görüşünü yansıtan, hatlarla ilgili ilk emir verilir.¹³³ Bu emirde; Anadolu ve Bağdat Demiryolları İşletmesinin şimdikinden “*daha meşru ve makul*” bir şekilde sokulması gerekliliği belirtilerek, şirketin bütçelerinin Nafia Vekâletinin

¹²⁹ Ümit Sarıaslan, “Ulusal Demiryolculuğumuzun Kurucusu Behiç Erkin”, *Demir Ağlardan Öriumcek Ağlarına*, s. 110.

¹³⁰ Yaşar Rota, *a.g.m.*, s.20-21.

¹³¹ Yaşar Rota, *a.g.m.*, s.20-21.

¹³² Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s.178.

¹³³ Ziya Gürel, *a.g.e.*,s. 10.

bütçesine eklenmesini ve artan gelirlerin de Nafia Vekâletine para olarak verilmesi koşulları ileri sürülmektedir¹³⁴.

Demiryolunun Nafia Vekâletine bağlanması (Milli Hükümetçe el konulması) hakkında Nafia Vekâletinin 18 Temmuz 1920 tarihli tezkeresinde özetle; Anadolu ve İzmir-Kasaba hatlarının işgal dışı kalan kısımları ile Bağdat hattının 325 kilometrelik kısmının işletmesi Eskişehir’de kurulan idareye verilmiştir ve Ankara’da ki Milli Hükümetçe el konulan hatların Nafia Vekâletine bağlanması emredilmiştir.¹³⁵

Demiryollarına el koyma bakımından Büyük Millet Meclisi İcra Heyetinin 19 Temmuz 1920 tarih ve 693 sayılı kararında ise özetle şöyle denmiştir. Şimendifer idarelerinin gelir ve giderlerinin ekli bütçe olarak Hükümet bütçesine sokulması, bu idarelerin bütün malzemelerinin ve aletlerinin hazine adına teslim alınması ve işletme idaresinin Nafia Vekâletine bağlanması gibi hususlarda kararlar alınarak Nafia Vekâletinin bu konudaki emrinden daha da ileri gidilmiştir.¹³⁶

Eskişehir’de işe başlamasından on gün sonra Nafia Vekilliğine hattın düzenli işletilmesiyle ilgili nelerin yapılması gerektiğini bildirir bir rapor gönderir. Bu raporda; İcra Heyetinin kararının kendi düşünceleriyle aynı olmadığını, hatta sahip olmaktan vazgeçilip ilgili sözleşme hükümlerine göre demiryollarına geçici olarak el konulmasını, Devletçe atanan İşletme Müdürü ile Hareket, Cer ve Yol Müdürlerini içine alan bir idare kurulu aracılığı ile Şirketin manevi şahsiyeti hesabına idare edilmesi gerektiğini savunmuştur¹³⁷.

Bu rapora Nafia Vekâletinden gelen cevap çok net ve serttir verilen karar değişmez¹³⁸.

Nafia Vekâletinin bu cevabı ile kendi görüşüne göre davranamayacağını anlayan Behiç Bey; etraftan işe karışmalar, parasızlık ve idare şekli dolayısıyla bu işin başarılmasındaki zorlukları gördüğünü ve sağlık durumu da elvermediğinden görevinden istifasının kabulünü Nafia Vekâletinden rica etmiş, raporunda belirttiği düşüncelerini ve ricalarını Mustafa Kemal Paşa’ya da telgraf ile bildirmiştir. Behiç

¹³⁴ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 10.

¹³⁵ TİTE A., K: 162, B: 8; M. Arslan Abisel; *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ankara Basımevi, Ankara 1948, s. 40-42; Murat Ergun; *Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları*, Ahenk Matbaası, İstanbul 1966, s.15; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 85-86.

¹³⁶ TİH; İdari Faaliyetler, s.199; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.86-87.

¹³⁷ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.87.

¹³⁸ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 11.

Beyin bu istifa talebi Nafia Vekâletince kabul edilmeyerek, beş bin kuruş olan maaşı yedi bin beş yüz kuruşa çıkarılmış ve memurluk unvanı da “Anadolu Demiryolu Müdür-i Umumiliği” (Genel Müdürlüğü) şeklinde değiştirilmiştir. Bununla beraber Mustafa Kemal Paşa da telgrafa cevaben meclisteki odasında bakanların önünde Behiç Bey’in haklı olduğunu ve el konulan hatların o zamanki şekliyle muhafaza edilmesinin gerektiğini, memurların maaşlarına dokunulmayacağını bildirmiştir¹³⁹.

2.1.1. Bağdat Hattı Ve Diğer Hatların da Genel Müdürlüğe Katılması

10.08.336 (1920) tarihinde Nafia Vekâleti Behiç Bey’den, Bağdat Şimendifer İdaresi ile Bağdat Hattı İnşaat Şirketini yönetimi altına almasını istemiş, Behiç Bey bu teklifte sakıncalar görse de, bazı şartlarla bu öneriyi kabul etmiştir. Bu şartlar, hattın sahip olma tarzıyla değil el koyma şekli ile işletilmesi, Bağdat ve Anadolu hatlarının tarifelerinin birleştirilmesi ve işletmede Mısır Lirası yerine Osmanlı Devleti parasının kullanılmasıdır¹⁴⁰.

26 Ağustos 1920’de Eskişehir’de bulunan Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa bu hatlardan başka bir kısmı bizim tarafta kalmış olan Afyon-Uşak hattının da Genel Müdürlüğe katılması konusunda emir vermiş ve böylece idare, Anadolu-Bağdat ve Afyon-Uşak Demiryolları ve Bağdat İnşaat Şirketi Umum Müdürlüğü adını almıştır¹⁴¹. Bununla beraber, işletmede artık Mısır Lirası değil, Osmanlı parası geçerlidir¹⁴².

Behiç Bey Eskişehir’e geldiğinde, ordunun müdahalelerine maruz kalan, düzensiz bir yönetim ve çetelerin çalışanlara kötü muameleleri yüzünden işlemez durumda olan bir idare bulmuştur¹⁴³.

3. ÜSTLENDİĞİ GÖREVİN ZORLUKLARI VE BULDUĞU ÇÖZÜMLER

Batılı devletlerin, tarihte Osmanlı İmparatorluğu’nu demiryolu vasıtasıyla yarı sömürge yapma istekleri yıllarca sürüp gitmiştir. Osmanlı İmparatorluğu’nun o dönemde ki siyasi ve ekonomik durumu bu isteklere ve girişimlere karşı durabilecek

¹³⁹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 11.

¹⁴⁰ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 11.

¹⁴¹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 12.

¹⁴² Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 181.

¹⁴³ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 181.

güçte değildir. Sermayesi, demiryolunu inşa edecek, işletecek personeli yoktur. Bu yüzden ki yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla demiryolculuk tamamen yabancıların elinde kalmıştır. “Türkler demiryolu işletemez” fikri değil yabancıların, Türk-Müslüman olan vatandaşların bile belleğine kazınmıştır.

İşte bu çerçevede Behiç Bey’in görevi, savaş içinde savaş vererek işletme dili dahi Fransızca olan demiryolunu işler halde tutmak ve Kurtuluş Savaşımız esnasında cephede ki ordularımızın lojistiğini tam ve eksiksiz yerine getirmektir.

Behiç Erkin’in demiryollarının başına geçtiği dönemde başta yakıt ve malzeme olmak üzere kurum birçok sorunla karşı karşıya kalmıştır. Bu sorunlarla beraber en büyük sorunlardan biri de insan gücünün eksikliği alanında yaşanmaktadır.

3.1. İNSAN GÜCÜ EKSİKLİĞİ

16 Mart 1920’de İstanbul’un işgali neticesinde, Heyeti Temsiliye’nin aldığı kararlardan biri de Eskişehir ve Afyon Karahisar gibi üç yol ağzında (mütarekenin 7 ve 15’inci maddelerine dayanarak) bulunan yabancı askeri birliklerin Milli Kuvvetler vasıtasıyla ellerinden silahlarının alınması ve buralardan uzaklaştırılması işidir¹⁴⁴.

Bu kararı uygulamak için Eskişehir’i kuşatan Milli Kuvvetlerin baskısına dayanamayan İngiliz birlikleri üç gün süre isteyip, İstanbul işgalinin yedinci gününde 23 Mart 1919 tarihinde Arifiye-Haydarpaşa dışında kalan hatlardan çekilmek zorunda kalmışlardır¹⁴⁵.

Bu bölgelerden çekilmek için üç tren düzenleyen İngiliz birlikleri, taşınırken en yeni on üç lokomotif ve iki yüzden fazla vagonu, birazı yabancı uyruklu ve önemli bir kısmı azınlıklardan oluşan işletme başında bulunan görevlileri de yanlarında götürmüşler kasada bulunan yirmi bin lirayı da almayı unutmamışlardır¹⁴⁶.

24’üncü Tümen Komutanı Mahmut Bey 24 Mart 1919 tarihinde ki telgrafında Lefke (Osmaneli) istasyonun azınlıklardan olan memurlarının tamamının İngiliz

¹⁴⁴ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.4.

¹⁴⁵ Yaşar Rota, *a.g.m.*, s.20-21.

¹⁴⁶ Yaşar Rota, *a.g.m.*, s.20-21; Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.4.

birlikleri tarafından götürüldüklerini ve Büyük Lefke köprüsü ile yanında bulunan demiryolu tamirhanesini tahrip ettiklerini rapor etmektedir¹⁴⁷.

Behiç Bey'e göre, şimendiferlerin işleyebilmesi için; görevlilerin kim olursa olsun görevleri başında kalması gerekmektedir ve ayrılanların yerine hemen konacak yetişmiş işi bilen Türk personel bulma olanağı olmadığından iş başında bulunanların korkusuzca ve kaygısızca işlerinin başında bulunmalarını sağlamak gerekmektedir.

Görevine başladıktan sonra Behiç Bey memurlarına bir bildiri yayınlayarak görevlerinde gayretli olmalarını, gayretle beraber sebatlı olmalarını ve bu suretle kendilerini himaye edeceğini, görevini layıkıyla yerine getirmeyenlerin ise derhal cezalandırılacaklarını bildirmiştir. Bu bildirin çok olumlu etkisi olmuştur. Behiç Bey'in insana verdiği değer, canı pahasına görevini terk etmeyen yabancı uyruklu ve azınlık olan personelin Behiç Bey'e itimadını arttırmış, vazifelerini sadakatle yerine getirmelerinde en büyük katkıyı sağlamıştır¹⁴⁸.

3.2. MÜSLÜMAN OLMAYAN PERSONEL SORUNU

İngiliz kuvvetleri çekilirken yabancı uyruklu ve azınlık durumunda olan işletme personelini de yanında götürerek, demiryoluna büyük sekte vurup, savaşın gidişatının kendileri için avantajlı duruma gelmesini sağlamak istemektedir. Bütün haberleşme ve yazışma Fransızcadır ve Fransızca'yı sadece gayrimüslimler bilmektedir. Yine mütareke gereği Osmanlı Devleti toprakları içinde bulunan Almanların derhal ülkeyi terk etmeleri gerekmektedir ki aslında bu da demiryolunun layıkıyla işlemlerini engelleyerek demiryollarına hâkim olmak için yapılmıştır¹⁴⁹.

İşletme görevlileri arasında Türk yok gibidir. Halk ise demiryolları işletmesinde çalışan azınlık ve yabancı uyruklu çalışanlara, uğramakta oldukları haksızlıkların kaynağı sayılan Batı dünyasının temsilcileri gözüyle bakmaktadır¹⁵⁰.

Savaşın başlamasıyla işletmede çalışan birçok azınlık görevinden ayrılmış ve yaşadıkları bu topraklardan ayrılırken de batı devletlerine sevgi ve bağlılık gösterisinden de geri kalmamışlardır.

¹⁴⁷ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.4.

¹⁴⁸ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 186.

¹⁴⁹ Firdes Temizgüney, *Erzurum'a Tren Yolunun Gelişi*, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2008, s.23-24.

¹⁵⁰ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.13.

İşte bu sebeplerden dolayıdır ki halk ve ordu demiryollarında çalışan azınlıklara nefret duygusu beslemekte, onları değil demiryollarında üst bir görevde yurt içinde dahi görmek istememektedir¹⁵¹.

İstanbul'un işgaliyle Milli Kuvvetlerin baskısı sonucu buralardan ayrılmak zorunda kalan işgalci güçlerle birlikte gitmeyerek, görevlerinin başında kalan kimseler aslında bir bakıma siyasal bir art düşünce taşımadıklarını da ispatlamış olmaktadır.

Yunanlıların işgalinden ve halka uyguladıkları zulümden sonra Anadolu'da yaşayan gayrimüslim tebaaya karşı düşmanlık duyulmaya başlanmış olduğunu ve demiryolu işletmesinde çalışanlarının da bu olaylardan etkilendiğini Behiç Bey'in tuttuğu raporlardan anlaşılmaktadır.

Gayrimüslim personel sorunuyla ilgili, Lefke ile Adapazarı arasında dört istasyon memuru ile bir doktorun öldürüldüğü, üç yol bekçisinin de ailesiyle beraber kaybolduğu, Eskişehir'de bulunan memurlardan on birinin evinin eşyalarıyla beraber işgal edildiği, öldürülen ve kaybolan memurlar hakkında Geyve'de bulunan İzmit Mutasarrıfının (sancak) yazılarına cevap bile vermediği tespit edilmiştir. Bu suretle canlarından ve mallarından emin olmayan memurlar arasında büyük bir heyecan olduğunu, şahsı emniyetin bulunmadığını ve bu ruh halinin zor onarılacağını, elde mevcut Müslüman iş bilir memur bulunmadığı Behiç Bey tarafından tespit edilmiştir¹⁵².

Bu ve bunlara benzer demiryolu memurlarının yaşadığı olaylar burada çalışan memurları korkutup yıldırmakta ve iş görmelerine engel olmaktadır. Bunun üzerine Behiç Bey, eski arkadaşı olan 20'nci Kolordu Komutanı Ali Fuat Paşa ile görüşerek demiryolu memurlarına karışılmaması ve saldırılmaması için gereken tedbirlerin alınmasını rica etmiştir¹⁵³.

Ali Fuat Paşa konuyla ilgili 21 Temmuz 1920'de bir emir yayınlamıştır. Yayınlanan bu emirde kısaca; İstanbul'un İtilaf Devletlerince işgalinden sonra ele geçen ve yine millet tarafından idare edilen demiryolunda çalışan gayrimüslim memurların büyük bir kısmının doğrulukla ve bizimle çalışacaklarına kefil olmuş, şimendifer işinin bir uzmanlık olduğunu, bunu

¹⁵¹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.14.

¹⁵² Ziya Gürel *a.g.e.*, s.16-17.

¹⁵³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 184-185.

bilmeyenlerin işe karışmaması gerektiğini bildirmiştir. Gayrimüslim şimendifer memurlarına da diğer yurttaşlara olduğu gibi, ırz, can ve mal kefaleti konusunda milletin söz verdiği bu emirde belirtilmiştir¹⁵⁴. Yazılan bu emirden her istasyona birkaç nüsha asılmıştır.

20'nci Kolordu tarafından böyle bir emir tamim edilmesine rağmen yaşanan bir olay gayrimüslim memurların endişelerini arttırmıştır.

Bu olay; İngiliz kuvvetlerinin kaçarken yıktıkları Lefke köprüsünü, onarılamaz dendiği halde, Behiç Bey'in emriyle Manas Efendi ile onaran ve neticesinde Ankara'da ki yönetime takdir edilmeleri konusunda teklif edilen, köprü yapım memuru İtalyan uyruklu Marko Çavuş ve elde bulunan nadir köprü tamir memurları Gökbayrak müfrezesi tarafından öldürülmesidir. Bu olay güçlendirilmeye çalışılan güven duygusu ile sakinleşmiş olan görevlilerin korkularını yeniden arttırmış, on beş yirmi gün kimse görevini gereği gibi yapamamıştır¹⁵⁵.

Hattın iyi bir şekilde işleyebilmesi için canla başla çalışan Behiç Bey'in karşılaştığı bu sorunlar yetmezmiş gibi, bazı sorumsuz makamların müdahaleleri de vazifenin layıkıyla görülmesini engellemektedir. Fakat Behiç Bey işine kimseyi karıştırmayıp, demiryolunu bir şirket idaresiymiş gibi yönetmeye karar vermiştir¹⁵⁶.

3.2.1. Gayrimüslim Demiryolu Memurlarına Yeni Tepkiler

26 Ağustos 1920'de Yunan saldırıları Uşak istikametinde gelişmeye başlamış ve bu sebeple Afyon ve Uşak hattı işletmesi alt üst olmuştur. Hatta, hattın müdürlüğüne atanmış olan Fransız Mösyö Andre hattı inceleyemedi Afyon'da kalmak zorunda kalmıştır¹⁵⁷.

Yunanlıların 29 Ağustos 1920 tarihinde Uşak'ı işgal etmesiyle beraber İslam olmayan görevlilere karşı yeniden tepkiler artmaya başlamış ve bunun sonucunda, onların görevden uzaklaştırılmalarına ilişkin isteklerin arttığı gözlenmiştir.

Konya Valisi Haydar tarafından Garp Cephesi Komutanlığına Eylül 1920 tarihinde gönderilen bir şifrede, gayrimüslim demiryolları telgraf memurlarının Yunan ordusunun bütün hareketlerini Rum ve Ermenilere ve bunlar vasıtasıyla siyasi muhaliflere haber verdiklerinin değerlendirildiği bildirilmiştir¹⁵⁸. Bunlardan cepheye

¹⁵⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 169; TİTE A., K: 177, G:23, B: 23; Ali Fuat Paşa'nın emri için Bkz.: EK-4.

¹⁵⁵ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.16.

¹⁵⁶ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 187.

¹⁵⁷ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.18.

¹⁵⁸ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 94.

yakın yerlerde çalışan kimselerin kontrol altına alınmasını ve trenlerle ilgili telgrafların Türkçe çekilmesi kuralının konulması istenmiştir¹⁵⁹.

Gayrimüslim görevlilerin bize tam bir bağlılığı ileri sürülemez ise de, o sıradaki Yunan saldırısında onların bize dönük kötü bir davranışlarına da rastlanılmamıştır¹⁶⁰.

3 Eylül 1920 tarihinde Garp Cephesi Askeri Polis Örgütüncce hazırlanmış bir liste Ali Fuat Paşa tarafından Demiryolları Genel Müdürlüğü'ne gönderilerek mütalaada bulunmaları istenmiştir. Bu listede sayısı elliye varan yabancı devlet uyrukluları, arasında İşletme Komisyonu üyesi olan Fabrika Müdürü Kolaro, Hareket Dairesi Başkanı Harilaos, Muhasebe ve Teftiş Başkanı Ayanidis'inde bulunduğu kişiler hakkında Ankara'da kurulan hükümet aleyhinde faaliyetlerde buldukları zararlı komiteciler oldukları ve Yunan işgalinde yapılan şenliklere katıldıkları bildirilmiştir.

5 Eylül 1920 tarihinde Nafia Vekilliği tarafından Genelkurmay Başkanlığı'na cevap verilmiştir¹⁶¹. Bu yazıda; demiryolları şirketlerinin imtiyaz sahiplerinin yabancı ve gayrimüslim olmaları sebebiyle memurların bilerek ve isteyerek gayrimüslim uzman kimselerden seçildiği, bu kişilerin görevini yapacak İslam memurların azlığının da bahane olarak ileri sürüldüğü, demiryolları hesap ve yazı işleri ile haberleşmenin Fransızca yapıldığı belirtilmiştir. Bu nedenle birkaç aydan beri el koyduğumuz bu kurumların görevlilerinin derhal Müslümanlarla değiştirilemeyeceği ve işlem dilinin hemen Fransızcadan Türkçeye çevrilemeyeceği, bununla beraber söylenenlerin aksine hareket edilirse demiryollarının işletilemeyeceği belirtilmiştir. Sonuç olarak cepheye asker sevkiyatını durduracak olan bu hareketlerin yurt savunmasını büyük ölçüde etkileyebileceği ve bu sebeptendir ki ele geçirilebilen Müslüman memurların kuşku uyandıran gayrimüslim memurlar yerine atanmakta olduğu, haberleşmenin Türkçe yapılması işinin olanaklar dâhilinde yavaş yavaş bir çözüme bağlanacağı bildirilmiştir¹⁶².

İslam olmayan memurların hattan çıkarılması konusunda artan istekler artık katlanılamaz duruma gelmiştir. Eğer, bu alanında uzman gayrimüslim memurlar görevden alınırsa demiryolunun işlemez durumda olması sebebiyle büyük kazaların

¹⁵⁹ TİTE A., K: 177, B: 16.

¹⁶⁰ Ziya Gürel *a.g.e.*, s. 19.

¹⁶¹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 95.

¹⁶² Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 19-21.

olabileceğini düşünen Behiç Bey nihai çözüm için Ankara'ya giderek Mustafa Kemal Paşa'nın başkanlık ettiği Vekiller Heyeti önünde düşüncelerini belirtmiştir. Behiç Bey'e göre; şimendifer gibi en önemli bir savunma aracının yabancı ellerde bulunmasının doğru olmadığı, millileştirilmesinin zorunlu olduğu, fakat bu işin bu zamanda çok zor, hatta yapılamaz olduğudur. Heyet üyelerinden bir kısmı bütün gayrimüslim memurların şimendiferlerin işletilememesi pahasına işten çıkarılmasının zorunlu olduğunu ileri sürmüşler, uzun tartışmalardan sonra, gayrimüslim demiryolu memurlarından tabip, kâtip ve amele gibi doğrudan demiryolu mesleğinde olmayanların değiştirilmesi ile yetinmeye mecbur kalmışlardır. Sonuç olarak net bir karara varılmadan görüşmeler bitmiştir. Daha sonraları Ankara, Eskişehir ve Konya gazeteleri vasıtasıyla Müslüman demiryolu memuru aranmış fakat bir sonuç alınamamıştır¹⁶³.

Behiç Bey Yurt savunmasında en büyük görevinin şimendiferleri işletmek olduğu ve demiryollarının büsbütün durmasındansa bu gibi sakıncalarına rağmen, işletmeye devam etmeyi doğru bulduğunu Nafia Vekilliğine gönderdiği bir yazısında belirtmiştir.

Bununla birlikte bütün gayrimüslim memurların işten çıkarılması suretiyle işletmeyi yapacak başka birinin de bulunabileceğini ve bulunacak kişinin kendi yerine işin başına getirilmesini teklif etmiştir. Temmuz ayı açığını kapamak üzere otuz bin lira gönderilmesini, gönderilmediği takdirde istifa etmiş sayılmasını da yazısına eklemiştir¹⁶⁴.

3.3. DEMİRYOLLARI İDARESİNE MÜDAHALELER

Behiç Bey, Eskişehir'e gelip görevine başlamadan önce Mehdi Bey ve servis şeflerince kurulan komisyon vasıtasıyla işletilen demiryollarının tüm yönetimi ve sorumluluğunu üzerine almıştır. Ağustos 1920'de bu komisyonun işlevine son vererek yönetimi tamamen kendi üzerinde toplamıştır.

Odonla çalışan ve ağır hareket eden eski lokomotiflerin, trenin hızını beklemeden savaşın hızına yetiştirilmesi işi, ayrı bir özveri ve öngörü gerektirmektedir. Bu şartlar altında ordu ihtiyaçları ve hizmetleri düşünülerek kurulmuş olan yeni demiryolları idaresinin önüne çıkan en büyük engel ise yine

¹⁶³ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 21-22.

¹⁶⁴ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 22.

ordunun kendisi olmuştur. Kuvayi Milliye birlikleri ve ordu mensupları tarafından demiryollarına ve görevlilerine karışılması, binalarının işgal edilmesi gibi sorunlar aslında eski lokomotiflerin savaşın hızına yetişmesine engel olmaktadır.

Behiç Bey'in bu konuyla ilgili karşılaştığı zorluklarla ilgili bir örnek vermek gerekirse Derbent istasyon memuru Abdülezel Efendinin 24'üncü Tümen Kurmay Başkanlığınca, genel müdürlüğe haber verilmeden demiryollarına fen memuru olarak atanmasıdır. Bu atama üzerine genel müdürlükçe 24'üncü Tümen Komutanlığından yazılı açıklama istenmiştir. 24.'üncü Tümen Komutanı Yarbay Atıf Bey genel müdürlüğe yazdığı cevapta Abdülezel Efendinin İngilizlerin Derbent'i işgali üzerine köprüleri tahrip eden birliklere gözcü olmak ve karışıklığa uğramış olan şimendifer işletmesini düzeltmek için Tümen Komutanlığı tarafından görevlendirildiği bildirilmiştir¹⁶⁵.

O dönemde Kurmay Albay olan Behiç Bey 25 Temmuz 1920 tarihinde verdiği cevapta; görevlendirmenin doğru olmadığını, yazıda bahse konu karışıklığın aslında memurlara yapılan saldırılar ve karışmalardan dolayı işlerini yapamamalarından kaynaklandığını belirterek, karışmalar durdurulmaz ve memurların hayatları güvence altına alınmazsa o bölgeye memur gönderemeyeceğini belirtmiştir¹⁶⁶. Tümen Komutanı Yarbay Atıf Bey'in bu yazının altına yazdığı cevap o günlerde yaşananları aslında özetlemektedir. Yazıda; kendisinin Tümen Komutanı olarak demiryolları genel müdürü olan Kurmay Albay Behiç Bey'e hesap vermeyeceğini, gerekirse bedbaht vatanın selameti için İşletme Müdürünü bile bu görevle istihdam edebileceğini not düşmüştür¹⁶⁷.

Bu gibi olayların artması sebebiyle Anadolu Bağdat ve Uşak Demiryolları Müdür-i Umumisi Behiç Bey, Fırka (Tümen) Komutanı sıfatıyla 9 Ağustos 1920 tarihinden itibaren işletmeye komuta etmiş, Anadolu Bağdat ve Uşak Demiryolları Komutanlığı Tümen Komutanlığı seviyesine çıkarılmıştır¹⁶⁸.

Demiryolları idaresine dışarıdan karışmalar sebebiyle can ve mal kaybına yol açan kazalar da meydana gelmiştir. Drezin ve vagonetlerin askeri birliklerce kullanılmaya başlanması nedeniyle, demiryolunun kontrolü ve onarımı sürekli bir şekilde yapılamayarak, bu durum kazaya davetiye çıkartmıştır. Örneğin 2\3 Eylül

¹⁶⁵ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 91.

¹⁶⁶ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 91.

¹⁶⁷ Behiç Bey ile Atıf Bey arasındaki yazışmalar için Bkz.: TİTE., K: 177, B: 24.

¹⁶⁸ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.159; TİTE A., K: 171, B: 9-1 Ayrıca Bkz.: EK-5

1920 gecesi Bilecik'ten gelen Yarbay Atf Bey'in Drezini, 9'uncu tünelin çıkışına düşmüş olan bir taşa çarparak kaza yapmıştır¹⁶⁹. Hattın sürekli kontrol edilememesi sebebiyle fark edilip ilgililere haber verilemeyen bu taş kazaya neden olmuştur.

Bunlarla birlikte demiryollarına yapılan karışmalara ve malzemesinden faydalanma isteklerine en çarpıcı örnek, Mustafa Kemal Paşa'nın haberi olmadan karargâhından yapılan istektir. Mustafa Kemal Paşa'nın daireleri için ilk trenle on soba isteyen Millet Meclisi Reisi Refakat Zabiti İsmail Hakkı, istenen on sobanın elde mevcut olmadığı ve dışarıdan malzeme bulunursa yaptırılacağı cevabını aldığı anda, ikinci bir telgraf yazar. Bu cevapta idareye yol göstererek, Eskişehir Ankara arası istasyonlardan toplanmasını ister. Sobaların toplanması işine başladığı esnada Behiç Bey, İsmail Hakkı Bey tarafından gönderilen telgrafları Mustafa Kemal Paşa'ya göstererek sorunu çözmüştür. Sobalar gönderilmemiştir¹⁷⁰.

Yönetime karışmalara diğer bir örnek ise; Ekim 1920'de 41'inci Tümen Komutanı Hayri Bey'in Demiryolları İşletmesi yönetimine karışmayacağı konusunda söz verdiği halde, Pozantı'da iki lokomotif el koyarak, kimseye haber vermeden istediği zamanda tren tertip etmesidir.

Bu konuyla ilgili örnekler çoğaltılabilir. Cenup Cephesi Komutanı Refet Bele'nin Konya–Afyon ve Konya-Pozantı şimendifer doğru telgraf hattının, karargâhlar arasında telefon konuşmalarına ayrıldığını bildirerek telden yaralanan istasyonların aradan çıkarılması isteği, Afyon'da altı memurun evlerinin Ethem çeteleri tarafından işgal edilmesi, yine Cenup Cephesi Komutanlığı'nın Konya'dan Afyon yönüne olan posta treni ve Afyon'dan Konya'ya gidecek olan 243 ve 244 numaralı trenleri lağv etmesi gibi olaylar yönetime karışma ve el koyma işlerine verilebilecek bazı örneklerdir¹⁷¹.

Behiç Bey, hattın eksiklerini gidermek ve iyi bir şekilde işletmek için gayretli bir şekilde çalışmış fakat yetkisi olmayan makamların müdahalesi ile karşı karşıya kalarak görevini yapmakta güçlük çekmiştir.

Bu sıralarda Garp Cephesi Komutanı Ali Fuat Paşa Moskova'ya elçi olarak gönderilmiştir. Ali Fuat Paşa Garp Cephesi Komutanlığı görevinden ayrıldıktan sonra Garp Cephesi ikiye ayrılmış, merkezi Konya'da bulunan Cenup Cephesi

¹⁶⁹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 25.

¹⁷⁰ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 25.

¹⁷¹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.25-31.

Komutanlığı'na Refet Paşa, Garp Cephesi Komutanlığı'na ise İsmet Bey (İnönü) atanmıştır. Behiç Bey'in komutanlıkla ilişkileri eski arkadaşı Ali Fuat Paşa zamanında ki gibi olmamıştır. Behiç Bey bu iki cephe komutanı ile zaman zaman fikir ayrılığına düşmüştür¹⁷². Bununla beraber sınıf arkadaşı olmasına rağmen 1 Ocak 1921 tarihinde Nafia Vekilliğine atanan Merzifonlu Ömer Lütfi Bey'in bu makamda bulunması onun için ayrı bir şanssızlık olmuştur¹⁷³. Yönetimin işlerine karışmalara ve Behiç Bey'e yapılan saygısızlığa bir örnek daha vermek gerekirse:

İsyanı bastıran kuvvetlerin komutanı olan ve Kasap Osman adıyla nam salan Yarbay Osman Bey, altmış dört vagona sığdırabildiği kuvvetlerini bir seferde sevk edilmesini istemiştir. İki makineden birinin bozuk olması nedeniyle bu şekilde sevkiyatın imkânsız olduğu kendisine söylenmesine rağmen, Osman Bey bu isteğinde ısrar etmiştir. Tartışma Behiç Bey'in odasında da devam etmiş Osman Bey Behiç Bey'e hakaret etmiştir.

Behiç Bey'in odasında herkesin önünde yaptığı tehdit ve göreve karışma sebebiyle bu kişinin cezalandırılmasını isteyen Genel Müdür Behiç Bey ilgili yerlere göndermiş olduğu yazılarında hayatından kıymetli olan haysiyetine bu şekilde tecavüz edilmesine tahammül edemeyeceğini, saldırgan davranışların önüne geçilmedikçe ve bu olay çözülmeyince görevine devam edemeyeceğini bildirmiştir¹⁷⁴. Güney cephesi komutanı Refet Bey yazdığı cevapta bu davranışa kendisinin bölgesinde uğramasından dolayı üzüntüsünün bir kat daha arttığını, özürlerinin kabul edilmesini rica etmiş ve adı geçen bakanlık emrine verildiğini bildirmiştir¹⁷⁵. Milli Müdafaa Vekilliğinden gelen bu konuyla ilgili yazıda gerekli tahkikata başlandığı haber verilmiştir.

Behiç Bey bu gibi sorunlarla birlikte Maliye Vekilliğinin de mali konularda çıkardığı zorluklar ve para vermemesi sebebiyle B.M.M. Reisi Mustafa Kemal Paşa'ya çektiği 26 Kasım 1920 tarihinde şifreli bir telgraf çekmiştir. Bu telgrafta hükümet merkezine derdini anlatamadığını bildirdikten sonra, Ordunun bilhassa Güney Cephesi Komutanlığının karışmalarının katlanılamayacak dereceye geldiğini, bu koşullar altında hattın işleyemeyeceğini, kendisinin de tam bir aciz içinde

¹⁷² Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.192.

¹⁷³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.192; TİTE A., K: 171, B: 28.

¹⁷⁴ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 29.

¹⁷⁵ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 160; TİTE A., K: 171, B: 9; Refet Bey'in üzüntülerini bildiren 21\22 Kasım 1920 tarihli telgrafi için Bkz.: EK-6.

olduğunu belirterek işin incelettirilmesini ve acele bir karara bağlanmasını rica etmiştir¹⁷⁶.

3.4. MALİ PROBLEMLER

İngilizlerin Eskişehir'den çekilirken işletmenin kasasında bulunan 20 bin lirayı da yanlarında götürmeleri sebebiyle kasasında beş kuruşu dahi kalmayan ve düzenli bir hayat için gerekli seferleri kesmeden yapmak, ordumuzu cephelere taşımak zorunda olan işletmenin mali durumu başlı başına bir problem olmuştur.

Miralay Behiç Bey, göreve başladıktan kısa bir süre sonra, göreve başladığı 15 Temmuz 1920'ye kadar olan dönemdeki mali durumu özetler bir rapor hazırlamıştır.

Bu raporunda; Bursa Alaşehir yöresindeki demiryolu trafiğinin kesilmesi nedeniyle ticaret eşyası taşımacılığının durduğu ve bu sebeptendir ki geliri zaten azalan idarenin aylık verecek parasının dahi kalmadığı belirtmiştir. Raporun devamında; satın alınan bin metre küp odunun yedi bin lira olan bedelinin ödenemediği, kömürün yok denecek kadar az olduğunu, mazot miktarının ise ancak bir buçuk ay yetebileceğini bildirmiştir. Yine aynı raporda; idarenin yakacak için kırk bin, onarım ve yenileme için on bin, personelin aylık maaşı ve diğer ödemeler için, seksen bin, Avrupa'dan getirilecek malzemeler için ihtiyaç duyulan miktarla beraber toplam yüz elli bin liralık bir avans verilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Verilen bu avansın geri verilebilmesi için de ücretlerin altı misline çıkarılması ve sülüslerin (askerlere kesilen üçte bir bilet) bunun üzerinden hesaplanması gerektiği bildirilmiştir. Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa bu rapora cevap vermemiştir¹⁷⁷.

Bu rapordan kırk beş gün sonra Behiç Bey, Nafia Vekilliğine mali konularla ilgili başka bir yazı göndermiştir. Bu yazıda Behiç Bey; “...Adi masrafları ayda yüz elli bin lira olan ve hal dolayısıyla geliri 20–30 bin lirayı geçmeyen bu müesseseyi idare için acizlerinde (bende) kuvvei kutsiye (kutsal güç) bulunmadığından 15 Eylül 1920'ye kadar en az otuz bin lira verilmediği takdirde işlemeyecek olan bu idarenin başında kendisine de gerek olmadığını” bildirmiştir¹⁷⁸.

¹⁷⁶ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 30.

¹⁷⁷ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 202.

¹⁷⁸ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 32.

İlaveten Behiç Bey Genelkurmay Başkanlığına da bir yazı göndermiştir. Bu yazıda; idare açığının iki yüz bin lira olduğunu, fabrikada yapılan savaş malzemeleri için şimdiye kadar bir para verilmediğini, içinde bulunulan durum itibarıyla cephelere askeri sevkiyatın durma noktasına geleceğini bildirmiştir. Ayrıca, iki aydan beri maaşını alamayan personelin görevinden çekilmeye başladığını, Nafia Vekâletini çeşitli yer ve zamanda karşılaşılan mali problemlerle ilgili uyarmasına rağmen çözüm üretilmediğini, hatta kendisine bir cevap dahi verilmediğini bildirmiştir.

1920 yılının Ağustos ayı içinde Yunanlıların Uşak ve Kütahya üzerinden başlattıkları saldırılar üzerine; Garp Cephesi Komutanlığı kargaşayı önlemek amacıyla, halkın trenler ile iç bölgelere göç etmesini önlenmek istemiş, yolcu kabulünü yasaklamıştır. Fakat halk bu emri dinlemeyerek, trenlere zorla binmiş ve göç durdurulamamıştır. Altı gün sonra kaldırılmak zorunda kalınan bu yasak, trenlere binenlerin bilet ücreti ödememesi sebebiyle idareyi büyük zarara uğratmıştır¹⁷⁹.

Tüm bunlarla birlikte hattın mali durumu gün geçtikçe kötüye gitmektedir. Ekim 1920 sonunda parasızlık sıkıntısı öyle bir dereceye gelmiştir ki Behiç Bey Nafia Vekâletine gönderdiği yazıda; “...hatların parasız idaresi hakkında bir yol gösterilmediğinden yarından itibaren çekilecektim. Ancak bu günden başlayan ve üç gün kadar devam edecek askeri nakliyatı idare etmek zarureti ile bu nakliyatın sonuna kadar vazifeye devam edeceğim ve müteakiben çekileceğim” diyerek yerine bir Genel Müdür seçilmesini rica etmiştir¹⁸⁰.

3.5. YAKIT SORUNU

Demiryollarına el konulduktan sonraki dönemin başında, lokomotiflerin yürüyebilmesi için gerekli olan mazot ve kömür kısıtlı da olsa kullanılmıştır. Ancak kömür ve mazotun Ağustos (1920) ayının sonuna doğru tükenmesiyle beraber, yöredeki il ve sancaklardan odun göndermeleri istenmişse de bu girişimlerden bir sonuç alınamamış, Garp Cephesi Komutanlığının dahi olaya müdahil olması olaya çözüm getirememiştir.

Kütahya ve Bilecik yukarıda belirtilen isteklere kayıtsız kalmamış, fakat bu konuyla ilgili gayretleri yetersiz kalmıştır. Yakıtsızlıktan kıvranan demiryolu

¹⁷⁹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 32.

¹⁸⁰ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 32-33.

işletmesi yöredeki iki müteahhitle üç aylığına bir sözleşme yapmıştır. Bu sözleşmelerin birer suretleri Nafia Vekilliğine ve Milli Müdafaa Vekilliğine gönderilmiştir.

Bu arada İktisat Vekilliğince, “odunların usulsüz kesilmesini gerektiren askeri hareketlere” gerek kalmadığı belirtilerek odun kesimi yasaklanmıştır. Böylece Orman ve Maden vergisi arttırılarak müteahhitlerin alacakları ödenebilecektir. Yasağın ardından İktisat Vekilliği 6 Kasım ile 23 Aralık 1920 tarihleri arasında odun tedariki yapan Behiç Bey’i kaçak odun kesimi yaptırdığı gerekçesi ile Kütahya Mahkemelerine vermek istemiştir. Behiç Bey, bu durum karşısında, askeri nakliyatı sağlayacak odunların tedariki ve depolanması konusunda orman memurlarınca niye bu kadar şiddetlice takibat yapıldığını anlayamadığını belirterek, odun depolamaya devam etmiş ve bu depolanan odunlar sayesinde I. İnönü Muharebesinin sevkiyatının idare edilebildiğini dile getirmiştir¹⁸¹.

Behiç Bey’in görevini yerine getirirken karşılaştığı zorluklar başta olmak üzere, kendisinin haberi ve izni olmadan hat üzerinde keyfi yapılan uygulamalar neticesinde, hattın güvenliğini tehlikeye sokan düzensizliğin kendisine mal edilebileceği duygusu Behiç Bey’i ayrıca rahatsız etmektedir.

3.6. MÜDAHALELERİN DEVAMI VE GÖREVİNDEN AYRILMASI

Çok zor şartlar altında yeni doğmaya başlayan Türk demiryolculuğunun, doğrudan mali nitelikte olanlardan farklı, büyük uğraşları gerektirecek başka sorunlarının da olduğu görülmektedir. Bu sorunlar idarenin Behiç Bey’in istediği gibi şirket idaresi şeklinde yönetilmesine engel olarak, Behiç Bey’in sağlığının bozulmasına da sebep olmuştur.

Ankara, Eskişehir ve Afyon’da bulunan gar binalarının danışılmadan işgal edilmesi, işlerine karışılması, buralarda ordu yüzünden düzen ve asayişin sağlanamaması, trenlerin lağv ettirilip, danışılmadan farklı saatlerde tertip edilmesi gibi olaylar büyük uğraşlar gerektirecek sorunlara verilebilecek örneklerdendir.

Afyon-Pozantı doğru telgraf hattına Cenup Cephesi tarafından el konulduğundan Konya’da bulunan Bağdat Şimendiferleri Müdürlüğünün görevine

¹⁸¹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 33-35.

son verilememiş, başında bulunan Serf Efendi'nin keyfi muamelelerine bir süre engel olunamaması ise diğer bir örnektir.

Demiryolları İdaresinin Maliyeden alacakları arasında Burdur Defterdarlığından gönderilen yirmi dört bin liraya Cenup Cephesi tarafından el konulması ve bu sebeple konuyla ilgili ısrarlı ve durumu anlatır yazışmalar yapılmasına rağmen paranın geri verilmemesi idarenin karşılaştığı başka bir sorundur. Bu yazışmalardan birinde Behiç Bey aslında uykularının niye kaçtığını bu gün bize anlatmaktadır. Bu yazıda özetle; Kumpanya zamanında geliri, giderlerini karşılamadığından zararı Devlet tarafından karşılanan bu hattın, Türk idaresindeyken değil böyle bir farkı askeri taşımalarla doğan alacaklarını dahi alamadığını belirtmiştir. Yazının devamında Kumpanyaların beş liradan daha ucuza aldıkları kömür için gümrük vergisi dahi vermedikleri, şimdi ise durumun çok farklı olduğu, yakıt olarak kullanılan oduna yirmi beş liranın peşin ödenmek suretiyle sahip olunabildiği belirtildikten sonra, hal böyle iken gönderilen paraya el konulmasının uygunluk derecesini sorulmuştur.

Bu olumsuzluklara diğer bir örnek ise, birçok yolcu vagonlarının karargâhların emrinde olması sebebiyle yolcu trenleri istenen düzene sokulamaması ve bununla beraber işletme servislerinin başında bulunanların tüm iyi niyetlerine rağmen emirlere ve nizamlara tam olarak uyamamalarıdır.

Ayrıca, Behiç Bey, yeni Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey ile görüşmek üzere Ankara'ya gittiğinde, Erkânı Harbiye Umumiye Vekilliğinin kendisine danışmadan 4 Ocak 1921'de askeri taşımalar nedeniyle yolcu treni lağv ettiğini öğrenmiştir¹⁸². Buna ek olarak Demiryolları Askeri Komiser Yardımcısından da, Ankara-Eskişehir hattında kullanılmak üzere beş tren istendiğini duyması üzerine tam bir hayal kırıklığına uğramıştır. Bu istekler üzerine Erkânı Harbiye Umumiye Vekilliğine yazdığı yazıda posta treni seferlerinin ve askeri taşımaların kimin emriyle işletileceğini sorarak, belirtilen hatta elli üç vagona dört lokomotifin fazla geleceğini, verimli kullanım olmayacağını belirtmesine rağmen sebep belirtilmeden emrin ifasının istenmesi, idareye karışmaya verilebilecek diğer bir örnektir.

Ayrıca, bu olumsuzlukların yanında Behiç Bey'e yetki kullanılmadan sorumlu tutulması ise ayrı bir meseledir. İnönü savaşının gerektirdiği taşımaların,

¹⁸² Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 39.

komutanlıklarca demiryolları idaresinin işlerine doğrudan doğruya karışmaları sonucu olarak düzgün olmadığı görülmektedir. Ancak; Genel Müdür Behiç Bey'e Askeri Komiser unvanını da taşıdığı halde tren düzenleme gibi teknik işlerde dahi kendisine başvurulmamış ve bu problemlerden Behiç Bey sorumlu tutulmak istenmiştir.

Güney Cephesi Komutanlığı tarafından devamlı olarak Demiryollarına Maliye'den gönderilen paralara el konulması, şartlara uygun olmayan özel tren\vagon istekleri, Fransızca harflerle yazan ve demiryolları idaresi için hayati öneme sahip tek yazı makinesinin acil bir emirle gece yarısı Behiç Bey'in tüm itirazlarına rağmen Halide Edip'in yazı işlerinde kullanılmak üzere Batı Cephe Karargâhına alınması ve yedi aydan beri devam eden yakıt meselesini halledilememesi Behiç Bey'in sağlığını bozmuş geceleri ilaçsız uyuyamamasına sebep olmuştur.

Behiç Bey işte yukarıda belirtilen bu sebepler yüzünden ve bu zorluklara ilaveten İsmet Paşa, yeni Nafia Vekili ve cephe komutanlarının işine karışmaları ve olumsuz tutumları dolayısıyla görevinden istifaya karar vermiştir. İsmet Paşa ile zaten gergin olan münasebeti bu yazı makinesi olayı ile iyice gerilmiş olan Behiç Bey, tüm ısrarlara rağmen İsmet Paşa ile görüşmeye gitmemiştir¹⁸³. 14 Şubat 1921 tarihinde Garp Cephesi Komutanlığına gönderdiği teskerede sağlığının bozulması nedeniyle görevini yaparken zorlandığını, Nafia Vekâletinden istirahat etmek isteyeceğini bu sebeple kendisinin muayene edilmesi ve rapor verilebilmesi için ikametgâhına doktor talep etmiştir. Bunun üzerine 23 Şubat 1921 tarihinde Nafia Vekâletince yayınlanan emirden Behiç Bey'in isteğiyle yapılan muayene sonucu sihi rapor aldığını ve yerine Harbiye Binbaşısı Halit Bey'in tayin edildiğini anlamaktayız¹⁸⁴.

Behiç Bey'in Garp Cephesi Komutanı ile olan anlaşmazlığı nedeniyle verdiği istifası kabul edilmemiş ve 24 Şubat 1921 tarihinden itibaren 20 gün istirahat verilmiştir¹⁸⁵.

¹⁸³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 211-212; Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 50-55.

¹⁸⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 165; BCA, F: 30.10.0.0., D: 1563, Y: 154.85.3; Ayrıca Bkz.: EK-7.

¹⁸⁵ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 106.

25 Şubat 1921’de Umum Müdür Vekili olarak işe başlayan Binbaşı Halit Bey’e demiryolu ile ilgili önemli evrakları teslim etmiş gerekli bilgileri vererek devir teslimi yapmıştır¹⁸⁶.

Aldığı raporlarla ilgili yazışmalarda, yerine vekil atanmış olduğu için henüz üzerinde bulunması gereken Demiryolları Umum Müdürlüğü görevinden söz edilmeyerek sadece rütbesi ile anılması Behiç Bey’i oldukça rahatsız etmiş bununla ilgili Nafia Vekili Ömer Lütfü Bey’e teessüf mektubu göndermiştir.¹⁸⁷ İstirahatı 15 Mart 1921 tarihinden itibaren Nafia Vekâletince iki ay daha uzatılmıştır¹⁸⁸.

28 Mart 1921 tarihinde başka bir Sağlık Kurulu tarafından 3 ay tedavisi ve istirahatı gerektiği ve faal hizmetlerde kullanılmayarak ikinci derecede ki hizmetlerin de hafif kısımlarında görevlendirilmesi şeklinde rapor verilmiştir¹⁸⁹.

2 Nisan 1921’de Kurmay Binbaşı Halit Bey’in asillik emrinin gelmesi üzerine ertesi günü Ankara’ya giderek Nafia Vekâletinden böylece ilgisinin kesilmiş olmasından, Milli Müdafaa Vekâletine raporlarını arz etmiş ve üç aylık iznini Milli Müdafaa Vekâletinden almıştır. Aldığı üç aylık sıhhi raporla ilgili Demiryolları Genel Müdürlüğünün de kendisine izin verildiğine dair bir yazı göndermesi üzerine, 2 Nisan 1921 tarihinden itibaren Demiryollarındaki görevinden ayrılmış olduğunu ve bu sebeple Genel Müdürlüğün emir tebliğine hiçbir yetkisi olmadığı karşılığını vermiştir¹⁹⁰. Aynı zamanda Behiç Bey beraber çalıştığı personeline de sağlığının el vermemesi sebebiyle işi bıraktığına dair bir veda yazısı yazmıştır¹⁹¹.

Genel Müdürlük yaptığı bu dönemde Behiç Bey, Büyük Millet Meclisi Başkanı Mustafa Kemal’in 15 Şubat 1921’de bindiği özel trenin son sürat gitmesi isteğini, hattın kabiliyeti buna müsait değildir tren raydan çıkabilir diyerek aslında bize Genel Müdürlük görevinden ne anladığını, nasıl yapılması gerektiğini anlatmıştır.

3.7. DEMİRYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜNDEN SONRAKİ GÖREVLERİ

Behiç Bey, 4 Nisan 1921’de durumunu görüşmek üzere Ankara’ya gitmiş ve Kazım Karabekir Paşa komutasındaki 9’uncu Kolorduya Kurmay Başkanı olarak

¹⁸⁶ TİTE A., K: 190, B: 1-2.

¹⁸⁷ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 58.

¹⁸⁸ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 57.

¹⁸⁹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 58

¹⁹⁰ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 58

¹⁹¹ Bu veda yazısı için Bkz.: TİTE A., K: 176, B: 49.

tayin edilmek istenmiştir. Behiç Bey bu görevi kabul etmemiş yukarıda da belirtildiği gibi 3 ay daha istirahat almıştır. İstirahatını geçirmek üzere 8 Nisan 1921’de Eskişehir’e dönen Behiç Bey Yunanlıların taarruzlarıyla beraber buradan ayrılarak Ankara’ya dönmek zorunda kalmıştır.

Zat (personel) İşleri Reisi Osman Şevket Bey’in 17 Ağustos 1921’de ordu veya levazım dairelerinden birinin reisliğine atanma teklifine, muharebelerin devam etmesi sebebiyle herhangi bir görevi yapabilirim demiş, 18 Ağustos 1921’de Milli Savunma Bakanlığı Müsteşar Yardımcılığına getirilmiştir.¹⁹² Sakarya Savaşı’ndan sonra Yunanlıların geri çekilmesiyle zoraki sürdürdüğü bu görevden makam ve maaş bakımından rütbesinin üzerinde bir mevkide yer işgal etmesine rağmen affını istemiştir.¹⁹³ Hariciye Vekâleti’nde oluşturulacak İhtizarat-ı Sulhiye Komisyonu’na Genelkurmay ve Milli Savunma Bakanlığı adına 17 Ekim 1921 tarihinde üye olarak atanmıştır¹⁹⁴.

Eski Bahariye Nazırı ve 4’üncü Ordu Komutanı Cemal Paşa 31 Ekim 1921’de Afganistan’da bulunduğu esnada Behiç Bey’e mektupla Afganistan Kurmay Başkanlığını teklif etmiş, Behiç Bey bu görevi de kabul etmemiştir¹⁹⁵.

Behiç Bey 28 Ekim 1921’de Genelkurmay Karargâhında Fevzi Paşa ile daveti üzerine bir görüşme yapmış, bu görüşmede Fevzi Paşa Behiç Bey’den demiryollarının durumunun iyileştirilmesi konusunda bir rapor düzenlenmesini istemiştir. Behiç Bey, raporla durumun düzeltilemeyeceğini, öncelikle Nafia Vekilinin görevinden çekilmesi gerektiğini söylemiş ve Ömer Lütfi Bey görevden ayrılmadıkça görevi kabul etmeyeceğini bildirmiştir. Behiç Bey’in bu çıkışı üzerine Genelkurmay Başkanı; kendisinin hükümet başkanı olmadığını, vekilleri Meclisin tayin ettiği, bu isteği yerine getirmenin onun elinde olmadığını söylemiştir. Bu cevap üzerine Behiç Bey “*mademki zafer demiryollarının işlemesine bağlıdır; terazinin bir gözüne Ömer Lütfi Bey’i, diğer gözüne zaferi korsunuz, hangisi ağır basarsa onu yaparsınız*” diyerek bu konuyla ilgili kararlılığını göstermiştir¹⁹⁶. 13

¹⁹² Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 107.

¹⁹³ TİTE A., K: 190, B: 1-3.

¹⁹⁴ TİTE A., K: 190, B: 1-3; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 107.

¹⁹⁵ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 226.

¹⁹⁶ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 225.

Kasım 1921’de Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey istifaya mecbur kalmış, yerine 20 Kasım 1921’de 162 oyla Rauf Bey (Orbay) seçilmiştir¹⁹⁷.

4. YENİDEN GENEL MÜDÜRLÜĞE ATANMASI

20 Kasım 1921’de Nafia Vekili olan Rauf Bey (Orbay), aynı gün bir aracı ile Behiç Bey’e Umum Müdürlüğünü yeniden kabul edip etmeyeceğini sormuş, Behiç Bey’in ileri sürdüğü şartların kabulü halinde olumlu cevap verebileceğini öğrenmesi üzerine 29 Kasım 1921’de resmen bu görev teklif edilmiştir. 1 Aralık 1921’de Anadolu Bağdat Demiryolları Müdür-i Umumiliğine sekiz ay sonra tekrardan Vekiller Kurulu tarafından atanmıştır¹⁹⁸.

Behiç Bey’in istirahat alıp görevi devretmesinden, bu göreve tekrar başlamasına kadar geçen sekiz aylık bir zaman diliminde başka bir görev almaya yönelmediği bu sonucu beklediği görülmüştür¹⁹⁹.

“Sırf zaferin temini için bu zor görevi” tekrardan kabul ettiğini bildiren Behiç Bey’in şartları şunlardır²⁰⁰:

Umum Müdürlüğü’nün Konya’ya nakli, Konya istasyonunda demiryoluna ait ve Menzil Müfettişliği tarafından işgal edilmiş olan Bağdat Otel’inin boşaltılarak Umum Müdürlüğüne teslimi. İlave olarak uzman gayrimüslim personelin tekrar getirilmesi, Ankara’da otuz bin ve Konya’ya gittiğinde de yüz bin liranın maliyeden hemen Behiç Bey’e verilmesi, dedikodu üzerinden hiçbir muameleyi kabul edemeyeceğini, eğer herhangi bir tahkikat gerekirse, mevkiine uygun resmi tahkikat yapılabileceğini, ayrıca ordunun müdahalesinin kesinlikle önlenmesini istemiştir.

Rauf Bey sözünü tutarak Behiç Bey’in tüm şartlarını yerine getirmiştir. Behiç Bey göreve başladığı 3 Aralık 1921’de Adapazarı ve Konya işletme müdürlüklerine içinde bulunulan kötü durumun derhal düzeltilebilmesi için katı bir disiplin anlayışı ile mevcut yasa ve yönetmeliklere riayet edilerek, yaygın bir sorumluluk anlayışı ile azami gayretle çalışılması gerektiği emrini vermiştir²⁰¹.

¹⁹⁷ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.62-63.

¹⁹⁸ TİTE A., K: 176, B: 35; TİTE A., K: 190, B: 1-3.

¹⁹⁹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.66.

²⁰⁰ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.65-66.

²⁰¹ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s.228.

Anadolu Bağdat Demiryolları Genel M¼d¼rl¼ę¼'n¼n Konya'ya nakli sebebiyle, Behiç Bey 21 Aralık 1921 tarihinde g¼revine başlamak ¼zere Konya'ya gelmiřtir²⁰².

Genel M¼d¼rl¼k, Konya'da ki Bağdat Oteli'ne, burada konuşlanmış bulunan Menzil M¼fettiřlięinin istemeyerek de olsa oteli tedricen boşaltmasıyla yerleřmiřtir²⁰³. Bu sırada, gerek yersizlik, gerek l¼zumlu memurların hen¼z gelmemiş olması sebebiyle, Konya İşletme M¼d¼rl¼ę¼'n¼n ay sonuna kadar mevcut haliyle kalması uygun g¼r¼lm¼řt¼r.

Zaten yetersiz olan demiryolu Behiç Bey g¼revi bıraktıktan sonra daha da k¼t¼ bir hal almış, işletme neredeyse işlemez hale gelmiştir. Demiryolu işletmesi diye bir Şey kalmamış, makas frenlerine kadar hiçbir ışıklandırma teçhizatı bırakılmamıştır. En ¼nemli sorun ise depolarda olduğu halde telgrafla iletişimde gerekli olan bandın kullanılmayıp yerine konserve kutusu kullanılarak haberleşmenin yapılmasıdır. Bu durum y¼neticilerin ve operat¼rlerin bilgisizliklerini g¼stermekle beraber çeşitli kazalara da sebebiyet vermektedir. Ayrıca yine bu durum art niyetli personel için arkasına sığınılacak g¼zel bir mazeret olmuştur. Behiç Bey, bantla muhabereyi temin edebilmek, bozuk olan telgrafla haberleşmeyi d¼zeltebilmek için çok uğraşmış emirlerine uymayanları işten ¼ıkarmıř sonunda bu durumu bir d¼zene koymuřtur²⁰⁴.

Konya İşletmesi Hareket Başkanı Saffet Bey'in hiçbir taraftan emir ve izin almadan Hareket Nizamnamesini(T¼z¼ę¼n¼) değiştirmek için girişimlerde bulunmuş, eski t¼z¼ę¼ y¼r¼rl¼kten kaldırmış fakat yeni bastığı nizamnameyi de değiştirememiştir. İdare t¼z¼ks¼z kalmıřtır²⁰⁵. Bu durumda Behiç Bey g¼reve başladıktan sonra demiryollarını yeniden teşkilatlandırmıştır.

Ayrıca Behiç Bey Konya'ya geldikten sonra işletme gelirlerinin artması için ticari nakliyatın derhal başlamasıyla ilgili emir vererek Osmanlı Bankası ile 20000 Liraya kadar kredi kullanımı konusunda anlaşmıştır.

²⁰² TİTE A., K: 190, B: 1-3.

²⁰³ Emir Kıvrıcık, *Cephaye Giden Yol*, s.230.

²⁰⁴ Emir Kıvrıcık, *Cephaye Giden Yol*, s.231.

²⁰⁵ Ziya G¼rel, *a.g.e.*, s.68.

Behiç Bey'in görevinden ayrılmasından sonra gayrimüslim personelin hemen hepsinin işten çıkarılması sebebiyle, işler yerlerine alınan acemi, işi bilmeyen personelin elinde daha da bozulmuştur²⁰⁶.

İlkbaharda askeri hareketlilik olursa, bu durumu ile demiryollarının orduya ulaştırma aracı olamayacağı; hiçbir yeteneği ve denemeleri bulunmayan istasyon memurlarının kendilerinden görev istenince, kimisinin kendi yeteneksizliğini açıkça ortaya koyduğu, kimisinin de hastalığını ileri sürdüğü, bir kısmının ise görevinden çekildiği; bu nedenle yakında birkaç istasyonun kapatmak zorunda kalınacağı bildirilerek, gayrimüslim eski memurların geri getirilmesi Nafia Vekâletinden 17 Ocak 1337 tarihli şifre ile yeniden istenilmiştir²⁰⁷.

Nafia Vekili Rauf Bey'in anlaşma gereği İslam olamayan uzman personeli işe tekrar olması sonucu, gayrimüslim memurların sevinç gösterileri mevcut personel üzerinde kötü bir etki yaratmıştır. Fakat öncelik demiryolunun işlemesidir. Millileştirmek ise sonra ele alınacaktır.

Behiç Bey'in tekrar Genel Müdür olması ve İslam olamayan memurların göreve başlaması, Büyük Millet Meclisi'nde tartışılmış ve dedikoduya sebep olmuştur. Fevzi Paşa; *"Bu aralık Behiç Bey'in demiryollarının başından ayrılması mümkün değildir, dedikodularla vazifesini yapmasını engellemesinler"* demiştir²⁰⁸. Bu söylentiler o kadar ileri gitmiştir ki Behiç Bey'e "gâvur" lakabı takılmıştır²⁰⁹. *"Demiryolunu Behiç Bey'den başka işletecek kimse yoksa işlemesin..."* diyen Aksaray Mebusu Neşet Bey, ordunun malzeme ve insan ikmalini demiryollarsız yapmayı, Behiç Bey'in demiryollarının başında olmasına tercih ederek ölüm kalım mücadelesinin verildiği bir dönemde bile, şahsi hırs ve menfaatlerin ulusal çıkarların nasıl önüne geçebileceğine acı bir örnektir.

İslam olmayan memurların bazılarının yeniden göreve getirilmesi, ulusal duyguları kendi menfaatlerine aracı yapmak isteyen bir takım kimseleri yeniden ortaya çıkarmıştır. Konya Milletvekili Hoca Vehbi Efendi trenlerin hareket saatini gösteren cetvellerin 24 saat üzerinden düzenlenmesine çok kızmış, halkı ve meclisi etkilemeye çalışarak Behiç Bey'e düşman kesilmiştir. Mustafa Kemal Paşa 1 Nisan 1922 tarihinde Konya'ya geldiğinde Hoca Vehbi Efendi tarafından demiryollarında

²⁰⁶ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.66.

²⁰⁷ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.70.

²⁰⁸ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s.231.

²⁰⁹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.66.

çalışan gayrimüslim memurların isim listesi verilerek İslam olmayan memurlar şikâyet edilmiştir. Vehbi Efendi'ye cevaben; ihtisas sahibi gayrimüslim uzman personelden sadece zorunlu olanların işe alındığı bunun Büyük Millet Meclisi kararı olduğu ve bu kararın Behiç Bey'in ikinci kez göreve gelmeden önce alındığını belirtmiştir. Ayrıca Müslüman memur alımı için ilan verildiği halde kimsenin başvurmadığı, Behiç Bey'in Meclisin emrini uyguladığını söyleyerek Behiç Bey'e olan güven ve desteğini göstermiştir²¹⁰.

Konya'da İşletme Müdürü olarak görev yapan mühendis Zihni Bey işletme işinde yetersiz kalınca Behiç Bey derhal bu Müdüriyeti lağv etmiş ve idareyi üzerine almıştır. 5 Ocak 1921 tarihli Nafia Vekilliğine göndermiş olduğu bir raporda; Zihni Bey'in doğru ve kibar bir kişi olduğu fakat demiryolculuğu bilmediği, ek olarak bu görevden ayrılmaktan da korktuğu, müteredit olduğu ve amir olduğu kimseler üzerinde etkili olamadığını yazmıştır. Bundan sonar tüm işleri Kaldis Efendiye idare ettirmiştir. Zaten Nafia Vekâleti de Konya'da demiryolunun iyi işletilmesi için Kaldis Efendi'yi Behiç Bey'in tayininden önce, hareket işlerini düzenlemek üzere Konya'ya göndermiştir²¹¹.

4.1. ORDUNUN İHTİYAÇLARI İÇİN YAPILAN HAZIRLIKLAR

Behiç Bey Yunan ordusuna yapılacak taarruza kadar geçen sürede demiryollarının, Türk Ordusunun bütün ihtiyacını karşılayabilecek bir hale getirilmesi ile meşgul olmuş, diğer taraftan da bu işi yapacak memurların hayat şartlarını düzeltmek, maaşlarını düzenli vermek ve demiryolunun iç idaresini yoluna koyma gibi işleri de yapmıştır. Bu yönde yapılan işler ise şunlardır²¹²:

1. İhtiyaca binaen, Fransızlar tarafından işletilen ve Adana tarafında kalan demiryolundan mümkün olduğu kadar lokomotif ve vagon alınmıştır. Fransızlarla 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan Ankara Anlaşması üzerine açılan Mersin yolu, Anadolu'nun İstanbul ve Avrupa ile ulaşımını büyük ölçüde kolaylaştırmış, bu anlaşmayla Demiryolları İdaresi malzeme ve kömür tedariki konusunda büyük yararlılıklar göstermiştir²¹³.

²¹⁰ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.251.

²¹¹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.67.

²¹² Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.234-235.

²¹³ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.115.

Ankara Anlaşmasının 10'uncu maddesi gereği Pozantı'dan sonra demiryollarının Fransızlar tarafından işletilmesi öngörülmesine rağmen, işletme için bir müracaat gelene kadar Pozantı-Yenice istasyonları arasında kalan bölgenin tarafımızca işletilmesini teklif etmişlerdir. Yapımı bitmemiş olduğundan, gerektireceği sürekli onarım masrafları göze alınarak bu teklif tarafımızdan kabul edilmiştir.

Bunun üzerine, Adana yöresindeki diğer hatları işletmekte olan Fransızlara ait Suriye-Kilikya Şimendiferleri Tali Komisyonu ile idare arasında; Yenice istasyonunda her iki idarenin çalışmalarına elverişli odalar ayrılmasına, Türk idaresine 50 vagon kiralanmasına dair bir anlaşma, 12 Aralık 1921 tarihinde imzalanmıştır. Ayrıca Fransız idaresi, 31 Aralık 1921 tarihli yazısında Türk idaresinin ihtiyacı olan malzemelerin taşıma ücretlerinden yüzde elli indirim yapılacağını da bildirmiştir²¹⁴.

2. İşletmenin ihtiyacı olan ve İstanbul'dan tedariki mümkün olan malzemeyi satın almak için, hareket Reisi Zihni Bey ile Cer İşleri amirlerinden Ziya Bey İstanbul'a gönderilmiştir. Özellikle ordu ilerledikçe yükleme ve boşaltma işlerini gece dahi yapabilmek için elektrik tesisatı getirilmiş, vagonlar içine dinamolar oyularak direkler, teller ve ampuller hazır bir hale getirilmiştir²¹⁵.

3. Şimendiferlerin yürüyebilmesi için odun ve kömür tedariki yapılmıştır. Fransız şirketinden 500 ton ödünç kömür alınmış, Mersin ve Adana'dan da kömür tedarik edilmiştir. Ayrıca Zonguldak'tan da kömür getirilmiştir. Bu şekilde şimendiferlere 5 aylık yakıt kazandırılmıştır.

4. Hat üzerinde kati bir disiplin tesis edilmiş ve hattın ileriye doğru tamirinde gerekli olacak malzeme Akşehir'de depolanmıştır²¹⁶.

5'inci Ordu nakliyatı için gönderilen vagonların çabuk tahliyesini temin etmek, Fenni evrak, makta-i tulaniler, imalat-ı sınaîye vesairenin planları yapılmıştır²¹⁷.

6. 1'inci Ordu'nun iaşe ikmali için Azeri Köyü- Piribeyli istikametinde bir dekovil hattı yapılması karara bağlanmış, Toros inşaatındaki dekovil rayları yeterli gelmediğinden, Fransızların eline geçen ve İskenderun'da bulunan dekovil raylarının

²¹⁴ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.90.

²¹⁵ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.115.

²¹⁶ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.115.

²¹⁷ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.115.

satın alınmasıyla bu hat inşa edilerek 17 Eylül 1922 tarihinde resmi törenle açılmıştır²¹⁸.

4.2. DEMİRYOLLARININ İÇ İŞLERİNİN DÜZENLENMESİ

Behiç Bey Konya'ya gittikten sonra buradaki idarenin durumunu incelemiştir. 4 Mart 1922'de Nafia Vekâletine gönderdiği yazıda hattın içinde bulunduğu durumu kısaca özetlemiştir. Bu yazıda idarenin dilsiz kaldığını, gelir gider hesaplarını tutabilecek bilgili kimselerin kalmadığını, yönetmelik ve yönergelerin dilinin Fransızca olması sebebiyle kimsenin okuyamadığını belirtmiştir. Ayrıca hiçbir memurun vazifesini bilmediğini, istasyonların bütün hesaplarının yanlış olduğunu, gayrimüslimler hakkında verilen çeşitli emirlere rağmen şahsi milli duygular sebebiyle en gerekli memurların bile kısım kısım işten çıkarıldıklarını yine bu yazısında belirtmiştir. İlave olarak marangoz, taşçı, duvarcı gibi sanat erbabının yokluğu ve yerlerine Müslümanların bulunamaması lokomotif, vagon ve yol tamiratını sekteye uğrattığını da belirterek bütün bu olumsuzlukların giderilmesi için bazı taleplerde de bulunmuştur.

İşte bu durumda bulunan hattın idaresini yeniden düzenleyebilmek için telgraf bandından, lokomotif ve istasyon makas frenlerine kadar geceli gündüzlü çalışmak bile kâfi gelmemiştir. Nafia eski Vekili Ömer Lütfi Bey, Meclis'te "*demiryollarının Türkçe işlenmesini temin ettim*" diyerek alkışlanmış olmasına rağmen gerçek durum böyle değildir²¹⁹. Ömer Lütfi Bey zamanında demiryolları daha kötü bir duruma düşmüştür. Behiç Bey, Türkçeye çevrilmesi gereken bin sayfalık nizamnameleri, talimatları ve cetvelleri tercüme ettirmeye başlamıştır²²⁰.

Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey işletme dilinin Türkçeleştirilmesine başlangıç olması gerekçesiyle Behiç Bey'den telgrafla haberleşmenin Türkçe yapılmasını isteyerek, Hıristiyan memurların çoğunun Türkçe okuma yazma bildiğini ve Türkçe haberleşmeye bir ay içinde alışabileceklerini ileri sürmüş ve Behiç Bey'den bu konuyla ilgili görüş, öneri istemiştir.

Behiç Bey verdiği cevapta işletme dilinin Türkçeleştirilmesi ile ilgili ilk fikrin 1909 yılında kendisi tarafından ortaya konduğunu ve I. Dünya savaşında Nafia

²¹⁸ TİTE A., K: 190, B: 2-189.

²¹⁹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.118.

²²⁰ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s.237.

Nezareti'nde bu konuyla ilgili teşkil edilen komisyonda aza sıfatıyla bulunduğunu belirterek şu an için önceliğin düşmanın yurttan kovulması gerektiğini, imkânlar dâhilinde daha sonra uygulanabileceğini belirtmiştir.

Ankara Antlaşması gereğince Pozantı- Adana hattının Fransızlara bırakılması üzerine, Behiç Bey derhal bu hat üzerinde bulunan tüm malzemeleri aldırılmış ve dekovil hattını da söktürerek Azarıköyü dekovil hattı yapımında kullanmıştır. Fransızlar hatlara ve malzemeye el konulması üzerine Behiç Bey'i şikâyet etmişler fakat bir sonuca varamamışlardır²²¹.

Behiç Bey, Büyük Taarruzdan önce hattın ıslahı ve ordunun ihtiyacını temin ederken, muharebeler başladığında da ordunun arkasından yapılacak personel ve malzeme naklini sağlamaya çalışırken, Adapazarı ve Ankara işletme müdürlüklerinin iyi işlemediğini tespit etmiştir. Adapazarı askeri hareket bölgesi içinde olmaması sebebiyle öncelik Ankara işletmesinin düzenlenmesine verilmiş, çözüm olarak ta oradaki işletme müdürünün bir an evvel görevden alınması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Konya işletmesinde Zihni Bey'in yardımcılığını yapan ve gayrimüslim memurları görevden alması konusunda aşırı milliyetçi bir yönetim tarzı uygulayan Saffet Bey, bu hattın iyi işletilememesi sebebiyle, Behiç Bey'in göreve gelmesi sonucu Ankara İşletme Müdürlüğüne tayin edilmiştir²²². Bu olaylardan sonra yeniden Genel Müdür olan Behiç Bey, Nafia Vekâletine sunduğu bir yazıda Saffet Bey'in asıl suçunu, Anadolu-Bağdat hattının tahribi için ne yapılabilirse yapmış şeklinde belirtmiştir²²³.

İlave olarak; Behiç Bey, Ankara İşletme Müdürlüğüne gönderilen Saffet Bey'in bütün hatlarda etkisinin hala devam ettiğini bu nedenle idarede kullanılmasının uygun olmayacağını, yerine vekil olarak Mühendis Necip (Suveren) Bey'in görevlendirilmesi hususunu Nafia Vekilliğine teklif etmiştir²²⁴.

Ankara İşletme Müdürü Saffet Bey'in en önemli vazifesi ilerideki ormanlardan getirilecek odunu Ankara'ya nakil etmek olmasına rağmen ve Behiç Bey'in odun tedariki konusunda ki tüm ısrarlarına rağmen, bir türlü odun tedarik etmek istememiştir. Bu olay Ankara İşletme Müdürü Saffet Bey'in görevden

²²¹ Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, s.244.

²²² Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.119.

²²³ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.120.

²²⁴ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.76-78.

alınmasına ve Konya’da bulunan Mühendis Necip Suveren’in Ankara İşletme Müdürlüğü’ne atanarak Ankara’ya gelmesine sebep olmuştur. Necip Bey, vazifesini tamamen yerine getirmiş ve odun toplama işinde başarılı olmuştur²²⁵.

Behiç Bey’in teslimiyetçi olmayan yapısı, birçok değişik yerden yakıt ve lokomotif sorunlarıyla ilgili çözüm arayışı ve bitmek tükenmek bilmeyen enerjisi sayesinde, bu işletme savaşını karşılaştığı tüm sorunlara rağmen ödün vermeden yapması işletmenin bir düzene girmesini sağlamıştır.

4.3. BÜYÜK TAARRUZDAN ÖNCE YAPILAN İŞLER

17 Ağustos 1922 günü Behiç Bey öğle yemeğini yediği esnada ansızın odasına girerek Konya’ya gizlice geldiğini ve bunu kimseye söylememesini isteyen Mustafa Kemal Paşa akşam olunca Akşehir’e gizli bir tren isteyerek gizlice Akşehir’e gider. Müteakiben yine gizlice Konya’ya geri döner. Behiç Bey’in yanında belirli bir süre kalarak, 20 Ağustos 1922’de tekrardan Akşehir’e dönmeden önce “*artık düşmanı memleketten çıkarma zamanı geldiğine karar verdim*”²²⁶ diyerek aslında Büyük Taarruzu haber vermektedir.

Behiç Bey, 20 Ağustos 1922’de Mustafa Kemal Paşa’nın gizlice Akşehir’e geçmesinin akabinde, 26 Ağustos 1922 sabahı “*Dakika tehiri mucibi idamdır*” konulu ve Gazi Mustafa Kemal Paşa imzalı şifreli bir telgraf alır. Telgrafta taarruzun başladığı bildirilerek, dışarıyla her türlü iletişimin kesilmesi emredilmiştir. Bu emir derhal yerine getirilerek, İstanbul ile teması çok olan Adapazarı İşletme Müdürlüğüne de zamanında iletilmiş ve İstanbul’a hareket etmekte olan tren durdurulmuştur²²⁷.

27 Ağustos 1922’de Garp Cephesi Kurmay Başkanı Albay Asım Bey’den (Gündüz) aldığı telgrafta; Karahisar’ın alındığını öğrenmiştir. Ayrıca telgrafın devamında demiryolunun Çobanlar’dan Karahisar’a kadar en kısa zamanda yapılmasının elzem olduğu belirtilerek gerekirse Azari amele taburlarının tamamının da bu işler için kullanılabilineceği bildirilmiştir²²⁸.

Behiç Bey Asım Bey’den gelen telgrafa istenilenin derhal yapılabilmesi için azami gayret gösterileceğini bildirerek, Adana’da Fransızlardan kalma hatlardaki

²²⁵ TİTE A., K: 176, B: 33; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.120.

²²⁶ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 277.

²²⁷ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.138-139.

²²⁸ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.139.

malzemelere el konularak yapılan Azari dekovil hattında bulunan amele taburları kullanılmış ve diğer hatlardan elde edilen malzemelerle Çobanlar istikametindeki hat onarılmıştır.

Afyon-Çobanlar hattında altı kilometrelik bir kısımda traverslerin düşman tarafından savunma amaçlı tahkimat için kullanılması, Kumrulu –Afyon arasındaki yirmi kilometrelik kısmın da tamire muhtaç olması sebebiyle hattın tamiri ve traverslerin naklinde esirler kullanılmıştır.

Çobanlar istasyonuna gelen Garp Cephesi İkinci Kurmay Başkanı Osman Zati Bey, Behiç Bey'den hattın tamirinin iki üç gün içerisinde bitirilerek işlemlerini istemiştir. Traverslerin nakli için esirlerin kullanılmasına rağmen bu sürede tamiratın bitmeyeceğini bilen Behiç Bey, mühendislerin sürenin yetmeyeceği konusundaki ikazlarını dikkate almayarak, 6 Eylül'ü 7 Eylül'e bağlayan gece yarısına kadar hattın tamirini bitirebileceğini söylemiştir. Vaat ettiği süreden bir gün önce hattın tamirinin bitirildiğine dair raporlar alarak 7 Eylül sabahı trenlerin Afyon'a beş kilometre saat süratle hareket etmelerini ve sevkiyata başlamalarını sağlamıştır. Büyük Taarruzun onuncu günü trenler Çobanlardan itibaren yüz yirmi kilometre ileride İslamköy civarına kadar işleyerek, ordunun ikmalini ve iaşesini sağlamıştır. İslamköy ile Uşak arasındaki tamiratın yapılmasından önce Uşak-Ahmetler kısmının da işlemlerine başlanılarak, trenler muzaffer ordumuzun ardından İzmir'e doğru akmaya başlamışlardır²²⁹.

O güne kadar hiç yapılmamış bir yöntem uygulayarak düşmanın yok ettiği hattı, tam üç değişik noktadan ayrı ayrı ekiplerle sıfırdan döşeterek söz verdiği üzere 7 Eylül günü her tarafı kurşun izi bir lokomotifin önünde, asker ve cephe dolu vagonlarla beraber Afyon'a giren Behiç Bey, savaş bittikten sonra, TBMM tarafından hem Meclis Özel Takdirnamesi, hem de İstiklal Madalyası ile onurlandırılarak zaferin kazanılmasındaki payını resmileştirmiştir.

Hattın Afyon'a kadar tamirini İzmir-Turgutlu hattının Afyon'dan 76.kilometrede bulunan Oturak istasyonuna kadar açılması takip etmiştir²³⁰.

Mustafa Kemal Paşa önderliğinde cephe komutanları ve askerler vatani müdafaa için savaşırken, Behiç Bey'in önderliğinde demiryolcular aynen Ankara'dan büyük taarruz sabahı Türk Milleti'nin duygularını ifade etmek için, çekilen telgrafta

²²⁹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.144; Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s.290-292.

²³⁰ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.122.

yazıldığı gibi, vatan müdafaasında ordumuzun Allah'tan sonra yegane yardımcısı olma payesine layık olabilmek için günde 18-20 saat çalışarak savaş içinde başka bir savaşa imza atmışlardır²³¹.

Düşman ise ordumuzun hızını kesmek, tamir süresinde savunma hatlarını güçlendirmek ve gerekli zamanı kazabilmek amacıyla Türk Ordusunun en önemli ikmal silahı olan demiryollarının raylarını ve köprülerini tahrip etmiş ama fedakârca hatları tamir eden, hatta köprüleri ahşaptan tekrar inşa eden Behiç Bey'in idaresindeki demiryolcularını hiç hesaba katmamışlardır²³².

Behiç Bey, 25 Eylül'de Afyon'dan Alayund'a giderek tamir edilen Alayund-Kütahya hattını açmış, hemen o gece kereste tüccarlarını toplayarak köprülerin tamiri için odun ihalesi yapmıştır²³³.

İzmir'i geri alan kuvvetlerden biri olan 1'inci Ordunun, İzmir'den İzmit'e nakli için köprülerin derhal tamir edilmesi gerekmektedir. Şekilperestlik ve kırtasiyecilik sebebiyle kereste tedariki yapılamamış fakat Yunanlıların ormanlardan kesmiş oldukları keresteler amele taburları ile hat boyuna indirilerek İzmit istikametindeki harap köprüler tamir edilebilmiştir. Eskişehir- Ankara hattını 25 Kasım'da açacağını Nafia Vekâleti'ne vaat eden Behiç Bey, 23 Kasım 1922'de bu ahtı açmış, Afyon-Eskişehir hattı da 24 Ekim 1922'de açılmıştır. Behiç Bey de bu sırada Eskişehir'e gelmiştir²³⁴.

Afyon-İzmir hattının Günayköy civarındaki iki viyadük, Karaköy-Bilecik arasındaki 162 metre boyunda ve 45 metre yüksekliğinde olan Başköy köprüsü ile Anadolu ve İzmir-Kasaba temdidi hatları tamamen tamir edilmiş, Günayköy viyadüklerinin tamiri çok zor olduğundan, buraya bir dekovil hattının yapılmasına karar verilmiş, bunun için ise Azari Köyü dekovil hattı kaldırılmıştır²³⁵.

Kasım ve Aralık aylarını mütemadiyen hattın denetlenmesiyle geçiren Behiç Bey, hattın ihtiyaçları, takviyesi ve istasyonların tamirine kadar personelin yetiştirilmesi işleri ile de meşgul olmuştur. Büyük Millet Meclisi'nde Umum Müdürlük merkezinin Ankara'ya nakli konusu gündeme gelmiş fakat müsait bir yer olmadığından bundan vazgeçilerek Umum Müdürlük merkezinin Eskişehir'e

²³¹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.294.

²³² Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.122.

²³³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.299.

²³⁴ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.300.

²³⁵ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.123.

taşınmasına karar verilmiştir. Fakat Eskişehir’de de yeterli yer ve imkânların bulunamaması sebebiyle yalnız Hareket, Yol, Cer ve Muhasebat dairelerinin Eskişehir’e nakledilmesine, diğerlerinin Konya’da bırakılmasına karar verilmiştir²³⁶. Bu karar da Behiç Bey’in etkisi büyük olmuştur.

4.4. BÜYÜK TAARRUZDAN SONRA YAPILAN İŞLER

Askeri harekâttan önceki parasızlık, askeri harekât sırasında daha da artarak devam ederken hattın kısa zamanda tamiri istenmiş fakat bunun için yeterli ödenek verilememiş, açılacak yeni istasyonlara memur bulunamamıştır. Behiç Bey, düşmanın demiryoluna verdiği hasarın tamiri ve tamir edilen kısımların takviyesi için çalışır ve parasızlıktan çırpınırken, Maliye Vekili Gümüşhane Mebusu Hasan Fehmi (Ataç) Bey’den, Anadolu-Bağdat demiryolları nakliyat tarifesinin altı misline çıktığına dair 9 Nisan 1921 tarihli kanunun yürürlükten kaldırıldığını bildiren bir telgraf alır.

Behiç Bey bu emri alınca şaşırmıştır. Anadolu-Bağdat Demiryolları şirketinin hattın idaresini geri alması sebebiyle gelirlerin kısılması maksadıyla yapılan bu kanun değişikliği, Hasan Fehmi Bey’in imtiyaz sözleşmesi gereğince, şirketin meydana gelen açığını kapatabilmek için devletin kilometre tazminatı ödemekle mükellef olduğunu bilmediğini göstermektedir.

Bu kanunun yayınlanmasından önce azami geliri doksan bin lira olan hattın kanunla beraber geliri on beş bin liraya düşmüş, bu meblağ hattın makine yağı, kırtasiye vb. masraflarını dahi karşılayamamıştır. Gelirin oldukça düşmesi ve masrafların artması nedeniyle Behiç Bey’in girişimleri ile nakliyat tarifesi tekrar beş misline çıkarılmıştır.

Hattın gelirinin arttırılması için 9 Nisan 1923 tarihinde 327 sayılı kanun çıkartılarak tarife tekrar altı misline çıkartılmış ve hat açık verirse ayrıca inceleneceği ifade edilmiştir²³⁷. Ayrıca bu kanunla; Umum Müdür’e bir şirket Umum Müdürü yetkisinin verilmesi ve Nafia Vekâleti’nin bir şirket idare heyeti seviyesinde demiryolu idaresini teftiş etmesi, sipariş ve satın almanın icrası, sözleşme yapılması, dava açılması, gelirin tahsili ve masrafların icrası gibi hususların Umum Müdürlükçe doğrudan doğruya ek bir bütçe ile idaresi, harp nedeniyle meydana gelebilecek

²³⁶ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s.302.

²³⁷ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.125.

tahribatın parasının Milli Müdafaa bütçesinden karşılanması, askeri nakliyat paralarının bir ay zarfında verilmesi, demiryolları işlerine müdahale edilmemesi hususlarının Erkan-ı Harbiye ve Milli Müdafaa Vekâletlerince temin edilmesi hakkındaki 8 Mart 1921 tarihli bir kararname tebliğ edilmişse de, bu kararname hiçbir zaman uygulanamamıştır²³⁸. Bununla beraber Doğu Anadolu bölgesinde demiryolu yapımı için Kenedy Chester firması ile yapılan sözleşmenin kabulüne dair kanun TBMM’de 9 Nisan 1923 tarihinde kabul edilmiştir²³⁹. Doğu Anadolu’dan Musul’a kadar yaklaşık 4 bin kilometrelik bir demiryolunun inşası için Amerikalı Chester ile imzalanan sözleşme 9 Nisan 1923 günü TBMM tarafından onaylanmıştır²⁴⁰. Yine aynı düşünceyle Lozan’da, Türkiye’de daha önce imtiyazla demiryolu yaparak işleten şirketlerin statüleri kabul edilmiştir²⁴¹. Ancak Osmanlı döneminde olduğu gibi yabancı siyasi etki ve nüfuzlarına yol açacak herhangi bir görüşe yer verilmemiştir.

Daha önce tamirata yapılmış olan Başköy köprüsünün ahşap olarak inşası bitmiş ve 6 Haziran 1923’te açılış töreni icra edilmiştir.

Bilecik-Karaköy arasındaki hattın köprülerinin ahşap olması, kavislerinin dar olması ve makinistlerin trenleri hızlı kullanması sebebiyle bu bölüm çok tehlikeli olmuştur. Behiç Bey mevcut bu olumsuzluğu ortadan kaldırmak için hareket reis muavini olan Kaldis Efendi’nin teklifi ile her beş kilometrede bir üzerine kumbara bağlı direklerin dikilmesini sağlamış, makinistlerin istasyondan alacağı bir bileti bu kumbaraya atmaya mecbur ederek makinistlerin yavaş gitmesini sağlayacak bir sistem oluşturmuştur.

Kurtuluş Savaşı öncesinde ve savaş süresince, eğitilmiş demiryolu personelinin eksikliğini çok yoğun olarak hissedilen Behiç Bey, “milli bir demiryolu ancak eğitilmiş insan yetiştirmekle olur” demiştir. Bu sebeptendir ki; Konya’da Genel Müdürlük olarak kabul edilmiş olan binada 11 Haziran 1923 tarihinde hareket ve katar memuru yetiştirmek üzere Demiryolu Mektebi açılmıştır.²⁴² Behiç Bey’in bu okul ile ilgili geleceğe dönük diğer bir düşüncesi de bu okulu lise seviyesine

²³⁸ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.125.

²³⁹ Zabıt Ceridesi, Dev: I, C. XXIX, İ: 21, s.19, 23.

²⁴⁰ Yahya Tezel; “Birinci Türkiye Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”, *A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. XXV, (Aralık 1970), Ankara 1970, s. 294.

²⁴¹ 12 numaralı Osmanlı Devleti’nde verilmiş imtiyazlara ilişkin protokol için Bkz.: İsmail Soysal; *Türkiye’nin Siyasal Antlaşmaları*, C. 1 (1920-1945), TTK, Ankara 1989, s. 196-201.

²⁴² TİTE A., K: 172, B: 35; TİTE A., K: 190, B: 2-190.

yükseltmek, lise seviyesindeki okulda kız erkek karma eğitim yaparak, küçük yaşlardan itibaren birbirini tanıyan demiryolcular yetiştirmek ve demiryolcuları “demiryolu ailesi” içinde birleştirmektir.

Ayrıca savaştan sonra, İngiltere bankası Loydbank’ın yöneticilerinden biri olan M.Parker ile Behiç Bey arasında, beş sene süresince Türkiye’deki bütün demiryollarının Türk hükümeti adına satın alınması ve bunların bir Türk-İngiliz ortak şirketi tarafından işletilmesi hususunda 15 Haziran 1923 tarihinde Ankara’da bir görüşme yapılmış, o zamanki siyasi durum ve İngilizlerle aramızdaki münasebet, böyle bir anlaşmaya müsait olmadığından söz konusu anlaşma gerçekleşmemiştir²⁴³.

4.5. BEHİÇ BEY’İN DEMİRYOLLARININ MİLLİLEŞTİRİLMESİNDEKİ ROLÜ

Demiryollarının millileştirilmesinde, I. Dünya savaşı ve Milli Mücadele yıllarında hatların yabancı şirketlerin elinde bulunması ve bu şirketler tarafından işletilmesinin yarattığı sıkıntılar ve önemli stratejik problemler büyük rol oynamıştır²⁴⁴. İlave olarak hattın özelliği ve bulunduğu bölgeye göre ekonomik, siyasi ve askeri nedenler de etkili olmuştur.

Aslında İsmet İnönü’nün 1930 yılında Sivas’ta yaptığı konuşmada “Başlangıçta demiryollarının devletleştirilmesi bahsi mevzu değildi...” şeklindeki ifadesinden Cumhuriyetin ilk yıllarında hükümetin yabancı demiryolu şirketlerinin millileştirilmesinden yana olmadığını göstermektedir²⁴⁵. Bununla beraber Atatürk’ün 1 Mart 1923 tarihinde mecliste yaptığı açılış konuşmasında “*milli prensiplere uymak şartıyla müracaat edecek yabancı sermayeye memnuniyetle kabul edileceğini*” ifade etmesi yabancı sermayeye karşı olmadığını göstermiştir²⁴⁶.

İngilizlerin İstanbul’u tahliye etmesi üzerine hattı işgal etmesi için Nafia Vekâleti’nden Behiç Bey’e emir verilmiştir²⁴⁷. Bu emri alan Behiç Bey, Banliyö hattını ve Gebze’ye kadar istasyonları idare edecek memurları yanına alarak İzmit’e gitmiştir. Nüzhet Bey’in (Keyder) 25–26 Eylül 1923 gecesini İngilizlerin hattı terk edeceklerini bildirmesi üzerine Behiç Bey banliyöyü ve Gebze’ye kadar olan istasyonları işletecek personeli yanına alarak hususi bir trenle 25 Eylül günü

²⁴³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.303.

²⁴⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.127.

²⁴⁵ İsmail Yıldırım; “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *ATAM Dergisi*, S. 35, C. XII, Temmuz 1996, s. 387.

²⁴⁶ M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.15-17.

²⁴⁷ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.306.

İzmit'ten Haydarpaşa'ya hareket etmiştir. Hareket Müfettişi Nüzhet Bey'le görüşen Behiç Bey ertesi sabah hattı, beraberinde getirdiği personel ve daha önceden de Konya matbaasında bastırıldığı biletlerle işletmeye başlamıştır²⁴⁸.

Büyük zaferden sonra Anadolu demiryolları eski Genel Müdürü Huguenin, sorumsuz, güçlü yerini kaçırmamak için kendisine bir çevre hazırlamış, etrafına bol ve abartılı vaatlerde bulunmuş ve neticesinde İstanbul'a gelerek Galata'daki Umum Müdürlük bürosuna yerleşmiştir. İngilizler hattı, Huguenin'e teslim etmişlerdir²⁴⁹.

İngilizler Anadolu Demiryollarının üzerinde hâkimiyet kurabilmek ve bu kuruluşu başka ülkelere kaptırmamak maksadıyla, el altından harekete geçerek, Anadolu Demiryollarının hisselerini Deutsche Bank adına elinde tutan Zürih Şark Demiryolları Bankasıyla anlaşarak 15 Mayıs 1923'te Anadolu hisselerinin büyük bir kısmını satın almışlardır²⁵⁰.

Şirketin hisselerini elinde bulunduran Zürih Şark Demiryolları Bankası Sehroeder müessesesiyle birçok kredi müesseselerinin dahil bulunduğu bir İngiliz grubuyla anlaşarak, Türkiye Milli Demiryollar Şirketi (National Railways of Turkey) adında bir şirket kurulmuştur²⁵¹. 21 Eylül 1923 tarihinde bir idare meclisi seçilmiştir. Seçilen bu idare meclisi yedisi İngiliz olmak üzere toplam on dört üyeden oluşmaktadır. İdare meclisi üyelerinden Huguenin görüşmelerde bulunmak üzere Ankara'ya gönderilmiş, saltanat devri Nafia'sının Demiryolları Genel Müdürü, şimdiki Cumhuriyetin Nafia Vekili olan Ahmet Muhtar Bey ile 10 Aralık 1923 tarihinde bir anlaşmaya varmıştır²⁵². 12 Kasım 1923 tarihinde Vakit gazetesinde çıkan Ahmet Muhtar Bey'in, anlaşmanın memlekete faydalı olacağı görüşü, hattın millileştirilmesine taraf olmadığını bir defa daha göstermektedir²⁵³.

29 Ekim'de Cumhuriyet'in ilanından sonra Bakanlar Kurulunca yapılan, Anadolu hattının yabancı şirkete devri hakkındaki mukavelenin projesi, Büyük Millet Meclisi Maliye Encümeni'ne verilmiştir. Ayrıca yine bu dönemde İstanbul gazetelerinde “*biz demiryollarını işletemeyiz*” şeklinde devamlı olarak yazılar yazılmakta hatta bazı gazetelerde hattın alınması halinde Umum Müdürü olarak Huguenin'in de beraberinde alınmasının gerektiği yazılmıştır. Behiç Bey bütün bu

²⁴⁸ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.306–307.

²⁴⁹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.307.

²⁵⁰ M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.43.

²⁵¹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.128.

²⁵² M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.43.

²⁵³ M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.48.

fikirlerin yanlışlığını, Türklerin demiryollarını layıkıyla işletebileceklerini ispatlamak maksadıyla İstanbul ve Ankara gazetelerinden birer temsilcilerini Haydarpaşa istasyonuna göndermelerini istemiş, gelen gazetecilere demiryollarını gezdirerek bir konuşma yapmıştır²⁵⁴.

Bu geziden sonra özellikle Tevhid-i Efkâr gazetesinde lehte yazılar yayınlanmaya başlamıştır²⁵⁵. Hattın satın alınmasını savunan gazetelerden biri olan Tanin, 26 Eylül 1923 ve 13 Ekim 1923 tarihinde hattın para bulunup satın alınmasını ve bizim tarafımızdan işletilmesini yazarak destek vermiştir²⁵⁶.

Buna karşılık Behiç Bey'in gazetecileri toplayıp gezi düzenlemesi bir İstanbul gazetesi tarafından yanlış değerlendirilerek, Behiç Bey'in halife tarafından kabul edildiğini yazmıştır. Behiç Bey bu haberi Eskişehir'de çıkarılan Öğüt gazetesi vasıtasıyla tekzip ederek Nafia Vekâletine de bu haberin asılsız olduğunu bildirmiştir. Bu haberi okuyan Gazi Mustafa Kemal Paşa, Behiç Bey'in gazetecileri gezdirmesine kızarak "*Behiç'i de aldılar*" demiş, bu söylem üzerine Behiç Bey de derhal Gazi'ye bir mektup yazarak konuyla ilgili izahat vermiş ve maksadın "*kendi eserlerinin bir parçasını kamuoyuna göstermek*" olduğunu arz etmiştir²⁵⁷.

Bakanlar Kurulunca hazırlanan mukavele projesi incelenmek üzere Büyük Millet Meclisi Maliye Encümenine verilmiş fakat aynı dönemde Tanin gazetesinde Hüseyin Cahit Bey'in hattı satın alalım adlı bir makalesinin yayınlanmasıyla beraber Maliye Encümeni, Anadolu demiryolunun satın alınması fikrini kabul etmiştir²⁵⁸. Bunda Behiç Bey'den görüş öneri istemeleri ve Behiç Bey'in de Encümen'e teminat vermesi çok etkili olmuştur²⁵⁹.

Demiryolu hattının satın alınmasına yönelik görüş bildiren Behiç Bey aslında işlere dışarıdan müdahale edilmemesini ve bu yönde demiryollarının özerk bir yapıda olması gerekliliği fikrini savunmuştur²⁶⁰.

Hattın satın alınması için beş kişiden oluşan bir komisyon kurulmuştur²⁶¹. Beşler Komisyonu üyelerinden Zekayi Bey, Maliye Encümeni ve üyeleri olan Mersin

²⁵⁴ Geziye katılan gazetecilerin listesi için Bkz.: TİTE A., K: 160, B: 4; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.313.

²⁵⁵ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.312-313.

²⁵⁶ M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.44-45.

²⁵⁷ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.313.

²⁵⁸ M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.45; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.307-309.

²⁵⁹ Ziya Gürel, *a.g.e.*, s.145.

²⁶⁰ M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.79.

²⁶¹ M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.52.

Milletvekili Niyazi, Diyarbakır Milletvekili Zekayi ve Saruhan Milletvekili Reşat Beyler hattın satın alınmasının en büyük destekleyicisi olmuşlardır²⁶².

Hattın satın alınması işlemine muhalif olan hükümete ve Nafia Vekili olan Muhtar Bey'e Huguen tarafından Behiç Bey'in hattın satın alınması aleyhinde propaganda yaptığı hususunda şikâyetle bulunması üzerine Behiç Bey ertesi gün yoldan dönerek Büyük Millet Meclisine gitmiştir. Burada hattın satın alınması konusunda propaganda yapmaya başlamış ve bu konuda Muhtar Bey'le yaptığı görüşmede fikirleriyle onu rahatsız etmiştir. Hattın alınmasına karar verilmeye kadar Behiç Bey'in her meclise gidişinde İsmet Paşa, Behiç Bey'e “*yine propaganda yapmaya mı geldin*” diyerek Muhtar Bey'in etkisinde olduğunu ve hattın satın alınmamasını savunduğunu bir defa daha göstermektedir²⁶³.

Nafia Vekâleti'nin hazırladığı demiryollarının yabancı şirkete geri iadesi hakkındaki sözleşme gerçekleşmeyince, 15 Ocak 1924 tarihinde Cumhuriyet Döneminin ilk hükümetinin Nafia Vekili Muhtar Bey istifa etmiş, yerine Milli Mücadele döneminde İstanbul'da bulunan İstanbul Mebusu Süleyman Sırrı Bey 19 Ocak 1924 tarihinde tayin edilerek bu görevini II. İnönü hükümeti döneminde de sürdürmüştür²⁶⁴.

Mecliste, demiryollarının satın alınması ile ilgili bir karara varılamamış, neticesinde karar verilebilmesi için On Üçler Komisyonu kurulmuş ve bu komisyon hattın satın alınmasına kesin olarak karar vermiştir²⁶⁵.

On Üçler Komisyonunun aldığı bu karardan sonra, konuyla ilgili hükümet organları toplanarak Haydarpaşa Limanının satın alınması ve Anadolu Demiryolları meselesini 26 Ocak–5 Şubat 1926 tarihleri arasında görüşmüşler ve satın alınmasıyla ilgili bir engel olmadığına karar vermişlerdir. Bu çalışmaya paralel olarak Behiç Bey, millileştirmenin desteklenmesi için kamuoyu yaratmaya çalışmış, Huguenin'le yapılan anlaşmayı çürütmek için de, Tanin Gazetesinde Mühendis Mustafa Hulusi imzası ile birkaç makale yazmıştır²⁶⁶.

Bu sırada Başvekil İsmet Paşa, Behiç Bey'e, “*Anadolu Demiryollarını alacağız fakat ben Avrupalı demiryolu isterim...*” demesi üzerine, Behiç Bey hiç

²⁶² Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.307–310.

²⁶³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.307–310.

²⁶⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.132.

²⁶⁵ M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s.54-55.

²⁶⁶ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.312.

tereddüt etmeden kendisine ve demiryolu ailesine tam bir güvenle, "...*Evet yapacağız, size söz veriyorum. İsterseniz senet vereyim...*" demiş ve Türklerin bu işi yapabileceğini dünyaya kanıtlamıştır.

Hattın satın alınmasını etkileyen diğer önemli bir faktör de, stratejik önemi bulunan bu hattın, ileride İngilizler tarafından siyasi baskı aracı olarak kullanılmasını engellemektir²⁶⁷.

En nihayetinde, Anadolu Demiryollarının mübayaasına (satın alınması) ve Müdüriyeti Umumiyesinin Teşkilat ve Vezaifine dair 506 sayılı kanun Büyük Millet Meclisinde 22 Nisan 1924 tarihinde kabul edilmiştir²⁶⁸.

Bu kanun ile Anadolu Demiryollarının satın alınması ve Anadolu Demiryolları ile Bağdat Demiryolunun Konya-Yenice bölümünün birlikte bir Müdüriyeti Umumiye tarafından idare edilmesi ve yine bu kanun gereğince Nafia Vekâletine bağlı merkezi Haydarpaşa olan Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuştur²⁶⁹.

24 Mayıs 1924 tarihinde, 22 Nisan'da çıkarılan 506 sayılı kanun ile Anadolu toprağına döşeli ve imtiyaz demiryolculuğuyla işletilen 3116 km. demiryolu yabancı kumpanyalardan satın alınmış ve bu tarih ulusal demiryolculuğumuzun kuruluş tarihi olmuştur²⁷⁰.

Böylece Milli Hükümetin, Milli Mücadele döneminde, hatlara el koymasıyla demiryolunu idare etmek üzere oluşturulan Umum Müdürlük bu kanunla Devlet Demiryolları Müdüriyeti Memuriyesi adını almış, yeniden teşkilatlandırılarak Nafia Vekâletine bağlı katma bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir²⁷¹.

Behiç Bey'in gayretleriyle kurulan ve ilk Millileştirmelerden biri olan yine Behiç Bey'in ilk genel müdürü sıfatını taşıdığı bu teşkilat, bugün Türkiye Cumhuriyeti devlet Demiryolları adı ile faaliyet yürütmektedir.

Behiç Bey'in Genel Müdürlüğü görevi süresince, sırasıyla; 25 Ocak 1924 tarihinde genel müdürlük Haydarpaşa'ya taşınmış²⁷², 24 Eylül 1924 tarihinden itibaren de Haydarpaşa-Pendik arası işletmeye açılmıştır. İlave olarak Kütahya-

²⁶⁷ İsmail Yıldırım, *Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış*, s. 394.

²⁶⁸ Kanun için Bkz. TBMM. Kavânin Mecmuası, C. 2, s.410.

²⁶⁹ Mustafa Işıkcı; "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", *Demiryolları Dergisi*, S. 442-443, Kasım-Aralık 1962, s. 49-50.

²⁷⁰ Ümit Sarıaslan; "3 Cumhuriyet Treni", *Demir Ağlardan Öriumcek Ağlarına*, s.258.

²⁷¹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.133.

²⁷² TİTE A., K: 190, B: 1-3.

Tavşanlı Demiryolu Hattının inşasına dair Kanun TBMM’de 16 Nisan 1925 tarihinde kabul edilmiştir²⁷³. 17 Nisan 1925 tarihinde ise Ankara-Yahşihan demiryolu hattı ve yine 20 Kasım 1925 tarihinde Yahşihan-Yerköy demiryolu hattı işletmeye açılmıştır²⁷⁴. Behiç Bey Milli Mücadeledeki hizmetlerinden dolayı 27 Mayıs 1925 tarihinde takdirname ile ödüllendirilmiştir²⁷⁵.

4.6. BEHİÇ ERKİN’E NAFİA VEKİLLİĞİ TEKLİFİ

Behiç Bey demiryollarını en dar zamanlarda bile başarıyla idare ederek bugünkü haline getirip personel üzerinde sevgiye dayalı otorite sahibi olabilmiş iken, yeni bakan olan Süleyman Sırrı Bey’in itimatsızlığına tahammül edememektedir. Behiç Bey ile Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, teşkilat içi personel istihdamı, terfi için iltimas geçilmesi ve paso konusu gibi pek çok sebep yüzünden anlaşamamıştır. Aralarındaki ilişki oldukça gergin bir hal almış neticesinde Behiç Bey Süleyman Sırrı Bey’in yanında olanlar tarafından bazı yemeklerde Cumhurbaşkanına şikâyet edilmiştir²⁷⁶.

Bu şikâyetler üzerine Behiç Bey 15 Haziran 1925’te Ankara’ya geldiğinde Gazi tarafından Çankaya Köşküne akşam yemeğine davet edilmiştir. Nafia Vekili ile arasındaki anlaşmazlığı çözmeleri için Mustafa Kemal, Süleyman Sırrı Bey’e Behiç Bey’in yaptığı icraatları anlatarak onu övmüş, barışmaları konusunda yol göstermiştir²⁷⁷. Akşam yemeğindeki bu girişimlere rağmen ilişkileri bir türlü düzelmemiş daha da kötü bir hal almaya başlamıştır. Mustafa Kemal Paşa’dan da icazet alarak Süleyman Sırrı Bey’i şikâyet edeceği esnada Süleyman Sırrı Bey hastalanmış ve 14 Aralık 1925 tarihinde vefat etmiştir.

İstanbul Mebusu ve Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey’in vefatı üzerine gazeteler, Behiç Bey’in Nafia Vekilliği’ne getirileceğine dair haberler yapmışlardır. 19 Aralık 1925 tarihinde Behiç Bey’in Başvekil İsmet Paşa tarafından telgraf ile Ankara’ya davet edilmesi aslında Behiç Bey’in vekil olacağına bir işarettir. Behiç Bey 21 Aralık 1925’te Ankara’ya geldiğinde İsmet Paşa ile meclisteki odasında

²⁷³ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XVIII, İ: 104, s.78, 85-87, 107-108.

²⁷⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.138.

²⁷⁵ *Türk Parlamento tarihi*; TBMM-II. Dönem, 1923-1927, C. III, TBMM Vakfı Yayınları, s.403.

²⁷⁶ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.314.

²⁷⁷ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.314-315.

buluşmuş ve Gazi'nin Nafia Vekilliği'ne kendisinin getirilmesi tavsiyesinde bulunduğunu öğrenerek İsmet Paşa'dan Nafia Vekilliği teklifi almıştır²⁷⁸.

²⁷⁸ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.326.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BEHİÇ BEY'İN TBMM'DE YAPTIĞI KONUŞMALAR VE SİYASİ FAALİYETLERİ

1. BEHİÇ BEY'İN NAFİA VEKİLLİĞİ

Behiç Bey, İstanbul Mebusu ve Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey'in 14 Aralık 1925'de vefatı üzerine, 31 Aralık 1925 tarihinde yapılan, TBMM'nin II. Dönem ara seçimlerinde 1180 oy alarak İstanbul Milletvekili seçilmiş ve mazbatasını 11 Ocak 1926 yılında Kazım Paşa başkanlığında açılan mecliste, birinci celsesinde ant içmesi sonrası onaylanmıştır²⁷⁹. 14 Ocak 1926 tarihinde Başbakanın teklifi üzerine Nafia Vekilliğine tayin edilmiştir²⁸⁰.

“*Bir kartış daha şimendifer*” sloganıyla yola çıkan genç Türkiye Cumhuriyeti idaresi memleketi “*örümcek ağı*” gibi demiryolu ile örmeyi amaçlamıştır. Atatürk daha 1923 yılında İzmir İktisat Kongresinde ki açılış konuşmasında “*Memleketimizi bundan başka şimendiferler ve üzerinde otomobiller çalışan şoselerle şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendifer oldukça bunlara karşı merkepler, kağnılarla ve tabi yollar üzerinde müسابakaya çıkmanın imkânı yoktur*” diyerek yeni Türk Devletinin Nafia politikasının hangi doğrultuda gelişeceğini işaret etmiştir. İzmir İktisat Kongresindeki konuşmasından sonra 30 Ağustos 1924 yılında Dumlupınar'da “*Vesaiti Nafianın en mühim aksamını şimendiferler teşkil etmektedir*” sözleri ile hedefi, bir kere daha bizlere vurgulamıştır²⁸¹.

Cumhuriyet yönetimi, Anadolu'da birbirinden kopuk, işletmesi pahalı, milli anlamda ekonomik bir verimliliği olmayan, ulusal gereksinimleri karşılamayan, ipotekli hurda bir demiryolu ağı ve yine bu yollar üzerine kalan hurda vafındaki altı lokomotifin onarılmasıyla işe başlamış, Sivas İstasyonu başta olmak üzere “*İzmir-*

²⁷⁹ TİTE A., K: 190, B: 1-51; TİTE A., K: 190, B: 1-5; *Türk Parlamento Tarihi*; TBMM-II Dönem, 1923-1927, C. III, s.403; Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXI, İ: 39, s.101; Ayrıca Bkz.: BCA, F: 30.10.0.0., D: 78/47, Y: 74.484.6.; EK-8.

²⁸⁰ TİTE A., K: 190, B: 1-5; Oğuz AYTEPE, *a.g.m.*, s.233; Tayin emri için Bkz.: TİTE A., K: 190, B: 1-52.

²⁸¹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.29.

Lozan-Sivas... ve daima ileri” belgesiyle işletmeye açılan her istasyon bağımsızlığımızı simgeleyen bir anıt bir utku olmuştur²⁸².

Nafia Vekilliği döneminde Behiç Bey belirlenen politika çerçevesinde demiryollarının idaresi ve demiryolu yapım faaliyetlerine büyük önem vermiş, aynı zamanda bir asırdan beri mali ve siyasi zorluklar yüzünden yapılamayarak, çok büyük eksikliği hissedilen demiryollarını modern bir seviyeye çıkarmak için astlarıyla beraber büyük bir özveriyle çalışmıştır.

Bakanlığı döneminde Nafia Vekâleti ülkenin topyekûn kalkınması anlamında ülkeyi bir baştan bir başa demiryolları ile birbirine bağlamayı amaçlamaktadır. Bu nedenle Ankara istasyonundaki küçük bir otele yerleşerek burayı demiryollarına ait işler için büro olarak kullanmış ve demiryolları idaresini kendine bağlı işletmeye devam etmiştir. Bunun için Müdür-i Umumi Muavini olan Mühendis Vasfi Bey’i Müdür-i Umumi Vekili olarak atamış ve demiryolları ile ilgili önemli meselelerde kendisine danışmadan bir karara varmaması konusunda kesin talimat vermiştir²⁸³.

2. II. DÖNEM TBMM’DE YAPTIĞI KONUŞMALAR

2.1. GÜZERGÂHLARIN TESPİTİ VE DAR HAT MESELESİ

Neredeyse bir asırdan beri mali ve siyasi zorluklar yüzünden yapılamayan demiryollarını, Cumhuriyetin temellerinin atıldığı ilk andan itibaren modern bir seviyeye çıkararak yurdun dört bir yanını demir ağlar ile örmeğe amacı doğrultusunda çalışmalara başlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda; demiryolu hatlarının güzergâhlarının belirlenmesinde ve hatların ebatlarında kararsız davranılmıştır. 25 Şubat 1926’da Arade-Diyarbakır-Ergani demiryolu inşaatının tevkifi (durdurulması) hakkında 1\806 sayılı kanun teklifi ve Muvazene-i Maliye Encümeni mazbataları konusundaki bazı maddeler üzerinde tartışılmıştır. Bu müzakerelerde hattın yapılmasının Ergani madenlerinden faydalanma ve oradaki halkın refahı için elzem olduğu fakat askeri ve idari yönden sakıncalarla beraber iktisadi anlamda fayda sağlamayacağını tespit edildiği belirtilmiştir. O ana kadar sözü geçen hat için yapılan harcamanın dört yüz bin lira olduğu, bunun iki yüz bin lirasının malzeme

²⁸² Ümit Sarıaslan, “Ankara-Sivas Hattı 65 Yaşında”, *Demir Ağlardan Örumcek Ağlarına*, s. 39.

²⁸³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s.329.

olarak elde durduğu ve istenildiği zaman istenilen yere nakledilebileceği belirtildikten sonra yeni bir hat güzergâhının belirleneceği söylenmiştir. Bunun üzerine Ergani Mebusu İhsan Hamit Bey; kanun çıkmadan durak, istasyon ve hattaki çalışmaların neden durdurulduğunu ısrarla sormuştur. Bu soruya cevaben Behiç Bey; aslında eski hattın inşasının durdurulması ve yeni hattın güzergâhının belirlenmesi hakkındaki iki kanunun aynı anda meclise gelmesini istediğini belirtmiştir. İlave olarak mühendislerce kurulan komisyonda hatların dar veya normal olmaları konusunda bazı kararlar alındığını söylemiş ve bu konuyu neden göstererek kanun müzakeresinin tehirini rica ettiğini belirtmiştir.

Konuşmasının devamında bu hat için şimdiye kadar yapılan masrafın dört yüz bin lira olduğunu ve bu masrafın iki yüz bin lirasının malzeme masrafı olduğunu, malzemenin henüz harcanmadığını ve başka yere nakledileceğini belirtmiştir. Geriye kalan meblağ olan iki yüz bin liranın zarar olduğunu söyledikten sonra bu parayla yapılan işleri meclise aktarmıştır. Ayrıca konuyla ilgili ilave olarak yeni hattın başlangıç noktasının, güzergâh tespitinin ve istasyon ve duraklarının yerinin belirlenmesi işinin bir heyet marifetiyle yapılacağını milletvekillerine arz etmiştir²⁸⁴.

Aynı kararsızlık durumunu demiryollarının dar ya da normal hat olarak inşalarında da görüyoruz. Örneğin, Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas demiryolunun normal hat olarak inşasına başlanmış iken, Arade-Diyarbakır-Ergani demiryolu dar hat olarak inşa edilmeye başlanmıştır. Ankara- Ereğli hattının ise önce normal, sonra dar, sonra yine normal olarak inşasına karar verilmiştir. Aslında hatların genişliği konusundaki bu çeşitlilik ekonomik ve askeri anlamda sakıncalıdır. Bunu gören dönemin Genelkurmay Başkanı da hatların dar yapılmasına karşı çıkmıştır²⁸⁵.

Bu konuyla ilgili kararsızlıklara son verebilmek için Hükümet Nafia Vekâletinden görüş öneri istemiştir. Bunun üzerine Nafia Vekili Behiç Bey başkanlığında mühendislerden oluşan bir komisyon kurulmuştur. Kurulan komisyon 17-21 Şubat 1926 tarihleri arasında çalışmalarına devam ederek bir rapor hazırlamıştır. Bu rapora göre:

²⁸⁴ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXII, İ: 61, s.317, 321-322.

²⁸⁵ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2001, s.42.

Kütahya-Balıkesir, Ulukışla-Kayseri ve Ankara-Sivas hattı Kayseri'ye kadar normal hat olarak inşa edilmelidir. Bunun haricinde Adapazarı-Eskişehir-Ankara-Kayseri-Sivas hattının dışında kalan bölgelerde dar hat inşası uygundur. İnşası devam eden Samsun-Sivas hattı dar hatta çevrilmeli ayrıca Ankara-Ereğli hattı yine dar olarak inşa edilmelidir. "Normal hat yerine dar hat inşası ile inşa harcamalarında maliyet olarak % 30, inşa süresinde ise %25 tasarruf sağlanacağını ve Ankara-Ereğli, Samsun-Sivas, Kayseri-Sivas ile Keller-Malatya-Diyarbakır hatlarının dar olarak inşa edilmesi halinde yaklaşık 40 milyon lira tasarruf sağlanacağı belirtilmektedir²⁸⁶.

Yukarıda verilen konuyla ilgili örneklerden de anlaşılacağı üzere bu dönemde demiryolu politikasının bir hedef doğrultusunda olgunlaştığını söyleyemeyiz. Hatların ebatlarının veya güzergâhlarının belirlenmesinde baş etkenin yurt savunmasındaki taşınan kaygılar olmasıyla beraber, milli ekonomizmin gelişmesi için alınan tedbirlerin de etkisini görmekteyiz. İşte belirtilen bu resim dâhilinde demiryolunun ülkenin milli birliğinin sağlanması, milli savunma ve bağımsızlığın gereği ile milli ekonomisinin gelişmesi ve siyasi varlığını ispatlaması anlamında bir araç olarak görülmesi nedeniyle kararsızlıkların hüküm sürdüğü bir dönem olmuştur. Behiç Bey'in bu dönemde yaptığı konuşma da belirtilen belirsizlik haline verilebilecek örneklerden biridir.

2.2. ANADOLU-BAĞDAT DEMİRYOLLARI BÜTÇE GÖRÜŞMELERİ

TBMM 28 Şubat 1926 günü toplandığında Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım idaresinin 1926 senesi bütçe kanunu oylamaya sunulmuştur. Oylama esnasında Konya Milletvekili Mustafa Fevzi Bey'in kanunun bütçe kanunu olduğu, 5-6-7. maddelerin ise devlet aleyhine işlenen suçlar(hırsızlık ve zimmete para geçirme) ile ilgili olduğu, maddelerin esaslarının ceza hukukunu oluşturduğu ve bu sebeple bu dar zamanda bahse konu maddelerin konuşulmayarak tartışılmamasını ve oylamaya sunulmamasını istemiştir²⁸⁷.

²⁸⁶ BCA, F: 30.10.0.0., D: 69, Y: 151.69.19; İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s.43.

²⁸⁷ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXII, İ: 63, s.379.

Bunun üzerine Behiç Bey söz alarak; Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım emvalinin hükümetin malı olduğu halde özel bir şirket mahiyetinde işletildiğini söyleyerek, hırsızlık ve zimmete geçirme gibi suçların devlet aleyhine işlenen suçlardan sayılmadığı bu sebeple devletin malının tam anlamıyla korunamadığını belirtmiştir²⁸⁸. Fakat devletin malı korunmak zorundadır ve ilgili maddeler bu sebeple buraya konmuştur.

2.3. KAYSERİLİ MÜTEAHHİT MUSTAFA EFENDİ’NİN DİLEKÇESİ

Niğde-Ulukışla şoseleri inşaat müteahhidi Kayserili Mustafa Efendi’nin mukavelesinin yolsuz olarak iptal edildiğine dair meclise (4\330) numaralı dilekçesi ile müracaat etmesi üzerine meclis konuyu dilekçe komisyonuna sevk etmiş ve bu komisyonda yüklenici lehinde karar vermiştir. Bunun üzerine Dilekçe Komisyonun verdiği karar milletvekillerince tartışılmaya başlanmıştır²⁸⁹.

13 Mart 1926 tarihinde Kazım Bey’in başkanlığında müzakere edilen bu konuyu şöyle özetleyebiliriz. Bahse konu yolu Mayıs 1924’den Ocak ayı sonuna kadar 8 aylık bir sürede bitireceğini taahhüt ederek ihaleyi almıştır. Yükleniciye tüm ödemeleri, istihkak raporlarına istinaden en geç 1 ay süre zarfında ödenmiştir. Durum böyleyken bu süre zarfında Mustafa Efendi yükümlülüklerini yerine getirmemiş, ilgili valiliğe de danışılarak süre Ağustos ayına kadar uzatılmıştır²⁹⁰.

Gerek mahalli fen memurları gerek Valilik bu kişi hakkında taahhüt ettiklerini yapmadığı gerekçesiyle Nafia Vekâletine şikâyet dilekçesi vermişlerdir. Bunun üzerine Nafia Vekâleti kurduğu bir heyetle konuyu incelemiş ve bölgeye müfettiş göndermiştir. Müfettişin tuttuğu rapora göre ihale iptal edilmelidir. İlgili Valiye görüşleri sorulduğunda yüklenicinin sorumluluklarını yerine getirmediği, taahhütlerini yapabilme noktasında hiç ümitlerinin olmadığını ve mukavelenin fesh edilmesi gerektiği cevabı alınmıştır. Devamında bölgeye inceleme için başmühendis de gönderilmiş, tutulan raporda sonuç değişmemiştir²⁹¹.

²⁸⁸ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXII, İ: 63, s.379.

²⁸⁹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 70, s.156.

²⁹⁰ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 70, s.156-159.

²⁹¹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 70, s.156-159.

Bütün bunların üzerine mukavelenin iptal edilmesine rağmen Dilekçe Komisyonu bu çalışmalarını görmezden gelerek çalakalem bir gerekçe ile (mahalli memurların güçlük çıkarttıkları) mukavelenin iptal edilmemesi gerektiğini ve kişinin haksızlığa uğradığını savunmaktadır²⁹².

Olaylar özetle bu doğrultuda gelişirken aslında müracaat Dilekçe Komisyonuna değil, Nafia Komisyonu veya Muhakeme Encümenine verilmelidir şeklinde bir görüş ortaya atıldıktan sonra Behiç Bey, kısaca konuyu milletvekillerine anlatarak şunları söylemiştir:

Meclis Dilekçe Komisyonunun kişinin lehine karar vermesi durumunda tekrar sürenin uzatılabileceğini, verilen kararın tutulan tutanağın aleyhinde olduğunu belirttikten sonra, konuyla ilgili Valinin ve mahalli fen memurlarının şikâyeti üzerine başmühendis de dâhil olmak üzere fen memurlarından teşkil edilen komisyonun bölgede inceleme yaptığını, mevcut sürenin uzatıldığını ve bu incelemeler neticesinde bildirilen görüşlerin doğru olmadığını söylenmesine üzüldüğünü belirtmiştir²⁹³.

Konuyla ilgili ilave olarak, adı geçen kişinin yapacağı işe o bölgeye gitmeden ve bölgede inceleme yapmadan giriştiğini, işte %15 tenzilat yaptığını ve işi başkalarına bırakarak kendisinin Kayseri'ye giderek başka işlerle meşgul olduğunu milletvekillerine aktardıktan sonra, yüklenicinin taahhüt ettiği işi yapmadığını, mukavelenin uzatılmasından sonra epey bir süre geçmesine rağmen bir şey yapmayan bu kişinin lehine verilen kararın vekâleti zor durumda bırakacağını belirtmiştir²⁹⁴.

Bu konuşmadan sonra Ankara Milletvekili İhsan Bey'in teklifi ile Dilekçe Komisyonunun kararının reddi oylanmış ve verilen karar ret edilmiştir.

2.4. KAYSERİ-ULUKIŞLA DEMİRYOLUNUN İNŞAASI

TBMM 15 Mart 1926 tarihinde toplandığında Behiç Bey Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şubeleri Demiryolları İşletme İdaresinin 1925 yılı tamamlayıcı bütçesi olan

²⁹² Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 70, s.156-159.

²⁹³ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 70, s.156-159.

²⁹⁴ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 70, s.156-159.

Mart, Nisan ve Mayıs aylarına ait üç aylık bütçe ve Kayseri-Ulukışla demiryolunun inşası hakkındaki kanun tasarılarının acilen tartışılmasını istemiştir²⁹⁵.

İlk önce Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şubeleri Demiryolları İşletme İdaresinin üç aylık bütçesinin acilen tartışılması oylamaya sunulmuş ve kabulüyle maddeleri tek tek tartışılmış, dört maddelik bir paket hazırlanarak bu maddeler de tek tek oylanmıştır. Oylama neticesinde 1925 yılı Bütçe Kanunu Hükümleri, 1926 yılının Mayıs ayının sonuna kadar uzatılarak idarenin 1926 Mart ayından Mayıs sonuna kadar üç aylık masrafına karşılık 1925 bütçesinin ekte yazılı cetvelde bulunan fasıl ve maddelerine toplam 154055 lira ödenek ilave edilmesine oy birliği ile karar verilmiştir. Bu maddelerin 01 Mart 1926'dan itibaren geçerli olduğu ve hükümlere icraya Nafia Vekilinin memur olduğu belirtilmiştir²⁹⁶.

Bu tasarı tartışılıp oylamaya sunulduktan sonra Kayseri-Ulukışla Demiryolunun inşası hakkında (1821) numaralı kanun tasarısı ve Nafia ve Muvazene-i Maliye Encümenlerinin tutanaklarının maddelerinin oylamaya sunulurak tartışılıp kabulüne geçilmiştir²⁹⁷.

Ulukışla-Kayseri hattının yapımı, Ankara-Kayseri ve Konya-Adana(Eski Bağdat) hattını, yani memleketin demiryolu ağında güney hatlar ile merkez hatları birbirine bağlayarak, Karadeniz ile Akdeniz arasında daha kısa bir demiryolu ulaşımı sağlamak, ilaveten Kayseri ve Niğde gibi önemli üretim merkezleri ve bu bölgelerle ticaret yapan yerlerin gelişmesine katkıda bulunmak amacı ile düşünülmüştür²⁹⁸.

Trabzon vekili Muhtar Bey hattın önemini belirterek inşaat yapılacak bölgenin de düz olması sebebiyle bahse konu hattın iki yılda bitirilmesi isteğine Behiç Bey;

“Biz de hattı iki yılda tamamlamak isteriz fakat bu sene ki bütçede Ulukışla-Kayseri hattına para ayıramayız. Bu sene yalnız keşfini ve etüdünü yapacağız. İnşasına gelecek sene başlanacaktır. Bu sebeple üç sene denmiştir” diye belirtmiştir.

Bu cevapla yetinmeyen Muhtar Bey yine de sürenin iki yıl olması konusunda önerge vermiş, fakat oylama sonucunda bu önerge kabul edilmemiştir.

²⁹⁵ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 71, s.165-167.

²⁹⁶ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 71, s.165-167.

²⁹⁷ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 71, s.165-167.

²⁹⁸ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s.82.

Müzakereler esnasında Kastamonu Milletvekili Halit Bey'in "Ankara-Sivas, Sivas-Samsun inşaatlarına devam ediliyor. Bu sene de Ankara-Ereğli hattının inşasını kabul ettik, şimdi de bu hattı kabul ediyoruz. Sonraki gündemde ise Diyarbakır-Ergani ve Malatya-Adana istikametinde bir hat vardır. Bütün bunları aynı anda yapabilecek yeterli mühendis ve memur var mıdır?" sorusuna Behiç Bey:

Bu sene Ankara-Kayseri-Sivas hattının inşasına devam edilecektir. Bunların teşkilatının yapabileceği kadar iş yapılacaktır ki bu derecedeki paraya tekabül ediyor. Sonra başlamış olan Kütahya-Tavşanlı hattının toprak tesviyesine devam edilecektir. Bunun dışındakilerin bu sene başlamasına ve devamına imkân yoktur. Sadece tetkikleri yapılacak, şirket bulunursa belki şirketlere verilecektir demiştir²⁹⁹.

Hattın inşası için 17 Mart 1926 tarihinde 787 numaralı kanun ile üç yılda 14 milyon liranın harcanmasına yetki verilmesine rağmen, hattın inşasına 1928 yılına kadar başlanamamış bu dönemde yalnız etüt ve güzergâh tespit çalışmaları yapılabilmiş, akabinde Kütahya-Balıkesir Hattıyla beraber 15 Haziran 1927'de yapılan sözleşme ile Alman Julius Berger İnşaat Şirketine ihale edilerek, hattın inşasına Kütahya-Balıkesir hattının inşasına başlanmasından altı ay sonra başlanmış ve 3,5 yılda tamamlanmıştır³⁰⁰.

Şirketin sözleşmeye uygun olarak inşaata Ulukışla istikametinden başladığı esnada, bölge halkının hattın güzergâhının Nevşehir ve Avanos'tan geçirilmesi isteği mevcut güzergâhın daha ekonomik olacağı ve maliyetin artacağı belirtilerek Bakanlar Kurulu kararı ile bu teklif reddedilmiştir.

2.5. KELLER-MALATYA-ERGANİ-DİYARBAKIR DEMİRYOLU İNŞAASI

Kararsızlıklar ve dar hat meselesi alt başlığında bahsettiğimiz üzere Arade-Diyarbakır-Ergani Demiryolu inşaatının askeri, idari ve ekonomik yönden ülkeye çok fazla bir fayda sağlamayacağı gerekçe gösterilerek hazırlanan kanun teklifi ile hattın yapımı durdurulmuştur.

Durdurulan bu hattın yerine daha fazla insanın yararlanabileceği daha ekonomik ve yurt savunması anlamında ihtiyaçları karşılayabilen Keller-Malatya-Ergani-Diyarbakır güzergâhında normal ebatlarda bir hat yapılmasına karar verilmiştir. Bahse konu demiryolunun yapımı için, 24 Mart 1926 tarih ve 793

²⁹⁹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 71, s.177.

³⁰⁰ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s.82.

numaralı kanun ile beş yılda harcanmak üzere 45 milyon lira ödenek verilerek, Filyos-Irmak hattı ile birlikte yapılmak üzere bir İsveç-Danimarka ortaklığı olan Nydqvist Holm şirketine ihale edilmiş, hattın Ceyhan ile Keller arasında bir noktadan başlayarak Malatya-Ergani güzergâhı takip etmesine ve oradan da Diyarbakır'a varmasına karar verilmiştir³⁰¹. Müzakereler esnasında Behiç Bey de söz alarak hattın başlangıç noktasının neresi olacağı konusunda şunları söylemiştir:

“Hattın başlangıç noktası, Keller-Ceyhan deyince Kelllerden başlayacağı manasında anlaşılmalıdır. Yapılacak yol için Fen nereyi belirlerse oradan başlanacaktır. Bunun mutlak olarak ifadesi yoktur ve bunu kanuna koymakta da bir fayda yoktur. Hat geniş olarak inşa edilecek ve bu sene de keşfine başlanacaktır. Mümkün olursa inşaatına başlanacaktır³⁰².”

Elazığ arada kalmasına rağmen Elazığ'dan bahsedilmiyor. Eğer bu hat Kömürhan Boğazından doğruca Gölcük altına geçecekse kışın oradan yol geçemez. Askeri, siyasi ve ekonomik anlamda Elazığ tabiri konulmalıdır, önergesi üzerine;

“Geçebilirse geçiririz. Eğer geçmez ise bir kol yaparız. Elazığ önemli bir şehirdir. Onu dışarıda bırakamayız. Fakat belki geçmez. O halde amaca bir kol yaparak hizmet ederiz. Ama bu sonraki iştir. Hattın inşaatını bir şirket bulursak şirkete vereceğiz. Eğer verecek bir şirket bulamazsak biz yapacağız.” şeklinde soruları cevaplandırmış ve müzakereler yukarıda belirtilen biçimde sonuçlanmıştır³⁰³.

2.6. ANKARA-EREĞLİ DEMİRYOLU İNŞAASI, DAR-GENİŞ HAT MESELESİ

12 Aralık 1925 tarihinde Ankara-Ereğli demiryolunun inşasıyla ilgili yapılan kanunun ikinci maddesinde hattın, arazinin arızalı olması sebebiyle pahalı olacağını bilmelerine rağmen askeri anlamda ve özellikle kömür-kereste taşımacılığında geniş hatta ihtiyaç duyulacağını bildirilmesi ile geniş hat inşası kabul edilmiştir. Bu hattın azami dört senede kırk milyon lira harcanarak bitirilmesi planlanmıştır³⁰⁴.

Daha sonra 01 Nisan 1926 tarihinde gelişen şartlar üzerine bu kanunun ikinci maddesinin değiştirilmesine yönelik yapılan müzakerelerde aynı işi dar hattın da yapabileceği ve böylece hattın inşasında maliyet ve zaman bakımından tasarruf

³⁰¹ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s.87.

³⁰² Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 75, s. 298-299.

³⁰³ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIII, İ: 75, s. 298-299.

³⁰⁴ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIV, İ: 84, s. 73-74.

edilebileceği tespit edilmiştir. Değişiklik onaya sunularak hattın dar olarak inşası kabul edilmiştir³⁰⁵.

İşte bu müzakereler süresince Behiç Bey dar hat meselesi ile ilgili olarak görüşlerini meclise sunmuş ve yapılan oylamada etkili olmuştur.

Behiç Bey, kanun değişikliği tasarısında, yapılan müzakereler boyunca dar hat inşasını savunurken meclisteki milletvekillerine şunları söylemiştir:

Hatların dar veya geniş ebatlarda yapılacağı konusunu incelemek amacıyla daha önceden mühendisler toplantısı yapıldığını, bu toplantıda alınan kararlara binaen bazı hatların dar bazı hatların geniş hat olarak inşasının planlandığını ve yine alınan bu kararlara göre, Ankara-Ereğli hattının da dar yapılmasının uygun olacağını değerlendirildiğini belirtmiştir. Bu kararları alırken heyetin dar ve geniş hatların bölgesine göre nakil kapasitelerini, kabiliyetlerini yaklaşık yapım maliyetlerini ve elde edilecek verimi analiz ederek karşılaştırılmalar yapılmak suretiyle planlandığını arz etmiş ve acilen kabul edilmesini teklif etmiştir.³⁰⁶

2.7. NAFIA BÜTÇE MÜZAKERELERİ VE ANKARA-EREĞLİ HATTI

7 Nisan 1926 tarihinde o yılın Muvazene-i Maliye Encümeni Kanun tasarısı müzakere edilirken Nafia Bütçesinin vekillere izahatı sırasında bahse konu bütçeyle ilgili yorum ve itirazlarda bulunmuştur.

Bu oturumda Trabzon mebusu Muhtar Bey'e göre; 18 yıldan beri bütçenin ilk defa denk olduğu, bunun mutluluk verdiği fakat bu denkliğin sebebinin büyüme ve işlerin iyi gitmesi şeklinde anlaşılması gerektiğidir. Aslında bu denkliğin sebebi ıslahat ve yeniliklere ayrılan paradan kesintiye gidilmesidir. Geçen seneden hiçbir fark yoktur. Yollara, sulara ve limanlara ayrılan bütçe geçen seneye göre daha azdır. Memurun maaşına zam yapılmayarak işçilerin maaşları da zamanında ödenmemiştir. İş bu haldeyken 3-4 yıllık planlar dâhilinde belirli bütçelerle yol, ıslahat ve yenilik yapılacağını vaat etmek ve planlamak yanlıştır. Çünkü büyüme yoktur ve planlanan da zamanında yapılmamaktadır³⁰⁷.

Bu konuşmaların devamında yolların suların ve limanların yapımı ve inşasına ayrılan bütçe tartışılırken, söz Ankara-Ereğli hattının başlangıç ve bitiş

³⁰⁵ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIV, İ: 84, s. 73-74.

³⁰⁶ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXIV, İ: 84, s. 73-74.

³⁰⁷ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXV, İ: 100, s. 183.

noktasının ve güzergâhının neresi olacağı ve Ereğli limanından ne şekilde faydalanabileceğine gelir ve Zonguldak Mebusu Tunalı Hilmi Ereğli ve Limanının öneminden bahsederek Ankara-Ereğli hattının güzergâhı için Behiç Bey'den bir açıklama ister. Bunun üzerine Behiç Bey şu şekilde cevap vermiştir:

Ankara-Ereğli hattının başlangıç ve sonunu tespit etmek için teknik bir heyet marifetiyle birçok çalışma yapıldığını ve kendileri tarafından bu çalışmalara binaen bir heyet istendiğini, gelen heyetin görevinin hattın hangi limanda son bulacağını ve hattın hangi güzergâhtan gideceğini belirlemek olduğunu aktarmış ve ilk önce Filyos denmesine rağmen daha sonradan bölgede inceleme yapan uzmanların Filyos'u uygun bulmayarak Ereğli'yi münasip gördüklerini belirtmiştir. Güzergâhlar için ise halen çalışmaların devam ettiğini ve henüz bir karar verilmediğini söylemiştir³⁰⁸.

Aslında I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele'de deniz yoluyla kömür taşınmaması sebebiyle lokomotiflerin odunlarla çalıştırılmak zorunda kalması ve Batı Karadeniz Bölgesindeki ormanların ve kömür ocaklarının işletilebilmesi gibi ekonomik bir amaçla Ankara-Ereğli hattı planlanmış, fakat daha sonra planlanan bu hattın güzergâhının yapılan çalışmalar neticesinde, doğrudan doğruya Ereğli'den ülke içlerine devam etmesi suretiyle, ülke savunması söz konusu olduğu anlarda güvenle kömür taşıyamayacağı ortaya çıkmıştır³⁰⁹. Bunun neticesi olarak, hattın Irmak-Çankırı-Safranbolu'dan geçerek zengin kömür madeni bulunan Söğütözü'nü içine alarak Safranbolu'ya varması planlanmış, diğer taraftan da Filyos'a inilmesi suretiyle ekonomik amaçlı olarak Filyos ile Ereğli arasındaki kömür madenlerini Ereğli limanına bağlayacak demiryolu hattının daha uygun olduğu tespit edilmiştir³¹⁰.

2.8. NAKLİYE ÜCRETLERİNİN PEŞİN ALINMASI

24 Mayıs 1926 tarihinde Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şubeleri Demiryolu İdaresinin 1926 senesi Bütçe Kanunu maddeleri tartışılıp tek tek oylamaya sunulmuştur. Yedinci madde oylandığı esnada Bozok Milletvekili Süleyman Sırrı Bey bu maddeyle ilgili nakliye ücretlerinin zaten peşin alınması gerektiğini herkesin

³⁰⁸ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXV, İ: 100, s. 183.

³⁰⁹ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s.91.

³¹⁰ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s.91.

bildiğini ve ücretlerin ödeme şekliyle ilgili olan bu maddeye aslında gerek olmadığını savunur³¹¹.

Bunun üzerine Behiç Bey söz alarak, “*tamam yapılan işe karşı paranın peşin alınmasının gerekliliği bilinse de hattın özel durumu sebebiyle gerek ordunun gerekse vilayetin hatta birçok borcu vardır. Bundan anlaşılıyor ki zamanında veresiye taşıma yapılmıştır. Binaenaleyh bunu kaldırmak için böyle bir madde koymayı Muvazene-i Maliye Encümeni kabul etmiştir*” şeklinde sorulan soruyu cevaplandırmıştır³¹². Oylamalar neticesinde kanun hükümetin teklif ettiği şekilde kabul edilmiştir.

2.9. İSTİKLAL MADALYASI MESELESİ

30 Mayıs 1926 tarihinde Ordu Mensuplarının İstiklal Madalyası ile ödüllendirilmeleri hakkındaki kanun tasarısı görüşmeleri sırasında, ordu mensubu teriminden kimlerin anlaşılacağı, ailelerin bu haktan faydalanıp faydalanamayacağı, cephe gerisinde asker olarak hizmet verenlerin kanundan ne şekilde faydalanacağı ve diğer vekâletlerde çalışan veya diğer sivil kişilerin de bu kanundan yararlanıp yararlanamayacağı tartışılırken Behiç Bey söz alarak bir öneride bulunmuştur. Behiç Bey önerisindeşunları demiştir;

Efendim, Heyeti Celilenin malumudur ki demiryolları müstahdemini 1336 – 1337 muhasebatında kısmen cephedeki hidemat kadar hizmet ifa etmişlerdir. Birçok istasyonlar düşman ateşi altına alınincaya kadar vazifelerini terk etmemişler, ancak emir alarak geri çekilmişlerdir. Bilahara büyük taarruzda Çobanlardan Uşak’a kadar hattın tamiri ki, yüz yirmi kilometredir, bunun yirmi kilometresi kâmilen kaldırılmış olduğu halde, en mütemeddin şimendifer kıtaatının bile yapamayacağını yirmi dört saat çalışarak hattı sekiz günde yapmışlardır. Ondan sonra hattın umumi tamiratının tekemmülâtı Heyeti Celilenizce malumdur. Binaenaleyh bunların hizmetlerinin aynen ordunun geri hidematından addiyle bunların da İstiklal Madalyası İle taltiflerini rica ederim. Buna iki esbabı mücbire daha vardır. O da şimendiferde üç cins memurin vardır. Birisi filan şimendifer kıtasını teşkil eden efrat, ikincisi Mükellefiyeti Askeriye Kanununun 93 ncü maddesi mucibince şimendifer memurları, seferberlikte istihdam olunurlar kaydından bilistifade onlar da alacaktır. Asıl bunları idare eden hizmeti mükellefe haricinde kalanlardır ki, en çok da bunlar müstahaktır. Çünkü diğerleri bunları idare etmiştir. Bunların buna istihkakına 1339 senesi bir martında Reisicumhur hazretlerinin atideki nutkunu da işhat etmek isterim. Nutkundan bir maddesini arz etmek istiyorum. Reisicumhur Hazretleri buyurmuşlardır ki: Vasaiti nakliyemizin en büyük aksamım şimendiferler teşkil etmektedir. Bu bapta maruzatta bulunmazdan evvel, malzeme fıkdanından mütevellit her türü müşkülata rağmen şimendiferlerimizin orduya ve memleketimize ettikleri

³¹¹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXV, İ: 107, s. 475.

³¹² Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXV, İ: 107, s. 475.

hidematı şükranla yâd ederim. Binaenaleyh bunların ifa ettikleri hidemattan dolayı bunların da kanuna ithalini rica ederim³¹³.

2.10. DEVLET DEMİRYOLLARI ARAZİSİNİN İSTİMLAKI

09 Haziran 1926 tarihinde, (29 Mayıs 1926 tarih ve 6\2380 numaralı teskerenin) İnşa Edilmekte Olan Devlet Demiryollarının Geçtiği Arazinin İstimlâkine dair kanun tasarısı görüşülürken, devletçe o gün inşa edilmekte olan ve gelecekte inşa edilecek olan demiryollarının güzergâhına rastlayan ve tesisata gerekli olan arazi ve gayrimenkullerden devlete ait olanlar Demiryollar İdareleri adına bedelsiz terk edilerek, bu şekilde kayıt altına alınacaktır. Devlete ait demiryollarının inşa ve işlemlerinde kullanımına lüzum görülen ve devlete ait olan gayrimenkuller ile demiryolu hattının her iki tarafından beşer kilometre mesafe dâhilinde bulunan kum ocağı, taş ocağı, maden kömürü kullanımına demiryolları idaresi görevlidir. Devlet Demiryolları ve teferruatına gerekli görüldüğü için işgal edilmiş veya edilecek gayrimenkulden hakiki ve hükmü şahısların sahip oldukları arazi veya emlakın istimlâk bedeli, istimlâk edilecek senede alınan vergiye göre hesap edilecek ve buna göre kıymetlendirilecektir. Vergisi bulunmayan arazi ve emlakın kıymeti emsalinin vergisine oranla belirlenecektir. Arazinin bedeli ne olursa olsun devlete verdiği vergi oranında istimlâki yapılacaktır şeklinde maddeler halinde kanun teklifleri yapılmıştır³¹⁴.

İşte bu üç madde oylanırken Behiç Bey üçüncü maddede itiraz ederek “*istimlâk edilecek senede*” yerine “*belirtilen hatlar için ilgili kanunların yayınladığı tarih*” cümlesinin eklenmesini isteyerek aslında kanunun yayınlanmasından 4–5 sene sonra hattın yetişebilecek olan kısmındaki arazi fiyatlarının pek çok artmasını engellemek amacıyla bu cümlenin yukarıda belirtildiği şekilde değiştirilmesini istemiştir³¹⁵.

Tartışmaların devamında Aydın Milletvekili Mithat Bey’in, istimlâk bedellerinin o seneki bütçe kanununda belirtilmediği, şu anki mevcut durumda inşaat bölümünden de inşaatların sayısının fazla olması sebebiyle para ayrılamayacağı bu istimlâk edilecek arazi için nereden kaynak yaratılacağı sorusuna ise Behiç Bey; “*Araştırıyoruz. Eğer bütçe müsait görülmez ise gelecek seneye verilmek üzere senet*

³¹³ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXV, İ: 110, s. 632-636.

³¹⁴ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVI, İ: 117, s. 280.

³¹⁵ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVI, İ: 117, s. 280.

vereceğiz” demiş, Mentеше Milletvekili Şükrü Kaya Bey’in kumpanyaların da bu kanundan faydalanabilecekler mi sorusuna ise hayır şeklinde cevap vermiştir. Tartışmalar sonucunda kanun maddeleri Behiç Bey’in teklif ettiği şekilde kabul edilmiştir³¹⁶.

2.11. ANKARA-EREĞLİ HATTI VE KASTAMONU

20 Aralık 1926 tarihinde daha önceden bu hatla ilgili 12 Aralık 1925 tarihinde kabul edilmiş kanunun ikinci maddesine denk gelen ve yine 07 Nisan 1926 tarihli kanunun birinci maddesindeki konular ile Ankara-Ereğli Demiryolunun İaşe ve İşletilmesi Hakkındaki Kanun müzakere edilmiştir. Bu müzakereler esnasında hattın bir metre genişliğinde olacağı ve Irmak-Safranbolu-Ereğli ve Safranbolu-Söğütözü güzergâhını takiben Ereğli Limanına varması planlanmıştır. Bu hat ve Ereğli Limanı için beş senede sarf edilmek üzere 50 milyon lira tahsis edilmiştir. Kanunun birinci maddesi olan bu konu oylandıktan sonra Tunalı Hilmi Bey bu hattın feyizli bir hat olduğunu söyleyerek o günün memleket için bir bayram olduğuna işaret etmiştir. Fakat Ereğli’deki kömürden faydalanmamız için yapılan bu hattın işçi problemi çözülmeden istenilen faydayı sağlayamayacağını düşünen Tunalı Hilmi bir çözüm önerisi getirmiştir³¹⁷.

Bu öneriye göre, Ereğli-Zonguldak, Kilimli-Amasra, Amasra-Zonguldak arasında bir şimendifer yapılarak hat boyunca işçi ve amele köyleri vücuda getirilmeli mevsimlik işçi tabiri ortadan kaldırılmalıdır. İşçi probleminin çözülmesiyle Ereğli havzasındaki kömür meselesi de halledilmiş olacaktır³¹⁸.

Konuşmaların devamında Kastamonu Milletvekili Hasan Fehmi Bey hattın tarih boyunca önemli olaylara sahne olan Kastamonu’dan neden geçmediğine dair bir izahat, bir teselli istemesi üzerine Trabzon Milletvekili Muhtar Bey bunun sebebini kürsüye çıkararak anlatmıştır. Konuşmayı kısaca özetlemek gerekirse Muhtar Bey bölge coğrafyasının buna izin vermediğini söylemektedir. Hattın sırf Kastamonu’ya gitmesi için 80–90 kilometre uzatılması gerektiğini bunun da optimum faydayı azaltacağını belirtmiştir³¹⁹.

³¹⁶ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVI, İ: 117, s. 280.

³¹⁷ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 17, s. 101.

³¹⁸ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 17, s. 101.

³¹⁹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 17, s. 101.

Konuyla ilgili Nafia Vekili Behiç Bey de söz alarak Muhtar Bey'in söylediklerine yakın şeyler söylemiştir. Konuşmasında; aslında Kastamonu vilayetinin şimendiferin ilminden, bereketinden yararlandığını, hattın vilayetin önemli bir bölümünden geçtiğini belirtmiş ve esas güzergâhın Kastamonu'dan geçmesi durumunda hattın çok uzayacağını söylemiştir. Konuşmasının devamında hattın uzun olmasının nakliye masraflarını arttıracığını bununda nakliye ücretlerine yansıtacağını zaten arazi arızaları yüzünden uzayan yolun daha da uzatılması gerektiğini aksi halde kömürün daha da pahalı olacağını milletvekillerine aktarmıştır³²⁰.

Behiç Bey'in konuşması bittikten sonra Kastamonu Vekili Ali Nazmi Bey'in; ısrarla hattın Kastamonu'dan geçmesi ihtimalini sorması üzerine “*Söğütözü ve İnebolu arası mesafe kısadır. Hat zaten 140 kilometredir. İnebolu tahminen Kastamonu'ya 80 kilometredir. Hattın son noktası İnebolu'dur. Kastamonu'ya gayet yakındır. Arazi müsaade ederse Söğüt üzerinden Kastamonu'ya uğramadan İnebolu'ya inebilir. Kastamonu'dan geçerse çok müşkül olur*” şeklinde cevaplandırmıştır³²¹. Oylamaya maddeler değişmeden geçilmiş, neticesinde kanun teklif edildiği şekilde kabul edilmiştir.

2.12. İKİ YÜZ MİLYON LİRALIK BONO VE SU MESELESİ

Şimendifer ve Limanlar inşaatıyla su işlerine sarf edilmek üzere 200 milyon liraya kadar bono ihracı hakkında Maliye Vekâletince hazırlanan ve İcra Vekilleri Heyetinin 12 Aralık 1926 tarihindeki toplantısında ele alınan ve Meclise arz olunan kanun tasarısının maddeleri tek tek tartışılarak oylamaya sunulmuştur³²².

Bu kanuna göre Umuru Nafia'ya yönelik şimendifer, liman ve su işlerine sarf edilmek ve her sene tayin edilecek miktarı o seneye ait Nafia Vekâleti bütçesine konmak üzere Ziraat Bankası kefaletiyle 200 milyon liraya kadar bono ihracına Maliye Vekili yetkili ve görevlidir. Bu maddenin oylaması esnasından Bozok Milletvekili Süleyman Sırrı Bey “suyla ilgili” teriminin gereksiz olduğunu kanundan çıkarılması gerektiğini söylemiştir. Bu konuyla ilgili birkaç milletvekili söz aldıktan sonra Nafia Vekili Behiç Bey de konuyla ilgili konuşmuştur.

³²⁰ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 17, s. 101.

³²¹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 17, s. 101.

³²² Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 17, s. 107.

Özetle; mevcut durumda nehirlerin fayda yerine bazen zarar verdiğini, hükümetin bu nehirlerden en faydalı şekilde yararlanmak istediğini ve su işlerinden anlaşılması gerekenin nehirlerin ve bataklıkların ıslahı olduğudur. Bazı büyük nehirlerin ve ırmakların öncelikle kurutulması ve suyundan istifade de edilerek arazisinin kazandırılması için bu maddenin konulduğunu belirtmiş ve bu işle ilgili bir iki şirketin müracaatının olduğunu aktardıktan sonra, uzun vadelerle bu işlerin şirketlere verilebileceğini söylemiştir. Konuşmanın devamında bu konunun esasının şimendiferler olduğunu, su kelimesinin kanundan çıkartılabileceğini, anlatılmak istenen şeyin meclisten bu (su) işlerle ilgili ödenek alabilmek için tekrar tekrar aynı prosedürün yapılmayarak işin kısa sürede halledilebilmesi ve müracaat edecek şirketlere güven telkin etmek amacıyla ilave edildiğini belirtmiştir³²³.

Aslında bu açıklamanın sebebi kanuna ekli cetvellerde hangi nehre veya hangi araziye ıslah için ne kadar bütçe ayrılacağı belirtilmemiş olması ve su teriminin havada kalarak bir şey tanımlayamamasıdır. Fakat kanun memleketin ekonomik hayatının gelişmesi ilke edinilerek bu konuyla ilgili ileride gelecek müracaatlara cevap verebilmek için yapılmıştır.

Bu tartışmaların devamında Aralık 1926'da Cumhuriyet'in ilk borçlanma kanunu çıkartılmış, nafıa işlerine ve özellikle demiryollarına kaynak yaratmak için 200 milyonluk bono satışına izin verilmiştir. Haziran 1927 tarihinde bu meblağ 20 milyon lira arttırılmıştır³²⁴.

2.13. TARİFELER KONUSUNDA AÇIKLAMA

27 Aralık 1926 tarihindeki oturumda görüşülen konulardan birisi de Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1927 senesi bütçe kanunu layihasıdır.

Kanunun maddeleri oylamaya sunulup mütalaa istendiğinde Kastamonu Vekili Halit Bey, Anadolu-Bağdat hattının satın alınması işleminin hangi evrede olduğunu sorması üzerine Behiç Bey bu meselenin henüz sonuçlandırılmadığını belirterek, meselenin sonuçlanmadan da safahatı hakkında bilgi vermenin yanlış olacağını değerlendirmiştir³²⁵.

³²³ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C.XXVIII, İ: 17, s. 107.

³²⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 28-29.

³²⁵ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 19, s. 155.

Yine aynı oturumda Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1927 senesine mahsus fevkalade bütçe kanunu maddeleri tek tek oylanırken, ayrılan 15 milyon liradan 3 milyon lirası 1927 senesi bütçesine ekli cetvel gereğince sarf edilmesine karar verilmiştir. Kanunun devamında adı geçen idarenin fazla gelirleri bu harcamaya karşılık kullanılarak, bütçe açığının temini için, idarenin gelecek seneler gelir fazlalarını karşılık göstermek üzere kredi ve borç kullanabilmesi hükümetin kefaletine bırakılması kabul edilmiştir³²⁶.

Maddelerin devamında beşinci madde oylandığı esnada Ardahan Vekili Talat Bey; hükümetin merkezi durumunda bulunan ve yeniden yapılanan Ankara'ya inşaat malzemesi, odun ve kömür naklinin çok pahalıya mal olduğu ve bu konuyla ilgili tarifelerde değişiklik olup olmayacağını sorması üzerine Behiç Bey bu soruyu cevaplandırmıştır³²⁷

Behiç Bey Talat Bey'e cevaben: sorulan sorunun o anda konuşulan konuyla (fevkalade bütçe) ilgili olmadığını fakat soruyu yinede cevaplandıracağını söyledikten sonra, tarifelerin ve nakil ücretlerinin ihtiyaçlara binaen yapıldığını ve yapılan kanun gereğince de tarifenin azami 5 misline kadar ücret alındığını ve yine yapılan bu kanuna göre inşaat malzemesi nakliyesinin zaten indirimli olduğunu belirtmiş ve daha fazla indirimin mümkün olamayacağını arz etmiştir. Bahse konu hatlarda daha düşük ücretle nakliye zararına olacaktır ve Behiç Bey o zamanki nakliye ücretinin dünyadaki tüm nakliye ücretlerinden düşük olduğunu meclise aktarmıştır³²⁸. Oturumun devamında tüm maddeler oylanarak kabul edilmiştir.

2.14. 1927 SENESİ NAFİA VEKÂLETİ BÜTÇESİ

14 Nisan 1927'deki oturumda Nafia Vekili Behiç Bey, Vekâletin o ana kadar memleket için yaptıklarını milletvekillerine arz etmiştir. Bu konuşma Nafia Vekâletinin bütçesi müzakere edilirken yapılmıştır. Behiç Bey kürsüye çıktığında mebuslara şunları söylemiştir:

Efendim, nafia işlerine dair Heyeti Celileyi biraz tenvir etmek isterim. Evvelâ demiryollarının vaziyeti: Devlet Demiryollarının muntazam bir şekilde inşa ve işletilmesi için bir kanun lâyihası takdim ettim. Bugün Encümene havale olundu. Bununla bu seneki teşkilât daha muntazam bir hale getirilecektir. Yapılan hututta

³²⁶ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 19, s. 155.

³²⁷ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 19, s. 146,159, 199-201.

³²⁸ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXVIII, İ: 19, s. 146,159, 199-201.

memur meselesini Haydarpaşa cihetinde ikmal ettik. Cer mühendisi yetiştirmek için Avrupa'ya talebe göndermekteyiz. Şimendifercilikte Türklüğün kabiliyeti Anadolu hatlarında görülmüştür. Ümit ediyorum ki ileri hatlarda daha mükemmel bir surette olacaktır. İnşa edilmekte olan kısımlardan Kayseri hattı Mayıs nihayetinde açılacaktır, (18 kilometre) dir. Haziranda Havza'ya kadar varacağını zannediyorum. (92 kilometre) dir. Sene nihayetinde Amasya'ya (140 kilometre); gelecek sene Ağustosta Tokat civarında Turhal'a varacağız (200 kilometre) dir. Kayseri'den Sivas'a ve Turhal'dan Sivas'a doğru olan kısımlar da Belçikalı gruba verilmiştir. Onlar da Nisanda işe başlamaya mecbur idiler. Biraz teehhürle işe başladılar. Bu suretle üç senede Sivas'a iki hat bağlanmış olacaktır. Kayseri hattı üzerinde bir noktadan Filyos'a ve Safranbolu'dan bir şube ile kömür madeni olan Söğüt üzerine ve Filyos'tan Ereğli'ye kadar olarak yapılmakta olan hat İsveç grubuna verilmiştir; 580 kilometredir. Ereğli limanı da dahildir. Keza Keller'den Malatya-Ergani madeni -Diyarbakir hattı da aynı gruba verilmiştir, 500 kilometredir. Bunlar inşaata bir Haziranda başlayacaklardır. Fakat şimdiden istikşafa başlanmıştır. Kütahya'dan Balıkesir'e, Ulukışla'dan Kayseri'ye olan hatlarda Bülerbiker grubuyla müzakere icra edilmiş ve mukavele parafe edilmiştir. Almanya'ya gittiler, geldiklerinde imza edeceğimizi zannediyorum. Bundan başka Afyon'dan başlayarak Antalya'ya yapılacak bir hat için Aydın demiryolunun hakkı inhisarı vardır. Kendisine teklif ettik, müzâkere için gelecektir. Anlaşabilirsek Afyon'dan Dinar ve Dinar civarından bir noktadan başlayarak Antalya'ya bir hat vermek arzusundayız. Tabii neticesi Heyeti Celilenize arz edilecektir. Sarıkamış demiryolu her iki taraftan denize merbut olmadığından pekiyi bir vaziyette değildir. Mümkün mertebe hali hazırı muhafaza ile iktifa etmekteyiz. Orada büyük hatlar inşaasına da imkân göremiyoruz, yani hali hazırı muhafazaya mümkün mertebe çalışıyoruz. Hesâbata nazaran Samsun - Sivas hattının beher kilometresi 75 ila 80 liraya mal olmaktadır. Devlet Demiryolları hakkındaki maruzatım bunan ibarettir. Şirket Demiryolları: Anadolu hattının iştirak müzakeresi henüz hitam bulmamıştır. Murahhaslar gelmiştir, tekrar müzâkerata başlanacaktır. Balata hattının müzakeresi neticesi aynı komisyona terk edilmiştir. Şark demiryolları ile on yedi senelik muallâk bir hesabımız vardır. Bunun rüyeti de kuvvei karibeye gelmiştir, bu hafta içinde halledeceğimizi zannediyorum. İzmir Kasaba hattının keza 17 senelik muallâk hesabı vardır bununla da hali müzakere edeyiz. Bir aya kadar bunun da halli muhtemeldir. Aydın hattının itilafı yapılmıştır, Meclisi Âliye takdim edilmiştir. Encümendedir, bu sene Encümenden çıkarıp Heyeti Âliyenize takdim etmeye çalışacağız. Samsun - Çarşamba hattı ilk vaziyette işlemektedir. Terme'ye kadar temdidi için projeleri tasdik edilmiştir. Avrupa sürat katarları şirketiyle anlaşarak temmuzdan itibaren Ankara - Haydarpaşa hattında bir ekspres treni yapmak niyetindeyiz ve bu trenle beraber Avrupa'dan doğrudan doğruya Ankara'ya ve Ankara'dan doğrudan doğruya Avrupa'ya - Haydarpaşa'dan Sirkeci ve doğru bilet alarak ve hususi bir vapurla karşıya geçerek - seyahat temin edilecektir. Avrupa ile Ankara arasındaki münasebet böylece daha suhuletle temin edilebilecektir. Adî yollar: Tevhit Kanunu Heyeti Vekilededir. Yakında Heyeti Celileye arz edilecektir. Bu suretle yolların daha muntazam şekilde inşa ve muhafaza edileceğini ümit ediyorum. Bu kanun mucibince heyeti fenniyeler tevhit edilecektir ve fen işleri Nafia Vekâletinde temerküz ettirilecektir. Diğer nafia işleri: Su işleri; tahsisat vüsatında mümkün mertebe yapılmaktadır. Ankara civarında bir iki seneden beri epeyce su işleri yapılmıştır. Sarısuyun istikşafatı yapılmaktadır. Ceyhan'da, Bursa'da imkân derecesinde bataklıkların kurutulmasına çalışılmaktadır. Konya İska Müdüriyetinin hususi bir müessesese haline ifrağı için bir kanun lâiyhası teklif edilmiştir, Encümenlerdedir. Yakında Heyeti Celileye takdim edilecektir. Bu sayede onun da daha mükemmel bir hale geleceğini ümit ediyorum. Bir kaç seneden beri yapılmakta olan Amasra limanının inşasına bu sene de devam edilecektir. İnebolu'daki dalgakıranın da bütün bütün harabisine meydan vermemek için bu sene

bütçeye bir kısım para konulmuştur. Van Gölündeki seyrisefain işleri pek muntazam değildir. Oraya yeni bir heyet gönderdim, o heyetin verdiği rapora nazaran çok para lâzımdır Onun için şimdilik hali hazırı muhafaza ile iktifa edeceğiz. Bu sene birçok şehirlere elektrik imtiyazı verildiği gibi Ankara için de elektrik ve havagazı imtiyazı verilmiştir. Yakında başlanacaktır ve yirmi ayda ikmal edilecektir. Mühim işlerden birisi de İstanbul rıhtım işleridir. Bundan 7 – 8 ay evvelden beri bir heyet bununla meşgul olmuştur. Bu şirketin yeni müdürü ile meclisi idare azalan Hükümetle anlaşmaya pek mütemayildirler. Yakında İstanbul limanının vaziyeti tamamıyla arzu dahilinde halledilecektir. Terkos Şirketinin vaziyeti şehremaneti ile İstanbul komiserimiz tarafından tetkik edilmektedir, henüz intaç edilememiştir. Çünkü ihtiyaç çok büyüktür. Bu ihtiyacı tatmin etmek için şirket mütemadiyen merkezi ile muhabere etmektedir. Ümit ediyorum ki bu da intaç edilecektir. Nafia Vekâleti mekteplerinden mühendis mektebi talebesi bu sene iki yüz elliye iblağ edilecektir, İstanbul'da ve Ankara'da bulunan fen mektepleri de iyi talebe yetiştirmektedir. Ancak Elaziz'de muallim bulmak müşkülâtı dolayısıyla oradaki mektebi Ankara'ya getirmek niyetindeyiz. Bu suretle daha iyi talebe yetiştirmeye muvaffak olacağımızı ümit ediyorum, başka maruzatım yoktur. Heyeti Celilerim başka emirleri varsa cevap vereyim. demiştir³²⁹.

Bunun üzerine Van Milletvekili Hakkı Bey, Van gölündeki deniz araçlarının düzgün olmadığından bahsederek, aldığı telgrafta oraya para gönderilmediğinden ve vapurların da mazotla işlemesi sebebiyle vapurlardan istifade edilemediğinden bahsetmiştir. Bu konuyla ilgili olarak konuşmasının devamında da “*Vekil Bey talimat vermiş mi? Parayı düzgün olarak göndereceğini söylemiş mi? Yani tertibat alacak mı? Orada ki halk vapurdan faydalanabilecek mi?*” sorularını Behiç Bey'e yöneltmiştir³³⁰. Behiç Bey cevaben:

Bütçede planlanan meblağın verildiğini ve ödeneğin tamamının kırk bin lira olduğunu fakat bu işin milyonlarca liralık bir iş olduğunu belirtmiştir. Devamında bugünkü vapurların halinin kötü olduğunu ve bölgeye yeni vapurların alınması gerektiği kanaatinde olduğunu fakat bu işinde çok maliyetli olması sebebiyle yapılamadığını mevcut durumun idame ettirmek istediklerini belirtmiştir³³¹.

Siverek Milletvekili Kadri Ahmet Bey'in, “*Belçika grubu hakkında bazı dedikodular vardır. Yapacaklar mı? Yapmayacaklar mı? Sizin kanaatiniz nedir?*” sorularını ise Behiç Bey; onlardan daha sonra işe başlayacak olan bir grubun onlardan daha önce işe başlamasının dedikodulara sebep olduğunu söyledikten sonra şirketi takip ettiklerini, durumlarını ilk başta sıkıntılı görmelerine rağmen şirketin mevcut yaptıklarıyla güven verdiğini fakat vazifesini yapmaması durumunda da mukavelenin gereklerinin derhal yapılacağını meclise arz etmiştir. Malatya

³²⁹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

³³⁰ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

³³¹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

Milletvekili Reşit Bey'in; "*Keller'den Malatya'ya kadar Haziranda yol yapılacağı söylenmişti, oradaki yol şirkete mi verilecek yoksa satın mı alınacak?*" sorusuna Behiç Bey:

"Bağdat hattının hukuki durumu bir komisyon tarafından incelenmektedir. Bildiğiniz üzere ismi Balat hattıdır. Bu hattın Yenice'den Meydanekber'e kadar ve Çobanköy'den Nusaybin'e kadar olan kısmı da bir Fransız Grubu tarafından işletilmektedir. Bunun hukuki durumunun tespiti için Saraçoğlu Şükrü Bey'in başkanlığı altında komisyon toplanacaktır" diyerek cevap vermiştir³³².

Giresun Milletvekili Hakkı Tarık Bey'in; "*İstanbul Rıhtım şirketinin durumu hakkında Vekâletin inceleme yaptığını duydum. Bu araştırmanın neticesi nedir?*" sorusuna ise Behiç Bey devamla;

Az öncede arz ettiğim gibi komisyon raporunu bir hafta önce aldım. Bu yakınlarda meseleyi sonuçlandıracağız. Mesele çok karışık bir iştir. Şirket kurulduğundan beri birçok safhadan geçmiştir. Ezelden beri hükümet ve bu şirket aralarındaki sorumlulukları tam anlamıyla yerine getirememişlerdir. Şimdi şirket bütün görevlerini tam anlamıyla yapmak istiyor. Yalnız iki köprü arasındaki rıhtımın yapılması meselesi çok önemlidir. Eğer vaziyet yapılmasını temin edecek bir halde ise ısrar ederler. Olmadığı takdirde başka bir hal tarzı bulup Heyeti Celile'nize arz edeceğim. demiştir³³³.

Giresun Milletvekili Hakkı Tarık Bey'in; rıhtımın yapılmadığı halde şirketin doğal olarak buradan gelir elde etmesiyle ve bu konuyla ilgili açıklama istemesi üzerine;

"Eldeki mevcut mukaveleye göre şimdiki durum böyledir. Fakat haklı olup olmadığı meselesini yakında çözeceğiz." demiştir³³⁴.

Ardahan Vekili Talat Bey ise: Erzurum-Kars-Hopa istikametiyle İran Transitini gerçekleştirecek olan Hopa-Borçka yolunun (35 kilometre) bitirilmesi konusunu birçok kereler mecliste dile getirdiği halde yolun tamamlanmadığını belirterek yolun bir an önce tamamlanması ve bölge ile ilgili görüşlerini belirtmiş, devamında bu yoldan Artvin, Erzurum ve Ardahan da faydalanması gerektiğini, bunun için Artvin Ardahan arasında Yalnız Çam denilen bir noktada 5 kilometrelik basit bir tesviye yapılması suretiyle Erzurum'dan otomobile binen bir kişi üç saatte Hopa'ya gelebileceğini söylemiştir. Fakat mevcut durumda Ardahan'dan kalkan bir adamın geriye dönmek suretiyle Erzurum üzerinden Trabzon'a gelmek gibi zorlu bir

³³² Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

³³³ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

³³⁴ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

yoldan geçtiğini veya yapılmamış olan bu Hopa-Borçka yolundan geçerek her gün ölüm tehlikesine maruz kaldığını, elli bin liralık bir keşif bedeli ile de bu yolun inşasına tahsis edilebileceğini belirttikten sonra Ardahan Vekili Talat Bey de konuya eklemeler yaparak bu yolun önemine işaret etmiştir³³⁵. Adı geçen vekillerin konuyla ilgili suallerine Behiç Bey özetle şöyle cevap vermiştir.

“Vekâlet bu yol için be sene çok uğraşmıştır. Fakat çok paraya mal olan bir yoldur. Senede 20–30 bin lira tahsis edilmek üzere iki, üç seneden önce yapılmasına imkân yoktur. Gelecek sene daha önemli bir miktarı tahsis ederek yolu tamamlamaya çalışacağız. Gerekeni yaptığımı bilmenizi isterim³³⁶.”

Kütahya Vekili Ragıp Bey, Kütahya-Tavşanlı hattına ayrılan on bin liranın az olması sebebiyle eskiden beri yapılanların da bir işe yaramayarak bozulacağını ve zarara gireceğimizi iddia etmesi ve bu hatta daha çok para istemesi üzerine Behiç Bey:

Polis Beyger grubu ile yapılan mukavele imza edilebilirse bu hatta elli kilometrelik yol yapılacaktır. Eğer onlarla anlaşamazsak ona tahsis edilen para ile biz üzerimize alacağız. Yalnız fark şudur ki, onlar üç senede ikmal edip parasını sekiz senede alacaklardır. Biz ise tabii ki elli kilometre yapamayız. Daha azını yaparız. Zihinlerde yanlış iz bırakmamak için böyle beş on bin gibi şeyle kaldırılarak hepsinin bir maddeye alınması daha yerinde görülmüştür demiştir³³⁷.

Tartışmaların devamında Trabzon Vekili Abdullah Bey’in Erzurum-Trabzon Hattı ve Trabzon Limanı için ödenek durumunu sorması üzerine Behiç Bey; Erzurum-Trabzon Hattı ve Trabzon Limanı için bir şirket gayet uygun şartlarla tetkikat yapacağını söylemiştir. “Opsiyon verilmiştir. Bekliyorum.” demiş, Trabzon Vekili Şefik Bey’in Trabzon-Erzurum hattı ile ilgili İran Transit yolu hakkındaki soruları üzerine, “Şimdilik bir teşebbüsümüz yok. Fakat sermayedar bulursak taksitle vermek suretiyle yapmayı düşünebiliriz. Bu sene vermeye çalışacağız” demiş ve konuşmasını bitirerek kürsüden inmiştir³³⁸.

2.15. DEVLET DEMİRYOLLARI İDARESİNİN KURULMASI

Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi’nin Teşkilat ve Vazifesine dair kanunun birinci maddesinde; mevcut durumda inşa halinde veya gelecekte inşa edilecek olan Devlet Demiryollarının ve bu demiryollarının son bulduğu -devlete ait

³³⁵ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

³³⁶ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

³³⁷ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

³³⁸ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXI, İ: 53, s. 146-152.

olan- limanları işletmek ve inşa etmek üzere Nafia Vekâletine bağlı Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi teşkil edilmiştir yorumu oylanarak kabul edilmiş, devamında da ikinci madde olan katma bütçe ile idare olunacağı mütalaaya sunulmuştur³³⁹.

Bunun üzerine Antalya Vekili Rasih Efendi, “*Şimdi vekâlette bir Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi vardır. Ona ne olacak? Ayrıca farklı bir Müdüriyeti Umumiye mi açılacak*” sorusunu “*ilga ediliyor*” şeklinde cevaplandıran Behiç Bey, altıncı madde okunduktan sonra Rasih Bey’in sorusunu cevaplandırmak istemiş ve söz almıştır. Behiç Bey konuşmasında:

Bugün Nafiada üç müdüriyeti Umumiye vardır. Anadolu-Bağdat Demiryollar Müdüriyeti Umumiyesi, İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi, Nafiadaki Demiryollar Müdüriyeti Umumiyesi. Bu müdüriyeti umumiye kalacaktır. Mevcut olan şirketlerin muamelatına bakacaktır. Diğerleri lağv olacaktır. Onların yerine bir tek Devlet Demiryollarıyla müştâğil Müdüriyeti Umumiye teşekkül edilecektir demiştir³⁴⁰.

Dokuzuncu madde olan Azaların sahip olması gereken vasıfları belirten madde okunduktan sonra Burdur Vekili Hüseyin Baki Bey’in, Mebusluk ve İdare Meclisi azalığı bir arada olabilir mi sorusuna Behiç Bey, “*Teklifte böyle bir şey yoktur. Heyeti Celile kararını versin. Çünkü encümen çıkarmamıştır.*” şeklinde cevap vermiştir³⁴¹.

İdarenin inşaat ve işletme işleriyle ilgili yetkilerini belirtir 35’inci maddeye gelindiğinde madde vekillere okunmuştur. Maddeye göre: İdare, demiryolu ağıyla beslenmeyen limanların inşaat ve işletme işleri için üzerindeki kurumlar arasında telgraf, telefon, elektrik, su, yükleme ve tahliye ve yolcu eşyalarının nakil ve ihracı gibi hususları temin için konuyla ilgili teşkilat ve tesisat yapmaya, işletmeye görevlidir.

Giresun Milletvekili Hakkı Tarık Bey, Benim söyleyeceklerim okunan maddeyle ilgili değildir. Fakat yeni bir madde eklenmesini gerektirebilir. Maddelerden anladığım kadarıyla birçok kurum indirimli tarifeden faydalanacaktır. Ancak unutulmuş bir takım ilmi kurumlar vardır. Örneğin mektepler; tatil zamanında veya bunun dışında tetkik seyahati yapmaktadırlar. 20–30–40 talebe veya öğretmen bir yerde tarihi bir meselenin tetkikine lüzum görürler. Sonra spor teşkilatları

³³⁹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXII, İ: 70, s. 287.

³⁴⁰ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXII, İ: 70, s. 287.

³⁴¹ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXII, İ: 70, s. 287.

müsabaka için seyahat ederler. Daha sayılabilecek bir sürü ilmi kurumlar vardır. İşte bu ilmi müesseselerin vaziyeti hakkında hiçbir madde yoktur. Hâlbuki kanun bu ihtiyaçları gidermelidir. Bu gibi kurumların da indirimli tarifeden faydalanmalarını teklif ediyorum³⁴² demesi üzerine Behiç Bey;

“Milli Eğitim Bakanlığı’nun konuyla ilgili çalışması vardır. Heyeti vekilededir. Meclisi Aliye gelecektir. O zaman bu meseleyi konuşabiliriz” demiştir³⁴³.

Hakkı Tarık Bey’in *“asıl yeri bu kanundur. Milli Eğitim Bakanlığı’nun hazırladığı kanun çıkacak mı, çıkmayacak mı belli değildir. Israr ediyorum”* demesi üzerine Maliye Vekili Mustafa Abdülhalik Bey bu öneriye tepki göstererek, bu gibi kurumlara yardım için bütçeden yer ayrılması gerektiğini belirtmiş, şimendiferlerin masraflarını kurtarmaları gerekir demiştir.

Tartışma Maliye Vekili ve Giresun Milletvekili arasında devam ederken Behiç Bey araya girerek; bu maddenin yalnız şahıslara münhasır bir madde olmadığını müteahhitlere ve bir yeri keşif için vekâletçe görevlendirilen kişilerle ilgili ve kısıtlı olduğunu, kanun sporcuları veya gezen heyetleri kapsamadığını, paso meselesini devlet geliri anlamında çok kısıtlı tuttuklarını mümkün olan kolaylıkların sağlandığını belirtmiştir³⁴⁴.

Yukarıdaki konuşmalarda bahse konu üç idareden bahsetmek gerekirse, Cumhuriyet döneminde ilk demiryolu idaresi 22 Nisan 1924 tarihinde kabul edilen kanun ile gerçekleşmiştir. Bu kanun ile Anadolu Demiryollarının satın alınması ve Anadolu Demiryolları ile Bağdat Demiryolu’nun Konya-Yenice bölümünün birlikte bir Müdüriyeti Umumiye tarafından yönetilmesi kararlaştırılarak, kanun gereğince merkezi Haydarpaşa olmak üzere Nafia Vekâletine bağlı “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi” kurulmuştur³⁴⁵.

Ancak Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Arade-Diyarbakır-Ergani demiryollarının yapımına başlanmasıyla, bu hatların hem inşaatlarını gerçekleştirmek hem de biten kısımları işletmek için Nafia Vekâletine bağlı “Demiryollar İnşaat ve İşletme Müdüriyet-i Umumiyesi” görevlendirilmiştir³⁴⁶.

³⁴² Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXII, İ: 70, s. 287.

³⁴³ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXII, İ: 70, s. 287.

³⁴⁴ Zabıt Ceridesi, Dev: II, C. XXXII, İ: 70, s. 287.

³⁴⁵ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s.64.

³⁴⁶ Mustafa Işıkcın; *a.g.m.*,s.49-50.

Ayrıca Brest-Litovsk Anlaşması ile Osmanlı Devleti'ne bırakılan ve 1 Mart 1923'e kadar Askeri Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi tarafından işletilen ve bu tarihte Nafia Vekâletine devredilen Doğu Anadolu'daki demiryolları için 1924 yılında kurulan ve Nafia Vekâletine bağlı olarak çalışan Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şubeleri Demiryolları Müdürlüğü vardır³⁴⁷.

Nafia Vekâleti'ne bağlı olmalarına rağmen birbirlerinden bağımsız ve farklı bir yapıda çalışan bu üç idare 1927'ye kadar varlıklarını sürdürmüşlerdir. 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 numaralı kanun ile bu duruma son verilerek yeni bir yapılanmaya gidilmiştir. Bu kanunla mevcut demiryollarıyla inşası devam eden ve daha sonra inşa edilecek demiryolları ile bu demiryollarının son noktasında liman inşa etmek ve işletmek üzere dokuz kişilik bir idare meclisi bulunan Nafia Vekâletine bağlı olarak çalışan, merkezi Ankara'da olan katma bütçeli “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” kurulmuştur³⁴⁸. Demiryollarının işletilmesinde Şark Demiryolları işletme nizamnamesi geçerli olmakla beraber bu yeni teşkilatla yabancı şirketlerin ellerindeki demiryolları dışında kalan ülke dâhilindeki diğer demiryollarının inşa ve işletilmesi tek elde toplanmıştır³⁴⁹.

3. III. DÖNEM TBMM'DE YAPTIĞI KONUŞMALAR

3.1. 1928 SENESİ NAFIA VEKÂLETİ BÜTÇESİ

Nafia Vekâleti bütçesi tartışılmadan önce 31 Aralık 1927 tarihinde Meclis'in yirmi beşinci birleşiminde, Anadolu-Bağdat Demiryolları İşletme Müdüriyet-i ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1928 senesi 5 aylık bütçesi hakkında tartışmalar devam ederken, Giresun Vekili Hakkı Tarık Bey'in “*Teşviki Sanayi Kanunu şöyle veya böyle tenzilat vaat etmektedir. Şimendifer idaresi niçin bu kanun hükümünü yerine getirmiyor?*” şeklinde oylanan maddelerle ilgili Behiç Bey'e bir soru yöneltmiştir³⁵⁰. Behiç Bey bu soruya;

Devlet Demiryolları Kanunuyla ve ondan evvel Anadolu Demiryolları Bütçe Kanunuyla kabul edilmiştir ki: Anadolu Demiryollarının şirketle olan mukavelesi ahkâmı henüz caridir. Mubayaa tamam olmamıştır. Teşviki Sanayi Kanunu Devlet

³⁴⁷ Yakup Kalgay; “Bir Karış Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri”, *Demiryolları Dergisi*, C. 19, S. 224-226, Ekim-Aralık 1943, s. 64.

³⁴⁸ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s.65.

³⁴⁹ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s.65.

³⁵⁰ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. I, İ: 25, s. 226.

Demiryollarına aittir. Onun hududundan hariçtir. Mubayaa tamam olduktan sonra aynı şerait altına girecektir. Çünkü: Bir cihetten Devlet Demiryolları, diğer cihetten şirket demiryolları suretiyle idaresine imkân yoktur. Şartnameleri ahkâmı kanunen sarıhtır. Onun için doğrudan doğruya tatbik edemiyoruz³⁵¹. Şeklinde cevap vermiştir.

Behiç Bey 1928 senesi Bütçe Kanun Tasarısı'nda Nafia Vekâleti Bütçesini arz etmek için de söz almıştır. Behiç Bey kürsüye çıkarak şunları söylemiştir:

Vekâletin sahai mesaisi olan demiryolları ve Umuru nafia hakkında muhtasaran arzı malûmat edeceğim. Mubayaası henüz ikmal edilmeyen Anadolu demiryolları malûmu âliniz olan terakkiyatla işlemektedir ve yeni yapmakta olduğumuz hatlar mektep vazifesini ifa etmektedir. (380) kilometre tulünde bulunan Samsun - Sivas hattının Amasya'ya kadar olan (140) kilometresi işlemektedir: Amasya'dan Turhal'a kadar (60) kilometrelik kısmın tesviyei turabiyesi ikmal edilmektedir. Amasya'dan ileri (15) kilometreye kadar ray ferş edilmiştir. Bu kısım üzerindeki demir köprüünün montajı mayıs nihayetinde bitecek ve haziran içinde Turhal'a kadar ferşiyatı bitmiş olacaktır. Turhal'dan Sivas'a ve Kayseri'den Sivas'a kadar olan aksamı bir Belçika grubuna vermiştik. Bu grup taahüdatını ifa edemedi. Mukavelesi hükümden iskât edildi; Şirket Kayseri'den itibaren (7) kilometre üzerinde (968 000) liralık ve Turhal'dan itibaren (35 000) liralık tesviyei turabiye yapmış idi. Bunları biz ikmal ediyoruz. Şirketin hesabatını tasfiye etmekteyiz. Maddei bir zarar yoktur. İşin gecikmemesi için Turhal'dan Zile'ye kadar olan (17) kilometresinin haziran nihayetinde bitmesi lâzımdır. Hattın temmuz ayında işlemeye başlayabileceğini tahmin ediyorum ve bu hattın Zile'ye ve Sulu ile Samsun - Sivas hattının iktisaden mühim fevaidi temin edeceğini ümit ediyorum. Zile'den Musa köye kadar olan kısım da seksen kilometre on beş ayda bitmek üzere ihale edilmiştir. Bundan sonraki kısımlarda inşaat programı mucibince zamanında ihale olunacaktır. Kayseri'den itibaren Belçikalıların yaptığı (7) kilometrelik kısmın nevakısı ikmal edilmektedir. Elli kilometrelik ray sipariş edilmiştir. Bu raylar hazıranda gelecek ve ferşiyata derhal başlanacaktır. Ayrıca (60) kilometrenin tesviyei turabiyesini münakaşaya vaz etmek üzereyiz. Bir mani çıkmazsa 1930 senesinde Kayseri ve Samsun hatları iki taraftan Sivas'a vasil olacaktır. Karadeniz şebekesi Irmaktan (45) ve Filyos'tan (46) kilometre üzerinde çalışılmaktadır. Her iki taraftan (50) kilometrelik tesviyei turabiye üç ay zarfında ikmal edilecektir. (70) kilometrelik ray sipariş edilmiştir. Temmuz içinde ferşiyata başlanacaktır. Fevzipaşa - Diyarbakir hattında (115) kilometre üzerinde çalışılmaktadır. 142 nci kilometreye kadar ihale edilmiştir. 130 kilometrelik ray sipariş edilmiştir. Hazıranda ferşiyata iptida edileceğini ümit ediyorum, Kütahya - Balıkesir hattı iki taraftan inşaat başlanmıştır. Kütahya'dan itibaren (70) kilometre tesviyei turabiye yapılmıştır. Ferşiyata iptidar edilecek hale gelmiştir. (135) kilometrelik raydan (125) kilometrelik ray Eskişehir'e gelmiş, ferşiyata başlanmak üzereydir. Haziran zarfında hattın Tavşanlı'ya vusulu kuvvetle muhteremdir. Balıkesir tarafında (25) kilometre üzerinde çalışılıyor. (13) kilometresinin tesviyei turabiyesi ikmal edilmiştir. Bu kısmın raylarının da hazıranda vüruduna intizar edilmektedir. Bu hesaba göre önümüzdeki hazırandan senei maliye nihayetine kadar (350 ile 400) kilometrelik yeni ray ferş edilmiş hattımız olmak lâzım gelir. Ulukışla - Kayseri hattının da inşaatına yakında iptidar edilecektir. Mersin ve Ereğli limanlarının istikşaf projesi yapılmaktadır. Bu sene Sivas-Malatya, Sivas-Erzincan ve Afyon-Antalya hatlarının istikşafına başlamak niyetindeyiz. Kaça mal olabileceklerini tahmin edeceğiz. Yeni hatların en mühim meselesi olan memur

³⁵¹ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. I, İ: 25, s. 226.

ve mütehasıs yetiştirmek için de kâfi tedabir alınmıştır. Bilhassa Anadolu hattı demin arz ettiğim gibi bu vazifeyi ifa etmektedir. Liman ve makine mütehasısı yetiştirmek için Avrupa'ya on kadar mühendis ve mühendis namzedi gönderilmiştir. Bir o kadar da gönderilmek üzeredir. Geçen sene Avrupa'da seyahat ettiğim zaman gördüm ki: bizim şimendüfer teşkilâtı Avrupa şimendüfer teşkilâtının hemen hemen aynıdır. Fakat onlar da kendi teşkilâtlarından pek memnun değillerdir. Birçok esbap ve avamil dolayısıyla bunu değiştiremiyorlar. Biz yeni yapmakta olduğumuz için daha asrî bir teşkilât yapmayı düşündüm ve Alman devlet demiryolları idaresinden bir heyet göndermesini rica ettim. Bundan gayem en mükemmel ve en ucuz, işleyebilecek bir teşkilât idi. Heyet geldiler, tetkik ediyorlar ve henüz raporlarını almadığımız halde verdikleri malumata göre hatlarımızı daha ucuz işletebilecek çareleri bize göstereceklerdir. Raporları alır almaz yeni teşkilâtı tatbika başlayacağım. Bu teşkilâtın esası böyle büyük mikyasta işletme yerine küçük küçük işletme heyetleri yaparak memur adedini azaltmak ve heyeti umumiyesini bir merkezden idare etmektir. Avrupa ile Asya'yı birbirine raptetmek için bir feribot teşkilâtı düşünülmüştür. Bunun için bir şirket imtiyaz istedi, müzakere ettik, imtiyaz vermeyi muvafık görmedik. Bir kanun takdim ettik. Bu sene biz istikşafa başlayalım, kaça mal olacağını bilelim diye karar verdik. İstikşafın neticesine göre imkânı mali derecesine nazaran bunu devlet demiryolları hesabına yapmak niyetindeyiz. şark ve İzmir demiryolları kontranameleri Meclisi Âliye takdim edilmişti, bütçe encümeninde müzakere edilmektedir. Eğer tetkikat biterse heyeti celileye arz edilecektir. Diğer şirket hatları hali tabisinde işlemektedir. Yollarımızın şekli inşaası ve vilâyetlerde şekli faaliyetin tanzimi için bir kanun lâyihası tanzimine mecburiyet hasıl olmuştur. Bu teşkilât ve bu şekil ile yollarımızın iyi esasa müsteniden yapılamayacağı tahakkuk etmiştir. Bilhassa yeni vesaiti nakliye yolların başka şekilde inşasını icap ettirmektedir. Bu kanun gayet mühim olduğu için bu sene Meclisi Âliye takdim edemedik. Alâkadar vekâletler tetkik etmektedirler. Ümit ederim ki gelecek sene Meclisi Âliye takdim edeceğiz. Geçen sene 880 kilometre turunda müceddet şose yapılmış, 1039 kilometre turunda şose tamir edilmiş. 742 köprü ile 2431 menfez yeniden inşa 756 köprü ve 255 menfez tamir edilmiştir. Bu sene zarfında şimdiye kadar aldığımız malûmata göre 1648 kilometre şose yapılmış, 3268 adet köprü ve menfez yeniden yapılmış ve 1172 kilometre şose ile 1666 köprü ve menfezin tamirâtı icra edilmiştir. Su işlerinin şimendüferler gibi varedatına sahip olarak daha vasi bir şekilde iş yapması için bir kanun lâyihası tanzim etmiştim. Fakat bu sene heyeti celileye yetiştirmedim, gelecek seneye kalacaktır. Nafia Encümenindedir. Daha esaslı tetkikat yapmak mecburiyeti hâsıl oldu. Bütçemizdeki tahsisatla yapılan işlerin başlıcaları şunlardır: Bursa ovasının kurutulması için 7900 metre tulünde Nilüfer kanalı ile 16 adet şüt inşaa edilmiştir. Nilüfer kanalının methal ve mansabında yapılması muktazi ameliyatı sınaîye ile Nilüfer deresinin dağ kısmındaki mecrasının ıslahına ait projeler ikmal edilmiş, ihale edilmek üzere bulunmuştur. Nazilli'nin pamuk zeriyatına elverişli arazisinin Menderes haşaratından vikayesi içlin epeyce işler yapılmış, Söke ve Menemen mıntkasında Menderesin mazarratını def için setler ve mahmuzlar yapılmıştır, Ankara ovasının iskası için ovanın takeometre haritası ihzar edilmiştir. Ankara civarında ufak tefek ıslahat yapılmıştır. Seyhan ve Ceyhan'da da tahribata mâni olacak duvarların inşaası derdesti ikmaldir. Tarsus'ta Aynaz bataklıkları kurutma ameliyatı müteahhide ihale edilmiş ve işe başlanmıştır. Edirne'de bazı ameliyat yapılmaktadır. Konya sulama idaresinin mülhak bir bütçe ile idaresine başlandıktan sonra vaziyeti iyileşmiş, ümit ediyorum ki gelecek senelerde eski projede düşünülen vaziyete gelecektir. Amasra'da üç seneden beri yapılmakta olan dalgakıranın 137 metrelik bir kısmının ikmali kuvvei karibeye gelmiştir. İnebolu Limanında mevcut dalgakıranın tamiri müteahhide ihale olunmuştur. Van Gölünde sefaının bir kısmı tamir edilmiş. Pek uzak olması dolayısıyla idaresi müşkül olmakla beraber geçen sene gönderdiğimiz

bir iki bahriye zabiti mahallini tespit etmişler ve sefainin bîr kısmını tamir edebilmişlerdir. Birinci müfettişi umumi bunların Van vilâyetine devrini teklif etti. Filhakika uzaktan idaresi çok müşkül olduğu için hükümet de bunu muvafık buldu. Bunun için heyeti celileye bir kanun lâyihası takdim kılınmıştır. Van gölündeki seyrisefainin Van vilâyeti idarei hususiyesine bırakacağız. Mühendis mektebinin zamanın ihtiyacı ile mütenasip bir meslek şubelerine tefriki için mülhak bütçe ile idaresi hakkında bir kanun lâyihası takdim edilmiştir. Encümenlerde müzakerededir. Bu kabul edilirse daha iyi bir şekle gireceğini ümit etmekteyim. Nafia hakkındaki maruzatım bundan ibarettir. Ancak demiryolları şirketleri hakkında bir iki söz daha arz edeceğim. Malüualileri demiryollarının üç gruba ihale etmiştik. Belçika grubu vazifesini ifa edemedi. Mukavelesi sakıt oldu. İsveç grubu ilk sene olmak itibariyle fazla para sarf edemeyeceği nazarı dikkate alınarak bizim verdiğimiz kadar para sarf etmesini mukavelede nazarı dikkate almıştık. Fakat henüz bizim bankaya verdiğimiz para kadar sarf edememişlerdir. Henüz sene başı gelmedi. Mukavele mucibince işi takip edeceğiz. Sene nihayeti olmadıkça kati bir şey söyleyemem. Mamafih dahilde ve hariçte sarfiyat epeyce bir yekûna balığ olmuştur. İsveç grubuyla diğer bir vaziyet hasıl olmuştur. Mukavele mucibince bu grup bize bu nisan ayında hatların ve limanın bir keşfi takribisini verecektir. Bu hututun ve limanın inşasını 110 milyon lira tahmin etmiş idik, 100 milyon liradan çok fazla, 237 milyon lira zuhur etti. Karadeniz şebekesinin geniş hatta tahvilinden dolayı o hattın nihayet yüzde yirmisi kadar bir fark tahmin ediyorduk. Hâlbuki verdikleri keşif 237 milyon lira zuhur etti. Buna en büyük sebep arazinin fevkalâde arızalı olması ve zamanın darlığından dolayı uzun mesafelere nakliyat yapılarak çok nakliye parası verileceği sebep olarak iddia olunmaktadır. Bu hal yeni hukuki bir vaziyet ihdas etmiştir. Hükümet meseleyi ehemmiyetle tetkik etmektedir. Bu tetkikin varacağı netayici ve safahatı bittabi heyeti celileye arz edeceğim. Bulyos berger grubu ile şimdiye kadar hiç bir ihtilâf hadis olmamıştır. Aldığı paradan ziyade iş yapmıştır. Mukavele mucibince Ulukışla hattına başlaması gecikmiştir. Fakat hattın ilk güzergâhı o havalide bulunan Ürgüp, Avanoz, Nevşehir gibi mamullerden geçmediği için oralardan geçmesi için keşfettiriyoruz. Bunun için de karar verir vermez Kayseri cihetinden derhal inşaata başlanacaktır. 'Kayseri - Ulukışla hattı verilen müddet uzunca olduğu için bu teehhürü müddete müessir olmayacaktır. Başka maruzatım yoktur efendim³⁵².

Gaziantep Vekili Reşit Bey'in araya girerek Yenice İstasyonundan Fevzipaşa'ya kadar olan bölümde Fransızların süresi dolacağı için buraya bakmadıkları sebep gösterilerek vagonların düzensiz durduğu yorumu ve bu hattın geleceği ile ilgili bilgi istemesi üzerine Behiç Bey konuşmasına devam etmiştir.

Behiç Bey; sürenin yakında biteceğinden bahsettiğini hatırlamadığını belirterek, hattın nakliyesindeki intizam hakkında çok şikâyet olduğunu incelediğini, fakat hiçbir madde belirlenemediğini, belirlenen maddeyi de komisere yazdıklarını söyleyerek konuyla ilgili ne gerekiyorsa yaptıklarını belirtmiştir³⁵³.

Reşit Bey tekrar söz alarak, sorduğu soruya aldığı cevabın onu tatmin etmediğini söyleyerek Yenice istasyonundan Malatya'ya kadar hat yapıldığı için adı geçen hattın oraya bağlanması (ilişkilendirilmesi) gerektiğini, Fransa'nın aradan

³⁵² Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. III, İ: 64, s. 217, 220-221.

³⁵³ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. III, İ: 64, s. 217, 220-221.

çıkarılması gerektiğini belirtmiş konuyu zamanla da ilişkilendirerek hattın satın alınmasını savunmuştur³⁵⁴.

Reşit Bey'in sözlerini bitirmesi üzerine Nafia Vekili Behiç Bey tekrar söz alarak; Bağdat hattının mukavelesi gereğince hükümetin her ne zaman arzu ederse Bağdat hattını satın alabileceğini belirtmiş ve yalnızca Mersin-Adana-Tarsus kısmında farklı bir durum olduğunu müddeti ihtiyaziyesinin hitamına beş sene kaldığını, Bağdat hattının imtiyaz müddetinin daha çok olduğunu, arzu edilirse alabileceğini belirtmiştir. Konuşmasının devamında ise;

Bilmiyorum hangi hesaba müsteniden söylemişlerdir. 30 – 40 bin liraya çıkmasına ihtimal yoktur. Ankara-Kayseri-Samsun-Turhal kısımları malzeme müteharrike ve muharrike hariç olmak üzere; geçen sene arz etmişim fiyatı yükselmişti. 80 – 85 liraya çıkmıştı. Filhakika kilometresi - ray hariç - 17 bin liraya olan da vardır. (140) bin liraya olan da vardır. Şimdi bahsettiklerim kısmın beher kilometresi, ray da dahil olduğu halde 70 bin lirayı bulmuştuk. Fakat bazı aksamı da vardır ki beş yüz bin lira da edebilir. Biz daha İsveçlilerin verdikleri hesabı tetkik edemedik. Çünkü uzun zamandan beri yapılan projeleri kısa bir zamanda tetkik ile cevap vermek mümkün değildir. Vaziyeti arz ettim. Sonra hattı İsveçlilere götürüp vermedik. Beraber münakaşaya koymakta ve ihale etmekteyiz. O yalnız proje ve masarifi umumiye ve kontrol masarifi olarak % 20 almaktadır. Yani ucuz; çıkarsa ucuz, pahalı çıkarsa İsveçlilere ayrıca ucuz çıkmaz. Münakaşaya koyuyoruz, münakaşada kaç veriliyorsa parasını o veriyor ve üzerine masarifi umumiye ve kontrol masarifi olarak % 20 almaktadır. Onum için her hangi bir suretle gözümüz bağlı, pahalı çıkacağı kanaati hâsıl olmasın. (Bonolara gelince; bonolar tarafeyn içinde yalnız bu işe sarf edilecektir, ne biz ne de onlar bu bonoları başka bir yerde sarf edemeyiz. Mamafih kati neticeyi de bildireceğimi evvelce arz ettim. Meseleyi tetkik ediyorum³⁵⁵. demiştir.

3.2. DEVLET DEMİRYOLLARI VE LİMANLARI İDARESİ BÜTÇE KANUNU

19 Mayıs 1928 tarihinde ki birleşimde, Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi 1928 yılı Bütçe Kanunu Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası müzakere edilmiş maddelerinin tek tek oylanarak kabulüne geçilmiştir.

Maddelerin vekiller tarafından oylanarak kabul edildiği esnada Behiç Bey söz isteyerek kürsüye çıkmıştır. Konuşmasında;

Efendim; Nafia bütçesinin müzakeresi esnasında şirket hakkında bazı maruzatta bulunmuştum. Bilâhara daha mufassal arzı malûmat ederek Heyeti Celileyi tenvir edeceğimi de vaat etmişim. Son vaziyeti tekrar arz ediyorum. Şirketin yaptığı işleri tetkik ettik, 15 Hazirana kadar yaptığı ve yapacağı işler, 3,5 milyon dolar ediyor. Sipariş edilip 15 Hazirana kadar verilecek rayların bedeli de bir milyon dolar yapıyor, şu halde şirket memleket dahilinde şimdiye kadar fiilen 4 500 000 dolarlık iş yapmış oluyor. Verdiğimiz tekasit 5 900 000 dolardır. Arada 1 400 000 dolar

³⁵⁴ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. III, İ: 64, s. 217, 220-221.

³⁵⁵ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. III, İ: 64, s. 217, 220-221.

kalıyor. Bu da, şirketin hatlar üzerinde yaptığı etüt, istikşafat harita ve malzeme masarifi ile kendi masarifatı umumiyesini geçiyor. Binaenaleyh; şirket verdiğimiz para kadar sarf etmiştir. İnşaat masrafı, tahminen çok fazladır. Binaenaleyh; tarzi halli şöyle düşündük: 55 milyon dolarlık kıymette hat yaptırmak. Şirket, bunu esas itibariyle kabul etti, buna mukabil şirket, kendisinden alınan hatların yaptığı istikşaf, etüt, harita masraflarını ve memleketlerine; iade edeceği mühendislerin masarifini istiyor. Bunda; haklı olan kısımlarını vermek tabiidir. Ancak miktarında henüz anlayamadık. Hattın zamanında bitmesi için en müşkül yerlerde 120 kilometre hattın inşasını taahhüt ediyorlar. Biz de inşaat programı mucibince hattın inşası, beş buçuk sene - mukavelenin imzası tarihinden itibaren - tabii bitecek surette her sene yapacağı inşaatın, inşaatı yapmadığı halde mukavelenin feshi hakkını istiyoruz. Bu hakkımızı onlar teslim etmişlerdir. Yalnız bir şekil aramaktayız. Müzakerat henüz intaç edilmedi, demin arz ettiğim bir milyonluk raydan da iki vapur gelmiştir. Ve tahliye başlanmıştır. Üçü hareket etmiştir, ikisi de tahmildedir. Tahminen 13 bin ton ray - aşağı yukarı - yoldadır³⁵⁶ dedikten sonra, Antalya Vekili Rasih Bey söz alarak;

*“55 milyon dolarlık iş yapılacağını beyan ettiler. 55 milyon dolarlık iş bizim hükümetin yaptığı keşifle mi, yoksa onların yaptıkları keşif üzerinden mi fiyatlandırılmıştır? Bu hususla ilgili bir şey söylemediler. Arada çok fark olurdu herhalde?”*³⁵⁷ Demesi üzerine Behiç Bey;

*“Keşifler takribidir. Hâlbuki bildiğiniz gibi geçen arz ettim. Kısımlar açık eksiltme usulü ile ihale edilmektedir. Toplamı 55 milyon dolar olacaktır. Şirketin fazla veya az keşfi bunu etkilemez. Keşif yaklaşık bedeldir ve açık eksiltmeler şirketlerle beraber yapılmaktadır “demiştir”*³⁵⁸ .

Reşit Bey’in, şirkete, yaptığı işten daha fazla para verildiğini ima etmesi üzerine ise Behiç Bey;

*“Geçen sene şirket bizim verdiğimiz para kadar harcama yapmıştır. Zaten bizim dikkat ettiğimiz nokta da bizim gönderdiğimiz paradan az harcama yapılmaması idi. Reşit Bey’in buyurdıkları gelecek seneden başlayacaktır. Bu hususta kendilerinden bir taahhüt talep ettiğimizi de şimdi arz etmiştim”*³⁵⁹ demiştir.

3.3. SAMSUN SAHİL DEMİRYOLLARI VE BORÇ MESELESİ

24 Mayıs 1928 tarihinde TBMM’nin 82’nci birleşimi icra edilmiştir. Bu birleşimde Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketince Akdedilecek 300 bin Liraya Kadar İstikraza Maliye Vekilinin Kefaletine Dair Kanun tartışılmıştır.

³⁵⁶ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. IV, İ: 77, s. 169-170.

³⁵⁷ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. IV, İ: 77, s. 169-170.

³⁵⁸ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. IV, İ: 77, s. 169-170.

³⁵⁹ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. IV, İ: 77, s. 169-170.

İlgili kanunun birinci maddesi vekillere okunduktan sonra Aydın Vekili Tahsin Bey'in, "*Samsun Sahil Demiryolları Şirketinin karar vereceği borçlanmaya hazinece kefalet edilmesi ne gibi bir mülahazaya dayanmaktadır?*" sorusunu vekiller kendi arasında tartışmışlardır. "*Hissedar olmaktansa kefalet edilir*" şeklindeki düşünceleri, konuyla ilgili buna benzer ifadeleri ve yorumları dinledikten sonra Behiç Bey söz alarak;

Bu demiryolunun zararına işlemediğini, yalnız 1 milyon lira ile teşekkül edilen sermayesinin kâfi gelmediğini ve ilave olarak Nemlizadelerin borca girdiğini belirterek kabul edilen sermaye ile bir hal tarzı bulunacağını söylemiştir. Bulunmadığı takdirde sermayedar olan hükümetin, Encümenin mütalaası veçhile işe müdahale edebileceğini, bugünkü müşkül durumu halledebilmek için şimdilik bu şekilde bir hal tarzının uygun görüldüğünü, gelecek sene daha iyi bir şekilde arz edilebileceğini veya bu hattın satın alınabileceğini belirtmiştir³⁶⁰.

Bu hatla ilgili kısa bir bilgi vermek gerekirse; Samsun-Çarşamba demiryolu yerli sermaye ile gerçekleştirilen ilk demiryolu hattı olmasıyla beraber 0,75 metre genişliğinde dar hat olarak inşa edilmiş ve işletilmesine 6 Aralık 1923 tarihinde 75 yıllık bir imtiyaz sözleşmesi ile Türk tütün piyasasının büyük ihracat firmalarından Nemlizadeler'in temsil ettiği 1 milyon sermayeli Türk Anonim Şirketine verilmek suretiyle başlanmıştır³⁶¹.

İki yıllık inşaat faaliyetinden sonra, biten 36 kilometrelik Samsun-Çarşamba hattı 29 Ağustos 1926'da işletmeye açılmış, başlangıçta elde ettiği işletme geliri ile masraflarını karşılayabilen şirket, Samsun-Çarşamba şosesinin yapılmasıyla işletme masraflarını bile karşılayamaz duruma düşmüştür³⁶².

³⁶⁰ Zabıt Ceridesi, Dev: III, C. IV, İ: 82, s. 367.

³⁶¹ M. Arslan Abisel, *a.g.e.*, s. 141-142.

³⁶² İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, s. 121.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BEHIÇ ERKİN'İN DİĞER FAALİYETLERİ VE BÜYÜKELÇİLİK DÖNEMİ

1. BAKANLIĞI DÖNEMİNDEKİ DİĞER FALİYETLERİ

Süleyman Sırrı Bey'in ölümü ile başlayan vekillik görevi, aslında hiç de başlamak istemediği bir görevdir. İnsanın hoşuna gitsin gitmesin, fikrine uysun uymasın, kararnameleri politika ve siyaset gereği imzalamak zorunda kalmak, Behiç Bey'in içine sindiremediği bir meseledir. Fakat görev verilmiştir. Bundan sonra memleket için en iyisi yapılmak zorundadır.

1.1. ANKARA'YA ELEKTRİĞİN VE HAVAGAZININ GELMESİ

Milli Mücadelenin merkezi olan Ankara, ülkenin merkezinde olmasının da etkisiyle yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kalbi olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir. Hükümetin merkezi burada olmasına rağmen hala aydınlanamamakta ve ısınamamaktadır. Bakanlar Kurulu çalışmalarını aydınlatmanın yetersiz olması sebebiyle çok zor koşullar altında sürdürmektedir. Hatta Bakanlar Kurulundaki lüks lambasının sönmesiyle vekillerin karanlıkta kaldığı dönemler çok olmuştur.

İşte yine böyle bir durumda İsmet Paşa'nın Behiç Bey'den Meclisi aydınlatmasını istemesi üzerine, Behiç Bey İstanbul Elektrik Şirketi İdare Meclisi Reisi M.Weyl'i çağırarak Ankara'nın ışıklandırılmasını istemiştir.

Bunun üzerine M.Weyl “*Bizim en küçük tesisimiz İstanbul'dadır; bundan daha küçüğünü yapmak bizim için zararlı olur.*” diyerek ve 10 yıl için, senede 10 bin İngiliz lirası gibi bir meblağı da öne sürerek konuyla ilgili bahaneler üretmiştir³⁶³.

Netice olarak Behiç Bey dışişleri memurlarından, Berlin sefaretı müsteşarı olan Enver Bey'in yardımıyla, Alman şirketi getirerek çok müsait şartlarla ve modern tesislerle Ankara'nın elektrik ve havagazını temin etmiştir.

1.2. BEYNELMİLEL DEMİRYOLLARI KONGRESİ

Uluslar arası demiryollarının trafikte hareket saatlerini ve seyir planlarını düzenlemek üzere her sene ilgili ülkelerin birisinde konuyla ilgili kongreler toplanmaktadır. Beynelmılel Demiryolları Kongresi (Simplon ve Orient-

³⁶³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 336.

Express)adıyla toplanan bu kongrelerin biri de, Behiç Bey tarafından bir sene önceki konferansta delegemiz vasıtasıyla yaptırdığı girişimler sonucu ve davet üzerine 19 Mayıs 1928 tarihinde, tarihte ilk defa İstanbul’da olmak üzere, Yüksek Mühendis Mektebi’nde toplanmıştır. Bu suretle uluslar arası konferansların ülkemizde de toplanması için ilk adım atılmıştır³⁶⁴.

1.3. MÜHENDİS MEKTEBİ VE ÖZERKLİK

Demiryollarına el konulması ve devamında millileştirilmesi ile teknisyen ve mühendis gibi konunun uzmanı olan teknik personele ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Savaşın bitmesi ile Müslim olmayan memurlar yerine Türklerin alınması sonucu kamuoyunda “*Türkler şimendifer işletemez, yalnız başına fabrika kuramaz, demiryolu yapamazlar*” düşüncesi hâsıl olmuştur.

İşte bu şartlar altında Behiç Bey, Türk mühendis, memur ve işçisine şüphe ile bakılan bir dönemde elindeki imkânları kullanarak ülkede yüksek kalitede Türk teknik eleman yetiştirmeye gayret emiştir.

Memlekette en yüksek kalitede teknik eleman yetiştiren tek kuruluş olan İstanbul Mühendis Mektebi 1883 yılında kurulmuştur. II. Meşrutiyetten sonra Topçu Mektebi’nden ayrılan ve Nafia Nezareti’ne bağlanan İstanbul Mühendis Mektebi, mütareke döneminde çok sıkıntılı günler geçirmiş, sık yer değiştirmek zorunda kalmış ve öğrenci bulamaz hale gelmiştir.

Demiryollarına teknik eleman yetiştirebilecek yegâne yer olan bu okul bir an önce düzene sokulmalıdır. İsmet Paşa, bu mektebin Maarif Vekâletine bağlanmasına, Behiç Bey ise mühendis mesleğinin önemi ve sayısının azlığı sebebiyle, Fransa’da olduğu gibi, mektebin Nafia Vekâletine bağlı kalmasını ve Maarif Vekâleti’nin ayrıca bir yüksek fen mektebi açması gerektiğini savunmaktadır. 24 Mayıs 1928’de bahse konu okulun ismi Yüksek Mühendis Mektebi’ne çevrilerek, özerk olarak idare edilmek üzere 1275 sayılı kanunla idare edilmeye başlanmıştır.

Yüksek Mühendis Mektebi’ni, yer değiştirmekten kurtarmak için o gün üzerinde konuşlu olduğu Gümüşsuyu Kışlası’nın tamamı ve eklentileri ile, doğusundaki hazineye ait arazilerin Yüksek Mühendis Mektebi’ne bedelsiz devri

³⁶⁴ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 336–337; TİTE A., K: 159, B: 1.

sağlanarak, 24 Mayıs 1928 tarihli ve 1303 sayılı kanun ile mektebin ilk müstakil bütçe kanunu da çıkarılarak tam anlamıyla özerkliği sağlanmıştır³⁶⁵.

1.4. HARF İNKILÂBI VE DEMİRYOLLARI

Atatürk'ün, yakın arkadaşı olması dolayısıyla düşüncelerini paylaştığı ender insanlardan biri olan Behiç Bey, harf inkılâbının yapılacağını aslında önceden bilmektedir.

Mühendis Mektebi öğretim görevlileri ve bilim adamları Ankara'ya geldiklerinde Nafia Vekili olan Behiç Bey'i de ziyaret etmişler, sohbet esnasında o dönemde kullanılan Arap harflerinden bahisle bir çare bulunması gerektiğini söylemişlerdir.

Bunun üzerine Behiç Bey, çare olarak, “*Öyleyse Latin harflerini kullanınız. İsterseniz size yazılı emir vereyim.*” demiş, profesörlerin de aynı fikirde olduklarını beyan etmeleri üzerine ülkedeki bütün kuruluş ve okullardan önce Türk harflerini kullanan ilk kurum olmuştur³⁶⁶.

Atatürk, milletimize yeni harflerle yazı dersi vermek için önce denizden Samsun'a, oradan demiryoluyla Anadolu içlerinde Başöğretmen olarak derslerine başlayacağı dönemde demiryollar mecmuasının Harf İnkılâbından sonraki sayılarında trenin ve tren dilinin Türkçeleştirilmesi işinde, Türkçe makaleler ve demiryolu terimlerine Türkçe karşılıklar bulmak suretiyle, coşkuyla görev almışlardır³⁶⁷.

Daha Selanik günlerinden demiryollarında yapım ve işletme dilinin Türkçeleştirilmesi konusunda İmparatorluk nafıasına yazılı uyarılarda bulunan Behiç Bey demiryollarıyla ilgili ilk Türkçe eseri yazarak aslında yeni ve genç Türkiye Cumhuriyeti döneminde dil ve yazı devriminin gönüllü neferi olacağını göstermiştir.

1.5. DEMİRYOLU MÜZESİ

Mustafa Kemal Mart 1923 tarihinde meclis açılış konuşmasında, sağlıklı işleyecek bir eğitim için gerekli çeşitli kurumlar arasında müzelerin de bulunmasının önemine dikkat çeker. Eski Eserler Komisyonu'nun kurulması hakkında mecliste

³⁶⁵ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 338–340.

³⁶⁶ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 339.

³⁶⁷ Ümit Sarıaslan; “Yazı Devrimi ve Devlet Demiryolları”, *Demir Ağlardan Öriumcek Ağlarına*, s. 166-179.

alınan karardan sonra 1923'te kurulan Bilim Kurulu, Ankara'da bir müze kurulması ve okul müzelerinin açılmasını karara bağlar. 1926 yılında Ankara'da "İlk Mektep Müzesi" Maarif Vekâleti sorumluluğunda açılır. Bu atılımın sonrasında Eylül 1928'de büyük önderin yol göstericiliğinde, Mustafa Kemal'in kurmay subaylarından olan, ulusal demiryolculuğumuzun kurucusu Behiç Bey, ünlü "10 No'lu Tamim"ini yayınlayarak ulusal demiryolu ağı kurulurken bayındırlık aracının tarihine de ilgi ve sevgi gösterilmesini sağlamıştır³⁶⁸.

Ülkemizde Behiç Bey'in önderliğinde 1928 yılının Nisan ayında Haydarpaşa'da geçici kaydıyla kurulan ilk demiryolu müzesi aynı zamanda ilk kamu\özel müzesi olarak da diğer kurulacak olan kamu\özel müzelerine örnek olmuştur.

1.6. KARAYOLU MESELESİ

Behiç Bey'e ziyarete gelen bir Amerikalı "Demiryolu inşaatından vazgeçin, müştereken karayolu yapalım ve motorlu nakil vasıtaları ile yolcu ve eşya nakledelim." önerisinde bulunmuştur.

Bu öneriye, Amerikalıya sorduğu sorulara olumlu cevap alamayınca teklifi İsmet Paşa'ya da sorarak geri çevirmişdir. Bunun sebebi yapılacak olan karayolu ve üzerinde işleyecek olan araçların petrol ve ürünlerine ihtiyaç duyması ve petrolünde bizde olamamasıdır³⁶⁹.

1.7. PERSONELİN REFAHI

Personele kesilen paralardan oluşturulan bir tasarruf sandığı kurulmuştur. Bu sandık daha sonra Emekli Sandığı olmuş ve tüm diğer emekli sandıkları birleştiğinde en büyük sermayeyi demiryolları personeli için kurulan sandık teşkil etmiştir.

Personelin çocuklarının eğitimi sağlamak amacıyla Eskişehir'de bir okul açılmış ve en iyi öğretmenler bu okula getirilmeye çalışılmıştır.

Personel için aybaşında maaşlarından kesilmek üzere veresiye alışveriş yapabilecekleri seyyar bakkaliye vagonu tahsisi edilmiş, personelin ihtiyaçları olan gıda maddelerine kolaylıkla ulaşmaları sağlanmıştır.

³⁶⁸ Ümit Sariaşlan, "Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi", *Demir Ağlardan Örimcek Ağlarına*, s. 199.

³⁶⁹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 345-346.

Haydarpaşa'da bir kütüphane kurulmuş, birçok roman ve kitap alınmıştır. Bunun yanında personelin sağlık durumu ile ilgili olarak da seyyar doktor görevlendirilmiştir. Demiryolu hattı boyunca etraftaki suların içilebilirliği düzenli olarak kontrol edilmiştir³⁷⁰.

Personel ve ailelerine paso tahsis edilerek buldukları yerin en yakın kasabasına sık sık gitmeleri sağlanmış, iklim şartları iyi olmayan veya تنها olan istasyonların personelini belirli dönemlerde yerlerinin değiştirilmesi prensibi getirilmiştir.

Eskişehir atölyesinde bir çırak okulu açılarak lokomotiflere ateşçi ve makinist yetiştirilmiştir. Halkla temas eden personele üniforma yaptırılmış, traş olmaları ve halka kibar davranmaları telkin edilmiştir.

Personelin terfi edebilmesi için görevine tam balı olma duygusu verilmek istenmiş ve bunu göstermek için hiç kimseye iltimas geçilmeyeceği personele gösterilmiştir. Bu sayede personelin kuruma ve amirlerine olan güveni artırılarak görevlerini sadakatle ve eksiksiz olarak yapmaları sağlanmıştır.

Bu uygulamalarla demiryollarında çalışan personelden bir aile havası yaratılarak, personelin görev ve yaşam standartları artırılmıştır. Aidiyet duygusu geliştirilmiştir³⁷¹.

2. NAFİA VEKÂLETİNDEN İSTİFA ETMESİ

Behiç Bey İsmet Paşa ile demiryollarının yetki ve idaresi konusunda yaşadığı sorunlar ve mecliste bazı vekillerin aleyhindeki bazı tutumları sebebi ve biraz da dinlenmek amacıyla hava değişimi almıştır. 13 Ağustos 1928 tarihinde Ankara'dan ayrılarak İstanbul'a hareket eden Behiç Bey, 16 Ağustos'ta Gazi'yi ziyaret ederek konuyu anlatmış fakat görevi bırakması ile ilgili olumsuz cevap almıştır.

17 Ağustos 1928 Avrupa'ya gitmeden önce İsmet Paşa ile son kez görüşmek isteyen Behiç Bey, görüşmede Nafia Vekâleti'nden istifa etmek istediğini söyleyerek, İsmet Paşa'ya Devlet Demiryolları İdare Meclisi Reisi ve eski Posta ve Telgraf Nazırı Haşim Bey'in(Sanver) Umum Müdürlüğü tayinini teklif etmiştir³⁷². Bu konuşmanın sonrasında, 19 Ağustos 1928 tarihinde İsmet Paşa, Haşim Bey'in

³⁷⁰ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 137.

³⁷¹ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 324–325.

³⁷² Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 37.

tayininin Cumhurbaşkanı tarafından onaylandığını bildirmiş, akabinde Behiç Bey de bu kararnameyi imzalayarak, 22 Ağustos 1928 sabahı bir İtalyan vapuru ile Marsilya'ya Avrupa seyahatine çıkmıştır³⁷³.

13 Ekim 1928 tarihinde Avrupa seyahatinden dönerek Ankara'ya varan Behiç Bey kendisini istasyonda karşılayan ve yerine vekâlet eden Milli Müdafaa Vekili Abdülhalik Renda'ya istifa edeceğini söyledikten sonra aynı gün akşama doğru Gazi'yi çiftlikte ziyaret etmiştir³⁷⁴.

Gazi'ye durumu anlatarak, artık hükümette çalışmak imkânının olmadığını belirtmiş ve konuşmasına şöyle devam etmiştir: “Efendim, eğer emir buyurursanız kalayım, kalayım fakat Maliye Vekili Saraçoğlu Şükri ile mücadeleye mecbur olacağım, Başvekil de onun tarafını tutuyor, sizin başınızı ağartacağız”³⁷⁵.

Bunun üzerine Gazi'nin “Ne tür bir görev istiyorsunuz” şeklindeki sorusuna ise Behiç Bey, Avrupa'da bir görev verilmesini istemiş, ATATÜRK'ün, belirttiği sefareter arasında seçim yapmasını istemesi üzerine, Budapeşte elçiliğini tercih ettiğini bildirmiştir.

Behiç Bey 14 Ekim 1928 tarihinde Nafia Vekâletine istifasını sunmuştur.³⁷⁶ 15 Ekim 1928 günü ise Başvekil'den aldığı cevapta istifasının kabul edildiğini ve Recep Bey'in Vekillğe tayin edildiğini öğrenmiştir³⁷⁷.

4 Kasım 1928'de birinci sınıf dereceli olarak Budapeşte elçiliğine tayini tasdik edilmiştir³⁷⁸. Ülkeden ayrılmadan önce 17 Kasım 1928 günü Atatürk'ü veda ziyaretinde, Atatürk; “Beni dostlarımdan ayırıyorlar,” diyerek Behiç Bey'e olan yakınlığını ve dostluğunu göstermiştir. Bu görüşmeden sonra Behiç Bey göreve başlamak üzere memleketten ayrılmış ve 30 Kasım 1928 tarihinde Peşte'ye vararak vazifesine başlamıştır³⁷⁹.

3. BUDAPEŞTE ELÇİLİĞİ

Behiç Bey, Budapeşte'ye 30 Kasım 1928 tarihinde gelerek buradaki görevine başlamıştır. Budapeşte Elçilik görevini 1939 yılının Temmuz ayına kadar yaklaşık 11 yıl süre ile yapmıştır.

³⁷³ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 348–349.

³⁷⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 37.

³⁷⁵ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 348–349.

³⁷⁶ TİTE A., K: 190, B: 1-3.

³⁷⁷ Nafia Vekaletinden istifasının kabul edildiğine dair Başvekalet teskeresi için Bkz.: TİTE A., K: 190, B: 1-58.

³⁷⁸ BCA, F: 30.18.1.2., D: 107-45, Y: 1.1.5. Budapeşte Elçiliği sebebiyle 10 Aralık 1928 tarihli İtimatname için Bkz.: TİTE A., K: 190, B: 1-63.

³⁷⁹ TİTE A., K: 190, B: 1-3.

Türkiye Lozan sonrası barışçı bir politikayı kendine temel ilke olarak belirlerken diğer taraftan da Lozan'dan arta kalan meseleleri çözüme kavuşturmaya çalışmıştır. Bu ilkeler çerçevesinde hareket ederek dostluk ve barışı korumayı amaçlayan bütün girişimlerin içerisinde bulunmaktan kaçınmamıştır. Macaristan'ın dış politikasını etkileyen yegane faktör ise “revizyon” meselesidir.³⁸⁰Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin dış politikasını oluşturan bu ilkelere paralel olarak Türk-Macar ilişkilerinin de geliştiğini görmek mümkündür. 1920 senesinde Macaristan'da ilan edilen krallığın, naib unvanını alarak başına geçen Amiral Horthy ile Atatürk arasındaki samimi ilişki bu iki ülke arasında 18 Aralık 1923'te Türkiye-Macaristan Dostluk Antlaşmasının Ankara'da imzalanmasıyla kendini göstermiştir³⁸¹.

Türkiye ve Macaristan arasındaki siyasi ve sosyal ilişkiler ile beraber ticari ve ekonomik ilişkiler de her geçen gün gelişerek, karşılıklı olarak tarımsal ve hayvansal ürünler konusunda ihtiyaçların giderilebilmesi için gerekli kolaylıklar gösterilmiştir. Tarım ürünleri ihtiyacını Türkiye'den karşılayan Macaristan, hayvancılık sektöründe ki ihtiyaçlarını da Türkiye'den karşılama yoluna giderek küçük ve büyük baş hayvan ithal etmiştir. Türkiye-Macaristan Ticaret Antlaşması 29 Mart 1927 tarihinde onaylanmış ve devamında üç kez altışar aylık dönemler halinde uzatılmıştır³⁸².

Cumhuriyetin kuruluş yıllarında uygulamaya konulan tarım politikası için, bu konuda kendini geliştirmiş olan Macaristan'dan faydalanılmıştır. Tarımın değişik faaliyet alanlarında öğrenim görmek üzere Türk öğrenciler Macaristan'a gönderildiği gibi pek çok Macar uzman da Türkiye'de çalışmıştır. Tarım ve hayvancılık alanında ilişkiler iki ülke arasındaki ticari ilişkilere yön vererek, gelişmesine sebep olmuş, Macaristan'dan tarım ve hayvancılığın modernizasyonu için gerekli araç ve gereçler, damızlık hayvan satın alınmış; Macaristan'a işlenmemiş tarım ve sanayi ürünleri ihraç edilmiştir.

Peşte Elçisi olan Behiç Bey ile dönemin Macar Dışişleri Bakanı, Türkiye ve Macar Hükümeti adına Tarafsızlık, Hakemlik ve Uzlaşma Anlaşması'nı 5 Ocak 1929 tarihinde imzalamışlardır³⁸³.

³⁸⁰ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 38.

³⁸¹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 38.

³⁸² İhsan Sabri Baklaya; “Türk-Macar Diplomatik Ziyaretlerinin Türk Basınına Yansımaları (1930–1931)”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 20, 2009, s. 97–115.

³⁸³ Anlaşma metni için Bkz.: TİTE A., K: 190, B: 1-76.

Bir taraftan 1929 dünya ekonomi bunalımı diğer taraftan Birinci Dünya Savaşının sonunda toprak kaybeden devletlerin politikaları, devletlerarası diplomatik ziyaretleri zorunlu bir şekilde karşılıklı olarak yoğunlaştırmıştır. Bu yoğunluk özellikle Balkan Devletleri arasında gerçekleşmiştir. Türkiye'nin de bu coğrafyada yer alması sebebiyle, Macaristan ile arasında başbakan ve dışişleri bakanları düzeyinde ziyaretler gerçekleşmiştir.

1930–1931 dönemi Türkiye-Macaristan arasındaki diplomatik ziyaretlerin yoğunluk kazandığı bir süreç olmuştur. Macar Dışişleri Bakanı M. Walko ile başlayan bu diplomatik süreç, Macar Başbakanı Kont Bethlen ile devam etmiş, bu ziyaretleri Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı İsmet İnönü ve Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın ziyaretleri takip etmiştir. Türk heyetinin ziyaretlerinde Türkiye'nin Macaristan elçisi Behiç Bey ile Macaristan'ın Türkiye elçisi M. Tahy hazır bulunmuşlardır³⁸⁴.

Behiç Bey, 12 Şubat 1932 senesinde Macar Kralı Naibi tarafından 1914–1918 Harbi hatıra madalyası ile ödüllendirilmiş, yine aynı dönemde elçilik görevine devam ederken İstanbul'da bulunan eşi 28 Ekim 1934 tarihinde vefat etmiştir³⁸⁵.

Behiç Bey, 9 Şubat 1934'de Atina'da imza edilen Balkan Antlaşması'nın, Macar Hükümetini çok endişeye düşürdüğünü bildirmiştir.³⁸⁶ 14 Nisan 1934'te ise Macaristan ile yapılan yeni Ticaret antlaşmasının imzası için Behiç Erkin'e Hükümet nezdinde yetki verilmiştir³⁸⁷.

Bu dönemde Türkiye Cumhuriyeti'nde 21 Haziran 1934 tarihinde Soyadı Kanunu yapılması üzerine, Behiç Bey Salih Bozok vasıtasıyla Atatürk'ten kendisine bir soyadı vermesini arz etmiştir.

Atatürk Soyadı Kanunu çıktığında 37 yakınına soyadlarını kendi el yazısı ile yazıp şahsen göndermek suretiyle bildirmiştir. Bu yakınlarına gönderdiği soyadlarını da Türk Dil Tarih Kurumu'na verip saklamalarını istemiştir. Memleketin ilk soyadları olarak dokuzuncusu ise Behiç Bey'e lütfettiği Erkin soyadıdır³⁸⁸.

³⁸⁴ İhsan Sabri Baklaya, *a.g.m.*, s. 111.

³⁸⁵ TİTE A., K: 190, B: 1-4.

³⁸⁶ TİTE A., K: 188, B: 12; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 39.

³⁸⁷ BCA, F: 30.18.1.2., Y: 58.78.1; ATATÜRK imzalı yetki belgesi için bkz. EK-9.

³⁸⁸ Emir Kıvrıkcık; *Büyükelçi*, GOA Yayınları, İstanbul, 2007, s. 192.

8 Şubat 1935 tarihli berat Atatürk tarafından “Behiç Erkin” yazılarak imzalanmış ve Behiç Bey’e gönderilmiştir³⁸⁹. Behiç Bey, Atatürk’ün gönderdiği beratla beraber neden bu soyadını kendisine verdiğini, “*Erkin bağımsız demek, hiçbir partiye girmediğin için sana bu soyadını uygun gördüm*” şeklinde açıkladığını belirtmiştir³⁹⁰. Behiç Bey de şükranlarını belirtmek için cevaben Atatürk’e; “*Benim ve soyumun iftiharla taşıyıp yaşatacağımız soyadımızı koyan ulu öndere daima gördüğüm yüksek lütuflarının bu yeni örneğinden ötürü de sonsuz saygılarımı sunarım*” şeklinde bir teşekkür mektubu göndermiştir³⁹¹.

Behiç Bey Budapeşte Elçiliği görevi süresince 1932 senesinde Macar Kralından aldığı hatıra madalyasına ilave olarak, 12 Şubat 1932 tarihinde Macar Harp Umumi Madalyası ve 25 Ocak 1937’de Macar Kralı Naib’i tarafından verilen Birinci Rütbeden “Ordre du Marite” Nişanı ile takdir edilmiştir³⁹².

Atatürk’ün ağır hasta olduğunu öğrenmesi üzerine, 3 Eylül 1938 tarihinde İstanbul’a gelmiş, 10 Eylül günü Gazi tarafından kabul edilmiştir. Bu görüşme iki dostun son görüşmesi olmuş, Behiç Bey Atatürk’ün vefatı üzerine; “*10 Kasım 1938 hayatımın en acı günlerinden birisini teşkil etti*” diyerek Atatürk ile arkadaşlık ve yakın dostluğu ifade etmiştir³⁹³.

4. PARİS BÜYÜKELÇİLİĞİ

Behiç Erkin, Dışişleri Bakanlığından aldığı emir ile 28 Aralık 1938’de Ankara’ya gelmiştir. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve Dışişleri Bakanı Saraçoğlu ile aynı gün bir görüşme yapmıştır³⁹⁴.

1928–1939 yılları arasında Budapeşte Elçiliği yaptıktan sonra, Behiç Erkin’e bu görüşmede, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından Avrupa’daki siyasi karışıklık sebebiyle Almanya ya da Fransa’ya büyükelçi olması yönünde bir teklifte bulunulmuştur. İsmet Paşa’nın sunduğu seçeneklerden “*Ben Almanca bilmem.... Oysaki Fransızcam gayet iyidir, orada daha faydalı olabileceğime inanıyorum.*” diyen Behiç Bey Fransa’da Paris Büyükelçiliğini tercih etmiştir³⁹⁵.

³⁸⁹ TİTE A., K: 190, B: 1-8; Soyadı Beratı için Bkz.: EK-10.

³⁹⁰ Orhan Tahsin, *a.g.s.*, s. 10; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 40.

³⁹¹ TİTE A., K: 190, B: 1-79; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 40.

³⁹² TİTE A., K: 190, B: 1-77; TİTE A., K: 190, B: 1-103.

³⁹³ TİTE A., K: 190, B: 1-4.

³⁹⁴ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 40.

³⁹⁵ TİTE A., K: 190, B: 1-5; Emir Kıvırcık, *Büyükelçi*, s. 13.

Behiç Erkin, 13 Temmuz 1939 günü Paris'e vararak görevine başlamış ve 30 Ağustos 1939 tarihinde de Fransa Cumhurbaşkanı'na itimatnamesini sunmuştur³⁹⁶.

1 Eylül 1939 sabahı Almanya Polonya'ya savaş açmıştır. İki gün sonra da İngiltere ve Fransa Almanya'ya savaş ilan etmiştir. Behiç Erkin'in Büyükelçilik görevi bir anlamda II. Dünya Savaşı ile birlikte başlamıştır³⁹⁷.

Behiç Bey'in 1940 senesi Haziran ayına kadar karşılıklı ziyaretlerle resmi görevini yerine getirdiği bir dönemde, Almanların 9 Haziran 1939 tarihinde taarruz ederek Paris'e girmesi üzerine, elçiliklerin Paris'i terk etmeleri istenmiştir.

Bunun üzerine Behiç Erkin, 10 Haziran 1939 gecesi geride birkaç çalışan bırakarak Paris'i terk etmiştir³⁹⁸. Paris'teki Büyükelçilikte bıraktığı çalışanları, İkinci Kâtip Şevket Utkuman ile kapıcı ve birde çok güvendiği İsviçreli Kavas Ernest adlı kişilerdir. Bu kişilerin burada bırakılma amaçları Paris'teki tebaamızı himaye etmektir. Behiç Erkin'in Paris'teki Büyükelçilikten Tours şehrine, müsteşar, başkâtip ve eşi, bir ikinci kâtip, iki üçüncü kâtip ve ataşemiliter ve muavini ve eşleri, mahalli kâtipler ve hizmetçiler olmak üzere toplam 20 kişiyle yola çıkmıştır³⁹⁹.

Almanların Paris'e girmesiyle, Büyükelçilik Fransa Hükümetini takiben 10 Haziran 1940'ta Paris'ten Tours'a, 15 Haziran'da Tours'tan Bordeaux'ya, müteakiben 30 Haziran 1940'ta da La Bourboule'e taşınmak zorunda kalmıştır. Türk Büyükelçiliği bu taşınmaların nihayetinde 10 Temmuz 1940 yılında Vichy'e gelerek savaş süresince burada görev yapmıştır⁴⁰⁰.

Behiç Erkin'in Paris Büyükelçiliği Almanların işgali altında olan bir ülkede ve görev aldığı sürenin tamamına yakın bir bölümü Vichy şehrinde geçmiştir.

Fransa Nazi işgaline uğradığında; Yahudilerin işlerinden çıkartıldıkları, paralarına el konulduğu ve toplama kamplarına sevk edildiği günlerde Behiç Bey, Almanların bir yabancıya çok ender verdikleri 1. dereceden Demir Haç madalyasının gücünü de kullanarak pek çok hayat kurtarmayı başarmıştır.

Behiç Erkin Paris Büyükelçiliği görevi esnasında Almanların ellerinden Yahudi kökenli insanları kurtararak Türk Kamuoyunda da tanınmıştır.

³⁹⁶ TİTE A., K: 190, B: 1-5; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 40; Emir Kıvrıkcık, *Büyükelçi Kitabında bu tarihi 13 Ağustos 1939 olarak vermektedir.*

³⁹⁷ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 41.

³⁹⁸ TİTE A., K: 190, B: 1-5.

³⁹⁹ Emir Kıvrıkcık, *Büyükelçi*, s. 24-26.

⁴⁰⁰ TİTE A., K: 190, B: 1-5.

"Bu kanunları Türk Yahudilerine tatbik edemezsiniz. Çünkü benim ülkemde din, dil ırk ayrımı yoktur. Benim vatandaşlarımın belirli bir kısmına belirli zorunluluklar dayatmak bizim kanunlarımıza aykırıdır"⁴⁰¹ diyerek Nazilere direnen Behiç Erkin, mesai arkadaşları ile birlikte kendi hayatlarını tehlikeye atarak 20.000'e yakın Türk ve Türk olmayan Yahudi'ye Türk pasaportu vererek, trenlerle Nazi işgali altındaki topraklardan geçirerek Türkiye'ye, özgürlüğe göndermeyi başarması sayesinde hayatlarını kurtarmıştır. Yahudilerin "Büyükelçi'nin Trenleri" adını koydukları trenler, Behiç Bey'in Büyükelçiliği süresince düzenli olarak Fransa'daki Türk vatandaşlarını Türkiye'ye taşımıştır⁴⁰².

Ayrıca pek çok Yahudi için, "Bu ev/işyeri bir Türk'e aittir" şeklinde belge hazırlatarak toplama kamplarına gitmekten kurtarmış, gönderilenler ise elçilik ve konsoloslüğün insanüstü çabalarıyla bir süre sonra tek tek bu kamplardan geri alınmıştır.

Yahudi asıllı Fransa eski Başbakanı Leon Blum bile Naziler tarafından toplama kampına atılan oğlu için gelini vasıtasıyla, Behiç Bey'e başvuracak ve Behiç Bey adı geçen Yahudi asıllı eski Başbakan'a Türk Cumhurbaşkanlığına bir yardım mektubu yazdırmak suretiyle bir Fransa Başbakanı'na bile yardım eli uzatmıştır. Netice tabii ki Leon Blum'un oğlunun arkadaşları ile beraber toplama kampından kurtarılmasıdır.

1940 yılının Ağustos ayında yaş haddinden dolayı emekliliği hak eden ve 15 Haziran 1940 tarihli 13727 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile görev süresi bir yıl daha uzatılan Behiç Bey'in, 9 Haziran 1941 tarihli ve 2\15921 sayılı kanun ile 11 Mart 1942 tarihli 2\17514 sayılı kararnameler gereği görev süresi birer yıl daha uzatılmış, 31 Temmuz 1943 tarihinde Vichy'den ayrılarak diploması hayatına veda etmiştir⁴⁰³.

Fransa Devleti, savaş sonrasında Behiç Erkin'i yaptıklarından dolayı bizzat Fransa Devlet Başkanı Mareşal Patein tarafından 23 Temmuz 1943 tarihinde 1.dereceden Legion D'Honneur madalyası ile onurlandırılmıştır⁴⁰⁴. 7 Ağustos

⁴⁰¹ Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 358.

⁴⁰² Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 359.

⁴⁰³ BCA, F: 30.18.1.2., D: 2/13727, Y: 81.58.7; BCA, F: 30.18.1.2., D: 2/15921, Y: 95.47.6; BCA, F: 30.18.1.2., D: 2/17514, Y: 97.127.1; Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 36.; Ayrıca 1941 yılında yaş kaydından istisna edilerek 1 yıl daha çalıştırılmasına izin verilmesi ile ilgili bkz. EK-11. .

⁴⁰⁴ TİTE A., K: 190, B: 1-187.

1943'de İsviçre'den başlayarak, Viyana, Budapeşte ve Sofya güzergâhını takip ederek 26 Ağustos 1943 tarihinde İstanbul'a varmıştır⁴⁰⁵.

5. YENİDEN MİLLETVEKİLİ OLMASI VE VEFATI

26 Ağustos 1943 tarihinde Türkiye'ye dönen Behiç Bey gelir gelmez Florya'da bulunan Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye döndüğü haberini vermiştir. Aynı gün İsmet İnönü'nün verdiği akşam yemeğine katılan Behiç Bey Cumhurbaşkanı'dan dinlenmek için süre istemesine rağmen, İsmet İnönü devlet hizmetine devam edebildiği kadar etmesini istemiş, 6 Eylül günü yemin etmek için mecliste olmasını rica etmiştir⁴⁰⁶.

I. Umum Müfettişliği'ne tayin edilen Çankırı Milletvekili Avni Doğan'ın yerine 2 Eylül 1943 tarihinde Çankırı VII. Dönem Milletvekili seçilen Behiç Erkin'in 5 Ağustos 1946'da da milletvekilliği sona ermiştir⁴⁰⁷.

Milletvekilliği görevinin sona ermesiyle 29 Mart 1947 tarihinde, Paris'teki Regie Generale Şirketi'nin işlettiği Güney Demiryolları Şirketi'nin Türkiye'deki Meclis İdare Reisliği'ne seçilmiştir. Bu görevi 30 Mart 1957 tarihine kadar devam etmiştir⁴⁰⁸.

3 Mart 1948 tarihinde prostat rahatsızlığı sebebiyle Amerikan Hastanesi'nde ikinci ameliyatını olmuştur.⁴⁰⁹ İstanbul'da 1948 yılında kurulan Avrupa ve Dünya Federasyonu Fikrini Yayma Cemiyeti'nin toplantısına, Hamdullah Suphi Tanrıöver, Doktor Adnan Adıvar ve Ahmet Emin Yalman tarafından 6 Mayıs 1949 tarihinde davet edilerek başkan seçilmiştir⁴¹⁰. Kısa bir süre sonra cemiyetin fikirlerinin kendi düşüncelerine uymadığını fark eden Behiç Erkin, 3 Kasım 1949'da bu cemiyetten istifaya etmiştir⁴¹¹.

11 Ağustos 1953 tarihine gelindiğinde ise Devlet Demiryolları ve Limanları Emekliler Cemiyeti fahri başkanlığına getirilmiştir⁴¹². Hayatının sonuna kadar bazı

⁴⁰⁵ TİTE A., K: 190, B: 1-5.

⁴⁰⁶ Emir Kıvrıkcık, *Cepheye Giden Yol*, s. 360.

⁴⁰⁷ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s.43; Milletvekilliği için Bkz.: *Türk Parlamento tarihi*; TBMM-II. Dönem, 1923-1927, C. III, TBMM Vakfı Yayınları, s.403; 16-31 Ağustos 1943 tarihli mazbata için Bkz.: TİTE A., K: 190, B: 1-189; Ayrıca Avni Doğan'ın yerine milletvekilliğine bildirir yazı için Bkz.: BCA, F: 30.10.0.0., D: 78387, Y: 76.504.16. EK-12.

⁴⁰⁸ Oğuz AYTEPE, *a.g.m.*, s. 233.

⁴⁰⁹ Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 44.

⁴¹⁰ TİTE A., K: 160, B: 10-1.

⁴¹¹ TİTE A., K: 160, B: 10-52.

⁴¹² TİTE A., K: 160, B: 1-192.

gazetelerde demiryolları ile ilgili yazılar yazan Behiç Erkin 10 Mart 1955 tarihinde ise Türkiye Kredi Bankası'nın İdare Meclisi azalığına seçilmiştir⁴¹³.

Tarih 11 Kasım 1961 gününü gösterdiğinde ise, Türkiye Cumhuriyetinde ilk kamu müzesini kuran, ilk demiryolu okulunu açan, demiryolu lisanını Türkçeleştiren, anayurdu demir ağlarla örmek için azimle çalışan Behiç Erkin, İstanbul'da vefat etmiştir. 24 Kasım 1961 tarihli Vatan gazetesi Behiç Erkin'in vefatını "*Mustafa Kemal'in arkadaşlarından birisi daha öldü*" diyerek duyurmuşlardır⁴¹⁴. Mezarı vasiyeti üzerine, rayların sesini devamlı duyabileceği Eskişehir civarında Konya-Kütahya-İstanbul hatlarının birleştiği üçgende Enveriye İstasyonu'nda bulunmaktadır⁴¹⁵.

⁴¹³ Oğuz AYTEPE, *a.g.m.*, s.234.

⁴¹⁴ Emir KIVIRCIK, *Cepheye Giden Yol*, s. 361.

⁴¹⁵ Anıtmezar Vasiyeti için Bkz.: TİTE A., K: 189, B: 1-1; Dilaver DİNÇ, *a.g.t.*, s. 45; Ayrıca Behiç Erkin'in resmi için Bkz.: EK-13.

SONUÇ

Ulu Önder Atatürk'ün liderliğinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin sağlam temeller üzerinde kurulmasında emeği olan, Türk ulusu için elinden gelen her hizmeti gerek katıldığı savaşlarda gerekse de bürokratik alanlarda gösteren Behiç Erkin'in 85 yıllık yaşamını (1876–1961) oluşturan, aile, eğitim, askerlik, bakanlık ve büyükelçilik hayatı ile özellikle Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde görev aldığı süre zarfında Meclis'te söz alarak yaptığı konuşmaları incelemeye çalıştık.

5 Nisan 1876 tarihinde Latifoğulları ailesinin bir ferdi olarak İstanbul'da doğan Behiç Erkin 1896 tarihinde Harp Okulu'ndaki eğitimine başlamıştır. 1898 yılında Harp Okulu'ndan Piyade Teğmen rütbesiyle mezun olan Behiç Bey, Kurmay Yüzbaşı rütbesiyle 13 Nisan 1902 tarihinde Selanik'teki 3'üncü Ordu'ya bağlı 15'inci Topçu Alayı'na katılarak meslek yaşantısına başlamıştır.

Komutanlığını yaptığı personelinin eğitimine ve disiplinine çok önem vermiş, subaylarını iyi yetiştirebilmek amacıyla siyasete karışmalarını önlemek maksadıyla zamanlarının tamamını alarak astlarına oldukça iş ve görev vermiştir. Behiç Bey Balkan Savaşı yıllarında Selanik'te Topçu Kışlası'ndaki Selanik Redif Fırkası Karargâhındaki görevine devam ederken, Yunan kuvvetlerinin Selanik'i işgal etmesi üzerine 26 Kasım 1912 de harp esiri olarak Yunanistan'ın Pire şehrine götürülmüştür. Esaret sonrası 18 Kasım 1913 tarihinde İstanbul'a gelen Behiç Erkin I. Dünya Savaşı süresince görev alacağı Harbiye Nezareti Harbiye Dairesi Ordu Şubesi Asker Alma Kısım Amirliği'ne atanarak aralarında Alman subaylarında bulunduğu Komuta Heyeti'nin takdirini kazanmıştır. Çanakkale Savaşı'nda cepheye asker sevkياتının kesintisiz ve kusursuz yapılmasını sağlayarak savaşın kazanılmasında büyük rolü olan Behiç Bey'e bu başarısının mükâfatı olarak 3 Ağustos 1917'de Mareşal Liman Von Sanders tarafından Alman Devleti'nin en büyük nişanlarından biri olan ikinci rütbeden Cronne (Taç) De Prusse Nişanı ile ödüllendirilmiştir. Behiç Bey aslında bu çalışmalarının mükâfatını aldığı bu madalyalarında katkılarıyla Vichy'de büyükelçiyken 20000'den fazla Yahudi Türk vatandaşının hayatını kurtararak almıştır.

I.Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru Azerbaycan Hükümeti nezdinde askeri polis ve jandarma teşkilatlarını kurmak için görevlendirilen Behiç Erkin, Temmuz-Ağustos 1918 tarihlerinde buradaki faaliyetlerinden sonra 1920'de Kurmay Albay

rütbesiyle İstanbul'dadır. İstanbul'un işgalinden sonra milli mücadeleye katılmak için Hilal adlı vapurla Mudanya üzerinden Anadolu'ya, Ulusal Kurtuluş Savaşımızın kalbi Ankara'ya 5 Temmuz 1920'de varmıştır.

Zamanın Genelkurmay Başkanı İsmet Bey'den Ankara'ya gelir gelmez Genelkurmay ikinci başkanlığı teklifi alan Behiç Erkin aynı zamanda Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa'dan da Anadolu Şimendifer Kumpanyasının yöneticiliği teklifini almıştır. Kaldığı ikilem sürecinden; 1907'de Selanik'te tanıştığı Mustafa Kemal'in Behiç Bey'in demiryollarının başına geçmesinin uygun olacağı yönündeki uyarısıyla çıkarak, hattı inceledikten sonra kesin kararını verme üzere geçici kaydıyla Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğü görevini üstlenmiştir.

Demiryollarıyla ilk ilişkisi 1904 yılında diğer asli görevlerinin yanında ek olarak aldığı İltisak (Birleştirme) Hattı Muhafız Kuvvetleri Müfettişliği göreviyle başlamıştır. Bu ilişki Meşrutiyet yıllarında da devam etmiş ve Behiç Bey 1910 yılında, o dönemde yeni kurulmuş olan Demiryolu Askeri Komiserlik görevine atanmıştır. Bu görevleri esnasında demiryolunun en iyi şekilde nasıl işletilebileceği üzerine yapmış olduğu incelemeleri, I.Dünya Savaşı sırasında "Demiryolunun Askeri Açısından Tarihi, Kullanımı ve Teşkilatı" adıyla kitaplaştıran Behiç Bey demiryollarıyla ilgili ilk Türkçe eseri de yazarak aslında gelecekte yapılacak olan işletme dilinin Türkçeleştirilmesi gibi demiryoluyla ilgili yeniliklerde ön olmuştur.

Altı yıllık demiryolu tecrübesi, Behiç Erkin'in Kurtuluş Savaşı'nda demiryollarının başına getirilmesinde en büyük etkenlerden biri olmuştur. Türkler demiryolu işletemez fikrinin zihinlere kazındığı bir dönemde Kurtuluş Savaşı sürerken işletme dili sorunu, gayrimüslim çalışan sorunu, yakıt sorunları gibi meseleler ve eldeki kötü birkaç lokomotif ile katardan oluşan trenleri işletmek işi aslında savaş içinde ikinci bir savaşın verilmesini gerektirmiştir. Bu savaşın komutanı da Behiç Bey'dir. Milli Mücadele'de hatlara el konularak oluşturulan Umum Müdürlük, Behiç Erkin'in çabalarıyla Devlet Demiryolları Müdüriyeti Memuriyesi adını almış ve Behiç Bey de Cumhuriyet'in yeni teşkilatı olan bu kurumun ilk Genel Müdür sıfatını taşımıştır.

Behiç Erkin, 1920 ile 1926 yılları arasında iki ayrı dönemde olmak üzere Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü görevini yapmıştır. Göreve yeni başladığı dönem olan 15 Temmuz 1920 ile 25 Şubat 1921 tarihleri arasında çok zor

koşullar altında çalışmak zorunda kalmıştır. Bunun sonucunda sağlığı bozulan Behiç Bey görevinden istifa etmiştir. Tarihler 1 Aralık 1921'i gösterdiğinde adeta bir kurtarıcı rolüyle ikinci defa aynı görevin başına getirilen Behiç Bey, işletme sorunu yaşayan demiryollarını Milli Mücadele'nin en zor şartlarında birçok problemin de üstesinden gelerek 1926 yılının başına kadar başarıyla yönetmiştir.

Cumhuriyetimizin ilk Bayındırlık Bakanlarından biri olan Behiç Erkin, Meclis'te görev aldığı dönemlerde ülkenin topyekûn kalkınma hedefi doğrultusunda, memleketin gelişmesinin ana unsurlarından birisinin de nafia ve ulaştırma altyapısı olduğu görüşünden de hareketle, başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmaların temelinde, Umur-u Nafia programında belirlenen ilkeler dâhilinde, ülkeyi baştanbaşa geçen ve şube hatlarıyla merkez ve limanlara bağlanan demiryolu ağı oluşturmak yatmaktadır.

Behiç Bey'in, bitmek bilmez enerjisiyle her türlü güçlüğü göğüs gererek, genç Türkiye Cumhuriyeti'ni Atatürk'ün önderliğinde daha aydınlık bir geleceğe taşımak için, yukarıda belirtilen esaslar dâhilinde ülkedeki ulaşım politikasıyla ilgili yapılan işlerin dışında diğer faaliyetleri de küçümsenemeyecek kadar önemlidir ve ülke menfaatinedir.

Daha Osmanlı döneminde iken demiryollarına ait Türkçe ilk eseri kaleme almış, Demiryolları Müzesini kurmuş, ilk demiryolu okulunu açmış ve demiryolu lisanını Türkçeleştirmiştir. Bu yaptığı işlere ek olarak Mühendis Mektebi'ne özerklik verilmesini sağlamış ve harf inkılâbından önce bahse konu okulda verilen derslerin Latin harfleriyle verilmesini sağlayarak dersleri Türkçeleştirmiştir.

14 Ocak 1926–15 Ekim 1928 tarihleri arasında mecliste Bayındırlık Bakanlığı yapan Behiç Erkin, 1928–1939 yılları arasında 11 yıl süre ile Budapeşte Elçiliği, 1939–1943 yılları arasında 4 yıl süre ile Fransa'da Büyükelçilik görevinde bulunmuştur. Budapeşte elçiliği döneminde iki ülke arasında gelişmekte olan ilişkilere paralel olarak hükümet adına Ticaret ve dostluk anlaşmalarına imza atmış ilişkilerin gelişmesinde etkili bir rol oynamıştır. Budapeşte'deki elçilik görevinden sonra Paris'te aldığı büyükelçilik görevinin başında II. Dünya Savaşı'nın başlamasının sonucu olarak oluşan belirsizlik ortamında personelini koruyarak elçiliği Vichy'e taşımış, bunu yaparken vatandaşlarımızın mağduriyetini önlemek amacıyla da, Almanların İşgali altında olan Paris'te de temsilcilik bırakmıştır.

Fransa Nazi işgaline uğradığında; Yahudilerin işlerinden çıkartıldıkları, paralarına el konulduğu ve toplama kamplarına sevk edildiği günlerde Behiç Bey, Almanların bir yabancıya çok ender verdikleri 1. dereceden Demir Haç madalyasının gücünü de kullanarak pek çok hayat kurtarmayı başarmıştır.

Türkiye'ye döndükten sonra, 2 Eylül 1943 tarihinde VII. Dönem Çankırı Milletvekili olmuş ve 5 Ağustos 1946'da milletvekilliği sona ermiştir.

Hayatı boyunca ülkesine hizmet için tüm varlığını ortaya koyan, Büyükelçilik döneminde bir insanlık görevi olarak 20000'e yakın insanın çoğunu "büyükelçinin trenleriyle" Nazi işgali altındaki topraklardan geçirerek Türkiye'ye özgürlüğe göndermeyi başaran Behiç Erkin, Türk Milleti için elinden gelen hizmeti asker, bürokrat, milletvekili, bakan, büyükelçi olarak yapmanın huzuru içinde 11 Kasım 1961 tarihinde vefat etmiştir. Vasiyeti üzerine mezarı rayların sesini devamlı duyabileceği hatların kesiştiği bir yer olan Enveriye İstasyonu'nda bulunmaktadır.

Ulu Önder Atatürk'ün liderliğinde Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasında emeği olan Behiç Erkin'i tarih asla unutmayacak, Türk Ulusu ise her zaman saygı ve minnetle anacaktır.

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ VE ZABIT CERİDELERİ

Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arşivi

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri

KİTAPLAR, MAKALELER VE TEZLER

ABİSEL, M.Arslan. *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ankara Basımevi, Ankara, 1948.

AVŞAROĞLU, Nadir. “Bir Demiryolu Neferi Behiç Erkin”, *Mühendislik Öyküleri III*, TMMOB Yay., Ankara, 2008, s. 11–24.

AYDOĞAN, Erdal. *Samsun’dan Erzurum’a Mustafa Kemal*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 2000.

BAKLAYA, İhsan Sabri. “Türk- Macar Diplomatik Ziyaretlerinin Türk Basımına Yansımaları (1930–1931)”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 20, 2009, s.97–115.

BAYCAN, Nusret. “Türk İstiklal Harbi’nde Terfi veya Takdirname ile Taltif Edilen Subaylar”, *ATAM Dergisi*, C. IX, S. 25, Kasım1992, s. 80–235.

ÇOKER, Fahri. *Türk Parlamento Tarihi*, TBMM Vakfı Yay., C.III (İkinci Dönem), Ankara, 1995.

DİNÇ, Dilaver. *Behiç Erkin ve Devlet Demiryolları Kuruluşu*, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2009.

ERGUN, Murat. *Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları*, Ahenk Matbaası, İstanbul, 1966.

ERKİN, Behiç. “Atatürk’ün Selanik’teki Askerlik Hayatına Ait Hatıralar”, *Belleten*, C.XX, S.80 (Ekim 1956) dan Ayrı Basım, TTK Basımevi, Ankara, 1956, s. 599-604.

GÜREL, Ziya. *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, TTK Yayınları, XXV. Dizi, S. 9, Ankara, 1989.

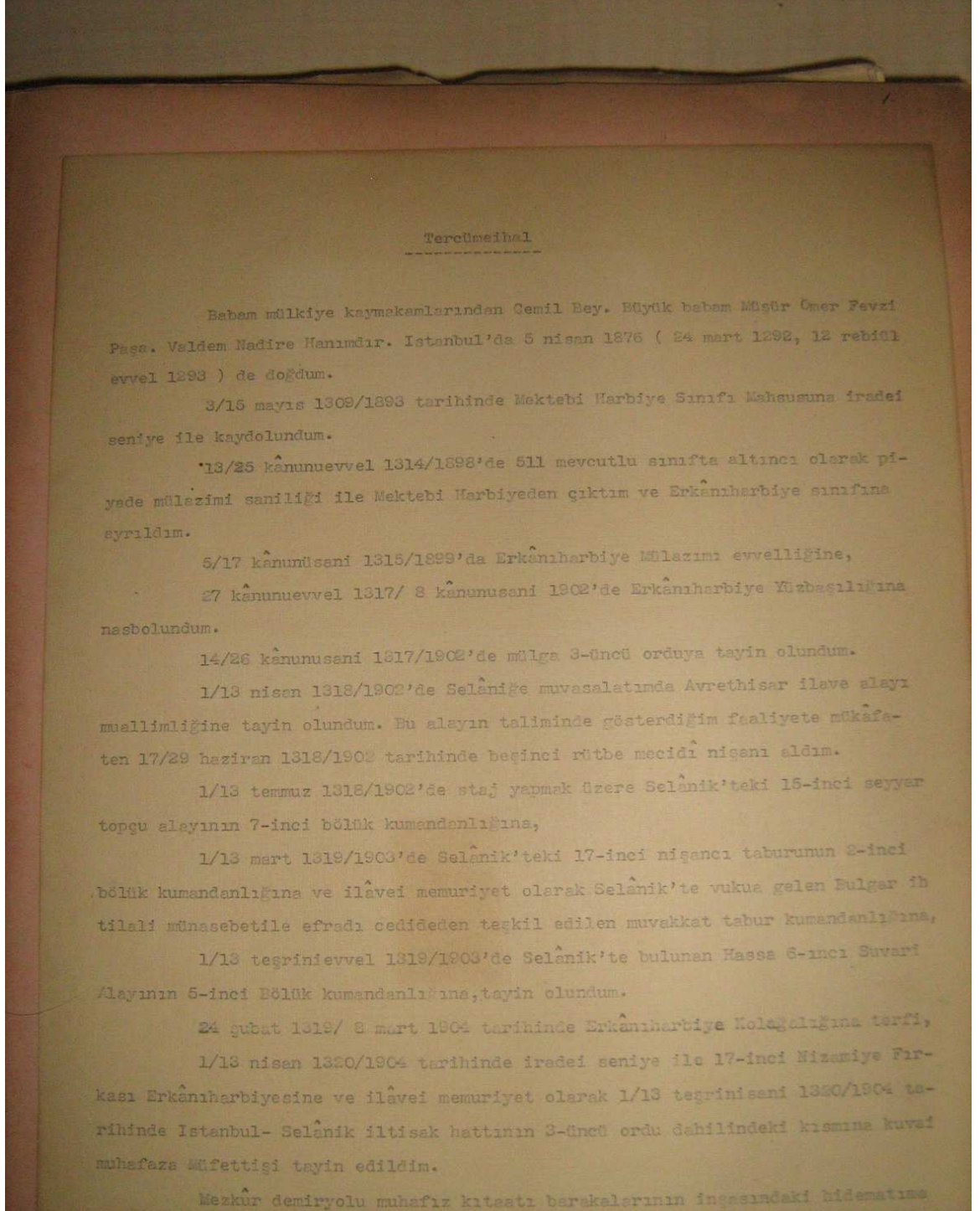
İŞIKCAN, Mustafa. “Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar”, *Demiryolları Dergisi*, S. 442–443, Kasım-Aralık 1962, Ek No: 4, s.49–51.

- İŞKORA, Muharrem Mazlum. *Harp Akademileri Tarihçesi (1846–1965)*, C. 1, 2. Baskı, Genkur. Basımevi, Ankara, 1966.
- KIVIRCIK, Emir. *Büyükelçi*, GOA Yayınları, İstanbul, 2007.
- KIVIRCIK, Emir. *Cepheye Giden Yol*, GOA Basım Yayın ve Tanıtım Hizmetleri, İstanbul, 2008.
- KALGAY, Yakup. “Bir Karış Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri”, *Demiryolları Dergisi*, C. 19, S. 244–226, Ekim-Aralık 1943, s. 64-70.
- KODAMAN, Bayram. *Sultan Abdülhamit’in Doğu Anadolu Politikası*, Orkun Yayınevi, İstanbul, 1983.
- ÖZAKMAN, Turgut. *Vahdettin, Mustafa Kemal ve Milli Mücadele: Yalanlar Yanlışlar ve Yutturmacalar*, Bilgi Yay., Ankara, 2007.
- ROTA, Yaşar. “Türk Demiryolculuğunun Oluşumu: Behiç (Erkin) Bey”, *Transport Aylık Ulaşım Dergisi*, Turkuvaz, S. 61, Mayıs 2009, s. 20–25.
- SARIASLAN, Ümit. *Demir Ağlardan Örümcük Ağlarına*, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2004.
- SARICA, Murat. *Siyasal Tarih*, Ar Yay., İstanbul, 1983.
- SOYSAL, İsmail. *Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları (1920–1945)*, C. 1, TTK, Ankara, 1989.
- TAHSİN, Orhan. “Balık ve Peynirsiz Geçen 85 Sene”, *Hayat Dergisi*, S. 4, İstanbul, 1961,
- TBMM Kavânin Mecmuası.
- TEMİZGÜNEY, Firdevs. *Erzurum'a Tren Yolunun Gelişi*, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2008.
- TEZEL, Yahya. “Birinci TBMM Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”, *A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. XXV, Aralık 1970, s. 294–304.
- Türk İstiklal Harbi, VII. C., İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Ankara, 1975.
- YARAMIŞ, Ahmet. “Atatürk'ün Yetiştirdiği Mekteb-i Harbiyenin Kuruluşu”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 8, S. 3 (Atatürk Özel Sayısı), Aralık 2006, s. 181–203.
- YILDIRIM, İsmail. “Atatürk Dönemi Politikasına Bir Bakış”, *ATAM Dergisi*, C.XII, S. 35, Temmuz 1996, s. 387–395.

YILDIRIM, İsmail. *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923–1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 2001.

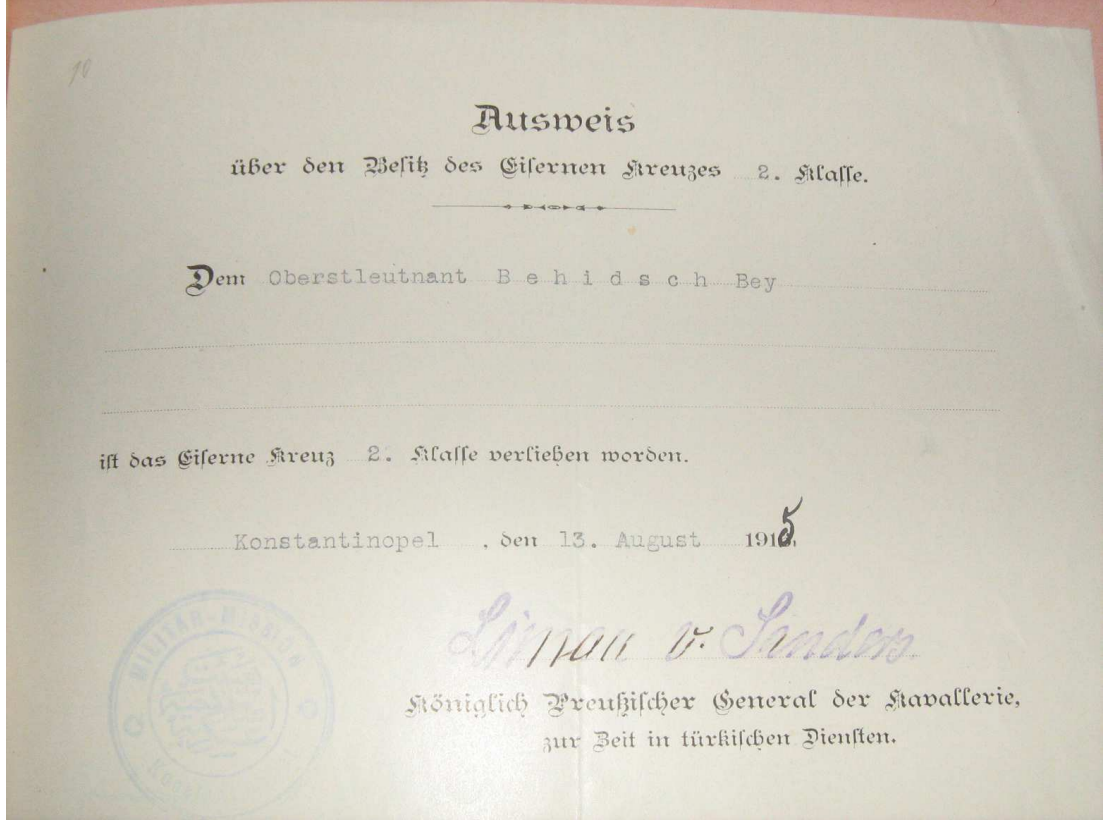
EKLER

EK-1 Behiç Erkin'in Tercümeihal belgesi



TİTE A., K: 190, G: 1, B: 1 SAYFA-1.

EK-2 Alman Devletinin en büyük nişanlarından biri olan ve General Limon V. Sanders tarafından Behiç Bey'e verilen İkinci Dereceden Cronne (Taç) De Prusse Nişan Beratı



TİTE A., K: 190, B: 1-34.

غرب جبهه سی قوماندانی علی فؤاد پاشا حاضر تلیزینک ۲۱ تموز ۲۶
تاریخی امرنامه لری صورتیدر .

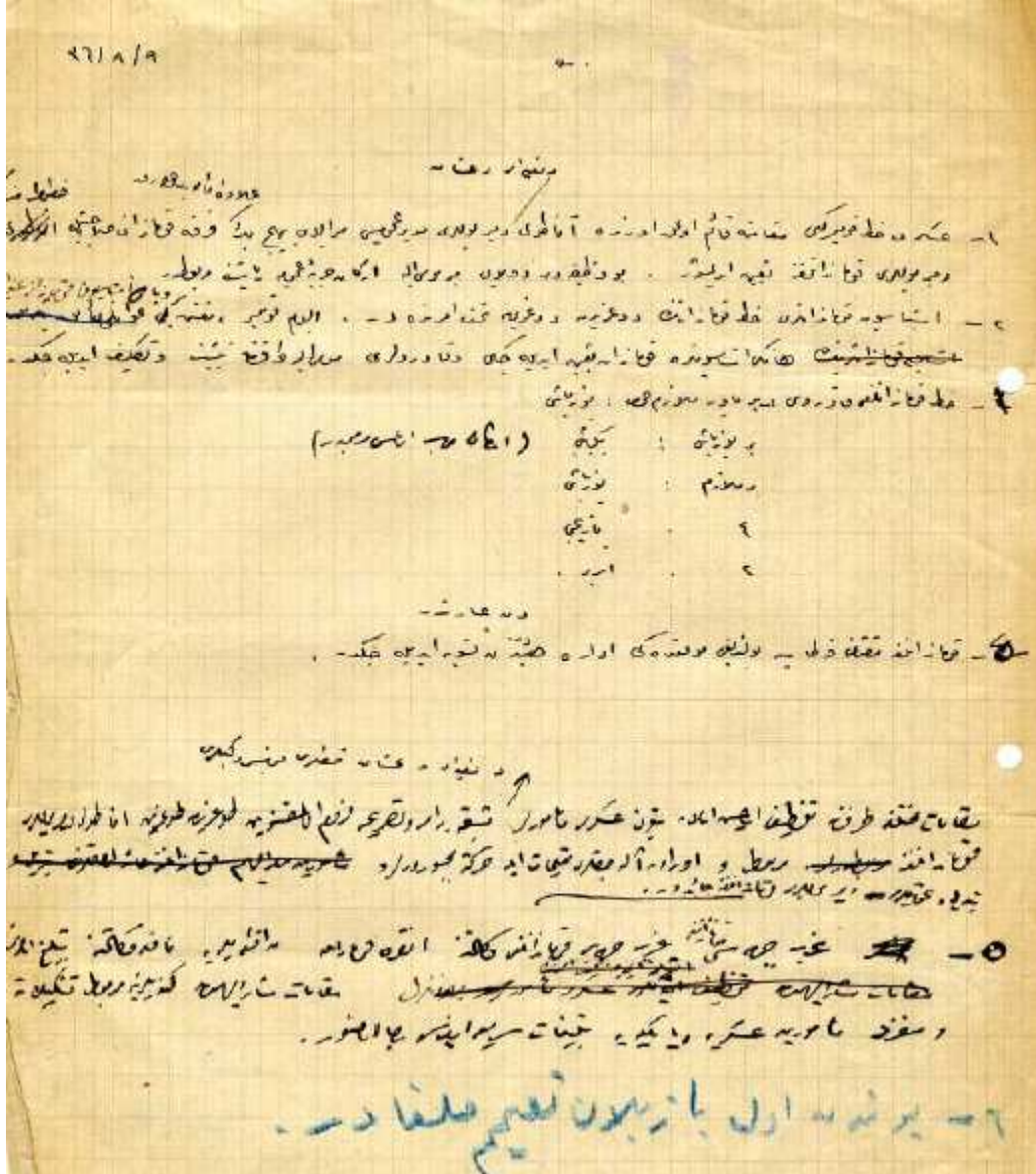
استانبولک اشغالی اوزرینه آناطولیده بولنان بالعموم شمندوفرلرک ملت الیه کجیبکی وملت طرفدن اداره ایدلکده وایشلتدیرلکده اولدینی جملهجه معلومدر . بوشمندوفر مأمورینک قسم اعظمی خرسیتیان وطنداشلرمن دزددر . فقط بولنرک صدق وصادقانه ویزمله برلکده چالیشه جقلری تحت کفالتہ آلمش و فی الحقیقه بوکونه قدر جملهجه معلوم اولدوغی اوزره جدأ شایان تشکر خدمت وفعالیت کویتمشلردر . شمندوفر ایشاتمک کندینه کوره بک مهم برفندر بوایشی هرکس یاپه من . مطلقاً شمندوفر فنی او قومش، تجریه کورمش انسانلر ایستر بناء علیه شمندوفرلرک حسن صورته ایشایه بیلمسی ایچون شمندوفر قومپایه نده بولونیمانلرک هرکیم اولورسه اولسون شمندوفر ایشلرینه قاریشمسی قطعاً منوعدر . عکسی تقدیرده شمندوفر منافلاننده بک شخیب قضالر اولور . شمندوفر ایشلری طورور و بوندن حرکات ملیه منزه صد و کدرجه ضرر لر کلیر . نتیجهده ینه ملت و وطن متأثر اولور . بوندن باشقه ملت شمندوفر قومپایه نندن صدق و صداقله ایش ایستر ایکن شمندوفرک بالجلله مأمورینک تکمیل وطنداشلر کی عرض ، مال وجانی تحت کفالتہ آلمش و سوز ویرمشدر . بو سوز ؛ ملت ناوسیدر . ویربان ناموس سوزنی طوتقمه هرکس مجبور عکسی تقدیرده تجزیه ایدلکده محکومدر . بناء علیه برقطعه ویا قوای مایه ایچون شمندوفر دن استفاده ضرورتی حاصل اولنجه در حال مافوقه مراجعت ایتملی و کندیلکندن شمندوفر ایشلرینه اصلا قاریشاملیدر .

اشبو تمینک بالجلله قطعانه واهالی به تفهیمی واسکیشهرده طبع ایتدیربلرک تکمیل استا . سیونلره ایکیشر اوچر نسخه تعلق اهمیتله توصیه ورجا اولور .

غرب جبهه سی قوماندانی

علی فؤاد

EK-5 Müdür-i Umumiye'nin Fırka (Tümen) Komutanlığı seviyesine çıkartıldığına dair Cephe Komutanlığının emri



Dilaver Dinç, a.g.t., s. 159.

EK-6 Behiç Bey'in maruz kaldığı kötü muameleden dolayı Refet Bey'in
üzüntülerini bildirir telgraf

۱۱۷
X
۱۱/۱۱/۱۱۲۱
مستوره آنطولی - بغداد دیربولدی
مدیر عمالیاتی
ع. - ۱۱/۱۱/۱۱۲۱ و ۱۵۷۹۴ تحریراته:
اوغزادینجه معاشرتک منطقه ده وقوعی تأثریمی بر قاندها آرتیریوی -
اظلام - اینتیم نأرائی بر تر ضیه مقاصده قبول بویورکیز . بونوی
کیم لولک منطقه ده دوام نأ سونجی اطامه اولمادینجی سومی الهات
منطقه ده مدافعه سعیه ارینه کوندیلیمه اولمسیده آخلدیشدی بولجین
بناز تسیم تیبیل ایدیو - ایتیم
جنوب جهه کی . ص
آفت
آجیم اکت
ن. نغلی

Dilaver Dinç, a.g.t., s.160.

EK-7 İstirahatı sebebiyle Behiç Bey'in görevinden ayrılması ve yerine Bnb. Halit Bey'in atanması

تورکیا
بزرگ منجلی
ادود ناهنه وکالتی

سوریت عجمی ابرار کلدی قلمی یا خلیفه نه

مکرمه مدونی
۲۸۰
۱۲۷۱

156

تعمیر لوزر عجمی ایان حریره مرآدین بهیج تکلیک طلیی رز زنه ارفع اردلان معایت بیخنده ضعیفیت رایحه دره
آزاده رانزاقه خلیف محمود لوزر دم کورتر لیک ایان حریره محمود یاب خلیفه مدون مورد ۱۲۷۱ ۱۲۷۱
۱۲۷۱ لوزر لوزر کوره ده استعایه سور طسه در نه دکالت ایان حریره ششالی مال تکلیک یعنی بیخنده ایان
قرارداری لغا تقدیم قلمسه و طغله تقدیم و اعاده نه در موی ایان خالیه کوره مساعده اعطاسک از گاه حریره
عمود یاب خلیفه نه استعایه مساعده سور طری مورد ۱۲۷۱ ۱۲۷۱
بزرگ منجلی

بزرگ منجلی

~~بزرگ منجلی~~
~~بزرگ منجلی~~
~~بزرگ منجلی~~

030	10	154	85	3
-----	----	-----	----	---

Dilaver Dinç, a.g.t., s. 165.

EK-8 İstanbul Milletvekilliğine Behiç Bey'in seçildiğine dair

کان	تاریخ
اوراقک	1307
سود	
شماره تاریخ	
میز	
مجلس	
تعیین تاریخ	
مقابلہ ایام	
سازمان	عمومی
شماره	1307
مربوطان	
سوق تاریخ	1307/5
مورد ایفاد	عمومی

دوبه اشارتاری

T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI

اتفاقاً در روز دوشنبه بیستم بیستم اردیبهشت 1307 در وقت عصر در جلسه مجلس شورای ملی و در وقت ظهر در وقت عصر در مجلس شورای ملی و در وقت عصر در مجلس شورای ملی

تاریخ: 1307/5

مورد: عمومی

مربوطان: 1


سوق تاریخ: 1307/5

مورد ایفاد: عمومی

030 10 74.484.6

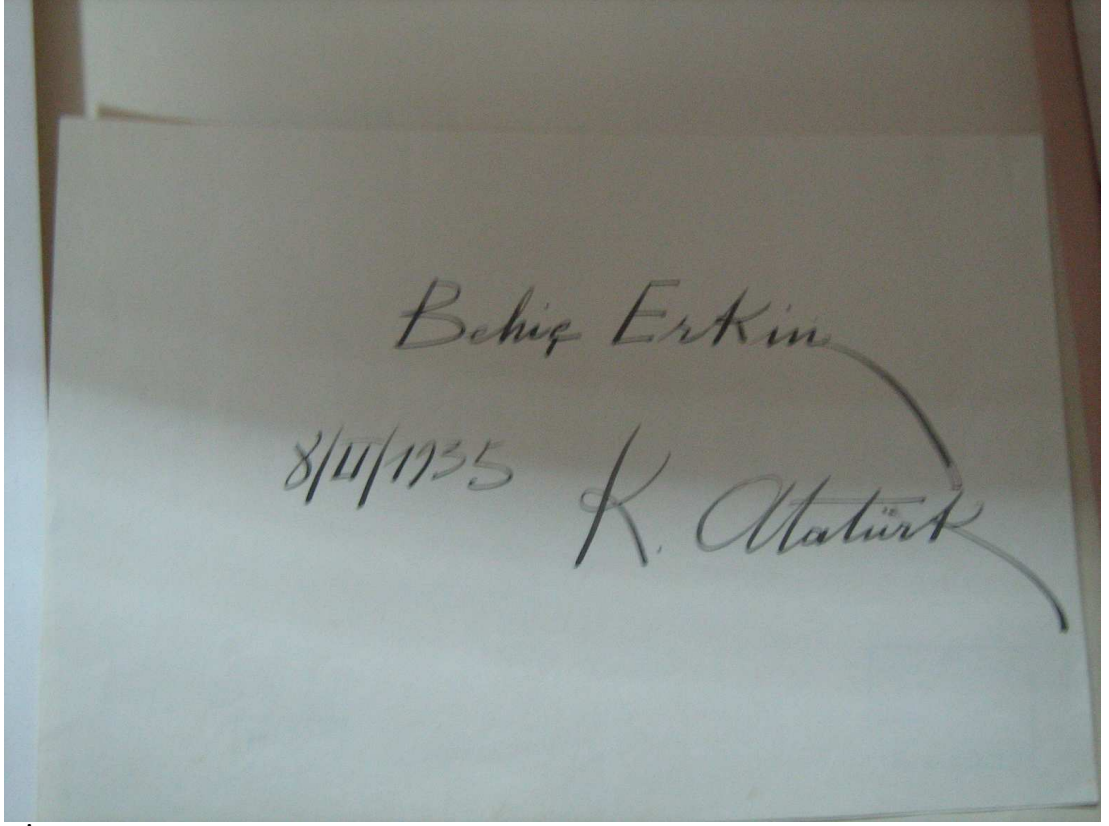
BCA, F: 30.10.0.0., D: 78/47 Y: 74.484.6. SAYFA-1.

EK-9 Macaristan ile yapılan yeni ticaret anlaşmasının imzası için Behiç Erkin'e yetki verilmesi

T. C. BAŞVEKÂLET KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ Karar sayısı 2 3345	Kararname	 T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ	
<p>Macaristan ile münakit 18.nisan.934 tarihli Ticaret Anlaşmasının yerine kaim olmak üzere yapılan anlaşmanın imzası için Murahhas Heyeti Reisi Peşte Elçisi Behiç Erkin'e salâhiyet verilmesi; Hari-ciye Vekilliğinin 14/10/935 tarih ve 21539/567 sayılı tezkeresi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 14/10/935 toplantısında onanmıştır</p>			
14/10/935			
REİSİCUMHUR			
<i>K. Atatürk</i>			
Bğ. V. <i>İ. İnoanı</i>	Ad. V. <i>S. Savaş</i>	M. M. V. <i>K. Oya</i>	Da. V. <i>S. Kaya</i>
Ha. V. V. <i>S. Kaya</i>	Ma. V. <i>H. Ögün</i>	Mf. V. <i>S. Nizami</i>	Na. V. <i>A. Getikaya</i>
İk. <i>C. Bayez</i>	S. İ. M. V. <i>H. R. Özdönem</i>	G. İ. V. <i>R. Karahan</i>	Zr. V. <i>M. Yılmaz</i>
080 18 01			
02 55 38 1			

BCA, F: 30.18.1.2. Y: 58.78.1.

EK-10 Atatürk tarafından verilen soyadı beratı



TİTE A., K: 190, B: 1-80.

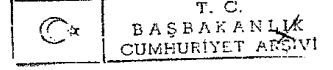
EK-11 Paris Büyükelçisi Behiç Erkin'in yaş kaydından istisna edilerek 1 yıl daha çalıştırılmasına izin verilmesi

T. C.
BAŞVEKALET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ

Karar sayısı
2

15921

Kararname



15/6/1940 tarih ve 2/13727 sayılı kararnameye ekdir:

Ağustos 1940 da tekaüt müddetini ikmal etmiş olan Paris Büyük Elçisi Behiç Erkin'in, iktidar ve ihtisasına binaen ve Ağustos 1941 tarihinden itibaren, yaş kaydından istisnaen bir yıl daha çalıştırılmasına izin verilmesi; Hariciye Vekilliğinin 28/5/1941 tarih ve 9051/251 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine, 1683 sayılı kanunun 3 üncü maddesini değiştiren 3360 sayılı kanunun birinci maddesinin son fıkrasına tevfiikan, İcra Vekilleri Heyetince 9 Haziran 1941 tarihinde kabul olunmuştur.

REİSİCÜMHUR

İsmet İnönü

Bs. V. Ad. V. M. M. V. Da. V. Ha. V.
S. P. Kayalar H. Menemci S. Akar, F. Akar, S. Sami
Ma. V. Mf. V. Na. V. İ. V. S. İ. M. V.
A. Akar, Y. Akar, H. T. Çeliker, S. Akar, S. H. Akar
G. İ. V. Zr. V. Mü. V. Ti. V.
S. Karadeniz, M. Akar, E. K. Y. Akar, M. Akar

080 18 01 02 95 47 6

BCA, F: 30.18.1.2. D: 2/15921, Y: 95.47.6.

EK-12 1'inci Umumi Müfettişliğe tayin edilen Çankırı Milletvekili Avni Doğan'ın yerine Behiç Erkin'in seçildiği

T. C. BAŞVEKÂLET Yazı İşleri Dairesi Müdürlüğü Sayı:.....		Dosya işaretleri	
T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ			
Evrak kayıt No.	4.5908		
Mücevvid		Çankırı Büyük Millet Meclisi	
Tesvid tarihi		Azınlık Prensiplerine	
Tebliğ tarihi			
Sadur No.	Umumi 6-454 Muvas 3000		
Merbutat		3. VII. 943 tarih ve 685 numara 374	
Sevk tarihi	7-9-43		
Mukayyidin imzası		rolü teğreseler Kuruluşunda Birinci Umumi Müfettişliğe tayini dolayısıyla meclislikten istifade eden Çankırı Meclisi üyesi Avni Doğanın ayrılmasına Post. nomenclat. Vize Bürosu özelliklerinden emekli Behiç Erkinin ittifakları sebebiyle Çankırı Vardığı işlerinin işlerini atfen Durulması ve tebliğatın ¹¹¹⁰ yapılması 2-9-43 tarih ve 23302-7 numara ile tebliğ edildi Belirtilen işlerin işlerini atfen	
		3. 9. 943	
		Boşverme	
		3	
		030 10 76 504 16	

BCA, F: 30.10.0.0., D: 78387, Y: 76.504.16. SAYFA-3.

EK-13 BEHİÇ ERKİN'İN RESMİ



Dilaver Dinç, *a.g.t.*, s. 179.