

KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

VI

ZİYA GÜREL

Kurtuluş Savaşı sırasında Anadolu'daki demiryollarının durumunu ve değerini belirtebilmek için, karayollarının o zamanki durumu üzerinde bir fikir edinmiş olmamızın, bu nedenle de, o zamanın somut olaylarından bir kaçına göz atmamızın yararlı olacağını sanmaktayız:

Eskişehir'de bulunan Demiryolları U. Müdürlüğüne gönderdiği 11/12 Kânunu Evvel 336 (11/12 Aralık 1920) tarihli buyruğunda: "Rusya ile müzakeratta bulunmak üzere Yusuf Kemal ve Rıza Nur Beyler salı günü trenle Ulukışla'ya doğru hareket edecekler" diyen Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa, "Erkân-ı Harbiyeden size yazılacağı üzere" diyerek salı günü Ankara'da bir vagon servis bulundurulmasını istemektedir. Bu buyuru, Demiryolları İdaresince hemen yerine getirilebilir bir niteliktedir. Ancak, ikinci maddede istenilen iş, başka çeşit bir önem taşımaktadır. Bu zâtların, istenilen yere bir an önce gidebilmeleri için Ulukışla'dan sonra "iki otomobil ile gitmelerini" gerekli gösteren Nafia Vekili, bu otomobillerin Konya'da veya başka bir yerde hazırlattırılmasını, kendisinin ve Heyet-i Vekilenin "Himmet-i mahsusa-i aliyyelerinden" beklemekte olduklarını da yazısına eklemektedir.

Bu olay Anadolu'da kışın karayollarında yolculuk etmenin olanaksız denilecek derecede güç olduğunu bize göstermektedir. Ankara'dan Rusya'ya gidecek olanlar, karayolunu Ulukışla'da aramaktadırlar.

Bu dolambaçlı tren yolculuğu, elbette, Sakarya Savaşından sonra yapılamazdı. Zira; bu savaş sonunda Eskişehir ile Afyon Karahisar ve aralarındaki hat, düşman elinde kalmıştı. Nitekim; Hariciye Vekili olan Yusuf Kemal Bey -herhalde, dış gezilerinden birinden dönüşünde olacak-Akşehir'de Gazi Mustafa Kemal Paşa'ya rastlamış, onun otomobili ile, onunla birlikte 17.12.1337 de, Sakarya Savaşından sonra rayları yeniden döşenerek işletmeye açılmış olan, Biçer istasyonuna gelmişti. (Buraya kadar karayolunda nasıl ve ne zorluklarla geldiklerini bilemiyoruz) Ve yine Gazi için getirilmiş olan özel trenle, gece saat 22 de, birlikte Ankara'ya yola çıkmışlardır.

O gün Demiryolları Umum Müdürlüğüne ikinci defa atanmış olup İdare merkezini Ankara'dan taşıttırılmış olduğu Konya'ya gitmek üzere Biçer istasyonuna gelmiş olan Behiç Bey, Gazi ile görüşükten sonra, ertesi günü yanındaki üç arkadaşıyla yola çıkmış, fakat, geceyi bir tümen karargahında geçirmek zorunda kalmışlar, Çay istasyonuna ise, ertesi akşam varabilmişler, Konya'ya daha ertesi günü gidebilmişlerdir.

Sakarya savaşıdan sonra Konya hattında en önemli sorun, vagon ve lokomotif onarılması ve dolayısıyla yedek parçalarının sağlanması olmuştur. Büyük atölye Eskişehir'de düşman elinde kalmıştır. İdare, parasızdır. Milyonu aşkın alacağına karşı Maliye'den 50 bin lira alamamaktadır. Bu bunalımı açıklayan bir yazısında "Bütün lokomotifler yakında duracaklar" diyen Umum Müdüre karşılık olarak Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinden gelen bir yazıdan, önceki yazımızda söz etmiştik. Ele aldığımız konuyu aydınlatacağından, bu olayların, burada bir özetini yapmak zorunluluğunu duymaktayız.

Erkân-ı Harbiye'nin söz konusu yazısında, Ankara'da kullanılmadan duran lokomotiflerin sökülüp parçalarından gerekli görülenlerin Konya'ya getirilip Konya'daki lokomotiflerin, böylece, hızla onarılmaları istenmekte; Eskişehir'in boşaltılması sırasında Ankara'ya getirilmiş olup içindekilerden İdarenin dahi haberi olmayan vagonlardaki malzemeden de yararlanılması ögütlenmektedir. Buna karşılık olarak sunulan Cer İşleri Başmühendisi Eşref Bey'in raporunda, bir lokomotif tekerleğini Ankara'dan Konya hattına taşıyacak bir aracın, o sıralarda, Anadolu'da bulunmadığı, Ankara'da bulunan eşya ve malzeme yüklü vagonlardar seçilir işlerle dolu bir vagonun Konya hattına taşınmak üzere Polatlı'ya getirildiği, fakat karayolu taşıt aracı bulunamaması yüzünden, günlerce bekletilen bu vagonun Ankara'ya geri gönderildiği; sonradan, bu malzemeden 83 kiloluk bir aracın bir memur gözetimi altında, Ankara'dan Konya'ya 60 lira taşıt ücreti ödenerek getirilebildiği, bu nedenle bu malzemeyi İstanbul'a veya Avrupa'ya ısmarlamanın daha kolay ve daha ucuz olacağı belirtilmekte idi.

Her çeşit malzeme, cephan ve erzak Garp Cephesine doğru yola çıkacaktır. Önceki savaşlarda eksen Ankara-Eskişehir hattı iken, şimdi Konya hattı olmuştur. Aralarında bağlantı kalmamış olan bu iki hat arasında, en uygun yerlerden, en kısa bir bağlantı yolu sağlanması gerektiği yeterince belirlenmişti. Böyle bir yol, en azından, Ankara ile Garp Cephesi bağlantısını sağlayacaktı. Cepheye yardımın büyük bir kısmı Ankara'dan gelmekte idi. 178 sayılı Belleten'deki yazımızda geçen olayı anımsayalım:

Sakarya Savaşından sonra çekilen Yunanlılar bütün hattı tahrip etmişlerdi. Bu arada Beylikköprü istasyonunun Polatlı tarafında kalan Sakarya Irmağı üzerindeki büyük Beylikköprü de uçurulmuştu. Sakarya zaferinden sonra hemen işe girişen İdare, Toros'da, "Bilemedik" denilen yerde bulunan Bağdat Demiryolları İnşaat Şirketinin mühendisleriyle köprücü ustalarını getirterek bu büyük köprünün yapımına girişmişti. Ancak; Polatlı istasyonundaki askerlerin, yetkileri olmadığı ve bu alanda görevli bulunmadıkları halde, bir gece yarısı, kendiliklerinden yapmağa kalkıştıkları manevralar sonucunda, kaçmasına neden oldukları sekizi cephane yüklü 12 vagonluk bir kompozisyon, yokuş aşağı olanca hızı ile gelmiş, hiç bir şeyden kaygulanmadan uyumakta olan mühendis ve ustaların çalışma trenine çarpmış, cephane'ler patlamış mühendisler ve uzmanlar ölmüşlerdir. Çalışma treninin yedi vagonu parçalanmıştır. Bu cephane Ankara yönünden Garp Cephesine gönderilmekte idi ¹.

Köprünün yapımı sonradan tamamlanmıştır. Ancak, o bölgede döşenen raylar iki veya üç parçadır. Mühendislerimizin gözetimi altında, ustalarımız, bunların uçlarını keserek düzeltmişler, yeniden delikler açarak cebirlerle birleştirmişlerdir. Hız vermeden de olsa, üzerinde tren işleyebilecek yollar yapmaya çalışmışlardır. Polatlı'dan sonra Biçer istasyonuna kadar tren işleyebilmektedir. Bu biçim onarımlar sürdürülmektedir. Fakat, Erkân-ı Harbiye, bu onarımların Sarıköy'den ileri geçmemesini buyurmuştur.

Yukarıda belirtildiği gibi, Ankara'dan Biçer'e kolay gelmektedir. Sonra, karayolu başlamaktadır. Paralel gibi uzayan, fakat uçları ve bu uçları birleştiren hat bizde olmıyan bu iki demiryolu arasında -özellikle yağmur ve çamur olduğunda- karayolu taşımacılığı önemli bir sorun olarak görünmektedir.

Azanköy Dar Hattı:

Böyle bir karayolu sorununu, kuşkusuz, herkes görüyor, görüyor değil; zorluklarını yaşıyordu. Bu nedenle, üst makamlar bu sorunu çözmenin yollarını araştırıyor olacaklardı ki, Erkân-ı Harbiye Reisi Fevzi Paşa imzasıyla gelen bir şifre, bu sorunu anımsatmakta idi. Bu şifrede, Toros veya Amanoslarda veya hattın başka yerlerinde, yararlanılır ne kadar dekovil rayı ve malzemesinin bulunduğu -bunlardan, özellikle tüneller içine döşenmiş olanların durumu da ayrıca konu edilerek- U. Müdürlükten sorulmaktadır.

¹ Cephane: 642 sandık bomba ile 3739 adet çeşitli boyutta top mermisi.

Verilen karşılıkta; Toroslarda 23 km. lik dekovil rayının 18 km. sinin eksiksiz ve çerçeve durumunda olduğu, 5 km. lik rayın traversinin bulunmadığı, ancak bunlara ahşap travers yaptırmanın kolay olacağı, 18 km. lik kısmın döşeli olduğu, 56 dekovil lokomotifinden onikisinin işleyebileceği, ötekiler için yeniden inceleme yaptırmak gerektiği, 350 dekovil vagonu bulunduğu belirtildikten sonra; tünellerin içini muayene için kullanılan tertibatlı dekovil vagonları el ile hareket ettirilmekte olduğundan bunlar için yakacak masrafının söz konusu olmadığı, fakat bu dekovil rayları tünellerden kaldırılırsa, yerlerine geniş hat vagonları kullanılacağından, bunlar için yakacak kullanılması gerekeceği de -özellikle- bildirilmiştir. Buradaki dekovil hatları başka yerlere götürülecek ise, şimdiden, ahşap travers ısmarlama ve eksik bulonları tamamlama gereğini de belirten bu yazıda, İskenderun'dan Garp Cephesine askerî eşya ve büyük sayıda hayvan taşınacağına göre, bunların arasında dekovil malzemesinin taşınmasının da olanaksız olacağı açıklanmaktadır. Bunlar; demiryolunun o zamanki durumunu, özellikle, ordumuza gereken eşya ve yiyeceğin bir kısmının, başka yük taşınamıyacak derecede -o zamanlar sınırlarımızın içinde bulunmayan- İskenderun'dan taşınacağını bizlere göstermesi bakımından, dikkate değer bulunmuştur.

Şubat ayı içinde geçen bu yazışmadan dekovil durumunun hangi amaçla sorulduğu belli olmamıştır.

Garp Cephesinden gelen 6.2.338 tarihli bir yazı konuyu biraz aydınlatmıştır. Bu yazıda, Akşehir istasyonundan Akşehir gölündeki iskeleye kadar 15 kilometrelik dekovil hattı kurulması düşünüldüğünden idare elindeki dekovil malzemesi sorulmaktadır. Dekovil durumunun oraya da bildirilmesi üzerine, Garp Cephesi Kumandanlığı, bu malzemenin taşınması ve Akşehir istasyonu ile göl iskelesi arasına döşenmesinin ne kadar zamanda ve ne masrafla yapılabileceğinin hesaplanıp bildirilmesini istemiştir.

Fakat; buna henüz karşılık verilmeden 12.2.338 tarihinde Akşehir'e gelmiş bulunan Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa, Garp Cephesi Kumandanı İsmet Paşa ve Demiryolları U. Müdürü Erkân-ı Harp Miralay Behiç Bey'in bu konu üzerinde yaptıkları görüşmelerden sonra Akşehir gölü iskelesi dekovilinden vazgeçilmiş; bunun yerine, elde bulunan 23 kilometrelik dekovil malzemesiyle Azarıköy istasyonu veya Çavuşçuköy istasyonundan birinden kuzeye, Piribeyli yönüne doğru bir dekovil hattı uzatılmasına karar verilmiştir.

U. Müdürün bu konuyu Yol Dairesine bildiren buyruğunda, yapılacak bu hattın, ray satın almaları ile veyahut sökülmiş durumda olan Çobanlar-Afyon hattı rayları ile daha ileri uzatılacağı da bildirilmektedir.

Başka Hatlar:

U. Müdürlükten Yol Dairesine gönderilen yukarıda sözü edilen buyruksa, ana hattın en yakın bir yerinden Akşehir gölü iskelesine geniş bir hat ile bağlantı yapılmasının, Çay istasyonundan Bolvadin kasabasına yine geniş bir hat döşetmesinin düşünüldüğü de belirtilmekte; Çay-Bolvadin şosesi üzerine saatte beş kilometre hızla da gidecek olsa, geniş bir hat döşenmesi olanağının incelettirilmesi istenilmektedir. Bu yazıda, dekovil hattının Azarıköy veya Çavuşköy istasyonlarından hangisinden başlatılmasının uygun olacağını belirtmesi için, ertesi günü bir mühendisin o bölgeye gönderilmesi de istenilmiştir.

Bu sırada, Nafia Vekilliği, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinin önermesi üzerine, Toroslardaki dekovil malzemesinin, "geri verilmesi" koşulu ile ve "geçici olarak" Garp Cephesi emrine verilmesini uygun bulduğunu U. Müdürlüğe bildirmiştir. Ancak; dekovillerin kurulması ve işletilmesinin de İdareden istenildiği bildirilerek, bu yönün de uygunluğunun ayrıca bildirilmesi Vekâletten istenilmiştir.

Yol Dairesi Reisi Rifat Bey, 21.2.338 tarihli raporunda: 10 km. olan Çay - Bolvadin şosesi üzerine döşenecek geniş hat için şosedde, iki köprüünün onarılmasından başka, bir değişikliğe gerek olmadığı; Yasyan ve Akşehir istasyonları arasında Akşehir Gölü iskelesine en yakın olarak belirlenen 253. km. den sonra göldeki iskeleye gidecek 3,5 km.lik hat için, arazi bataklık olduğundan, 0,6 m. yüksekliğinde bir dolgu ve 6 köprü yapmak gerekeceği bildirilmektedir.

Gerçi, U.Müdürlük 20.2.338 tarihli şifresinde, Akşehir istasyonundan batıda bulunan 253. km. den Akşehir gölündeki iskeleye 3,5 km.lik bir geniş hat şubesi için gerekli hazırlıkların başlatıldığını Nafia Vekâletine bildirmiş ise de, böyle bir hattın yapılmış olduğunu veya yapılmakta olduğunu belirten bir belgeye bizce raslanılmamıştır. Bu şifresinde de, sonradan da, Çay-Bolvadin şosesine döşenecek 10 km. lik geniş hattın, U. Müdürlüğün sözetmemiş olduğu görülmektedir. Bunlar içinde en çok önem verilen dekovil hattı olmaktadır.

Yol Dairesinin raporunda, kuzeye yönelik dekovil hattının başlangıcı olarak, Azarıköy istasyonunun Çavuşçuköy istasyonundan kıyaslanamayacak derecede elverişli olduğu, her iki hattın toprak tesviyesinin bir ayda

tamamlanması için 600 işçinin iş başında bulundurulması, 1000 m³ kereste ile Garp Cephesinin Akşehir'deki imalâthesininin yardımının sağlanması gerektiği bildirilmektedir.

Dekovil İşinin Önemi:

20.2.338 tarihli olup U. Müdürlüğün ilgili dairelerine gönderilen emirde: "Tünellerdeki dekoviller sökülecek ve yine Toroslarda metresi 15 kilo ağırlığında dekovil hatları ile ilgili ne kadar, ray, travers ve teferruatı varsa hepsi Azarıköy'e taşınacaktır. Lokomotifler ve vagonlar için ayrıca emir verilecektir." denilmektedir. Bu kesin buyrukta, tüneller içindeki raylar toplanırken trenlerin geçmemesi için Hareket Dairesiyle anlaşma yapılması öğütlenmektedir. (Rayların, trenlerin geçmediği sırada toplanması değil...) Cer Dairesinin bu işler için ek bir manevra makinesi ile üç karpit lâmbasını, mağaza'nın² bu lâmbaların karpitlerini, Yol Dairesinin de 24 bulon anahtarını Bilemedik İnşaat Bölümü Şefi Mösyö Deduval'e hemen göndermeleri buyrulmaktadır.

Bir hafta sonra, 27.2.338 de, Yol ve Hareket Daireleriyle Mösyö Deduval'e yazılmış bir emirde; Azarıköy'e taşınacak dekovil malzemesi için işlemleri kısaltacak yeni bir düzen kurulmuş; Yol Dairesinin gerekli malzemeyi "doğrudan doğruya" mösyö Deduval'den, onun da gerekli gördüğü vagon ve trenleri "doğrudan doğruya" Hareket Dairesinden istemesi, yalnız yazışmaların bir suretinin U. Müdürlüğe gönderilmesi istenilmiştir.

Belgeler arasında rastladığımız Bilemedik İkinci Seksiyon Mühendisliğine (M. Deduval'e) çekilmiş kısa bir telgraf; Şubat ayında girilen Azarıköy dekovil hattı yapımının Mart ayındaki durumunu bize göstermektedir. 18.3.338 tarihini taşıyan bu telgrafta; ray toplama işlerinin üç hafta sürmesi uygun bulunmamakta "istediğiniz kadar daha asker verilecektir. Anahtar da gönderilmiştir." denilerek toplama işlerinin en kısa ne zamanda sona erdirilebileceği sorulmaktadır.

14.4.338 tarihinde "Azarıköy'den Piribeyli istikametine döşenmesine başlanılmış olan Menzil dekovil hattının uzatılmasında Kumrallı-Afyon Karahisar geniş hat malzemesi kullanılacağından bu hattın bu şekilde uzatılmasına devam olunup olunamayacağı" nı soran U. Müdürlüğe Garp Cephesinden gelen 16.4.338 tarihli karşılık yazıda; eldeki geniş hat malzemesinin Kumrallı-Afyon Karahisar onarımına başlanıldığı zaman hemen o bölgeye taşınabileceğinden hepsinin dekovil hattının uzatılmasının

² Demiryollarında malzeme bulunduran örgüte "Mağaza" denilmektedir.

da kullanılabileceği; bu hattın telgraf direkleriyle tel ve mücerritlerinin Cephece hazırlanmaktadır olduğu bildirilmektedir. Fakat Garp Cephesinin sekiz gün sonraki, 24.4.338 tarihli buyruğunda Kumrallı'dan Büyük Çobanlar'a kadar olan bölümün hemen onarılması istenilmiştir³. Büyük Çobanlar istasyonu yöresindeki kırık rayların, onarılmak üzere toplattırılıp geri getirilmesi için, U. Müdürlük emrine bir kağıt kolu verildiği; yapımı aksatmamak koşulu ile, bu iş için gerekli amelenin Azarı dekovil hattından alınabileceği bildirilmekte; Azarıköy dekovil hattının bir an önce "Ağzıaçık" denilen yere varması önemle istenilmektedir.

Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinden Nafia, Maliye vekâletleri ile Demiryolları U. Müdürlüğüne gönderilmiş 25.4.338 tarihli ve "gayet müstaceldir" işaretli yazı, o tarihe kadar olan Azarıköy dekovil hattındaki gelişmelerin bir özetini göstermektedir. Bu yazıdan; Toroslardan getirilen dekovil malzemesinden ayrı olarak Çobanlar yöresinden kaldırılmış olan kırık rayların uçlarının düzeltilmesi sonucu olarak 35 km. lik ray ve malzeme elde edildiği, yapımın da hayli ilerlemiş, 25 km. lik kısmın toprak düzleminin, 18 km. lik kısmının ray ve 8 km. lik kısmının balast döşenmesinin tamamlanmış olduğu anlaşılmaktadır.

Garp Cephesinin, hattın "şimdilik, hiç olmazsa" kaydıyla uzatılmasını istediği "Vaysal" denilen yere olan mesafe 100 km. kadar olduğundan buna göre yeni malzeme alınması gerektiği belirtilmekte, "Ordu için kıymetli hizmetler ifa edecek olan" bu dekovilin, yurdumuzun en verimli yerlerinden geçmesi dolayısıyla, ileride Sakarya vadisinden (Çifteler-Seyitgazi yönünden) normal demiryolu ile birleşmesi halinde, yurdumuz için önemli iktisadî ve ticarî yararlar sağlayacağı da belirtilmektedir. Yine bu yazıda; İzmit'e bağlı Derince'de ve Trabzon'da bulunduğu anlaşılan dekovillerin de taşınması ve yeniden malzeme siparişi edilmesi için 200.000 liralık tahsisata ihtiyaç olduğundan Maliye Vekâletince bunun verilmesinin sağlanması Nafia Vekâletinden rica olunmaktadır.

Garp Cephesi Kumandanı İsmet imzalı 9.5.338 tarihli bir yazı, "Azarı dekovil hattının inşasına Erkânı Harp Binbaşısı Şemsettin Bey'in" memur edildiğini, amele taburlarının inzibat ve işe bakımından onun emrine verildiğini, ve bu işler için düzenlenen "Talimat"ın suretinin ekli olduğunu bildirmektedir.

³ Çay istasyonundan ileriye yapılan onarım Kumrallı denilen bir yerde bırakılmıştı. Çobanlar'a beş kilometre uzaklıktaki bu yolun hemen yapılması istenildiğine göre hattın bu bölümü de önem kazanmış demektir.

Ekli “Talimat”ın 1. maddesi, Azarı dekovil hattının yapımının ve bununla ilgili bütün sorunların çözümünün Demiryolları U. Müdürlüğüne ait olduğu belirtilmekte ve bu göreve de “Mühendis Emin Avni Bey memurdur” denilmektedir. 2. madde ise, amelenin, Emin Avni Bey tarafından gösterilecek gerekliliğe göre dağıtımı ve bölünmesi ile bunların en verimli bir şekilde çalışmalarının sağlanmasını ve taburların inzibat ve iaşesini Şemsettin Bey yapacaktır, denildikten sonra 3. maddede yapılanların sonucunu bildirir günlük raporları yine Emin Avni Bey yazacaktır, denilmektedir⁴.

Araştırmalar:

Garp Cephesi, Azarı dekovil hattının uzatılmasını istemektedir. Bu nedenle, yurdumuzun başka yerlerinde dekovil malzemesi bulunup bulunmadığı araştırıldığı gibi yeniden dokovil malzemesi satın alma işine de girilmiştir.

Bu arada, Konya özel idaresinin satılığa çıkarmış bulunduğu 1100 m. uzunluğundaki dekovil raylarının Demiryolları İdaresine devredilmesine emir verilmesi Garp Cephesi Kumandanlığına yazılmıştır.

Mersin’de bir tüccarda bulunduğu haber alınan dekovil malzemesinin cinsi ve miktarı ile; Antalya’da İdaresinin iş yaptığı bir müteahhide dekovil malzemesi de getirtip getirtemeyeceği hususu sorulmuştur.

Çok miktarda bulunduğu haber alınan İzmit ve Derince’deki dekovil malzemesinin miktar ve cins bakımından incelenerek sonucun bildirilmesi Adapazarı İşletme Müdürlüğüne yazılmıştır.

Ordunun iaşesini ve eksik malzemelerini sağlayacak olan bu dekovil hattına o kadar önem verilmiştir ki, karayolu ile getirilmesi olanaksız bulunan İzmit ve Derince’deki sözü edilmekte olan dekovil malzemesinin düşmanların gözü önünde vapurlara yükletilip getirtmenin pek tehlikeli olacağını, örnekleriyle bilen, U. Müdür Behiç Bey, bunların kaçakçılık usulleriyle getirilmesini dahi düşünmüş olduğunu bir yazısında belirtmektedir. Ancak, sonradan gelen bilgiler, bu rayların eldeki lokomotiflere dayanamayacak derecede zayıf olduğunu ortaya çıkardığından, bunların getirtilmesinden vaz geçilmiştir.

Toros tünellerindeki dekovil rayları kalıdırılırken, bir kısım yerlerinin kırık olduğu, bulonlarının⁵ da çalınmış olduğu anlaşılmıştır. Her tarafta

⁴ Emin Avni Bey’in Çobanlar-Afyon hattı yapımında özellikle, sözü edilecektir.

⁵ Bulon = Somunlu vida, Çalgeçir (Kamus-u Fransevî. Ş. Sami) (Demiryollarında bu sözcük kullanılır.)



Res. 1 — Azari dekovil hattı açılış töreni

Ziya Gürel



Res. 2 — Azariköy dar hattın döşenmesinde çalışan köylü kadınlar

bulon aranmağa başlanmış, Ankara - Yahşihan hattında fazlası olup olmadığı sorulmuştur.

Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğine gönderilen 12.4.338 tarihli şifrede, dekovil hattının eldeki malzeme ile Akşehir gölü kuzeyindeki Ayrıtepe adı verilmiş yere kadar uzatılabileceği bildirilmektedir. Burası, "Ağzıaçık" denilen yerden 20 km. güneyde kalmaktadır. Ancak, mali durumun elverişsizliği ile yorumlanabilecek bir şekilde, Garp Cephesi'nin, o sırada, dışarıdan malzeme satın alma girişimini destekleyemediği görülmektedir.

Trabzon'da bulunduğu anlaşılan 70 km. lik dekovil ray ve malzemesinin listesinin incelenmesi sonucunda, bunlardan işe yarar görülen 20 km. lik çerçeve halindeki rayların getirilmesi uygun görülmüş ise de; bunların, tam bir vapur yükü tutmayacağından, İstanbul'da aktarma edilmesi gerekeceği anlaşılmıştır. Bunun ise, Zonguldak'tan kömür getiren Fransız bandıralı vapuru Yunanlıların elde etmeleri örneğinde olduğu gibi, büyük sakıncaları olacağı görüldüğünden getirilmesinden vazgeçilmesini, U. Müdürlük, E.H. Umumiye Reisliğine önermiştir.

Anamur ve Silifke yolları üzerinde Fransız ve Yunan Kumpanyalarının şimdi işletmemekte oldukları maden ocaklarında bırakılmış 15-20 kilometrelik dekovil malzemesi bulunduğu haber alındığı Garp Cephesi Kumandanlığından bildirilmiş olduğundan, bunları inceleyerek, işe yarar bulurlarsa hemen sevk etmeleri için, Yüzbaşı Sait ve Mühendis Kâzım Beyler Mersin'den kayıkla Anamur'a gönderilmişlerdir. Yüzbaşı Sait Bey'den gelen bir telgrafta, Anamur'a beş saat uzaklıktaki Melaç demir madeni ocaklarında metresi sekiz buçuk kilo gelen traversi de bulunmayan 3800 dekovil rayı, Anamur'dan kuzey-doğu yönünde Ortakonç denilen yerdeki simlikurşun maden ocaklarında iki bin cebire beşyüz kilo bulon bulunduğu, bunların dört ton rayla birlikte kayıklarla Mersin'e gönderildiği bildirilmektedir.

Bir yandan yurdun dört köşesinde malzeme aranırken, bir yandan da öyle bir çalışma yapılmaktadır ki; U. Müdürlüğün Yol Dairesi Reisi, yaptığı teftiş sonunda verdiği raporunda: "Vücuda getirilen işin miktarı, mevcut vasaite göre tahminimizin üstündedir." demekte ve erlerin çalışmalarını artırmak için "Gerek Ankara-Sivas hattında ve gerekse bu suretle inşaat taburları marifetiyle vücuda getirilen bütün hatlarda" uygulandığı gibi, amele taburları erlerine verilmekte olan günlük erzak tayininin çoğaltılması önerilmektedir.

Mali Duruma Göre:

Ordunun son derecede önem verdiği Azarıköy dekovil hattı yapımı için gerekli olan malzemenin sağlanmasında da mali yönden büyük zorluklarla karşılaşıldığı görülmektedir.

U. Müdür, E. Harbiye-i Umumiye Reisliğine gönderdiği 15.5.338 tarihli şifrede: “Garp Cephesinin dekovil hakkındaki haklı isti’caline rağmen; tahsisi tebliğ buyurulan ikiyüz bin liranın havalesi bile gelmediği gibi, Garp Cephesinin şimdilik söz verdiği onbeş bin lira dahi gelmedi” “işin süratle ilerlemesi için Azarı dekoviline ve Anamur’dan getirtilecek dekovil malzemesine Nafia Vekâletinden mezuniyetim olmadığı halde para sarfetmekte isem de” “Havale gelmezse müşkül vaziyette kalacağımı arz ederim” demektedir.

İki gün sonra, 17.5.338 tarihinde, Konya Valiliği, Garp Cephesinin buyurması üzerine, onbeş bin lirayı U. Müdürlük emrine bankaya yatırmıştır. İş adamlarının, daha önce kendilerinden istenilen dekovil malzemesi satış önerilerine, o zaman parasızlık yüzünden karşılık verilemediğinden, şimdi, onlardan yeni öneriler istenilmiştir. Satın alma işine, ancak, bu onbeşbin lira alındıktan sonra esaslı olarak girişebilmiş olduklarını U. Müdürlük Garp Cephesine bildirmiştir.

E. Harbiye-i Umumiye Reisliği, yukarıda sözü edilen (200.000 liralık havalenin de sözü geçtiği) 25.4.338 tarihli emrinin bir maddesinde “Müdüriyeti Umumiye’nin en ehven ve müsait teklif olarak bildirdiği (... Biraderler) in yedinde bulunan 30 km. lik dekovil malzemesinin hemen satın alınmasını ve bunların, olanağı bulunursa, İskenderun’a değil, Mersin’e çıkarılmasının sağlanması yolu ile kısa bir zamanda işe konulmasını istemektedir.

Bankaya konan paranın 22 bin liraya vardığı anlaşılmaktadır. Buna dayanarak satın alma işine iyice girişilmiştir. Ancak; İstanbul’da (... Biraderler) firmasından satın alınmak üzere olan dekovil malzemesinin bulunsuz ve cebirsiz olduğu son anda anlaşıldığından satın alma işinden hemen vazgeçilmiştir. Durumu Garp Cephesine bildiren U. Müdür Behiç Bey, 5.6.338 tarihli yazısında (... Biraderler) firması için, haberleşmelerde sürekli olarak küçük malzemededen sözedildiği halde, verdiği karşılıklarda bunlardan hiç söz etmemek yolu ile “bizi iğfal etmiştir” yargısını vermektedir.

İş adamlarından yeniden öneriler alınmağa başlanılmış ise de, bunların malzeme hakkında verdiği bilgilerin hep eksik olduğu görülmektedir.

Bununla birlikte; insan üstü bir çalışma sürdürülmektedir. 4.6.338 tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğine verilen bilgiden: güzergâh uygulamasının 57., toprak düzeltmesinin 51.600 balast döşeme işinin 29. kilometreye ulaştığı; bu kısım içinde iş trenlerinin işlemekte olduğu, eldeki malzeme ile 33. km. ye varılabileceği ve hattın yakında resmi bir şekilde işletmeye açılacağı anlaşılmaktadır.

9.5.338 tarihinde Garp Cephesince doğrudan görevlendirilmiş olan Altıncı Şube Mühendisi Emin Avni Bey -bir ay sonra- 8.6.338 tarihli telgrafında 33,5 km. ye kadar rayların döşenmiş olduğunu, kendilerince "Ayrıtepe" adı verilmiş olan son istasyonun 32,5 km. de bulunduğunu, erlerin gayet iyi çalıştıklarını; ancak, cebirlerin eksik olduğunu bildirmekte, açılış töreninin bunların sağlanması amacıyla ayın onbeşinci günü yapılmasını önermektedir. Çalışmaları övülen erlere Garp Cephesince bütün gönderilmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Garp Cephesinin de uygun bulması üzerine 15.6.338 Cuma günü Garp Cephesi kumandanı ve ileri gelenleri ile Demiryolları U. Müdürü ve Akşehir ile Ilgın Kaymakamlarının hazır buldukları bir törenle "Azarıköy Dekovil Hattı" resmen işletmeye açılmıştır.

Bu menzil hattı işletmesi, yapımına verilmiş olan önem oranında o kadar iş görmüştür ki, Garp Cephesince, Ankara'dan geliş ve Ankara'ya gidişlerinde subayların bu hattan yararlanması kuralı konulmuştur. Ankara'dan gelen subaylar Polatlı'da trenden indikten sonra Menzil araçlarıyla Azarıköy dekovilinin son istasyonuna kadar gelecekler ve oradan dekovil treni ile anahat istasyonuna ulaşacaklardır.

Azarıköy Dekovilinin Sonu:

Afyon Karahisar'ın düşmandan geri alınması ile başlayan ordumuzun zafer yolundaki ilerlemelerine Demiryolları İdaresinin de ayak uydurması, durumunu buna göre değiştirmesi, düzeltmesi gerekiyordu. Bu nedenle, ilk iş olarak, rayları kaldırılmış olan Büyük Çobanlar-Afyon Karahisar ana hattının hemen döşenmesine girişilmiştir. Bu bölgenin raylarının büyük bir kısmı gerektiğinde hemen geri alınmak koşulu ile, Azarıköy dar hattının yapımında kullanılmış idi. Geçici koşulu ile kullanılan bu rayların, bu sırada, hemen sökülüp yerlerine götürülmeleri gerekince, Azarıköy dar hattının bozulması tabii bir sonuç olarak görünmektedir.

27 Ağustos'ta Garp Cephesi K. adına Âsım imzasıyla gelen telgrafta: "Avni Hak ile bu gün Karahisar'ı zapt ve istirdat ettik. Çobanlar'dan itibaren demiryolunun gece gündüz çalışılarak pek az zamanda Karahisar'a

iysali hususunda himmet buyrulması müstercadır. Azarı amele taburunun bu işde kullanılması muvafık olur efendim” denilmektedir.

1.9.338 tarihinde Garp Cephesi K. İsmet Paşa’dan gelen telgraf, durumu, dekovil hattı bakımından, daha çok açıklamaktadır. Bu buyrukta: “Azarı hattındaki geniş hat malzemesinin derhal kaldırılarak Çobanlar-Afyon hattının bir an evvel ikmal edilmesi” istenilmekte “bu yüzden Azarı hattının muattal olmasında beis yoktur.” denilmektedir.

Dar Hat Şube Mühendis Vekili M. Şevket Bey, daha 28 Ağustos tarihinde, acele işareti ile Yol Dairesine gönderdiği telgrafında, o gün, Azarıköy’den bir iş treni ile Çobanlar istasyonuna gönderdikleri arasında “üç vagon kupon ray” dan söz etmektedir. Bu, rayların, dar hat yapımında geçici olarak kullanılmasına izin verilmiş olan Çobanlar-Afyon arası rayları olduğu bellidir. Bu telgrafta “dar hat istasyonundaki beş vagon dar hat malzemesinin boşaltılarak (Afyon yönüne) sevk edilmek üzere (geniş hat vagonlarına olacak) tahmil edildiği” de bildirilmektedir. Bu dar hat malzemesinin, dar hat vagonlarından alınarak geniş hat vagonlarına, sevk edilmek üzere yükletilmesinin, bunlara Azarıköy dar hattında değil, ileride başka bir yerde gereklilik duyulması nedeniyle olduğu anlaşılmaktadır.

Garp Cephesinin sorusuna verdiği 25.9.338 tarihli karşılıkta, İskenderun’dan satın alınan malzemenin parası verilmiş ve büyük bir kısmı da alınmış olduğundan, önerildiği gibi, bu satınalma işinden vazgeçilmesi olanağının artık bulunmadığı U. Müdürlükçe açıklanmıştır. Bu karşılık yazıdan, o sırada Fransızların elinde bulunan İskenderun’dan dekovil malzemesi satın alınmakta olduğunu anlamaktayız. (Notlarımızda bu satın alma işi ile ilgili bir belge örneğine rastlayamadık.) Mühendis Şevket Bey’in yukarıda sözü edilen yazısında bildirdiği, beş dar hat vagonundan geniş hat vagonlarına aktarılan malzemenin, İskenderun’dan satın alınanlardan bir kısım olacağı anlaşılmaktadır. Önce, dar hattın uzatılması için dar hat vagonlarına konarak gönderilecek bu malzeme, “Azarıköy Dekovili”nin görevsiz kalması üzerine, gerekli olacağı yere gönderilmek üzere, tekrar geniş hat vagonlarına konulmuştur.

Açılış töreninde, eldeki olanaklarla 33,5 km.ye ulaşabilmiş olan dar hat yapımı, sonradan ulaştırıldığı 49,300 km. de U. Müdürlükçe durdurulmuştur⁶. Bu uzatma, herhalde, İskenderun’dan yapılan satın almalarla olmuştur.

⁶ Behiç (Erkin) “Demiryollar Hakkında Konferanslar”, Haydarpaşa, Demiryollar Matbaası, 1341, S. 79: “... Azarıköy’den Cihanbeyli’ye doğru elli kilometrelik ve yevmiye safi sekizyüz ton kabilyet-i nakliyei haiz 60 santimetrelik bir dar hat inşa edilmişti.”

Afyon Karahisar geri alındıktan sonra İzmir ile bağlantıyı sağlayan İzmir-Kasaba ve Temdidi hattının üzerinde, Banaz'dan sonra onarımlar yapılmak zorunda kalmıştır. Fakat; Günayköy ile Konaklar istasyonu arasındaki iki büyük köprü düşmanlarca tam olarak yıkılmış olduğundan, İzmir'le ulaşımı sağlamak için arada bir dekovil varyantı yapmak zorunlu olmuştur. Yukarıda sözü edilen U. Müdürlük emrinde, dekovil malzemelerinin, emir gelince, Uşak istasyonuna sevk edilmek üzere vagonlar üzerinde bekletileceği de bildirilmektedir.

Nitekim; M. Müdafaa Vekâleti de o gün (25 Eylül) işletmeye açılmış olan Sabuncupınar-Afyon hattını kullanacağını bildirmiştir. Bu nedenle Garp Cephesine verdiği 25 Eylül tarihli bu karşılık yazısının sonunda U. Müdür: "Azarı dekovil hattının işleyecek bir işi kalmamıştır" yargısını vermekten çekinmemiştir. Bu nedenle; masraf olmaması için istasyonların kaldırılarak, Azarıköy ile son istasyonda birer telgrafçı ve hat boyunca yeterince muhafız bırakılarak; gerek Şimendifer Taburundan olan, gerekse sivil memur ve müstahdemlerin geri alınması iznini istemektedir. Bu suretle dekovil yapımı hesaplarının kapatılıp Garp Cephesi Kumandanlığına hemen sunulacağı da bildirilmektedir (Azarı dekovil hattı Garp Cephesi hesabına yapılmıştı).

U. Müdürlük Garp Cephesine yaptığı bu öneriden sonra 27.9.338 tarihli ve "gayet müstaceldir" işaretli telgrafiyle Milli Müdafaa Vekâletine de durumu bildirmiş, bu hatta gerek kalıp kalmadığının acele bildirilmesini istemiştir. Bir karşılık alamayınca, 6.10.338 tarihli telgrafiyle, hattın işletme masrafı ayrıca karşılanmadığı takdirde 10.10.338 tarihinden sonra işletme kaldırılarak, yalnız malzemenin korunması ile yetinileceği bildirilmiştir. Fakat; bu sırada E. Harbiye-i Umumiye Reisliğinden gelen telgraf, yine İskenderun'dan satın alınan malzemedan vazgeçilmesini öğütlemekte, gereklikçe ileride bu hat ile taşımalar yapılmasını tabi sayarak, Azarı dekovil hattının işlemekte olan kısmının korunmasını istemektedir.

U. Müdürlük, daha önce Garp Cephesine bildirdiği bu alandaki görüşlerini, 7.10.337 tarihli telgrafiyle E. Harbiye-i Umumiye Reisliğine de bildirmiştir. Bu işlere karşın üç askerî makamdan kesin bir buyruk alınamazken, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye'den Fevzi Paşa imzasıyla gelen 2.11.338 tarihli bir şifrede, Azarı dekovil hattının olduğu gibi bırakılması görüşünden vazgeçmiş olduğu görülmektedir. M. Müdafaa, Nafia Vekillikleriyle Garp Cephesine ve U. Müdürlüğe gönderilmiş bu şifrede, Azarı dekovil hattının "gerek memleket iktisadiyyat-ı âtiyyesine (gelecekteki ekonomik durumuna) gerekse askerî" önemine dayanarak, Yahşihan

dekovil hattının uzatılmasında kullanılmasının uygun görüldüğü bildirilmekte; Azarı hattının derhal sökülerek Yahşihan'a nakledilmesi ve döşetilmeğe başlatılması U. Müdürlükten istenilmekte; yapımın çabuklaştırılması için Yahşihan'daki amele taburuna ek olarak bin kişilik bir esir taburunun gönderilmesi M. Müdafaa Vekâletinden; gerekli yardım ve kolaylıkların gösterilmesi de Nafia Vekâletinden rica olunmaktadır.

Bu öneri Nafia Vekâletince benimsenmiş, 13 ve 23.11.338 tarihli telgraflarla hattın sökülerek Ankara'ya gönderilmesi istenilmiştir.

Fakat; sürmekte olan yazışmalarda, Nafia Vekâletinin, tünelleri kontrol için gerekli bir kaç vagonun ötesinin Yahşihan'a gönderilmesini istediği, bunların vagonlara yükleme ücreti olan bin lirayı, yıl sonu dolayısıyla gönderemeyeceğini bildirdiği anlaşılmaktadır. İdareden verilen bir kaşıkta, dekovillerin taşınmasının yükleme masraflarının ödenmesine, yüz vagonluk bir kaç tren yakıtının elde edilmesine bağlı olduğu, bu taşımaların malî olanaklar bulunduktan sonra yapılabileceği bildirilmektedir.

Bu yazışmalar sürerken, Nafia Vekilliği de siyasetini değiştirmiş, Ankara-Sivas hattını geniş hat yapmak istemiştir. Aradan bir yıl geçtikten sonra Behiç Bey'in Fevzi Paşa'ya gönderdiği 5.1.340 (1924) tarihli ve "Zate Mahsus" işaretli mektubu durumu aydınlatmaktadır. Bu mektubunda Behiç Bey: "... 60 km. lik geniş hat masrafiyle 100 km. lik dar hat yapılır" dedikten sonra "yurdumuzda hiç bir geniş hat son gücüne kadar çalışmamış ve çalışmasına da gerek bulunmamıştır" yargısını vermekte, geniş hatların taşıma bakımından dar hatlarla bir ayrıcalığı, bir üstünlüğü olmadığını ileri sürmektedir. Doğu'ya, çeşitli yönlerde, başları bir hizâda iki hatla gitmeği yeğlediğini belirten Behiç Bey: "Fikrimce şimendifer şarka doğru yavaş, yavaş yürüsün, fakat kuvvetli yürüsün" demektedir. Kendisinden sorulmadan, bir memuru olduğu Nafia Vekâletine karşı bir fikirde bulunmasının doğru olmadığını da belirttikten sonra, şimendiferlerin askerlik bakımından önemini kavramış bir uzman sıfatıyla durumu özel olarak "arza cesaret" ettiğini bildirmektedir.

Bu özel mektuptan, Hükümet'in Ankara-Sivas demiryolunu geniş hat yapma kararına varmış olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim; 1340 (1924) yılının Ekim ayı içinde Ankara-Sivas geniş hattının döşenmesine başlanılmıştır.

Azarköy dekovil hattının Ankara -Yahşihan dar hattının uzatılmasında kullanılmamış olduğu, böylece belli olmaktadır.

Azarı dekovil hattının bir kısmı-İskenderun'dan getirilen malzeme yetmemiş ise-İzmir-Kasaba ve Temdidi hattındaki Günayköy istasyonu ile konaklar istasyonu arasında yapılan 10 km. lik varyant işinde de kullanılmış olabilir. Bu varyantın yapılmasının 40 gün sürmüş olmasından Behiç Bey üzüntü ile söz etmektedir.

Beri yandan; Azarı dekovil hattının kökenini oluşturan 23 km. lik ray kısmı ile lokomotif ve vagonlarının Bağdat Demiryollarının "Bilemedik" denilen yerdeki yapım bölümünde ve Toros tünelleri gözetimi ve bakımı işlerinde kullanılırken Nafia Vekâletince "geri verilmesi" koşulu ile Garp Cephesi Kumandanlığı emrine "geçici" olarak verilmiş olduğu anımsandığında, görevini yapmış olan bu malzemenin alınmış oldukları yerlere (tünellere) konulmak üzere, Bilemedik yapım bölümüne geri gönderilmiş olmaları tabii bir sonuç olarak görülmektedir.

Azarı Dekovil hattı malzemelerinin ne olduğunu bilemiyoruz. Her halde bir yerde kullanılmış olmalıdır ⁷.

Şimdi, bize önemli görünen; yalnız, Azarıköy'deki sözünü ettiğimiz, görevini yapmış, bitirmiş olan, dekovil hattının değil; Konya hattında "Azarıköy" adında bir anahat istasyonunun dahi, bu gün, bulunmadığıdır. Yeni Tren Kalkış-Variş çizelgelerinde, artık, bir "Azarıköy" adı yoktur. Eski Azarıköy istasyonunun bulunduğu kilometrede şimdi başka bir ad yazılıdır.

Böyle olmakla birlikte; ordumuza zamanında büyük hizmetler yapmış olan, Azarıköy istasyonundan kuzeye doğru uzatılmış olan bu dekovil hattı, köyün, dolayısıyla istasyonun adı değiştirilmiş de olsa Kurtuluş Savaşı Tarihimizde, hiç kuşkusuz, yine "Azarıköy Dekovili" adı ile anılacaktır.

⁷ Sayın Behiç Erkin'in, önemli belgeleri yazdığı defterlerinden 278 sayılı olanında görerek, ilgilendiğimizden, defterimize kopye ettiğimiz bir yazı vardır. 6.7.1340 (1924) tarih ve 1153 sayılı olup "Nafia Vekâlet-i Celilesine" başlıklı olan bu yazı; Demiryolları Umum Müdürlüğü İdare Meclisinde: "Ankara şehriyle Çankaya arasında inşa olunacak demiryolunun 0,75 açıklıkta ve motrisli vagonla işleyecek surette" yapımı ve yapım masrafiyle işletmenin, şehrin iymarına hizmet etme bakımından "Emanet tarafından" azar azar ödendikten sonra "Ankara Şehremanetine (Belediyesine)" devredilmesi ve bunun için U. Müdürlüğe yetki verilmesi kararı alındığı, bu konu üzerinde konuşmak üzere Başmüfettiş Abdullah Bey'in Ankara'ya gönderildiği bildirilmekte, bu karar uygun bulunduğu takdirde Abdullah Bey'e gereken emirlerin verilmesi arz edilmektedir. Bu işin öncesine ve sonucuna ilişkin bir yazı kopyesi yoktur.

Dekovil belgelerini araştırırken gözümüze çarpan bu dekovil girişimi, Ankara Şehir tarihi yönünden bir değer taşır sanıyoruz. Bu yazı; 1340 yılının güz ve kış aylarında bir müddet bulunduğumuz Ankara şehrinin o zamanki durumunu bize hatırlattı. Şimdiki Gençlik Parkı ile Stadyumun bulunduğu yerler tamamen bataklıktı. Tren hattının güneyi kıraç topraklardan, Çankaya yönü ise bağlardan oluşmakta idi.

