

İmparatorluktan Cumhuriyete Demiryolu Öyküsü

## **CUMHURİYETİN 'DEMİR DEVLET ADAMI' (\*)**

Osmanlı döneminde diğer alanlara göre demiryolu daha erken kurulur. Yabancılara verilen imtiyazlarla kurulan hatların ancak bir bölümü Cumhuriyet sınırları içinde kalır. Demiryolu için yapılan çalışmalar gerçek kahramanlık öykülerini oluşturur.

TCDD'nin ilk genel müdürü Behiç Bey'in (Erkin), Kurtuluş Savaşı dönemindeki gayretleri üst düzeydedir. Behiç Bey, savaş döneminde verdiği her sözü yerine getirmiştir. Daha sonra Paris Büyükelçiliği döneminde 9 bin 800 Türk yurttaşı Yahudiyi kurtarma başarısını da göstermiştir.

### **Mahmut KİPER**

Metalurji Mühendisi

### **USİAD Sanayi ve Teknoloji Politikaları Çalışma Grubu**

Teknoloji tarihinde pek az buluş, insanoğlunun kaderini demiryolları kadar etkilemiştir. Demiryolları, sadece ulaştıkları yerlerdeki yaşamı değil, toplumların ekonomik, politik, sosyal ve düşünsel yapılarını da köklü değişimlere uğratmıştır. Dünyada ilk kez 1825 yılında İngiltere'de başlayan ve 25 yıl içinde tüm Avrupa'ya yayılan demiryolu ulaşımının, toprakları 3 kıtaya yayılan Osmanlı İmparatorluğu'na girişi diğer birçok teknolojik yeniliğe göre çok erken olur. Anadolu topraklarındaki demiryolu tarihi 23 Eylül 1856 yılında ilk demiryolu olan 130 km'lik İzmir-Aydın hattına imtiyaz verilmiş İngiliz girişimcilerin ilk kazmayı vurmasıyla başlar.

Osmanlı döneminde yapılan hatlar genellikle yabancılara verilen imtiyazlarla gerçekleşir. Son dönemlerde iyi ilişkiler nedeniyle ibre Almanlara döner. Aydın Engin, Türk Tarih Vakfı Yayını olan Çarklardan Çiplere isimli kitaptaki 'Eskişehir Cer Atelyesinden Tülomsaş'a' başlıklı öyküsünde Osmanlı'nın son dönemlerindeki demiryolu girişimlerini şöyle anlatır; 'Osmanlı, Alman kayzerlerinden medet umarken, sömürgeler edinme yarışında geç kalmış Almanya'da Ortadoğu petrollerine ulaşmak için Osmanlı toprağının olanaklarına göz dikmiştir. Anadolu-Bağdat demiryolu için 'Anadolu-Osmanlı Kumpanyası' kurulur. Adından başka herşey Almanlara aittir. Bir Padişah fermanıyla demiryolunun sağında ve solunda kalan 100'er km.lik şerit içindeki madenlerin işletme imtiyazı da Anadolu-Osmanlı şirketine verilir. Haydarpaşa'dan başlayıp Kurtalan'a kadar uzanan bu demiryolu hattının, Anadolu'yu tuhaf dönemeçler yaparak geçmesi işte bu imtiyazdandır. Bu demiryolu projesi o dönemin en önemli projelerindedir. O günlerin hatta bugünlerin Alman sanayi ve finans devlerinin oluşturduğu konsorsiyumda Thyssen, Krupp, Philips Holzman gibi endüstri baronları ile Deutsche Bank, Dresdner Bank, Commerz Bank, Rotschild Bank gibi finans imparatorlukları yer almıştı.

---

(\*) Cumhuriyet Strateji Haziran 2008

1919'da Birinci Dünya savaşı'nın galiplerinden İngiltere, daha sonra el koyacağı Musul, Kerkük, Kuveyt, Suudi Arabistan petrolerine giden yolda bu demiryollarının önemini kavramış, Sevr ile Anadolu parçalanırken kendine İstanbul dışında Eskişehir'deki Anadolu-Osmanlı kumpanyasından kalan demiryolu bakım-onarım atelyesini de üs olarak seçmişti.'

İmparatorluk döneminde yapılıp işletmeye açılan demiryollarının toplam uzunluğu 8.619 km'dir. Ancak, Cumhuriyet öncesi çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolu hattının ancak yaklaşık 4000 km'lik bölümü, 1923 yılında Cumhuriyetin ilanı ile belirlenen milli sınırlar içinde kalır. Yani, Osmanlı İmparatorluğu'ndan yeni Cumhuriyete, yabancı şirketlere ait 2.282 km'lik normal genişlikte hat ve 70 km uzunluğunda dar hat ile devletin yönetiminde olan 1.378 km'lik normal genişlikte hat kalmıştır.

## **MİLLİ MÜCADELEDE DEMİRYOLLARI**

Kemal Tahir'in Yorgun Savaşçı romanının kahramanı Yüzbaşı Cemil, Gazze'de İngilizlere yenilmemizin sebebini düşmanın demiryolu döşemesine bağlar. Birinci Dünya savaşında bir çok cephede geri çekilirken Osmanlı ordusu dönemin teknoloji simgesi olan demiryolu eksikliğine de yenilir. Bu eksikliği bilen Mustafa Kemal Kurtuluş Savaşı'nda tüm imkansızlıklara rağmen demiryollarına büyük önem verir.

1900'lerin başında Demiryolu Müfettişi olan Behiç (Erkin) Bey demiryolu kuruluşu ve işletme uzmanı olarak yetişmiştir. Kurmay Albay rütbesiyle Milli Mücadeleye katıldığında, orduda görev almak ister ve rütbece kendisinden düşük olan İsmet Bey'den Genelkurmay İkinci Başkanlığı teklifi alır. Ancak demiryollarının önemini bilen Mustafa Kemal'in isteği ile ordudan ayrılır demiryollarının başına geçer.

Anadolu'da kalan demiryolları Behiç Erkin yönetiminde milli mücadelede çok büyük işler yaparlar.

TMMOB tarafından Mayıs 2008'de çıkarılan Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-3 kitabında Nadir Avşaroğlu, Behiç Erkin'in başında olduğu demiryollarının Kurtuluş Savaşı'ndaki mücadelelerinden pek çok örnek anlatır. Bunlardan birinde, Yunanlılar hattaki demiryollarını tahrip etmiştir. Behiç Bey bu durumu daha önceden öngörerek çoktan hazırlık yapmış, onarım için gereken malzemeyi İstanbul'dan gelen trenlere yükletmiştir. Bu durumu bir tek Mustafa Kemal bilmektedir. Bu stratejik manevra sayesinde Yunanlıların üç aydan önce yapılamayacağını düşündükleri köprü birkaç günde tamir edilmiş ve Büyük Taarruz başlatılabilmektedir.

## **İKMAL TRENLERİNİN ÖNEMİ**

Demiryolcuların milli mücadeledeki unutulmaz çabalarını Avşaroğlu'ndan dinlemeye devam edelim;

'Ordu İzmir'e doğru ilerlerken, ikmal trenlerinin gecikmesi, kesin zaferi etkileyebilirdi. Genelkurmay'dan Genel Müdür Behiç (Erkin) Bey'e gönderilen telgrafta, hattın mümkün olan süratle onarılmasının ordunun başarısını çabuklaştıracağı bildirilmiştir. Genel Müdür Behiç Bey, herkesi seferber etmiş, hattın Afyon'dan Eskişehir yönüne doğru uzanan Gazlıgöl ve Hamam bölümündeki traversler sökülerek İzmir yönüne nakledilmiştir. Düşmanın tahrip ettiği raylar da kesilerek, eklemeli olarak kullanışlı hale getirilmiştir. Çevredeki köylülerin de yardımıyla, üç yerden onarıma başlanmış, onarım çalışmaları gece gündüz 20 gün sürmüş ve çalışanlar 4 saatlik bir uyku ile yetinmeye çalışmışlardır. Genelkurmay'dan her gün "son durum" sorulduğu sırada Behiç Bey, hattın en geç 9 gün içinde açılacağına söz vermiş ve bu sözünü de zamana karşı yarışarak tutmuştur. Hattın açılmasıyla birlikte, 7 Eylül 1922 sabahı, gövdesinde kurşun delikleri bulunan, lokomotifli Türk bayraklarıyla süslü ilk tren, düdüğünü öttürerek Afyon'a girmiş, uzun uzun çalan düdüğü demiryolcuların zaferini herkese duyurmuştur.'

Milli Mücadelenin pek çok isimsiz kahramanları arasında demiryolcular da vardır. Sözü edilen öyküde onlar şöyle anılır;

'Anadolu topraklarındaki ilk demiryolu girişiminin 150 yılı çoktan devirdiği günümüzde hâlâ ayrıntılı bir demiryolları tarihi yazılmadığı gibi, Kurtuluş Savaşı'na katılan tevazulu demiryolcular da bilinmemektedir. Bu demiryolcular arasında, silaha sarılıp düşmana karşı koyanlar olduğu gibi, kurşun yağmuru altında, hattı kesen düşman süvarilerinin ya da Ankara Hükümeti karşıtı isyancıların üzerine, lokomotifini sürenler de bulunmaktadır. Yine bu isimsiz kahramanlar arasında, düşman uçaklarının bombardımanından trenini kurtarmak için hayatını ortaya koyanlar da olmuştur.'

Aşağıda anlatılanlar, Cumhuriyetin kazanımlarında kadınlarımızın nasıl onurlu bir yere sahip olduğunu bizlere tekrar hatırlatmaktadır;

'Bu yıllarda, Yunanlılar geri çekilirken tahrip ettikleri ve orduya çok gerekli olan Polatlı-Eskişehir demiryolu hattının en kısa zamanda onarılması emrini Demiryolları Genel Müdürü Albay Behiç Erkin'e veren Mustafa Kemal, devamla "Nereden işçi bulacaksın? O çevrede bütün erkekler silâh altında" deyince Genel Müdülden "Kadınlarımız sağ olsun paşam" yanıtını alır. Nitekim, bu hattın en kısa zamanda kadınlar tarafından onarıldığı resmi kayıtlarda görülmektedir.'

## **DEVLET ADAMI ERKİN**

Cumhuriyetin kurulmasıyla demiryolu en önemli politikalarından biri olur ve bunda büyük başarılar kazanılır. Bu politikaları ve yapılanları bir sonraki yazıya bırakarak, elimizde kalan hatların her türlü sabotaja rağmen çalışır kalmasını sağlayarak Milli Mücadelenin kazanılmasında büyük pay sahibi olan, Cumhuriyetin ilanı ardından demiryollarının ulusallaştırılmasında ve Cumhuriyetin muassır medeniyete ulaşma şiarına giden yollar olan yeni demiryolları yapımında en etkili kişi ve bu nedenle 'muin-i zafer' ve 'demiryollarının babası' sıfatını kazanan demiryolu ustası, Cumhuriyet demiryolu politikalarının öncüsü Behiç Bey'e (Erkin) ayrı bir yer ayırmak bir borçtur.

O, sadece demiryolları ile ilgili yaptıkları ile değil, 1926-1928 yılları arasında Bayındırlık (Nafia) Bakanı olarak bilime ve üniversiteye yaptığı katkılar gibi pek çok konuda anılmaya değerdir.

İstanbul Sanayi Odası 50. Yıl Yayını olarak yayınlanan 'Türk Sanayi' kitabında, üstünden onlarca yıl geçmesine rağmen hepimizin hala gururla söylediği Onuncu Yıl Marşı'ndaki 'Demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan' dizesinin Atatürk'ün demiryollarının babası Behiç Erkin'in emeklerini yansıtmadığı için değiştirerek şahsen yazdığı tek dize olduğu belirtilir.

Behiç Erkin, tüm bu saygınlığına rağmen, fikir ayrılığı nedeni ile bakanlıktan istifa etmekten geri kalmaz ve Atatürk'e büyükelçi olarak görev almak istediğini söyler ve Budapeşte'ye atanır.

11 yıl orada hizmet et-tikten sonra, İsmet İnönü'nün ricasıyla Paris Büyükelçisi olarak görevlendirilir. Bu görev, O'nun için Milli Mücadele ve Cumhuriyet'in kuruluş mücadelesi ardından pek çok insanın kaderini değiştirecek üçüncü bir mücadele olacaktır. Aynı zamanda bugün bile saygıyla anılan bir devlet adamı ile tanışacaktır dünya.

Bu görevi, sözü edilen öyküde Nadir Avşaroğlu şöyle anlatır;

'Erkin'in Paris'te göreve başladığı tarih, kurtardığı insanların kaderini belirleyecektir. Göreve başladığı tarih 31 Ağustos 1939'dur. Ertesi gün, 1 Eylül'de Hitler'in Almanya'sı Polonya'ya girerek İkinci Paylaşım Savaşını başlatır. Haziran 1940'ta Alman orduları artık Paris'tedir, Fransa hükümeti ile Almanya, Yahudilere karşı farklı bir tutum izlemeye başlarlar. O sırada, yıllar önce Türkiye'den Fransa'ya gelmiş, ama vatandaşlık haklarını kaybetmiş veya hala Türk vatandaşı olan pek çok Yahudi vardır.

Behiç Erkin "Bizim ülkemizde din, dil, ırk ayrımı yoktur. O vatandaşların hepsi Türk'tür. Türk vatandaşlarına dokunamazsınız" diyerek Yahudilere yönelik uygulamalara karşı çıkmıştır. Ardından, bağlı konsolosluklardan haber gelir. "Birçok Yahudi başvuruyor, ancak çoğunun belgesi yok. Ne yapalım." Behiç Erkin'in verdiği talimat şu şekildedir; "Altı kelime ezberlesinler kafidir. Ben Türk'üm. Akrabalarım Türk toprağında yaşıyor. Bunu ezberleyen herkese vatandaşlık vesikası ve formu verin." Bu arada Almanlar Paris'te yaşayan Yahudilerin evlerine sarı yıldız yapıştırmaya başlamıştır. Behiç Erkin, ekibine ve ona bağlı konsolosluklara emir verir. "Derhal Türk Yahudilerin kapılarına "Türk

Vatandaşdır" diye bir kağıt yapıştırın." Bunun üzerine bütün Türk Yahudilerinin kapılarına ay-yıldızlı vatandaşlık ilmuhaberi yapıştırılır. Böylece Behiç Erkin'in üçüncü savaşı başlamış olur. Büyükelçilik personelinden ve bağlı konsolosluklardan düzenli olarak konsolosluğa gelip kaydını tazeleyen vatandaşlarımızın toplantıya çağrılmasını ister. Toplantıda Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına "Elinizi vicdanınıza koyacaksınız. Fransa Hükümeti, vatandaşımız olan ama bizim dinimizden olmayan vatandaşlarımıza karşı bir kampanya başlattı. Ben bu insanların canını kurtarmak için elimden gelen her şeyi yapıyorum. Ama mallarıyla ilgili de sizden yardım istiyorum. Bütün mallarını sizin üzerinize geçirecekler. Savaş bir gün bitecek, siz de o malları gerçek sahiplerine teslim edeceksiniz" der. Toplantıda bulunan insanlardan bir kısmı bu görevi kabul eder. Yahudilerin malları güvence altına alınır.

## TÜRK YAHUDİLER

Tüm çabalara rağmen bazı Türk vatandaşı Yahudiler de toplama kamplarına götürülür. Behiç Bey, bu Yahudileri toplama kamplarından çıkartır. Fransa Hükümeti'nin kapısını çalar; "Fransa'da kalmak istemeyen Türk vatandaşlarını bir trenle Türkiye'ye göndermek istiyorum" der. Fransa Hükümetinden gelen yanıt ise olumsuzdur; "Bu imkansız."

İmkansız karşılığı Behiç Erkin'e söylenebilecek en son sözdür. Karşılığı nota olarak verilir. Nota karşısında çaresiz kalan Fransızlar "Biz izin versek bile tren Alman topraklarından geçecek. Almanları ikna etmeniz gerekiyor" derler. Behiç Erkin bu kez Vichy'deki SS subaylarının en yüksek rütbeli askerine gider. Alman subayından asla izin vermeyecekleri yanıtını alınca "Biz Birinci Dünya Savaşı'nda sizinle müttefiktik. Siz savaşı kaybettiniz. Ama kaderin cilvesine bakınız ki, biz kendi topraklarımızda verdiğimiz savaşı kazandık. Savaşın kazananı olduğumuz halde, siz kaybettiğiniz için kaybedenler masasına oturduk. Şu anda, karşınızda hem geçmiş savaştaki müttefikiniz, hem de Alman Hükümeti'nin birinci dereceden Demir Haç madalyasıyla onurlandırdığı kişi olarak bulunuyorum. Bu emri vereceksiniz ve vatandaşlarımız Türkiye'ye gönderilecekler" der. SS generali "Tek bir şartla izin veririm. Belli bir zamana kadar gitmeleri gerekir" karşılığını verir. O zaman 1940 ile 1943 arası olur ve 9.800 kişi yaşama, yeni vatanları Türkiye'ye taşınır. Üzerine filmler yapılan Oscar Schindler'in 1.100 kişiyi kurtardığı düşünülürse, Behiç Erkin'in neler başardığı daha iyi anlaşılacaktır.'

Evet, devlet vatandaşını, ne kadar güçlü olursa olsun diğer bir ülkenin insafına terk etmez. Bu örnekten de görüldüğü gibi, devlet ve devlet adamı kararlıysa bir değil binlerce vatandaşının kılına dokunulamaz.

Nadir Avşaroğlu, Behiç Erkin öyküsünü şöyle bitirir;

"Eskişehir'de bir mezar vardır. Bu yalnız bir mezardır. Ertuğrulgazi Mahallesi'nin yanı başındaki Enveriye İstasyonu'nun arkasında kavak ve çam ağaçları arasında yer alır. Civarda çalışanlara sorarsanız çok farklı öyküler anlatırlar bu mezar için. Kimi sevdiği kıza kavuşamadığı için kendini trenin altına atan bir âşıktan söz eder. Kimi de o geniş araziye Demiryollarına bağışlayan bir hayırseverden söz eder.

Bu yalnız mezar, Türkiye Cumhuriyeti Demiryollarının ilk Genel Müdürü ve Kurtuluş Savaşı kahramanlarından Behiç Erkin'in mezarıdır. İsteği üzerine iki demiryolu hattı arasına gömülmüştür. Mezarının mermeri düşmüş, biraz bakımsız da kalmış olsa, her an yanı başından geçen trenleri dinleyerek son uykusunda mutludur Behiç Erkin."

Eskişehir'den Ankara'ya yanaşırken tren bir istasyonda durur, adı Behiç Bey istasyonudur. Bu istasyona adını veren, hem Milli Mücadelenin, hem Cumhuriyetin ve hem de insanlığın yüz akıdır.



**Savaş yıllarında ulaşım zorluğu yaşayan Atatürk, demiryolculuğa önem verdi.**