

# KURTULUŞ SAVAŞINDA DEMİRYOLCULUK

## IV

### ZIYA GÜREL

Anadolu-Bağdat Demiryolları İdaresinde ötedenberi bir yabancı dil kullanılması ile, bu İdarede çalışan kimselerin nitelikleri arasındaki sıkı ilişkiyi görmüş olduğu anlaşılan Naifa Vekili Ömer Lütfi Bey'in; Demiryollarında Türkçe kullanılacağı buyruğunu; müslim olmayan memurları görevden uzaklaştırdıktan sonra vermiş olduğu görülmektedir.

Ancak, işlemlerinde Fransızca kullanmanın bu kurumun bir özelliği olmadığı; yabancı sermayeli başka kurumlarda da Fransızcanın kullanılmakta olduğu, bunun Osmanlı topluluğunun siyasal ve kültürel durumunun bir sonucu görünümünde bulunduğu, bundan önceki yazımızda belirtilmeğe çalışılmıştı.

Alman sermayeli olan Anadolu Demiryolu ortaklığının başına geçenlerin, Fransızcanın bu yaygınlığına karşı, kendi yararlarına doğrudan bir değişiklik yapamayacaklarını görerek, daha başlangıçta, Almancayı da geçerli bir dil olarak araya sokmaya çalıştıklarının örneklerine rastlanılmıştır.

“Anadolu ve Bağdat Demiryolları İdaresinin İç Yüzü” adı altında Dr. Arhengelos Gavriel tarafından 1327 (1911) tarihinde yayınlanmış olan bir kitabın<sup>1</sup> eleştirmeleri arasında “dil” konusu da önemli bir yer almaktadır. Bu İdarede 17 yıl tabip olarak çalışmış olduğu anlaşılan Dr. Gavriel, topladığı yolsuzluk belgelerini bu kitabında sergilerken; Şark Demiryolları Müdürü iken yeni kurulan Anadolu Timur Yolu (Demiryolu) İdaresine ilk Genel Müdür olarak atanmış olan Mösyö Külman'ın, 1888 tarihli ve 1 sayılı olup devren satın aldıkları Haydarpaşa-İzmit hattında çalışanlara, kendisinin göreve başladığını duyuran ve onlara bu yeni İdarede çalışıp çalışmama seçeneğini veren genelgesini ele almaktadır.

<sup>1</sup> Şu sırada, bir dostumuzun elde ederek bize verdiği 254 sayfa olan bu kitabın sonunda birlikte ciltli olup, yalnızca Ferman, İmtiyaz Mukaveleneleri ve şartnameleri taşıyan ikinci kısmı da 152 sayfadır. İkinci kısmın kapağı içinde, eser sahibinin “Anadolu Timur Yollarının Cihet-i Siyasiyesi” adlı bir eserinin yakında yayınlanacağı bildirilmektedir. Dr. Gavriel'in böyle bir eserinin çıkıp çıkmadığını bilememekteyiz.

İzmit-Ankara hattının yapma ve işletme imtiyazı verilmiş olan “Anadolu Timur Yolları” ortaklığına, mukavelenamesinin 31. maddesi uyarınca, “Haydarpaşa’dan İzmit’e kadar mevcut olan hat”<sup>2</sup> olduğu gibi devrolunmuştur. İlk Genel Müdür Külman’ın, bu hatta çalışanlara gönderdiği genelgesini Fransızca ve Almanca olarak iki dilde yazdığı halde, bunların arasına bir Türkçesini katmak gereğini duymamış olduğunu kitabında belirten Dr. Arhengeios Gavriel; genelgenin yazıldığı bu iki dilin de bu hatta çalışanlar için “ecnebi” (= yabancı) olduğunu ileri sürmekte, Türkçeye yer verilmemesini hiç doğru bulmamaktadır.

Anadolu Demiryolları İdaresinin başlangıcındaki bu durum, bize, 1888 tarihli olan imtiyaz mukavelenamesine, bu bakımdan, bir göz atmak gereğini duyurdu. İmtiyaz Mukavelenamesinin 19. maddesinde, memur ve müstahdemlerin kılıklarının “hükümet-i seniyyece” belirleneceği ve bunların hepsinin “fes giyecekleri” açıkça bildirildiği halde; ne bu maddede ne de başka bir yerde kurumda kullanılacak “dil” den söz edilmediği anlaşıldı.

“Dil” konusu, imtiyaz mukavelenamesi koşulları arasında bulunmuyunca, ilk genel müdürün, işe başlamasını içeren genelgesini Fransızca ve Almanca olarak yazmakla yetinmesine ve sonra, kurumun bütün iç yazışma ve haberleşmelerinde Fransızca kullanılmasına karşı “diyecek bir söz” bulunmadığı anlaşılmıştır.

Nitekim; “diyecek bir söz” bulunmaması yüzünden olacak, Osmanlı azınlıklarından olan Dr. Gavriel’in, adı geçen kitabında Türkçeyi savunması da bir çabalama görünümü almış bulunmaktadır. Dr. Gavriel, kitabının 157. sayfasında “ferman, mukavele, şartname ve sair evrakın Türkçe yazılması, imza edilmesi ve iylân olunması” nı, uslamlamasına dayanak yaparak bundan: “Hükûmet hiçbir vesika ile şimendifer idaresinde bir ecnebi lisan kullanılmasına müsait” olmadığı yargısını çıkarmakta;

<sup>2</sup> Yapımına 1871 yılında Devletçe bir İngiliz firmasına başlatılmış olan Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının 9 Ağustos 1873’te Devletçe işletilmesine başlanıldığı; 1880 yılında işletme imtiyazının bir İngiliz grubuna 20 yıllık bir süre ile verildiği; bu mukavele feshedilerek 29 Eylül 1888 tarihli imtiyaz mukavelenamesinin 31. maddesinde belirtildiği üzere Anadolu Demiryolu ortaklığına “6” milyon frank karşılığı satıldığı anlaşılmaktadır. (T.C. Anadolu-Bağdat Demiryollarının 1920-1925 Seneleri Zarfında Geçirdiği Safahat, 1927, S. 5-6)

Böylece, 7 yıl Devletçe, 8 yıl da bir İngiliz ortaklığınca işletilmiş olduğu anlaşılan bu hatta çalışan kimselerin niteliği ile kullanılan dil hakkında bir kayda rastlanılamamıştır. Dr. Gavriel’in Fransızca ve Almancaya da yabancı olarak gösterdiği bu kimselerin Türkçe mi, İngilizce mi kullandıkları belli olmamaktadır.

bunların Türkçe olmasının, bu kurumda Türkçe kullanılması gereğini, kapalı yol ile göstermekte olduğu sonucuna dahi varmaya çalışmaktadır.

Dr. Gavriel: “Binaenaleyh, İdarenin, lisan-ı mahalliye (yerli dili) bu güne kadar yaptığı gibi kendisine ecnebi addetmemesi lâzımdır. Alelhusus, namına Osmanlı sıfatı da ilâve olunmuştur. (S. 157)” dediği halde; biraz sonra ufak bir dönüş yaparak: “Haydi bir derece Fransız lisanını ecnebi sermayelerle memleketimizde teşekkül eyleyen şirketlerin lisan-ı resmisi olarak kabul edelim. Ya Almancaya ne diyeceğiz? Türkçenin ihmal olunmasını ne ile tevîl eleyeceğiz? (S. 158)” demekte olduğu da görülmektedir. Ve bu kitapta, açık görevlere istekli olanlar arasında Almanca bilenler öne alındığı halde, Türkçenin hiç bir bakımdan ele alınmadığı da belirtilmektedir. Bundan da Fransızca bilmenin olağan sayıldığı; Almancanın, Alman sermayeli olan bu kuruluşta, ancak, bir yeğînleme olarak değerlendirilebildiği görülmektedir.

Haydarpaşa-İzmit hattının satışının “6” milyon frank olarak gösterilmesi örneğinde olduğu gibi, “taraf-ı Devlet-i Aliyye”den “ihсан” buyrulmuş sayılan imtiyaz mukavelenamelerinde ve şartnamelerinde para birimi olarak “frank” kullanılmasının da, o zamanın Osmanlı yaşamındaki Fransız dili etkinliğini gösteren ve Dr. Gavriel’e, Fransızca’yı, yabancı sermayeli ortaklıkların “lisan-ı resmisi” olarak kabul ettiren etmelere biri olarak görünmektedir.

Bununla birlikte; Dr. Arhengelos Gavriel, kitabının sonunda yaptığı özetlemede: “İdarede lisan-ı azbûlbeyan-ı Osmaninin (= tatlı söylenişli Osmanlı dilinin) kullanılmasını” zorunlu kılmak ve “İdare memurları ile müstahdeminin büyük çoğunluğunun-yalnız hamal, rençber ve dıvarcı gibi değil, hattâ büyük mevki ihraz edenlerini bile-teba-i Osmaniyyeden tayin ettirmek Hükûmetin hukuku cümlesinden ve hattâ en mukaddes vazai fi mertebesindedir” diyerek eleştirilerini genişletmektedir.

Anadolu Timur Yolları ortaklığının imtiyazı tarihinden on dört yıl sonra, 1902 tarihini taşıyan (yine Anadolu Demiryollarına verilmiş) Bağdat Demiryolu imtiyazı mukavelenamesinin 34. maddesinde; yeni ortaklık, taşıdığı sıfat (Osmanlı) gereğince, bütün Devlet daireleriyle “Saltanat-ı seniyyenin lisan-ı resmisi olan lisan-ı türki ile muhabere eyleyecektir” denilmiş olduğu görülmektedir. Daha önce, Anadolu Demiryolları İmtiyaz Mukavelenamesine konulmamış olan bu koşul, en azından, 14 yıllık bir denemenin ürünü olmalıdır. Bu madde, Anadolu Demiryolları İdaresinin Devlet daireleriyle yaptığı yazışmalarda dahi Türkçe kullanmak gereğini duymamış olduğunu göstermektedir.

1902 yılında, Bağdat Demiryolu Ortaklığının imtiyaz mukavelenamesine konulabilmiş olan ve ancak Devlet daireleriyle yazışmalarla sınırlı kalmış “dil” üzerindeki bu koşulu; öteki demiryolları idareleri ile yabancı ortaklıklara yayan ve bunların iç işlemlerinin ve haberleşmelerinin de Türkçeleştirilmesini içeren bir biçime getirebilmek için (yine 14 yıllık bir ara ile) 1332 (1916) yılını beklemek gerektiği görülmektedir. Bu tarihte çıkarılmış olan bir kanunun 1. maddesinde: “Timur Yollarla müessesat-ı nafia-i sairede (= başka bayındırlık kurumlarında) işletmeye ait kâffe-i muamelat ve muhaberat Türkçe ile icra edilir” denilmekte olduğu görülmektedir.

Kanunun 2. maddesinde ise, sözü geçen kurumların, bu kanunun buyruğunu Hükümetçe her biri için belirlenecek bir süre sonunda yerine getirmiş olacakları bildirilirken, demiryolu ortaklıklarına bir ayrıcalık tanındığı, “Yalnız mevcut Timur yollar şirketleri için bu müddet 10 Temmuz 1335 tarihine kadar” uzatılabileceğinin saptanmış olduğu anlaşılmaktadır.

Buna göre; Anadolu-Bağdat Demiryolları İdaresinin bu kanunun uygulamasını, millî kuvvetlerin Anadoludaki hatların işletmesine el koydukları 23 Mart 1336 (1920) tarihinden sekiz buçuk ay önce tamamlamış, istasyonlar arası telgraf haberleşmelerini Türkçe ile yapmaya memurlarını alıştırmış olması gerekmekte idi. Halbuki, Anadolu’daki demiryollarına el konulduğu zaman, kanunun buyruğunu sağlamaya yönelmiş en küçük bir girişimin izi dahi görülmemiştir.

Kurtuluş Savaşı sırasında demiryollarının haberleşme ve yazışmalarını Türkçeleştirmek isteyenlerin hiçbiri böyle bir kanunu ileri sürmemişlerdir. Bu kanun, büyük zaferden sonra söz konusu olmuştur<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Nafia Vekillüğünden Demiryolları Umum Müdürlüğüne gelen 24.XII.1922 tarihli bir yazıda; İdarede Türkçe kullanılması konusunda gönderilen birçok buyruklara ek olarak, en son 15 Mart 1332 (1916) tarihli kanunun bildirilmesine rağmen; bir kısım biletlerle modellerin Fransızcasının kullanılmakta olduğu bildirilmekte ve şirketlerle idare edilen hatlarda işlemler Türkçe ile yapılmakta olmasından söz edilerek dikkat çekilmektedir.

Bu tarihten 17 gün sonra Genel Müdürlükten gönderilen 10.I.1923 tarihli bir yazı ile; Adana bölgesindeki hatları-Ankara Uyuşması gereğince-işleten “Kilikya ve Kuzey Suriye Demiryolları” Müdürlüğüne, bundan sonra 1332 tarihli kanun gereğince Türkçe ile haberleşileceği bildirilmiştir.

Umum Müdürlüğün 20.I.1339 (1923) tarihli genelgesi, Adana bölgesi hatlarını işleten Fransız İdaresiyle ve İzmir-Kasaba hattı ile bundan sonraki haberleşmelerin Türkçe ile olacağı bildirilmektedir.

Dr. Arhengelos Gavriel'in "Anadolu-Bağdat Timur Yolları İdaresinin İç Yüzü" adlı kitabından öğrendiklerimize göre; Alman sermayeli olan bu kurumun idarecileri, o sırada yaygın bir batı dili olan Fransızcanın yerine geçirmek amacıyla Almanca'yı araya sokmaya çalışmışlar, fakat bir başarı elde edememişlerdir.

Osmanlı Devleti de 1332 Martında bir kanun çıkarmış ise de uygulama olanağını bulamamıştır.

Anadolu-Bağdat Demiryollarında Fransızca yerine bu ulusun dili olan Türkçenin kullanılması ise; o sırada işletme işinde doğuracağı kötü olasılıklar dahi göze alınarak; Kurtuluş Savaşı içinde, Kurtuluş Savaşı ruhiyle sağlanmış, ve böylece "dil" konusu demiryollarında, yıllarca süren, çözüm bekleyen bir sorun olmaktan çıkmış bulunmaktadır.

#### *Mersin Yolunun Açılması:*

Fransızlarla, 20.10.1921 de imzalanan Ankara Anlaşması üzerine, Mersin yolu açılmış olduğundan Anadolu'nun İstanbul ve Avrupa ile ulaşımı büyük ölçüde kolaylaşmıştı. Bu Anlaşmadan, Demiryolları İdaresi malzeme ve kömür getirme işinde büyük yararlar elde etmiştir.

Ankara Anlaşmasınının 10. maddesi, Pozanti'den sonra demiryollarının bir Fransız grubu tarafından işletilmesini öngörmektedir. Fransızlar, böyle bir grup gelinceye kadar Pozanti-Yenice istasyonları arasının tarafımızdan işletilmesini teklif etmişlerdir. Yapımı bitmemiş olduğundan, gerektireceği sürekli onarım masraflarına katlanmayı göze alarak, bu teklif tarafımızdan kabul edilmiştir.

Bunun üzerine, Adana bölgesindeki öteki hatları işletmekte olan Fransızlara ait Suriye-Kilikya Şimendiferleri Tâli Komisyonu ile İdare arasında; Yenice istasyonunda her iki İdarenin çalışmalarına elverişli odalar

---

Meclisten 10 Mart 1332 (1916) tarihinde çıkmış olduğu anlaşılan bu kanunun Takvim-i Vaayi ile yayınlanması ve iylânının 18 Mart 1332 tarihinde olduğu görülmektedir. (9. cilt DÜSTUR 773 sayfa) Burada görüldüğüne göre, kanunun 7. maddesi, uygulamanın bir nizamname (= tüzük) ile yapılacağını bildirmektedir. Düstur'da böyle bir nizamnameye rastlanılmamıştır.

Bundan önceki yazımızda; demiryollarındaki haberleşmelerin Türkçe olmasını ilk önce ortaya atanın kendisi olduğunu ve I. Dünya Savaşı sırasında Nafia Nezaretinde kurulan komisyonda üye olarak bulunduğunu, fakat, Kurtuluş Savaşı içinde bunu gerçekleştirmeye çalışmanın zamanı olmadığını ileri süren Umum Müdür Behiç Bey'in bu sözlerini aktarmıştık. Söz konusu olan Nafia Nezaretindeki komisyonun, bu kanunun taslağını hazırlamış olması yakın bir olasılık göstermektedir. Buna rağmen; Behiç Bey, iyi bilmesi gereken bu kanundan savaş sırasında söz etmemiş bulunmaktadır.

ayrılmasına, bizim İdareye 50 vagon kiralanmasına dair bir anlaşma, 12.12.1921 tarihinde imza edilmiştir. Bundan başka Fransız İdaresi, 31.12.1921 tarihli yazısında, İdaremiz ihtiyacı olan malzemelerin taşıma ücretlerinden yüzde elli indirim yapılacağını da bildirmiştir.

*Lokomotif, Vagon durumumuz:*

Umum Müdür Behiç Bey'in 9.1.1922 tarihli raporundan: İdaremizde işlemekte olan 18, onarımda 4, onarılması için Avrupa'dan getirilecek malzemeyi bekleyen 5 lokomotif bulunduğu; Çay istasyonu ile Yenice istasyonu arasında günde bir tren, Konya'dan Cepheye de haftada iki tren yapmaya olanak veren bu makinelerden bir ikisi daha onarım gerektirecek bir duruma düşerse, bu trenlerin de yapılmayacağı; Fransızlardan kiralanmış 50 vagon ile hatta bulunan 282 vagonun bu makinelere göre yeter olduğu, bununla birlikte, Fransız İdaresinden, kapalı ve frenli 50 vagon daha kiralanacağı bildirilmektedir.

Fransız Demiryolları İdaresinin Türk Demiryolları İdaresine yaptığı bu yardımlara, Ankara Anlaşması'nı sağlayan Mösyö Franklen Buyyon'un aracı olduğu anlaşılmaktadır.

Ellerinde gereğinden çok makine oluşu anlaşılan Fransız İdaresinin ileri gelenlerinin, Adana bölgesine gidip gelen memurlarımıza, Hükümet merkezinden istenilmesi koşulu ile, bunlardan bir kısmını İdaremize verebileceklerini söylemiş olmalarına dayanan Umum Müdür Behiç Bey; lokomotif alınması için gereken girişimlerin Hükümetimizce yapılmasını Nafia Vekâletinden 17.1.1922 tarihli yazısı ile istemiştir. Nafia Vekilliği, bu konuda girişimde bulunmuşsa da, Fransızların Adana Şimendifer Tâli Komisyonu, yetkisizliğini ileri sürerek, bu girişimin Hariciye Vekilliği yolu ile yapılmasını istemiştir.

Behiç Bey'in belgeleri bulduran defterlerinden 272 sayılı olanının 59. sayfasındaki notlardan anlaşıldığına göre Fransız İdaresi:

- 1- Mersin ve Adana istasyonlarının Anadolu-Bağdat İdaresinin telgraflarını alacaklarını,
- 2- Verecekleri lokomotiflerin en iyi cinsten olmasını sağlayacaklarını,
- 3- Makine ve vagon kiralalarının indirilmesi isteğimize, makinelerin (100 Frank) 13 lira olan kirasını değil; vagon kirasının 100 kuruşa indirileceğini bildirmişlerdir.

Yüzde elli indirimli olan İdaremiz malzemesi taşıma ücretinin yüzde yetmiş beşe indirilmesi isteğimizin henüz karşılığını vermemişlerdir. Yalnız, Yenice istasyonunda verdikleri oda sayısını altıya çıkarmışlar, mağaza

yapılmaya elverişli bir yer vereceklerini de söylemişler, her birinin günlük kirası 13 lira olan lokomotifleri geri istediklerinde, geri verilmesi 15 günü geçince her gün için kiralarının üç katının ödeneceği koşullarını da ileri sürmüşlerdir.

Üç lokomotif şubat ayı başında alınmıştır. Bunların Konya-Çay arası personel değiştirmeden ve yalnız kömür yakarak işleyecekleri Cer İşleri Dairesinde ilgililere bildirilmiştir. Sonrada alınacak iki lokomotifle bunların en iyi cinsten oldukları ancak, borularının dayanıklı olmadığı, bu nedenle iki ay sonra bir onarım gerektirebilecekleri anlaşılmıştır.

#### *Fransızların Bir Protestosu:*

Bu çeşit kolaylıklar gösteren Fransız Demiryolları İdaresi, Pozanti-Yenice kısmının işletilmesini kendilerine veren Ankara Anlaşmasına dayanarak bu kısım üzerindeki malzeme ve âletlerin kaldırılıp götürülmekte olmasından Dışişleri Bakanlığı yolu ile şikâyetle bulunmuşlardır,

Nafia Vekilliğinin bu konu üzerindeki sorusuna verdiği karşılıkta, Umum Müdür Behiç Bey, bu malzemenin Bağdat Hattı ile bir ilgisi bulunmadığını; “Bağdat Hattı İnşaat Şirketine ait” olan bu gibi malzeme dolayısıyla Fransız İdaresinin şikâyete hakkı olmadığını bildirmiştir.

Öte yandan, Adana Valiliği de bu protesto yazısının bir kopyasını göndererek Umum Müdürlükten, karşılık vermeye yarayacak bilgi istemiştir. Bu kopyadan, Fransızların Mustafa Kemal Paşa’ya da bir şikâyet telgrafi göndermiş oldukları anlaşılmaktadır. Valiliğe verdiği karşılıkta Umum Müdür Behiç Bey, protestonamede sözü edilen dekovil hatlarının Bağdat Hattı İnşaat Şirketinin malı olduğunu bildirdikten sonra; “memleketimiz için gerekli görülen fen araçlarını elde bulundurmak için Pozanti ile Yenice arasındaki Bağdat hattının olmayan her şeyi kaldırmak niyetinde” olduğunu da belirtmekten çekinmemiştir.

Fransız İdaresinin bu yöndeki şikâyetlerinden vazgeçmiş olduğu, bu konudaki yazışmaların kesilmiş olduğundan anlaşılmaktadır. Bundan sonra, Toroslardaki bütün dekovil malzemesi, hattâ, denetim amacıyla tüneller içine döşenmiş dekovil rayları dahi, yerlerine geniş hat döşenerek, (ilerde ayrıca sözünü edeceğimiz), Azarıköy-Piribeyli menzil dekovil hattı döşenmesinde kullanılmak üzere kaldırılmıştır.

#### *Fransız Demiryolları İdaresinin Durumu:*

Umum Müdür Behiç Bey, Fransız İdaresindeki hatlar üzerinde Erkân-ı Harbiye-i Umumiyye Reisi (Genel Kurmay Başkanı) Fevzi Paşa’nın istemiş

olduğu ve kendisine sunulan (Bu makam o sırada Vekiller Heyeti içindedir) raporun bir kopyasını 15.2.1922 tarihinde Nafia Vekilliğine de sunmuştur. Bu raporda; Ankara Anlaşmasından sonra Adana yöresini boşaltan Fransızların Pozanti'den sonraki Bağdat hattını bir Fransız grubuna vermeleri gerekirken, şimdiye kadar bu hattı Fransız Harbiye Nezareti'nin işletmekte olmasının ve hattâ, gidip gelen memurlarımıza söylediklerine göre bu hattı "harp ganimeti" saymalarının Ankara Anlaşmasına uygun olmadığı; özellikle Hükümetimizin bu hatta bir mümessili (= komiseri) bulunmadığı halde, Fransız Harbiye Nezaretinin hattın hesaplarını incelemekle görevli bir subayının bulunmasının garip olduğu; hattın, bütün Suriye hatlarını İdare eden ve Beyrut'ta bulunan askeri bir İdare merkezine bağlı olmasından taşıma ücretlerinin Suriye parasıyla alındığı, bunun ise bizim tarifenin bir misli olduğu; bize karşı bir hukukî durumu olmayan bu İdarenin kaldırılarak, Ankara Anlaşmasında sözü edilen grup gelinceye kadar bu hatta Hükümetimizin el koyması gerekirse de, bunun Fransızlarla aramızdaki dostluğu bozacağından, grup gelinceye kadar şimdiki İdarenin, mukavelenamede bulunan tarifeyi (B. Meclisinde altı katına çıkarılmış olarak) uygulamasının istenebileceği bildirilmektedir. Raporda, daha sonra, bu hattın, kanun niteliğinde olan şartnamesinde adı "Bağdat Hattı" olduğu halde, vagonların üzerine "Fransa Sûriyesi" yazılmasının egemenliğimize aykırı düştüğünü de belirten U.Md. Behiç Bey, Anlaşmaya göre gelecek grubun gelmesini sağlamakla birlikte, bunun bir Türk Ortaklığı olarak oluşturulmasını; işe başladıktan sonra da Anadolu hattının olan malzemeyi koşulsuz Anadolu hattına geri vermesini; Bağdat Hattı malzemesinin de onlarda ve bizde kalacak kilometre oranı ile bölüşülmesi gereğini ileri sürmüş bulunmaktadır.

#### *Fransızların Anlaşmaya uymayan Davranışları:*

Fransız Demiryolları İdaresinin Adana Fabrika ve Deposundaki bütün malzeme ve işçileri İskenderun'a taşımakta olduğu duyulunca, Nafia Vekilliği, bunların Adana'da, yerlerinde bırakılmaları için girişimlerde bulunulmasını Hariciye Vekilliğinden istemiştir. Bu başvurma işinde dayanak olarak Franklen Buyyon'un 22.12.1921 tarihli olup: "Yusuf Kemal Beyefendiye, dünkü telgrafımla durumu yeniden bildirdiğim gibi, Fransa Hükümeti Büyük Millet Meclisi Hükümetine cemilekâr bulunmak prensibi ile demiryollarının bütün malzemesini İskenderun'a taşımaktan çekinmiştir" şeklindeki telgrafına dayanılmıştır. Buna rağmen; Hariciye Vekilliğinden gelen cevapta Frans Hükümetinin işi inceleyeceği, Türkiye Hükümetinin isteğinin yerine getirilmesine çalışılacağı bildirildiği anlaşılmıştır.



Erkân-ı Harbiyye-i Umumiyye Reisliğinin, siyasi anlaşmazlıklar çıkmaması için işin kurcalanmasını istemediği de anlaşılmıştır.

*Bayrak Sorunu:*

Fransızların Adana ve yöresindeki istasyonlara Cuma günleri Türk Bayrağı ile birlikte Fransız bayrağı da çektikleri; Valinin uyarması üzerine on günden beri Fransız bayrağı çekmekten vazgeçmişler ise de, Türk bayrağını da çekmedikleri Adana İstasyon Kumandanınının 23.2.1338 (1922) tarihli şifresinden öğrenilmiştir.

Mali Durum

*İki Seçenekten Biri:*

Gelir getiren, yalnız, Adapazarı İşletmesidir. Ankara ve Konya İşletmelerinde yolcu ve ticaret eşyası geliri, sözü edilemeyecek derecededir. Askerî taşımalarından oluşan Devletteki alacakların ödenmesi için Maliye Vekilliğinin Valilik Muhasebelerine verdiği havaleler, ödenememektedir. Nafia Vekilliğine gönderdiği 11.1.1338 tarihli şifresinde “Merkezden uzaklaşıp bizzat takip edemediğimiz için bir aydan beri Maliye Vekâleti İdareye para vermedi” diyen U.Md., bu ay içinde onbini Ankara İşletmesine olmak üzere ellibin lira, ve ardından genel siparişler için ellibin lira daha istemiştir.

Ankara İşletme Müfettişliği ise, 3.1.1338 tarihli yazısında, Adapazarı İşletmesi gelirinin Ankara İşletmesine bırakılmış olmasını yeter gören Maliye Vekilliğinin, bundan başka bir para verilemeyeceğini kesin olarak bildirdiğinden söz etmektedir. Borç, kırkbin lirayı aşmış olduğundan ve en küçük bir ihtiyacı gidermek için daha kasada para bulunmadığından ne yapılacağı U. Müdürlükten sorulmaktadır.

Uğraşmalar sonunda, bu borca karşılık olmak üzere Maliyeden 5 bin lira verilmiş, o sırada Adapazarı İşletmesinden de 3 bin lira gelmiştir.

“**Ordunun taşımaları ve İdareden aldığı malzeme hep veresiyedir.** Halbuki, İdare her şeyi para ile almak mecburiyetindedir” diyen U. Md. Behiç Bey’in 21.1.1338 tarihli olup İdarenin istediği alacaklarının vaktinde ödenmesine aracı olunmasını istediği Naifa Vekilliğine gönderdiği yazısından; Fransız İdaresinden kiralanan makine ve vagon kiralalarının, ve o hatta kömür taşınması ücretlerinin olduğu gibi, İstanbul’dan getirtilen Tıp malzemesi gümrüğünün de peşin alındığı, buna karşılık, yedi aydan beri aylık alamayan memurlara ancak bir aylık verilebildiği anlaşılmaktadır. U.

Müdür bu yazısında “yakında olacağı tahmin edilen askeri hareketlerden” söz etmekte, bunların gerektirdiği taşımalar ve Almanya’ya yapılan siparişler için, İdarenin alacaklarından gereken miktar paranın hemen verilmesini; veya ordunun hayati ihtiyaçlarını sağlamak için gerekli olan şimendiferin yok sayılması şıklarından birinin seçilmesinin zorunlu olduğunu bildirmektedir.

*Müteahhide Verilemeyen Para:*

Düşmanın çekilirken tahrip ettiği hattı, Sarıköy istasyonuna kadar bir an önce onarmak gerekmektedir. Askeri arabalarla cebire taşımının işi uzatacağı anlaşıldığından, bu cebirelerin bir müteahhide taşıtırılması Askeri Komiserlikçe, Ankara İşletme Müfettişliğinden istenilmiştir.

Bir müteahhit bulunmuş, 5500 çift cebirenin taşıtılması emri alınmış, fakat; Maliye gereken parayı vermediğinden taşıma işinin, bu yol ile yaptırılmayacağı anlaşılmıştır. Müteahhidin istediği, olmadığı için verilemeyen para 2500 liradır.

Ocak ayı sonuna kadar Adapazarı işletmesinden iki bin ve ardından bin lira gelmiştir. Ankara İşletme Müfettişliğine gönderdiği, bu konu üzerindeki yazısında U.Müdür: “Halbuki benim buraya gelişimden beri bu kısım için (Konya) Maliyeden henüz on para alınmamıştır” demekte ve Nafia Vekillğine baş vurularak, para verilmediği takdirde, cebire taşımalarının ve vagon onarımlarının yapılamayacağını bildirilmesi salık verilmektedir.

*Valilik Muhasebelerine Verilen Havaleler:*

4.2.1338 (1922) de Nafia Vekillğine gönderdiği şifrede “... Her ne kadar Maliye Vekâleti, Silifke, Aksaray, Burdur, Mentеше ve Muğla’ya tutarı 55000 liralık havale vermişse de bunların alınması pek şüphelidir”. diyen U. Müdür, ödemeleri hemen yapabilecek olan Mersin Gümrük ideresine 50 bin liralık bir havale verilmesini istemektedir.

Bu şifrede; İskenderun’dan yapılmaya başlanılan silah, giyecek ve çok sayıda hayvan taşımaları dolayısıyla ticari eşya taşımaları yapılamadığı, böylece bir gelir elde edilemediğinden Fransız İdaresine kira bedellerinin verilemeyeceği; bunun sonunda da, onlardan görülmekte olan kolaylıkların zorluğa dönüşeceği açıklanmaktadır.

Maliye Vekillğinden Valilik muhasebelerine verilmiş havalelerden ancak Silifke’den onbin lira gelmiş, fakat Konya defterdarlığı bu parayı tutmuş, Demiryolları İdaresine vermemiştir.

Bundan başka; Fransız işgali üzerine başka vilâyetlere sığınmış olan Adana ve yöresi halkının yerlerine dönmelerini sağlamakla görevli Valilik makamına ve halka bir yardım olsun diye taşıma işlerini veresiye yapmış olan Demiryolları İdaresi, 7600 lira tutan alacağını Valilikten bir türlü alamamaktadır.

*Mali Durumu Yansıtan Rapor:*

U. Md. Behiç Bey; Fevzi Paşa'nın sözlü emirleri üzerine sunduğu 15.2.1338 tarihli raporunda mali durumu da açıklamaktadır: Ocak ayı geliri olan 30 bin lira ile "müsaade almaya lüzum görmeden" İstanbul'a bir satın alma heyeti göndererek, acele gereği olan malzemeyi satın alma işine giriştiklerini, fakat, bunun için daha 70 bin lira gerektiği, Fransızlardan kiralanan vagon ve makinelerin 7 bin lira tutan aylık kiralalarıyla, onların hattı ile getirtilen malzeme ve kömürün taşıma ücretlerinin Yenice istasyonunda onlara, günü gününe ödenmesi zorunluğu bulunduğu halde, 15.12. 1337 den beri bu kısım için Maliyeden para alınmadığından İdarenin ciddi bir bunalım içinde kalmış olduğu bildirilmekte bu nedenle İdarenin "iki milyon liralık alacağından hiç olmazsa yüzbin lirasının Mersin Gümrüğüne havale edilmesinin sağlanması" istenilmektedir.

Rapora eklenen bir cetvelden Yenice-Çay kısmının aylık 85 bin, Adapazarı kısmının 5 bin, Ankara kısmının 40 bin lira giderleri olduğu; buna karşılık, Yenice-Çay kısmının 49 bin, Adapazarı kısmının 24 bin, Ankara kısmının 10 bin lira geliri olduğu, bu nedenle İdarenin her ay 56 bin liralık açığı çıktığı, Aralık 1337 ayı başlarında Maliyeden verilen 75 bin lira ile Haziran ayından bu yana aylık alamayan memurlara, 50 bin lira tutan bir aylıkları verilebildiği, bu paranın geri kalanı ile odun ve kömür (lokomotifler için) alındığı anlaşılmaktadır.

*Maliyenin Davranışı:*

13.3.1338 tarihli şifresiyle U. Müdür: "İdarenin birçok alacağının bulunduğunu ve şimdi de askeri taşımalar yapıldığını Maliye ve Müdafai Milliye Vekâletleri bildikleri halde, formaliteye uyarak para vermemenin muharebenin arifesinde şimendiferi durdurmak olacağını, bu nazik anlarda İdarenin alacağı olmasa bile, para verilmesinin zaruri olduğunu" Nafia Vekillğine bildirmektedir.

Maliye Vekilliğinin Valiliklere gönderdiği havalelerden Silifke'den gelen 10 bin liranın Konya Defterdarlığından ancak 3500 lirası alınabilmiştir. Aksaray Valiliğinden de bin lira gelmiştir. Mersin Gümrüğünden 35 bin

lira alınmıştır. Alınması olanağı olmayan yerlere havale verileceği yerde, her ay Mersin Gümrüğüne 50 bin liralık ödeme emri verilmesini U. Md. yeğlemektedir.

İdareden Garp Cephesi Komutanlığına yazılan bir yazıda, Maliye Vekilinin 1336 (1920) yılı borcunu kabul etmediği, 1337 (1921) yılı borçlarını da "verile emri" formalitesinin bitmemiş olmasını neden göstererek vermediği açıklanmaktadır.

Vagon kirası olarak Fransız İdaresine (bir aylık borç olan) 6947 lira verilememiştir.

Durumu açıklayarak yapılan başvurmalara karşı Nafi Vekillğinden gelen bir yazıda "şu sırada mali sıkıntı olmakla beraber" denilerek, İdarenin, alacakları ile almış olduklarının düzenli bir hesabının çıkarılmamış olması ve tesviyelerin (askeri taşımalar dolayısıyla verilen belgeler) zamanında "verile" emrine bağlanarak işlemlerinin sürekli izlenmemiş olmasının paraların alınmasının gecikmesine neden olduğunun ileri sürüldüğü görülünce, buna verilen 3.4.1338 tarihli karşılıktaki; en son Konya'ya verilmiş 15 bin liralık havale ile Silifke'den gelen on bin liranın 6500 lirasını Konya Defterdarlığı vermemeğe direnmekte olduğuna göre, "verile" emrinin tamamlanmasının da para verilmesini sağlayamadığını belirten U. Müdür; kömür taşımaları ile birlikte İskenderun'dan Garp Cephesi için yapılan taşımalar nedeniyle Fransız İdaresinin ticaret eşyası taşınmasını durdurmuş olmasından gelirin kesildiğini, kömür vagonlarının taşınması ücretinin, geliri olmadığından, Yenice istasyonunun sağlayamadığını, Osmanlı Bankasından alınan ödünç paranın on gün sonra geri verilmesi gerektiğini Nafia Vekillğine açıklamıştır.

Maliye Vekillğinin mart ayında verdiği 30 bin lira ile iki kömür gemisinin Mersin Limanında boşaltılması yapılabilmektedir.

6.5.1338 tarihli yazıda, Fransız Demiryolları İdaresine olan 2398 liralık İdare borcu için "bizi şıkıştırmaktadırlar" denilerek Naifa Vekillğinden ne yapılacağı sorulmaktadır.

Roma mümessilimiz Celâlettin Ârif Bey'e ısmarlanan kazan borularının karşılığı olan 50 bin frank gönderilememiştir.

Odun müteahhitlerine para verilemediği için yeterince odun alınmamakta ve bu nedenle kömür yakımı artmaktadır.

Mali durum elverişli değilse, bu durumun Maliye Vekillğince bildirilmesi ve bunun sonucu olarak, mukavelelerin feshedilerek odun, kömür ve malzeme almaktan vazgeçilmesine müsaade edilmesi Vekillikten istenilmiştir.

Bu sırada Nafia Vekillîğinden gelen bir telgrafıta; Mali yönü Maliye Vekillîği ile bir çözüme bağlanacağı bildirilerek, tonu 20 liradan üç bin ton Kardif kömürü önerildiğinden, ihtiyaç miktarı ile başkaca taahhüt olup olmadığı sorulmakta ve mutalaa istenilmektedir. İdarece buna verilen karşılıktaki; Maliye Vekillîğinin, beş ay sonra gerekecek kömür için iki yüz bin lira vermesi olanağı varsa, beş aya kadar hareketten kalacak olan lokomotiflerin yedek parçaları için hemen yüz bin lira vermesinin daha gerekli olduğu bildirilmektedir.

Yine bu sıralarda Zonguldak'tan gelen kömür vapurunun, elde para olmadığından, boşaltılması bir sorun olmuştur. Bir tesadüf sonucu, Mersin'de bulunan U. Müdürün, boşaltmanın yarısında parasının verileceğini söylemesi üzerine, boşaltma işine başlanılmıştır. Havalesi gönderilmediğinden, söz üzerine başlayan bu boşaltmanın duracağı, ve bunun sonunda, yükünü boşaltmadan bekleyecek olan vapura bekleme tazminatı vermek zorunda kalınacağı Vekillîğe yazılmıştır.

#### *Vekiller Heyeti Kararı:*

Nafia Vekillîği, 20.5.1338 tarihli yazısı ile, Vekiller Heyetinin 8.3.1338 tarihli kararnameyi Demiryolları İdaresine bildirmiştir. Bu kararnamede, Şimendifer İdaresinin askeri taşımalarından oluşmuş alacaklarının Maliyece her ay düzenli bir şekilde; birikmiş alacaklarının ise taksitle ödemesini, Nafia Vekillîğinin 2.3.1338 tarihli önerisi üzerine, kararlaştırıldığı görülmektedir. Bu kararın "Türkiye Büyük Millet Meclisi Riyaset-i Celilesinin tasvibine iktiran" ettiği de ayrıca belirtilmiştir. (Bu kararnameyi Demiryolları İdaresine şimdiye kadar bildirmemesinin nedenini açıklamak Nafia Vekillîğine düşmekte ise de, buna hiç uymamak da Maliye Vekillîğine dönük bir sorun olmaktadır.)

Bir zamanlar "verile" emri işlemi tamamlanmamış olmasını ileri sürerek İdare alacaklarını vermeyen, ve gelen havale paralarına el koyan Konya Defterdarlığına gereken emri vermeyen Maliye Vekillîği, Kararnameye uymamakla kalmayarak Demiryolları İdaresini daha zor bir duruma sokmuştur.

Mersin limanındaki kömür vapurunun boşaltılması için İdare alacaklarına mahsuben vermesi gereken 20 bin lirayı İdareye göndermeyecek, bu hizmetleri yapacak olan Fransız Demiryolları İdaresinin, ispat edici belgeleri Mersin Valilik Muhasebesine vererek, oradan karşılığını almasını istemiştir. Kömürün, Mersin'den Yenice istasyonuna kadar taşınması

masrafları için Mersin muhasebeciliğine başvurulması gerektiğini Fransız Demiryolları İdaresine bildirmek bizim İdareye üzüntü vermiştir. Bu para, İdare alacaklarından bir kısım olarak istenildiğinden Maliye Vekilliğinin bu davranışı sözü geçen Vekiller Heyeti Kararına hiç uymamış bulunmaktadır.

*Fevzi Paşa'nın iyi sanısı:*

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa "Zâte mahsus" olarak gönderdiği 27.5.1338 tarihli şifrede "Cephede bulunan Maliye Vekili Hasan Fehmi Beyefendi'ye yazdım. Hattın pek elim safhaya giren vaziyet-i maliyesinin ıslahı için müessir ve kat'i muavenetini taleb ettim. Konya'ya gelişinde müracaat ve takip ediniz" demektedir.

U.Md. Behiç Bey; yanındakilerle birlikte föy dö marş'a yazdırmak yolu ile (biletsiz olarak) seyahatlerini kolaylaştırdığı Maliye Vekili ile görüşmüş, her ay düzenli olarak 30 bin lira vermesi için kendisinden söz almıştır. Fakat; 19.6.1338 tarihinde dahi henüz bir şey alınmamıştır.

Böylece; Maliyeden tam üç aydır para alınmadığı ve her türlü satın alma işinin durduğu, Fevzi Paşa'ya bildirilmiştir.

*Büyük Taarruzdan İki Ay Öncesi:*

2.7.1338 tarihine kadar da Maliyeden yine bir şey alınmamıştır. Bu nedenle, makinelerin yağsız, atölyelerin malzemesiz kaldığı; tonu 5 liradan odun alınmadığı için savaş için istif edilmiş kömürlerden yakmak zorunda kalındığı, Osmanlı Bankası ile birçok tüccara olan borçların verilemediği, bu yüzden, borçlanma ve güven üzerine iş yapmak olanağı kalmadığı, yolların ve vagonların malzemesizlikten onarılamadığı; malî durum elverişli değilse para istenilmeyeceği, ancak; para verilmediği takdirde doğacak sonuçlardan, hele cephe taşımalarının gecikmesinden İdarenin sorumlu tutulamayacağı, U. Müdürlükçe, gereken yerlere bildirilmiştir.

Ayda yüz vagon ölçüsünde ticaret eşyası taşınmasından biraz para elde edilmekte iken, son defa Adana'dan cepheye günde 10 vagon buğday taşınmasının başlaması üzerine, ayda 300 hububat vagonunun ek olarak Yenice-Ulukışla sert rampasından çıkarılmasının, artık, hattı ticaret taşımalarından yoksun bırakacağını, bu zor durumu gören Garp Cephesinin "... bu askerî zaruretini iyfasına, ait olduğu Dairelerin bir çare bulması" gerektiğini bildirdiğini; Fransız Demiryolları İdaresinden birkaç lokomotif alınmadığı takdirde, İdareyi ölmeyecek derecede yaşatan ticaret taşımalarının küçük gelirinden de yoksun kalınacağını belirten U. Müdür; geçende Konya'da rastladığı Maliye Vekilinin, İdarenin kendi kazancı ile

geçinmesi gerektiğini, para veremeyeceğini kesin olarak söylediğini, askeri taşımalar dolayısıyla oluşan sıkıntılı durum anlatıldığında da, bunun ordu ile çözümlenmesini söylemekle yetindiğini bildirerek, Maliye dört aydan beri para vermediğine göre, ne yapılacağı, 3.7.1338 tarihli yazı ile Nafia Vekilliğinden sormuştur.

Umum Müdür, bunları 4.7.1338 tarihli şifre ile Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa'ya da bildirerek, İdarenin mali durumuna acele bir çare bulmasını "Demiryollarının yegâne hâmisî olan zat-ı sâmilerinden istirham ederim" demektedir.

Büyük taarruzdan 55 gün önce, Demiryolları İdaresi, kendisinden istenilen iş gittikçe artarken, gerekli yedek âlet ve malzeme getirtmek için dahi, alacaklısı olduğu Maliyeden parasını alamamaktadır.

