

ATATÜRKÇÜ DÜŞÜNCE DERNEĞİ

Dergi Eki

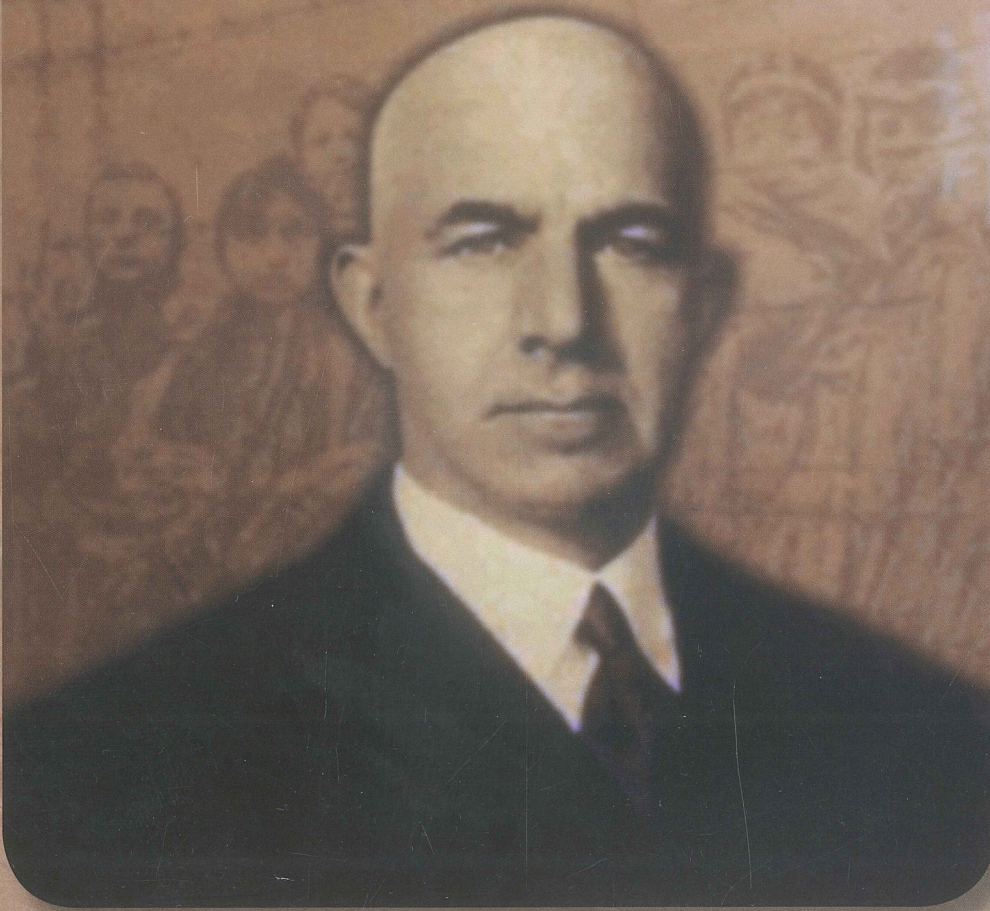
Yıl:1 • Sayı:3 • Temmuz 2014

ISSN: 1300-4204

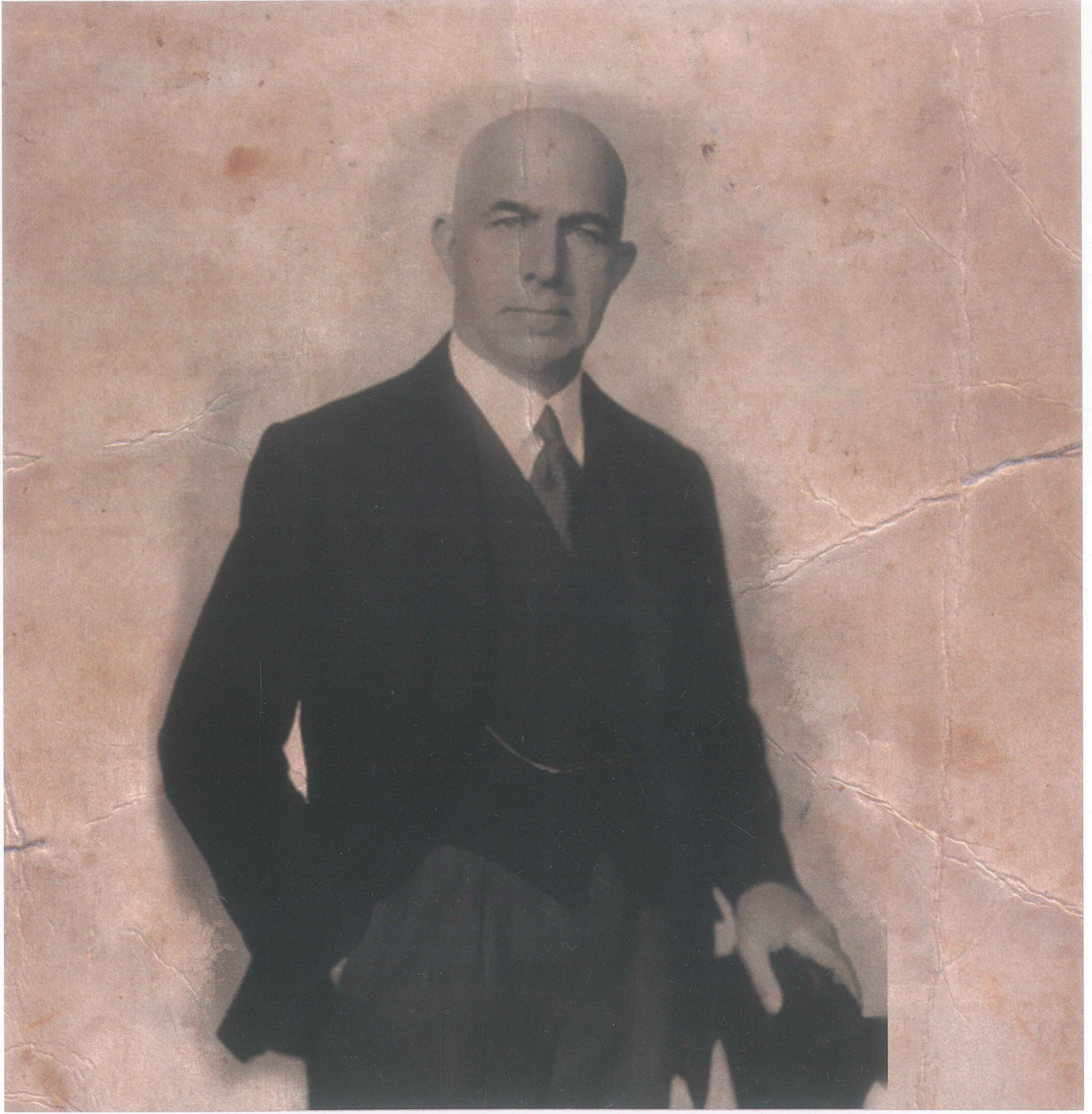
M. BEHİÇ ERKİN

THE AMBASSADOR

The story of a Turk who saved 20,000 people from
the Holocaust and changed a nation's history



GEÇMİŞİ BİLMİYEN GELECEĞİ KURAMAZ



Ulusal demiryolculuğumuzun kurucusu, asker, diplomat, öğretmen ve müzeci - 22 Mart 1944

Yerel Süreli Yayın
İki ayda bir yayımlanır
Temmuz 2014
Yıl: 1 Sayı: 3

Dergi Sahibi
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Atatürkçü Düşünce Derneği Adına
Tolga AKGÜN

Özel Sayı Düzenleme
Prof. Dr. Naki SELMANPAKOĞLU
Nazmi ŞARVAN
Reşat DEMİRCİ
Mehmet PINAR
Tevfik KIZGINKAYA

Yazışma Adresi/Yönetim Yeri
ADD Genel Merkezi
GMK Bulvarı 102/7-8
Maltepe – Ankara 06570

İletişim
Telefon: +90 312 232 43 44
Faks: +90 312 229 60 66
addgenelmerkez@add.org.tr
web: www.add.org.tr

Grafik-Tasarım&Baskı
ERTEM BASIM Ltd. Şti.
Nasuh Akar Mah. 1404 Sok. No:19
Balgat / ANKARA
Tel: (0. 312) 284 18 14
Belgegeçer: (0. 312) 284 31 66

ISSN: 1300-4204

Basım Tarihi
Temmuz – 2014

ÜCRETSİZDİR

Başkandan



Değerli Dostlar,

İlk sayımızda “Devrim karşıtlarının yalan ve çarpıtılmış tezlerine karşı tarihsel gerçeklerle karşı durabilmek için Atatürkçü Düşünceyi – Kemalizm’i – Cumhuriyet Devrimlerini doğru anlamak, geçmişi ve bu uğurda verilen mücadeleleri iyi bilmek zorundayız” demiş ve bu ek dergimize “Geçmişi Bilmeyen Geleceği Kuramaz” adını vermiştik.

Sizlerden gelen geribildirimlerden destek alarak bu sayımızda, ulusal demiryolculuğumuzun kurucusu, demiryolcu, asker, diplomat, öğretmen ve müzeci, Mustafa Kemal’in verdiği soyadını taşıyan Behiç Erkin’i tanıtmaya çalışacağız.

O Behiç Bey ki, M. Kemal’in : “Behiç Bey, ben cephede ne yapacağımı çok iyi biliyorum, fakat ordumuzu cepheye taşımaya nasıl muvaffak olacağımızı bilmiyorum. Zamanında sahip olduğunuz tecrübelerden bunu sizin başaracağınızı biliyorum. Sizin demiryollarının başına geçmenizi isterim. Varoluş savaşımızda ancak bu şekilde başarılı olabiliriz” sözleri ile yıllara dayanan arkadaşlığın verdiği güvenle “ kimsenin işime karışmaması koşulu ile bu görevi kabul ediyorum” diyerek Kurtuluş ve Kuruluş Savaşımızın destan yazar kahramanlardan biri olmuştur.

Bu sayı hazırlanırken bizlere arşivlerini açarak daha önce yayınlanmamış belgelere ulaşmamızı sağlayan Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü (TİTE) öğretim üyelerine ve kendine özgü anlatım ve yazım tekniği ile yazmış olduğu “Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına” kitabında konuyu belgelerle anlatan değerli eğitimci - yazar Ümit Sariaslan’a teşekkürlerimizi sunuyoruz. **O’nun da belirttiği gibi demiryolu tarihimiz cumhuriyet ve bağımsızlık savaşımızın da tarihidir.**

Biliyoruz ki Behiç Erkin gibi pek çok isim dilinizin ucunda. Uzun yıllar sürdürmeyi düşündüğümüz bu ek dergimizde sırası geldikince geçmişte pek çok zorluklarla aydınlanma ve Cumhuriyet adına mücadele vermiş nice kahramanımızı sizlere tanıtmaya, sizlerin önerileri doğrultusunda seçim yapmaya çalışacağız.

Kurtuluş Savaşı Kahramanı, Devlet Adamı, Atatürk’ün yakın dostu Behiç Erkin’in hikâyesi sadece Türkleri, Yahudileri, Fransızları ya da Almanları değil, tüm insanlığı ilgilendiriyor.

Bugünkü dünya yöneticilerine, bir arada yaşamayı unutup sürekli çatışan ulus ve topluluklara... Güçsüzleri ezip güçlü olduklarını sananlara... İnsanlığını unutmuş ademoğullarına... Herkese, hepimize en güzel ve güncel yanıtı veriyor... Ama insan bu, her zaman unuttur, hep unuttur! Tarihini, sevdiklerini, hatta anılarını bile... Bu dergiyi sadece tarihsel bir gerçeği öğrenmek için değil, kendiniz için, çocuklarınız ve yarınınız için okuyun, okutun...

Tansel Çölaşan
Genel Başkan

Behiç Erkin

Selanik'ten Sakarya'ya, Eskişehir'den Ankara'ya: Dünden Yarına

Behiç Erkin (İstanbul 5 Nisan 1876 – İstanbul 11. Kasım. 1961) Tokatlı Osman Ağa'nın oğlu Müşir Ömer Fevzi Paşa'nın torunudur. Annesi Nadire Hanım'dan o daha çocukken ayrılan babası Cemil Bey Basra'nın bir kazasındaki Kaymakamlığı sırasında görevi başında ölür. Küçük Behiç'i büyük halası Saide Hanım'la Basra Valisi olan eniştesi Hidayet Paşa büyütür. Çocukları olmayan halasıyla eniştesi, kendisini öz çocukları gibi sevecek, özel hocalar eliyle evde eğitilmesinden yana duracaklardır. O yılların kaynaşan Basra'sından onu uzak tutmak isteklerinin bir sonucudur bu. Sonra Bağdat yılları başlayacaktır. "Hâtırat"ında anlatır, bu kentte geçirdiği yıllar geleceğini biçimlendirecektir. Hidayet Paşa'nın Erzincan'da bulunan IV. Ordu Müşiri Nafiz Paşa ile becâyışı (yer değiştirmesi) ardından bu kente gelirler. Küçük Behiç, burada Askeri Rüştîye'ye gitmek için diretecek ve isteği yerine getirilecektir. Erzincan'dan tekrar İstanbul'a, sonra bir kez daha Basra'ya, Enişte Paşa'nın ölümü ardından yeniden İstanbul'a döneceklerdir. İstanbul'da dedesi Müşir Ömer Fevzi Paşa'nın Girit Valiliği sırasında birlikte görev yaptıkları Sadrazam Cevad Paşa ve kardeşi Şakir Paşa ile buluşurlar. Şöyle anlatıyor Behiç Bey yaşamının o kesimini:

"Bu sıralarda büyükbabam Girit Valisi iken maiyetinde bulunmuş olan Sadrazam Cevad Paşa'nın hemşiresi Sara Hanım, eski dostluğu dolayısıyla halamı

ziyarete gelmiş, benden bahsolunmuş. Birgün Cevad Paşa, bir istida (dilekçe) istemiş. Bunu vermek için beni Teşvikiye Caddesi'ndeki Cevad Paşa'nın konağına götürdüler. Biraderi Şakir Paşa beni kabul etti ve Cevad Paşa'nın yanına götürdü. Cevad Paşa, 'Oğlum; ben, kardeşim, sizin büyük babanız, hep Harbiye Mektebi'nden feyiz aldık. Halanız Hanımefendi, sizin leyli (yatılı) mektebe girmenizi istemiyormuş. Harbiye Mektebi'nde nehâri (gündüzlü) bir zâdegân sınıfı vardır, sizi oraya koyacağım. Çalışıp adam olunuz' dedi. Teşekkürle çıktım."

1898'de Harp Okulu'ndan teğmen rütbesiyle mezun olan Behiç Bey 1901'de Kurmay olacaktır. Askerlik görevine Selanik-Manastır'da bulunan III. Ordu'da başlayan (26 Ocak 1902) Behiç Bey, takvimler 1917'yi gösterdiğinde albay rütbesiyle İstanbul'dadır. İstanbul'un işgâli üzerine İngilizlerce izlenen Behiç Bey, önce Avni Kaptan yönetimindeki "Hilâl" vapuru ile Mudanya'ya; oradan Bursa üzerinden Ankara'ya geçer. Erkâmı Harp Miralay (Kurmay Albay) Behiç Bey de tüm yurtseverler gibi, Ulusal Kurtuluş Savaşı'na katılmak için Ankara'ya geldiğinde tarih 5 Temmuz 1920'dir. Kendisini Anadolu'da ateşi yakılan, karargâhı Ankara'da kurulu Kurtuluş Savaşı'na koşut ve onun içinde, onunla birlikte verilecek ikinci bir "savaş" beklemektedir. Birinin başarısı ötekisinin başarısı olacak bir başka savaş...

اردوی عثمانیہ موجود بالعموم امراء، ضابطانہ
وما مورینہ مخصوص لھویت ورفہ پیر

ARİH
CIVI

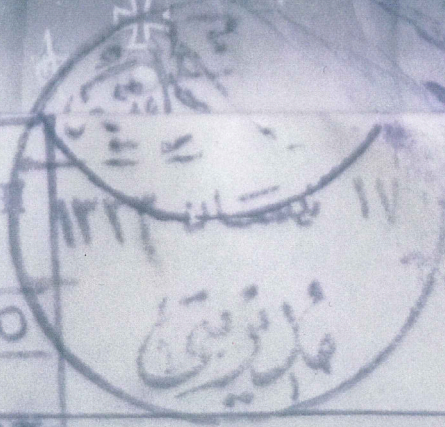


A.Ü.
TÜRK İNKILAP TARİHİ
ARSIVI

190

2

2-635



Miralay Behiç Bey, kimlik kartı, 17 Nisan 1907, (TİTE A6 Katalog)

Genel Kurmay Başkanı İsmet Bey (İnönü), ayağının tozuyla Ankara'ya gelen Kurmay Albay Behiç Bey'e "ikinci başkanlık" önerisinde bulunur. Bu önerinin üzerinden bir hafta geçmeden Nafia Vekili [20. Kolordu Kumandanı Ali Fuat Paşa (Cebesoy)'nın babası] İsmail Fazıl Paşadan o zaman "Anadolu Şimendifer Kumpanyası" adıyla nitelenen demiryollarının yöneticiliğini üstlenmesi önerisini alır. Aynı konuyu sıcağı sıcağına Mustafa Kemal'le birlikte yaptıkları bir Eskişehir-Ankara yolculuğunda da trende konuşurlar. Behiç Bey, demiryollarının savaşta ve barışta yüklendiği işlev ve yönetimi konusundaki derin deneyimiyle düşünür önce... Selanik Demiryolu Müfettişliğinden Trakya'ya, Balkan Savaşı'ndan Gelibolu'ya değin edindiği birikimi ve sorumluluk duygusuyla aceleci davranmaz. Seçim işi, Behiç Bey'le ta Selanik günlerinden tanışan Mustafa Kemal'in "Kendisinin Demiryollarının başına geçmesinin uygun olacağı" yönündeki önerisi ve kararıyla sonuçlandırılacaktır. Tarih, bu seçimlerinde her ikisinin de yanılmadığını kanıtlayacaktır.

Gerek Ali Fuat Paşa'nın Garp Cephesi Komutanlığı sırasında, gerekse Tarihin saatinin 26 Ağustos sabahını göstereceği ana dek, Behiç Erkin, trenleri ne edip edip kurtuluşun askerinin hızına yetiştirecektir. Bu bağlamda Cebesoy'un kendisi için söylediklerini anımsamak bir vicdan borcu sayılmalıdır:

"Nafia Vekilliği ve Anadolu şimendifer hatları umum müdürlüğüne tayin edilmiş olan Erkân-ı Harp Miralayı Behiç Bey'in Garp Cephesi tarafından kendisine verilen askeri vazifeleri de üzerine alması teklif olunmuş, Behiç Bey de kabul etmişti.

Memleketimizde ilk defa vatandaşlarımızca şimendifer işletilmesine başlanmıştı. Aynı zamanda Behiç Bey'in çok esaslı olan vukuf (uzmanlık) ve idaresi sayesinde ve yönetimindekilerin de iyi çalışmasıyla şimendiferlerimiz memleket savunmasında büyük hizmetler yapmıştı." Bu hizmetlerinden bir tek Çobanlar-Afyon hattının olağanüstü bir hızla onarılarak 7 Eylül'de trenin Afyon'a girmesinin sağlanmasını anımsamak gerekir. Kendisi de bu anısını unutamadıkları arasında sayar. 9 Eylül'e iki gün vardır, anılan demiryolunun onarılarak hizmete sokulmasının öyküsü eşzamanlı olarak kurtuluşun öyküsüyle özdeşleşecektir.

Mustafa Kemal 1907'de görevli bulunduğu Şam'dan Selanik'teki III. Ordu'ya atanacak, Behiç Erkin'le orada tanışıp kaynaşacaktı (16 Eylül). O da Behiç Erkin gibi, gelişinin ertesi yıl Selanik Demiryolu Müfettişliği'ne (askeri komiserliğine) atanacaktır (22 Haziran 1908/13 Ocak 1909). Yıllar sonra, Balkan çözülüşünden Anadolu'nun işgaline uzanan süreçte bu iki arkadaşın tarihin yeni bir eşiğinde Eskişehir'de buluşması kurtuluş ve kuruluşun yazgısını derinden etkileyecektir. Yukarıda belirttiğimiz gibi, Behiç Bey dalında taşıyıp geldiği onca bilgisi, deneyim yüküyle, düşün ve dava arkadaşı Mustafa Kemal'in desteğini de arkasına alarak, Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğü görevini kabul edecektir. Hattı inceledikten sonra kesin karar vermek üzere, 'geçici kaydıyla' yüklendiği bu büyük sorumluluk ulusal demiryolculuğumuzun kurulup gövdelendirilmesinin de başlangıç tarihidir.



1910'da III. Ordu'da ilk kez bir "Erkân-ı Harp Tabiye ve Tatbikat" gezisi (manevra) düzenlenir. 27 Haziran'dan 9 Temmuz'a değin süren bu zorlu tatbikata katılanlar arasında Behiç Bey'le birlikte (sol baştan üçüncü) kıtanın "Harekât Müdürlüğü"nü fiilen yürüten Mustafa Kemal de vardır (sağ başta çantasına bakan). En sol baştaki, Mustafa Kemal'in kurmay kadrosundan Yüzbaşı İzzettin Çalışlar. Nuri Conker'in de içinde olduğu bu yolculuktan bir dinlenme anı.

Behiç Erkin'in Kayseri İstasyonu'nun açılışında yaptığı konuşmadan...

1919'un Ağustos'u... Erzurum'da "Milli Mücadele"nin tohumu Anadolu toprağına atılmış. Aynı günlerde "Heyeti Temsiliye Reisi" Mustafa Kemal, Erzurum'dan "Alaşehir Kongresi Başkanlığı"na bir telgraf çekiyor. Ulusal kuvvetlerin birleştirilmesi ana düşüncesine dayalı o ışıklı telgrafta verilen yanıt, o günkü adıyla Ankara-Erzurum-Kafkas Demiryolu'nun da esini gibidir:

"Doğudan batıya genişleyen vatansever teşkilatınızla batıdan doğuya genişleyecek olan teşkilatımız birleştiği gün..." Ulusal güçlerin birleştirilmesi düşün'ü ardından, ivedilikle ulusal altyapının kurulup-kotarılması düşüncesi doğacaktır. Cumhuriyet Türkiye'si'nin ilk demiryolu Ankara-Sivas hattı üzerindeki Kayseri İstasyonu'nun açılış töreninde (29 Mayıs 1927) konuşan Genel Müdür Behiç Erkin'in sözleri de ulusal tarihin bu ışıklı gerçeğine gönderme yapar:

"Bu hat (Ankara-Sivas demiryolu) büyük Gazi'nin dehası ile doğudan batıya yükselen İstiklâl zaferini, yine o büyük iradenin etkisi altında batıdan doğuya doğru koşturuyor." Behiç Bey'in, Mustafa Kemal'in Alaşehir telgrafıyla madalyonun tersi ve yüzü gibi örtüşen bu saptaması görkemli bir gerçekliğe işaret ediyor. Selanik'ten Ankara'ya, Eskişehir'e, oradan Kayseri'ye... iki büyük asker ve demiryolcunun birliktelikleri salt kişisel seçimleri değil, tarihsel toplumsal eytişimin de bir sonucu olmalıdır.

Bu yüzdendir, demiryollarının tarihi, bağımsızlık ve cumhuriyet savaşımımızın da tarihidir.



آماسیہ ده 21 تیرین آئی 927 تاریخنده خطک آماسیہ به قدر ایشامه آچیلده مراسمه ناهه وکیلی و خطک مدیری بک افندیلر تونه کچد ویررکن

Behiç Bey (ortada), Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan hatta en önemli istasyonlardan ilki olan Amasya İstasyonu'nun açılış töreninde (21 Kasım 1927). Kurdela kesilirken. Sağ yanda makas tutan çocuğun arkasında ki Mühendis İzzet Bey (Demiryolları Umum İnşaat Reisi). Yeni bir 12 Haziran'da (Atatürk'ün Amasya'ya gelişinin yıldönümü) gözbebeğimiz gibi korunması gereken bu istasyon ve toprağının üzerinde birilerinin çıkarını ga/rantiye (!) edecek oyunlar sahneye konulmaktadır. ...

Behiç Bey'in Demiryollarıyla ilk ilişkisi 1902'de geldiği Manastır'daki III. Ordu'da iken kendisine verilen "Selanik İltisak (kavuşma-bağlantı) Hattı Muhafız Kuvvetler Müfettişliği"yle başlar (1907) Behiç Bey, Meşrutiyet'te yine bu demiryolunun yeni kurulan "Askeri Komiserliği"ne atanır (1910). Bu görevde çalışırken yaptığı incelemeleri "Demiryolunun Askeri Açından Tarihi, Kullanımı ve Örgütü" adıyla kitaplaştırır. 1914'te (Tanin Matbaası) yayımlanan bu kitabına yazdığı "önsöz", Nuri Conker'in Balkan çözülüşü ardından yazdığı o kitaba Mustafa Kemal'in yazdığı ek'le (Zabit ve Kumandan ile Hasbihal) birlikte okununca tarihsel/toplumsal bir yol anıtına dönüşüyor! Birinci Dünya Savaşı sürmektedir. Behiç Erkin Bayındırlık Bakanlığı'nda (Nafia Vekâleti) demiryollarıyla ilgili olarak kurulan bir "kurul"un da üyesidir. Demiryolu altyapısının çağın gereklerine uygun biçimde yenileştirilip geliştirilmesi çabalarına ek olarak, işletme dilinin Türkçe olması konusunda önder olur. Ta 1909'dan beri tartışılan işletme dilinin Türkçe olması konusunda başlattığı girişim, tüm yurttan uygulamaya konulacak Harf Devrimi'yle (1928) birlikte iyice hızlanır. Anadolu demiryolları işletmesi ortaklığı Almanların elinde olduğu halde, kullanılagelen dil

genellikle Fransızca'ydı. Bu tersliğin giderilmesine önce telgraf haberleşmesinin Türkçeleştirilmesiyle başlanacaktır. Demiryolları, bir dil kurumu gibi kurumsal işletmecilik dilinden teknik konulara değin kendini ilgilendiren her alanda kullanılagiden yabancı kaynaklı sözcüklere Türkçe karşılıklar üretecektir. Demiryolu sözlüğü, düzenli biçimde yayımlanan Türkçe karşılıklar bulup/önerme sıtmalı çabasıyla büyük ölçüde Türkçeleştirilecektir. Öyle ki, 1933 Şubatında Fransız Wagons-Lits (Yataklı Vagonlar İşletmesi) yönetimince Türkçe konuşuyor diye, bir demiryolu memurumuzu cezalandırması ardından Darülfünun (İstanbul Üniversitesi) öğrencileri ayağa kalkacaktır! Üniversitelilerin bu haklı tepkisi "Vagon-lı olayı" diye anılacaktır...

Kurtuluş Savaşı sürerken demiryolu işletme dilinin Türkçe olmaması, işletme çalışanları arasında devede kulak olan Türk çalışan sorunu ile de birleşince eldeki birkaç lokomotif ve katardan oluşan trenleri işletme işi savaş içinde savaş verilmesini gerektirmiştir. Bu savaşın Komutanı Behiç Bey'dir. Anadolu insanı, Anadolu toprakları içinde işleyen ilk trenden beri (1860) demiryolu işletmeciliğinden uzak tutulmuş,

demiryoluna seyirci kılınmış; işin kötüsü kendisi de bu olumsuz duruma en üst yöneticisinden sade yurttaşına dek inanır olmuştu. Türk insanının Kurtuluş Savaşı'nda karşı karşıya kaldığı çetin sorunlara, kağından sonra elde bulunan tek ulaşım aracı olan trenin gerçekleştirilebilir en üst düzeyde kullanılması, bu doğrultuda işletilmesi

sorunu da eklenecekti. Bağımsızlığını korumak için ölümü göze almaktan başka umarı kalmamış, tüm dünyayı karşısında ve tepesinde bulmuş bu ülke, tren konusunda da, belki de en çok bu işte kendi göbeğini kendisi kesecekti.

Demiryolunun Askerlik Açısından Tarihi Kullanımı ve Teşkilatı (Önsöz'den)

"(...) Demiryollarının ticari, iktisadi, sosyal, siyasi ve askeri önemini takdir etmeyen kalmamıştır zannederim. Bundan dolayı bunlardan bahse lüzum yoktur. Fakat böyle mühim bir nakliyat unsurunun etraflıca bilinmesi lazımdır. Bundan yarım asır evvel pekçok ülkede askeri trenlere, demiryollarına dair pekçok eser yayımlanmış olduğu halde, memleketimizde ve ordumuzda böyle bir eser vücuda gelmiş değildir. Adem-i vücudu adem-i lüzumundan olamaz (yokluğu gereksizliğinden değildir). Çünkü bizim de harpte kullanacağımız orduyu sevk silahı demiryollarıdır. Şu halde bu gibi eserlerin yokluğu başka sebeplerden olsa gerektir. Yaşanan son harp bizde de böyle eserlerin varlığına ihtiyaç olduğunu hissettirdi sanırım. (...) Demiryollarıyla ilgili görevim gereği, orduya, silah arkadaşlarıma bir hizmet olur ümidiyle bu esere Balkan seferberliğinden önce başlamıştım. Seferin ilanı tamamlanmasına engel oldu.

Daha sonra son harbin olayları ve deneyimlerinden elde edebildiğim bilgileri de ekleyerek (kitabı) yayımlama aşamasına koymak üzere iken genel seferberlik ilan edildi. Kitabın tamamen ve süratle basımını sağlayacak dizgici bulunamadığından ve gerçekte seferberlik sırasında yayımlanması en uygun zaman olduğundan, daha masraflı da olsa hızlı bir şekilde basımına teşebbüs ettim.

Belki eserin düzenlenmesinde, içeriğinde ve anlatım biçiminde hatalar bulunabilir. Ancak, dilimizde demiryollarının askeri açıdan kullanımından söz eden ilk eser olmasından ötürü, bazı eksikliklerin olması kaçınılmazdır. Yayımlanmasını ümit ettiğim buna benzer başka eserler bu eksiklikleri giderecektir.

Balkan seferindeki asker taşıma/taşınma işiyle (sevkıyat) ve geri hizmetlerdeki hataların tekrar edilmemesini isteyen subayların, askeriye mensuplarının bu eseri okumaları durumunda hataların tekrarlanmaması konusunda bir fikir edinebileceklerini sanıyorum. Çünkü maziden ders almadıkça, istikbal için doğru karar vermek, doğru hareket etmek mümkün olmaz...

Selanik İltisak Hattı Eski Komiseri ve Ordu Dairesi İkmal Şubesi Müdür Muavini Binbaşı Behiç, İstanbul, 25 Temmuz 1912 (Emir Kıvırcık, Cepheye Giden Yol, s.50)

Mustafa Kemal'in ökece betimlediği gibi 16 Mart 1920'de İstanbul'un işgaliyle tarih önünde "... uygarlık yeteneğini, yaşama ve bağımsızlık hakkını ve bütün geleceğini savunmaya" çağrılan Türk ulusu, kaçınılmaz olarak "kurtuluş"un demir kolu, tren konusunda da "uygarlık yeteneğini" göstermeye çağrılıyordu. Tarihin ve toplumsal koşulların gerektirdiği bir sınavdı bu. Eşzamanlı olarak Şevket Süreyya Aydemir'in demesiyle, tarihsel ve toplumsal koşulların yapılmasını zorunladığı bu işi yapacak önderler kadrosu da toplumsal tarihin sınav yerinde toplaşıyorlardı.

Kurtuluş Savaşı'nda demiryolculuğun tarihi, Türk ulusunun bu alandaki yeteneğinin de her türlü aksaklık ve eksiğine karşın kanıtlanmasının tarihidir. Tarihsel-toplumsal eytişimin kesiştiği bir noktada kendini dayatan bu "gereksinme", ulusa bağımsızlık utkusunun getirilmesinde büyük işlev yüklendiği gibi, çağdaş cumhuriyet demiryolculuğunun da ebesi olacaktır. Öğretmen ve demiryolcu Ziya Gürel'in

Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk adlı yapıtı, Behiç Bey'in tarihin mutfağında günü gününe tuttuğu notlarından derlenmiş bir demiryolu gizli tarihidir. Savaş içinde "savaş"ın tarihi ya da... Bu "tarih"te tek bir amaca; her ne olursa olsun emperyalist işgal ve tutsaklıktan kurtulmaya odaklanılmış bir ölüm-kalım savaşımının yıldırım çekirdekleriyle yüklü öyküsü vardır. Lokomotif kazanındaki ateşi aratmaz bir ateşte kaynayan insanların, Türk demiryolculuğunun kuruluşunun sıtmalar, gelgitler içindeki derslerle yüklü öyküsü. Bu öykünün ilk ve büyük adı ise karatrenin ellerine bilincine emanet edildiği Behiç Bey'dir. "Ateş Yılları"nda (1920-22) Ankara-Polatlı-Eskişehir-Bilecik-Kütahya; Çay-Akşehir vd. elde bulunan bir avuç hatta işleyen Büyük Söylev'de de tarihin kürsüsünde hakkı teslim edilen bu trenlerin ardındaki adam Behiç Erkin'dir. Ulusun dayanma gücü ve bağımsızlık istenci yanında onun üstün yöneticiliğiyle "cer" (çekiş) gücü birleşerek yürütülecekti "ateş yılları"nın katarları...

İstanbul'un işgali, Heyet-i Temsiliye'nin Eskişehir ve Afyonkarahisar İstasyonu'nda Mondros Mütarekesi'nin 7. ve 15. maddelerine dayanarak bulunan yabancı askeri birliklerin oralardan sökülmesi yönündeki baskısını artırır. Bu baskı sonucu, Eskişehir'de bulunan İngiliz askerleri işgâlin yedinci gününde Eskişehir İstasyonu'nu bırakmak zorunda kalırlar (23 Mart 1919). En yeni onüç lokomotifi, iki yüzden çok vagonu, yabancı uyruklu ve azınlık demiryolu görevlilerinden önemli bir bölümünü, işletme başında bulunan yetkilileri, işletme kasasında bulunan yirmi bin lirayı da alarak Arifiye gerisine çekilirler.

İngiliz işgal kuvvetinin iskelet halinde bıraktığı Eskişehir işletmesi, öncelikle ordunun gereksinmelerini görüp gözetecek bir temel üzerinde, Heyeti Temsiliye'ce Eskişehir, Konya Kütahya sancaklarından sağlanan on altı bin liralık "sermaye" ile yeniden kurulur. Bu para ulusal demiryolculuğun kuruluşunda temel harç olacaktır. Yeniden gövdelenen işletme, Haydarpaşa'da kalan merkez işletme müdürlüğünün tüm yetkilerine sahip olacaktır. Anadolu'daki hatların bu yeni işletmesiyle Anadolu demiryolları işletmeciliğinin eski merkezi olan Haydarpaşa'nın parasal, yönetsel, işletme açısından hiçbir ilişkisi kalmamıştır. Ulusal demiryolculuğumuz da savaş içinde İstanbul'a karşı biçimlenen Ankara gibi, bir var olma savaşımına, yapıcılık ve kuruculuk yeteneğinin sınanmasına çağırılmıştır.

Anımsanacağı gibi, 16 Temmuz 1920'de Behiç Bey, Eskişehir'de yeniden kurulan Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğü görevini, bu işi o güne değin

Anadolu Şimendiferleri Askeri Müfettişliği'ne bağlı olarak yürüten, ancak bir varlık gösteremeyen dokuz kişilik "geçici yönetim"den teslim alır. Behiç Bey demiryolu işletmeciliğinin yeni bir düzene sokulması, yönetsel ve ekonomik açıdan akılcı bir işleyişin kurulmasında, savaş koşulları içinde bile ödün vermediği "özerk-erkin" yaklaşımıyla, zaman zaman Büyük Millet Meclisi Hükümeti ve Bayındırlık Bakanlığı'yla çatışır. Her büyük atılımcı gibi, o da, çevresi kahramanlar ve gölgesiz adamlarla kaynarken büyük yalnızlıkların sıtması içindedir. Gün gelir görevi bırakmak için Mustafa Kemal'e telgraf çeker; ayrılmasına izin verilmez, "Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğü" onun yetkisine, uzmanlık ve uzak görüşlülüğüne bırakılır.

O günler öyle günlerdir ki, bir yandan elde olanı işletmek öte yandan yarının yapısına harç koymak üzere, kurumlaşma kurumsallaşma disiplin ve kültürünü işler kılmak için savaşılıyordu. Her kafadan ayrı bir sesin çıktığı bir kargaşada yitmek de vardı, günün-günlüğünü yarının gündemiyle birleştirmekte... Kendi içnelli sözleriyle demiryollarının alaturka yöntemlerle yönetilmesi, giderden gelir (ekonomi) sağlanmak üzere Ankara-Kayseri arasında istasyon binası yapılmadan treni uygun yerlerde durdurarak yolcu ve yük alınıp verilmesi gibi temelsiz düşünceler öne sürenler bile vardı çevresinde. Sonra memurundan yöneticisine, milletvekili ve bakanına kadar öne sürdükleri öneri ve önceliklerine (tavsiye ve iltimas isteklerine) yüz verilmemesine gücenerek kendisine "cephe" açanlara karşı da - daha diplomat olmadan - diplomatik bir savaşım veriyordu...

5 Kasım 1936 tarihli bir tren bileti!..

"Hocaların Hocası" Nermin Abadan Unat, kendisiyle yapılan "ırmak söyleşi"de Behiç Erkin'e ilişkin tarih değerinde bir anısını da aktarıyor. Atatürk Türkiye'si'nin kurucu kuşağına bir saygı selamı gibi...

Behiç Bey 30 Kasım 1928'de Peşte Büyükelçiliği görevine başlamıştı. 1936'da kendisini bir kız çocuğu ziyaret edecektir. Almanca, İngilizce, Fransızca, Macarca konuşan ama Türkçe bilmeyen 14 yaşında bir kız çocuğu. Saraybosna'dan gelip İzmir'e yerleşmiş ünlü işadamı Mustafa Süleymanoviç'le Barones Elfriede Karwinsky'nin kızları. Adı: Nermin, 1921 Viyana doğumlu. Varlıklı, ancak yalnız bir çocukluk, yokluk içinde bir gençlik yaşayan Nermin babasını çok erken yaşta yitirince, çılgınca okumak isteğinin sekteye uğrayacağını sezer. Annesinin desteğinden de umudu olmadığı için dilini bile bilmediği, fakat yükselen ışığını alnında duyumsadığı ülkesine çevirir gözlerini. Tüm Batı gazeteleri o ülkeden "Türkiye yenileniyor, yeniden doğuyor" diye söz etmektedir. Parasız, uygar ve çağdaş ölçütlerde bir eğitim kurulup kurumsallaştırılmaktadır bu ülkede. Karar verir, Atatürk Türkiye'si'ne gidecek, orada okuyacaktır. 14 yaşında tek başına Türkiye'ye gelecek, dilini, ulusunu, ülkesini, yaşamını kendi seçecektir. Ya bu nasıl olacaktır? İşte tam bu noktada bir kez daha yüzü ışıyor Peşte Büyükelçisi Behiç Erkin'in. Ne annesine, ne ablasına haber vermeden gidip elçilik kapısına dayanıyor küçük Nermin: "Ben Büyükelçi'yi görmek istiyorum." Ne inşafı adammış ki o kapıcı, aldı beni Büyükelçi'nin karşısına çıkardı, diyor. "Türkçe bilmediğim için Almanca mı, Fransızca mı konuşayım diye sordum. Fransızca konuş dedi. Ben de önce kendimi tanıttım, sonra mektebe girmek istediğimi ve bana destek olmalarını istediğimi söyledim. Ben Türkiye'ye gideyim, orada okullar var, okumayı bırakmak istemiyorum dedim." Behiç Erkin sıcak bir ilgi ve anlayışla dinler küçük Nermin'i. Büyük olasılıkla kendi çocukluğunu, kendi 14 yaşını düşünmüş olmalıdır karşısındaki kızı dinlerken.

Sonra, "Peki, seni Türkiye'ye yollayalım" der, Behiç Bey.

Hazırlatıp kendisine verdiği kimlik belgesi, üçüncü mevki tren bileti, tren restoranında kullanmak üzere yemek kuponları, İstanbul Polis Müdürüne hitaben yazılmış bir mektup ve Türk parasından oluşan cep harçlığıyla ayrılır Elçilikten. İstanbul'a ulaştıktan sonra orada kendisini İzmir vapuruna bindireceklerdir. Behiç Erkin'le vedalaşırlar. Elinde 5 Kasım 1936 tarihli tren biletiyle eve varır, annesiyle ablası karşısına dikilir: "Cumartesi günü Türkiye'ye gidiyorum." Şöyle anlatıyor öykünün gerisini. "Ondan sonra beni istasyona götürdüler, trene bindim, el salladım ve bir daha da annemi görmedim."

İşte Budapeşte Büyükelçimiz Behiç Erkin'in ilgisi ve sevgisiyle hiç Türkçe bilmeden Türkiye'ye gelen o kız çocuğu, küçük Nermin, burada, Atatürk'ün ülkesinde okuyacak "Hocaların Hocası" Nermin Abadan Unat'ımız olacaktır.

Behiç Erkin'in Paris Büyükelçiliği sırasında Nazi Faşizmi karşısındaki o insanca ve uygarca duruşu ne kadar evrensel bir kavrayış ve kucaklayışın ürünü idiyse, Budapeşte'de elinden tutarak kendi geleceğini seçen küçük kız çocuğuna sahip çıkması da aynı insanlık anlayışı ve sevgisinin bir sonucudur. Nermin Abadan Unat'ın bugün hâlâ sakladığını söylediği, 5 Kasım 1936 tarihli tren biletini koskoca bir tarih kitabına dönüştüren de budur. ("Hocaların Hocası" Nermin Abadan Unat, Söyleşi: Sedef Kabaş)

Cumhuriyet'in ilanını izleyen günlerde 24 Mayıs 1924'te genç cumhuriyetin meclisinin çıkardığı 506 Sayılı Yasa ile hükümete "geçici yönetim"ce işletilen Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı demiryolları ile Haydarpaşa liman ve rıhtımının sözleşmelerindeki temellere uygun olarak satın alınması yetkisi verilmişti. Bu ulusallaştırma/devletleştirmeye birlikte Kurtuluş Savaşı'nın başından beri demiryolu ulaşımını yönlendirip yöneten geçici yönetim de yerini Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü'ne bırakmıştır. Yeni ve sürekli bir yönetime kavuşan demiryolculuğumuzun ilk Genel Müdürlüğü'ne de bu görevi 16 Temmuz 1920'den beri, eylemli olarak yürüten Behiç Bey atanacaktı. Behiç Bey, ulusal demiryolculuğumuzun kurucu Genel Müdürü'dür. Demiryollarımızın kurulma ve kurumsallaşma yönündeki tüm çaba ve çalışmalarının üzerinde yükseleceği 1930 ile 1940 arasında yürütülen cumhuriyet demiryolculuğuna, bu "Genel Müdürlük" ve onun Kuvâyı Milliye ruhuyla çalışan her sınıftan demiryolcuları damgasını vuracaktır.

Erkin'in toprağından, demiryolu tarihimizin kurumlaşmış adlarından İskender Sayiner'in İzmir Şimendifer Okulu'ndan öğrencisi, demiryolcu (öğretmen-müfettiş) Murat Ergun'un Behiç Bey için yaptığı şu değerlendirmeyi anımsamalı bir kez daha: "(...) Tam kavramıyla bir teşkilatçı ve idare adamı olan Behiç Bey, büyük çabalar harcayarak (yabancılarca işletilen) şirket demiryollarının çok üstünde ve en ileri memleket demiryolları seviyesinde bir demiryol işletmeciliğini sağlamış olması bakımından, memleketimizde o günler için modern demiryolculuğun ilk kurucusu olmak onurunu kazanmıştır. Onun bu başarısında Türk

demiryolcularının da büyük çaba ve kabiliyet payı olduğunu kabul etmeliyiz."

Eskişehir'e gelen Mustafa Kemal'e hatlara ve işletmeye her ne koşul ve durumda olursa olsun "el koyma"nın zaten işlemez duruma gelmiş demiryolunu savaşın ortasında tümüyle durdurabileceği kaygısını iletir Behiç Bey. Düzenli ordu kurulması çabasının cumhuriyet devrimcilerinin gündemini doldurduğu günlerde, düzenli işleyen bir demiryolu için çırpınır. Kurtuluş Savaşı içinde düzenli ordu kurulması çabasıyla eldeki tek ulaşım aracı olan demiryolunun altyapı ve işletmesinin düzenli işler duruma sokulması çabası atbaşı yürütülmek zorundadır. Demiryolu, emperyalist işgaline direnen ulusal kurtuluş savaşçıları için hareket yeteneği ve gücünü hiç yitirmemesi gereken bir devingen "ceph"edir. Askeri ateşin ağzına sürmek noktasında nasıl akıl ve bilim yüreğin yanına koşulu ise, bu "iş"te de, lokomotifler akıl ve bilimin gerektirdikleriyle yürüyecektir. İngilizlerin Eskişehir'den ayrılırken havaya uçurdıkları Lefke (Osmaneli) köprüsünü "onarılamaz" deyip işin içinden çıkabilecek iken, çok kısa sürede onaran İtalyan uyruklu köprü yapım ustası Marko Çavuş ve arkadaşlarının "Gökbayrak Müfrezesi"nce öldürülmesinden yakınıdır. İşte o günlerin koşullarını anlatan acılıkta bir not:

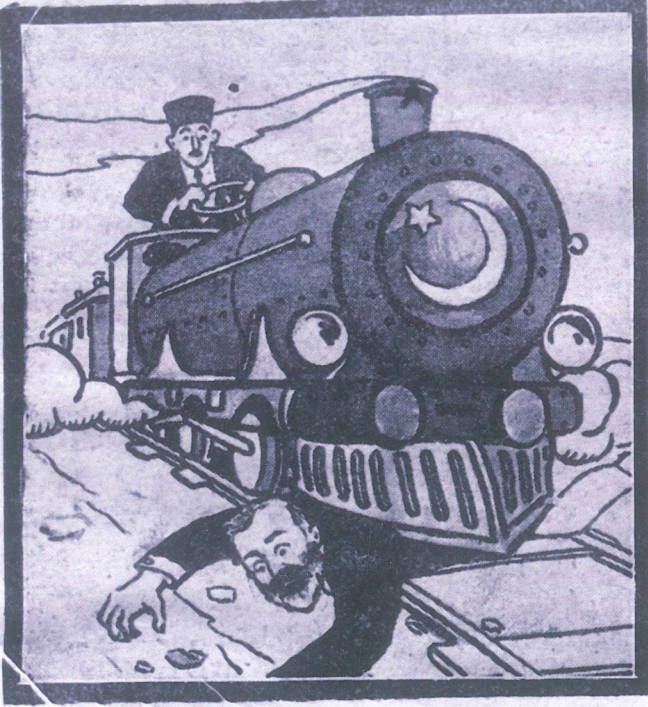
"Bir yandan yurdumuza saldırmış Yunan ordusu ile ölüm kalım savaşına girmiş iken; öte yandan yerlerine o işi yapacak yetişmiş Türk memur bulup koyamadığımız için, cepheye askerlerimizi ve cephanelerini taşıyacak olan Demiryolları işletmesindeki baş ve önemli görevlerde, yalnız Hristiyan azınlıkların değil; doğrudan Yunan uyruklu olan kimselerin hizmetlerine dahi bel bağlamak zorunda kalışımız gibi bir durumun dünyada eşi ve benzeri her halde görülmemiş olmalıdır."

Eskişehir İstasyonu'ndan, kimi götürülen, kimi kendisi giden işletme görevlilerinin yerine, yetişmiş, "iş" bilen Türk bulma olanağı pek kıt. Osmanlı'dan kalma bir avuç demiryolunda "işletmecilik"te yetişmiş uzman eksikliği üst düzeydeydi. Savaş içinde demiryolu ulaşımını zorlaştıran en önemli nedenler arasında gelen bu durum üzerine, "Heyeti Temsiliye"nin elinde bulunan tek kuvvet olan 20. Kolordu Komutanlığı duruma müdahale edecektir. Eskişehir'deki Demiryolu Askeri Müfettişliği'ne azınlık ya da yabancı uyruklu demiryolu görevlilerinin çalışma güvenliklerinin sağlanması yönünde bir "tamim" çıkaracaktır.

توجیه نظام عزت سناک
نومرولو نسخہ سناک
تاریخ و ۵۸۷
۴۹۵

هوکنن)، حکومتی دعوا ایدہ جکمش!

آناطولی دیمیر یولاری حصہ دارلرینک اجتماعده (هوکنن) جنابلرینک تکلیف واصراریلہ برائتلاف حاصل اولمادینی تقدیرده حکومتی دعوا ایتکے قرار وپردیلر



آناطولی دیمیر یولاری
مدیر عمومی موسیو
(هوکنن) ایلہ حکومت
آراسنده مقدمه اکران
جریان ایتدیکنی و مذاکرات
دوچار انقطاع اولدیغی
اولجه یازمشدق. استحصال
ایتدیکنی مملو مانه نظرآ،
حکومت مذاکراته دوام
ایده بیلیمک ایچون موسیو
(هوکنن) دل، تمثیل
ایتدیکنی شرکتدن صلاحیت
تامه آ لاسنی طلب ایتشدی.
استانبوله عودت ایدن
موسیو (هوکنن) ایسه
درحال شرکتک حصہ
دارلرینک دعوت ایدرک
اولگی کون فوق العاده
براجتماع عقد ایتش و بعض
مهم مقررات اتخاذ ایتشد.
اتخاذ ایدیلن بوه مقررات
حقندہ معلومات آلمق
اوزده دون مذکور
شرکتک غلطه ده کی مرکز
عمومیستہ مراجعت ایدن
بر محرر سزہ صلاحیتدار
بر ذات آتیده کی معلوماتی
ورمشدر:

دقتیدر آمانہ، شمردی ده انکلیز سر مایہ سناک واسطہ سی اولده (هوکنن)
جنابلرینک، برہج بک ایلہ نورک و مسلمانہ رفقای مساعیسی طرفندہ
شایانہ تقریر بر صورتہ ایتدیکنی آناطولی دیمیر یولاری مجاہدہ سندہ
مفلوب اولدیغینک و دھادہ اولامقینک رسمیدر

موسیو (هوکنن)، اولہ حکومتلہ جریان
ایدن مذاکراتک طرز حرکتی حقندہ حصہ دارلرہ
ایضاحات اعطا ایتدی و بومذاکراتدن هیچ برقاقدہ
(مابعدی ایکنی صحیفہ منزدہ در)

حصہ دارلر حقیقہ فوق العاده بر اجتماع
عقد ایتدیله، حتی اشغال آناسنده شرکتک مدیر
عمومیسی اولان انکلیز میرآلای (سمیت)
دخی بو اجتماعده حاضر بولونیوردی.

Demiryollarının yazgısına el koyan Ankara'ya, Genel Müdür Behiç Bey'e "Siz bu işi yürütemezsiniz!" diyen Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürü Hügnen Hükümeti dava edecekmiş! Vaktiyle Alman sermayesinin aracı (vasıtası) olan Hügnen Cenaplarının Behiç Bey'le Türk ve Müslüman çalışma arkadaşlarınınca takdire değer bir biçimde işletilen Anadolu demiryolları mücadelesinde yenildiğinin resmidir (Tevhid-i Efkâr, 3 Temmuz 1924).

Behiç Bey, imtiyaz demiryolculuğunun bir sonucu olan bu durumun getirdiği güçlükler karşısında hiç yılmaz. Bir yandan cephede savaşırken, bir yandan ne koşulda olursa olsun elde bulunan trenleri doğru dürüst ve verimli bir biçimde işletebilmek temel yasadır onun için. Bu zorunluluk hesaba katılmaksızın, savaşın sıcağı içinde özde haklı da olsa yapılacak her türlü “düzeltme girişi”nin bu temel taşıma aracını temelli battal edeceğinden, ordunun utkusunu tehlikeye düşüreceğinden çekinir, yakınır. Yanıbaşında süregiden ölüm kalım savaşımında, askerini ateşin ağzına sürmek konumundaki cephe kumandanının yerinde görür kendisini. Benzer bir duruşla askeri ve cephaneyi cepheden cepheye taşıyacak trenin işletilmesinde gösterilmesi gerekli dikkat ve uyanıklığın ardında dikilir.

Odunla çalışan ve çok ağır hareket eden eski lokomotiflerin trenin hızını beklemeden savaşın hızına yetiştirilmesi işi, bu nedenle çilelerle yurt ve ülke sevgisinin emzirdiği kararlılık, özveri ve uzgörüyle harmanlanmış bir öyküdür. 15 Şubat 1921’de cepheye gitmek için kendisine çektiği telgrafta, treninin “en son hızla” gitmesini isteyen Büyük Millet Meclisi Başkanı Mustafa Kemal’e verdiği karşılıkta, “hattın” (demiryolunun) daha hızlı gitmeye uygun olmadığını, katarın gidebildiğinden daha hızlı yürütülmesi durumunda raydan çıkabileceğini belirterek, onun bu isteğini yerine getirmez.

Balkan çekilişinden Sakarya direnişine İnönü’nde savaşılırken lokomotifin ocağında odun yoktur. 10 Temmuz 1922’de başlayan Yunan saldırısı nedeniyle Eskişehir’in boşaltılması sırasında yakıtsızlık o kerteye gelir ki Bayındırlık Bakanlığı’nın emriyle vagonları yakarak tren düzenlemek zorunda kalırlar. Orman memurlarının çıkardığı güçlükten yakınır çaresiz. Şöyle söyler: “Buna rağmen biz odunları depolamakta devam ettik. Eskişehir’de depo edilen üç bin metre küplük odundur ki İnönü Muharebesi sevkiyatını (asker ve eşya taşımalarını) temin edebilmiştir.”

Behiç Bey’in söylediklerini 30 Ağustos 1930’da Sivas İstasyonu’nun işletmeye açılışında Başbakan İsmet İnönü şu sözleriyle pekiştirecektir: “İstiklâl mücadelesi esnasında (sırasında) Büyük Millet Meclisi’nin kurulmasına karşı şahlanan padişahın ifsadatını (bozgunculuğunu, kargaşa pompalayıcılığını) tenkile (gidermeye, tepelemeye) yarayan başlıca vasıta (araç) Afyon-Eskişehir-Ankara gibi elimizde kalan beş altı yüz kilometrelik demiryollardır. Gene bu kadarcık hat, istiklâl mücadelesini ‘devlet ve büyük ordu teşkili kararının’ büyük hummalarıyla (sıtmasıyla) sarsılan İnönü günlerini millete nasip etti.” Sonra şunları ekler sözlerine İsmet Paşa: “Eğer Ankara-Erzurum

demiryolu olsaydı Avrupa’nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu. Çünkü Ankara’ya gelip demiryollarına hâkim olduktan sonra modern, milli devlet kurmak davasını haykıran Büyük Millet Meclisi’ni arabadan ve heybeden başka bir vasıta-i nakliyesi (ulaşım aracı) olmayan bir aşiret haline getireceğini zannediyordu.” İsmet Paşa o konuşmasında salt “Yunanlı” demeyip “Avrupa” diyerek, Türk demiryolculuğunun da Türk Kurtuluş Savaşı gibi, Batı emperyalizmine karşı verilen bağımsızlık savaşımının içinde köklendiği gerçeğine çok yerinde bir saptamayla dikkat çekiyordu.



Akbaba Gazetesi’nin 24 Kanunisâni 1926 tarihli sayısından. Behiç Bey Bayındırlık Bakanlığı’na (Nâfia Vaba ekâleti) getirildi (Ocak 1926), Karikatür: İsmet Paşa, Behiç Bey, “Çuf... çuf... çuf.”

Behiç Bey ulusal demiryolculuğumuzun kurucusu olmanın haklı övücü alnında, 14 Şubat 1926’da İstanbul Milletvekili iken Bayındırlık Bakanlığı’na atanır. 1928’de Peşte, 1939’da Paris Büyükelçilikleri görevlerinde de bulunan Behiç Bey’e 8 Şubat 1935’te Mustafa Kemal tarafından “Erkin” (özgür/özerk) soyadı verilir. 1920’de kendisini iki görevden birini seçmekle sıkıntıda iken demiryollarımızın yöneticiliğine yönlendiren Mustafa Kemal de, bu seçiminde onun yanında yer alan Behiç Bey de tarih ve toplum önündeki sınavlarından başarıyla çıkmışlardır.

Atatürk'ün imzasıyla ona yöneltilen, bu saygınlık aylasıyla sarılı soyadının özgün belgesi, Behiç Bey'in ölümünün 40. Yılında ziyaret ettiğimiz Türk İnkılâp (Devrim) Tarihi Enstitüsü (TİTE) bünyesindeki Devrim Tarihi Müzesi'nde idi (DTCF'de). Orada

sergilenen kimi kişisel eşyası, özgün çalışma masası, nişanları, subay giysisi, türlü anmalıklar, madalya ve beratlar, büyükçe bir bölümünü bıraktığı yazılı ve basılı belgelerle, kitaplarını bıraktığı aynı kurumdadır.

II. Dünya Savaşı'nın yangın yerinde bir "BÜYÜKELÇİ"

Kurtuluştan kuruluşa ağıp akan süreçte bütün devrimsel dönüşüm anlarında olduğu gibi tarihin suları çok hızlı akacak, Behiç Bey Nâfia Vekillikinden istifa edecekti. Yine Mustafa Kemal'in dostluk ve desteğiyle Peşte Büyükelçiliği'ne atanacaktı. Yurt düzeyinde döşeli raylarda emeği, üstünde istim salan lokomotiflerin ocağında teri olan Demiryolcu Büyükelçi 19 Kasım 1928'de Ankara İstasyonu'ndan İstanbul'a uğurlandı. 30 Kasım'da Peşte'ye ulaşarak yeni görevine başladı. On yılı aşkın bir süre yürüteceği bu görevinden ayrılarak, 1938 Eylülünde Atatürk'ün hastalığının ilerlemesi üzerine onu görmek için yurda döndü. Bu, Atatürk'le hasta yatağında gerçekleşen son görüşme olacaktı. Yaklaşık bir yıl sonra, bu kez Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün o günün dünyasının iki kritik kentinden birinin Büyükelçiliğini seçmesi önerisiyle karşılaştı. Almanya'ya bilinen tarihsel nedenlerle serindi. Çok iyi bildiği Fransızcasını gerekçe göstererek "Paris" dedi ve Türkiye'nin Paris Büyükelçiliği'ne atandı. Bir kez daha köprülerin atıldığı bir zaman dilimine giriyordu Avrupa, dünya. Büyük Atatürk, ulusun kalbine uğurlanmış, dünya yeni bir ikinci büyük savaşın ayak sesleriyle sarsılıyordu. Göreve başladığının ertesi günü Nazi Almanyası Polanya'yı işgal etti, II. Dünya Savaşı başladı... Behiç Erkin'in 30 Ağustos 1939'da Paris'te başladığı ve yine bir Ağustos günü (26 Ağustos 1943) ayrılıp ülkesine döneceği ana kadar yürüttüğü görev, bir insanlık diplomasisi diye nitelendirilse yanlış olmaz. Salt savaş içindeki politik diplomasi açısından değil, evrensel insanlık duruş ve kavrayışı (hümanizması) açısından da böyle bir sürecin mimarı olarak tarihe geçecektir Behiç Erkin. Bu seçkin ve saygın devlet adamımız, tam da soyadının gerektirdiği bir Erkin'lik ve özerklikle aklını ve yüreğini kardeş kılıp, elindeki tüm olanakları seferber ederek verdiği o insanlık savaşımıyla adını uygarlık tarihine yazdıracaktır.

Görevli olduğu süre içerisinde Alman Faşizmi'nin, Nazi ırkçılığının uyguladığı soykırımda, işbirlikçi Vichy Hükümeti'ne karşın binlerce Yahudi yurttaşı(mızı) katledilmekten kurtaracaktır. Bu insanlara önce "Türk Vatandaşlık Sertifikası" verilmesini sağlayacak, sonra düzenlenmesine yardımcı olduğu ve "Büyükelçi'nin trenleri" diye anılan katarlarla özgürlüğe yolcu edecektir. Onca insanın Nazi işgali altındaki topraklardan geçerek Türkiye'ye gönderilmelerini sağlayacaktır. Atkısını çözgüsünü trajedyalara özgü bir olgu ve oluşun örüp örgülediği bu insanlık savunusunu Emir Kıvırcık kitaplaştırdı. Anılan zaman kesitinin yerli yabancı tarihsel belge ve ayrıntılarıyla dökümlendirildiği değerli bir yapıt: BÜYÜKELÇİ, *Yirmi bin insanı Nazi Soykırımından kurtaran Kurtuluş Savaşı Kahramanı bir Türk'ün ve şerefli ulusunun tarihi değiştiren öyküsü*, Emir Kıvırcık, GOA Basım Yayın, İstanbul 2007.

Behiç Erkin'in en büyük özlem ve isteğinin yazılacak çağdaş bir "Türk Demiryolları Tarihi" olduğu anımsanırsa, yarının tarihçisinin işini kolaylaştırmak için, tarihi yapanların ciddiyetine yakışır bir bilgi ve belge deposu bıraktığı görülecektir. Öyle bir kalıt ki sağlığında içinden özetlemelerle 1952-1955 yılları arasında yazılmış (ilk, **Belleten**'de diziler biçiminde yayımlanan) bizim bu yazımızda yararlandığımız "**Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk**" adlı yapıta (1989) bir göz gezdirmekle büyüklüğünün çapı anlaşılabilir. Ziya Gürel'in bu yapıtı, Behiç Erkin'in "o zamanlar, henüz bir yere vermedikleri defter ve dosyalarındaki yazı kopyalarına göre, -kendisinin de görüş ve onayı alınarak- yapılan özetlemelerden" oluşuyordu. Ziya Gürel'in bu tarihsel çalışmasını -ne yazık ki yarım yüzyıl gecikilerek yayımlanan- Behiç Erkin'in "Hatırat"ı bütünleyecektir.

Behiç Erkin'in aramızdan ayrılışının kırkinci yılında bir yazı yayımlamıştım (Ölümünün 40. Yılında Ulusal Demiryolculuğumuzun Kurucusu Behiç Erkin, Yeniden Müdafaa-i Hukuk Dergisi, Nisan 2002, Sayı: 43). Umulur ki, 11 Kasım 1961'de sonsuzluğa göçen ulusal demiryolculuğumuzun kurucusu değerli asker ve devlet adamının ölümünün kırkinci yılı, onu anmak dışında yeniden anlamanın da başlangıcı olsun... Bize bıraktığı ve çoğu şimdilik açılmadıkları, açıklanmadıkları için toplumun yararlanmasına "kapalı" olan kalıtına başka kurumlarda olanlar da içinde bütünüyle ulaşabilmemizin yolu açılsın... Şimdi vasiyeti uyarınca Eskişehir istasyonu üç yolağzındaki (Enveriye/Müselles) mezarında, Anadolu demiryollarının yüreğinde sonsuz uykusunu uyuyan Behiç Erkin'in bize bıraktıklarına değer olmak bunu gerektiriyor, demiştim andığım yazıda.

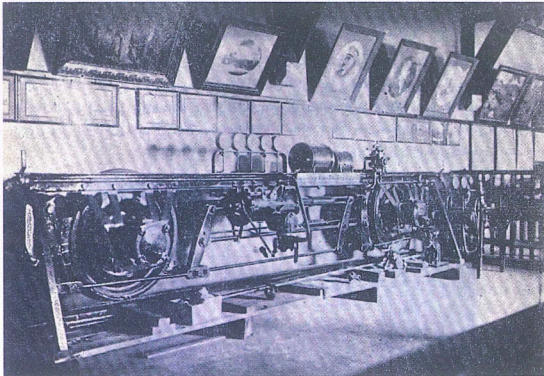
O tarih üzerinden yine bir on yılı aşkın zaman geçti. Tarihin treni yolculuğunu sürdürüyor. Behiç Erkin adı, toplumsal tarihin sicil defterinde onurlu bir ad ve adrestir ilgisine. Dahası alnı ışıklı bir çağdaş Promete; yurduna, yurttaşına, tüm insanlığa. Türkiye’de çağdaşlaşmanın, cumhuriyet aydınlanmasının kişisel ve kurumsal ölçekteki simge adlarından biri olarak tarihsel bellekte ışıyor hep. Anısı, emaneti ve anımsattıkları karşısında takınacağımız tavır, kendimize ve yarına saygının, sahipliğin de ölçüsüne dönüşmüştür artık...



Kurtuluş Savaşı’nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi.

Alman sermayeli Anadolu Bağdat Demiryolları işletmesinin Ankara’da yaptırdığı “Direksiyon binası”. Tarihin bir cilvesi (!) bu yapı Osmanlıyla birlikte imtiyaz demiryolculuğu da bitince, başlatılan kurtuluş ve kuruluş mücadelesinde Mustafa Kemal’in karargâhı ve konutu olacaktır. Behiç Bey’le Mustafa Kemal’in bu tarihsel yapıda buluşmaları, konuşup görüşmeleri apayrı yazıların konusudur. Bu görkemli kentsel ve kültürel miras 1964 yılından beri Müze’dir. Alanında tek ve özgün bir tarih kültür varlığıdır. Foto: Ü.S.

Ümit SARIASLAN
E. Öğretmen, Araştırmacı Yazar



Demiryolları Genel Müdürü Behiç Bey’in 1928’de Haydarpaşa’da kurup açtığı ilk demiryolu müzesinden bir görüntü, duvarda asılı çerçeveli portre ve fotoğrafların kimisi, şimdi Kurtuluş Savaşı’nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi’ndedir.



*Ankara Behiç Bey Tren İstasyonu.**

Yukarıda sevgili dostum, arkadaşım Ümit Sarıaslan’ın sınırlı sayfalarda anlatmaya çalıştığı bu yurtsever, cumhuriyetçi kahramanın ne yazık ki bugün çok az kişi tarafından tanınmakta olduğunu görüyoruz. Adının verildiği Ankara’daki Behiç Bey İstasyonunun yalnızlığı, onurumuz olan belgelerin hala arşivlerde okuyucusu ve yayımcısını bekler olması kadar hüznün verici.

Oysa Behiç Bey, Almanlar’ın bir yabancıya çok ender verdikleri 1. dereceden Demir Haç madalyasının gücünü kullanarak (29 Mart 1918 yılında Mareşal Liman Von Sanders, Gelibolu Savaşı’nda asker ve erzak sevkiyatının mükemmelliğine hayran kaldığı için Miralay Behiç Bey’e birinci dereceden Alman Demir Haç Madalyası takar. Bu madalya, Alman ulusu için çok değerlidir. Sadece önemli Alman devlet adamlarına verilen en üst seviyeden bu madalyanın bir yabancıya verilmesi o dönemde görülmemiştir.) Kurtuluş Savaşında vermiş olduğu mücadeleyi büyükelçiliğinde de vererek pek çok hayat kurtarmayı başarmıştır.

“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” diyerek Naziler’e direnen Behiç Erkin, mesai arkadaşları ile birlikte kendi hayatlarını tehlikeye atarak 20.000’e yakın Türk ve Türk olmayan Yahudiye Türk pasaportu vermiş, bindikleri vagonların üzerine “Büyükelçinin Vagonları” yazdırmış ve hayatlarını kurtarmıştır. Ayrıca pek çok Yahudi için, Bu ev/işyeri bir Türk’e aittir şeklinde belge hazırlatarak toplama kamplarına gitmekten kurtarmış, gönderilenler ise elçilik ve konsolosluğun insanüstü çabalarıyla bir süre sonra tek tek bu kamplardan geri alınmıştır. Yahudi asıllı Fransa eski Başbakanı Léon Blum bile Naziler tarafından toplama kampına atılan oğlu için Behiç Bey’e başvuracak ve Behiç Bey bir Fransa Başbakanı’na bile yardım eli uzatacaktır ve Léon Blum’un oğlunu, arkadaşları ile beraber temerküz kampından kurtarılmasını sağlayacaktır. Fransa eski Başbakanı Léon Blum’un Behiç Bey’e teşekkür mektubunun orijinali, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi içindeki İnkılap Tarihi Müzesi’nde bulunmaktadır. Bu belgeye ulaşmamızı sağlayan TİTE görevlilerine bir kez daha teşekkür ediyoruz.

Eski Fransa Baş Vekili Leon Blumun Hapishaneden yazdığı
Mektub.

Bouvard, 22 Ferner.

Monsieur l'Ambassadeur,

Je vous prie d'accepter mon plus
cordial remerciement pour le soin que vous
avez pris de me faire communiquer la
bonne nouvelle par Monsieur le Président
Carron. Mais je vous prie aussi - permettez
moi de vous dire que je vous prie surtout -
de transmettre au Président Léon Trossat
l'expression de ma profonde gratitude. Je
lui dois le plus sensible soulagement qui
pût être apporté aux conditions de ma
vie personnelle. Et ce qui ajoute encore
à ma satisfaction, c'est que son intervention
amicale n'a pas bénéficié seulement à mon
fils, mais à tous les camarades de camp
dont il partage désormais le sort.

Veuillez agréer, je vous prie, Monsieur
l'Ambassadeur, l'assurance de ma dévouée
et sympathique considération,

Leon Blum

Bu mektupta hem oğlu hem de diğer tutsak insanlar için yapılan insanüstü cesaret ve yardıma teşekkür edil-
mektedir.*

Ayrıca Behiç Erkin'in yardım ettiği insanların toplanarak bütün içtenlikleri ile 1942 senesinde yazdıkları ve bütün aileye "hayır duası" ettikleri mektubun orijinali 1958 senesinde Behiç Erkin tarafından İnkılap Tarihi Enstitüsü Müzesi'ne bağışlanmıştır.

Fransa Devleti, savaş sonrasında Behiç Erkin'i 1. dereceden Légion D'Honneur madalyası ile onurlandırılmıştır.

Behiç Erkin'in ve Büyükelçiliğini yaptığı ekibinin II. Dünya Savaşı esnasında Fransa'da binlerce Yahudi'yi, kendi yaşamını bile tehlikeye atarak kurtardığı, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı tarafından da şu açıklamalar ile ilan edilmiştir: NO:16 - 27 Ocak 2007, 27 Ocak Yahudi Soykırımını Anma Günü hk.

II. Dünya Savaşı sırasında Soykırımdan kaçan Yahudilere ülkemizce sağlanan yardımların birçok örneği bulunmaktadır. Savaş sırasında Selahattin Ülkümen, Necdet Kent, Namık Kemal Yolga ve Behiç Erkin gibi diplomatlarımız görev yaptıkları, sırasıyla, Rodos, Marsilya ve Paris gibi şehirlerde işgal güçlerinin Yahudi kökenli Türk vatandaşlarını ölüm kamplarına göndermelerini kendi yaşamlarını da tehlikeye atarak engellemişlerdir. Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmayan binlerce Yahudiye de, keza, yardımcı olunmuştur.

11 Kasım 1961 tarihinde İstanbul'da hayatını kaybeden Behiç Erkin, ilk Genel Müdürlük görevini aldığı İzmir-İstanbul-Ankara hatlarının birleştiği Eskişehir (Enveriye) istasyonundaki üçgende defnedilmesini vasiyet etmiştir. Ölüm tarihinden bir süre sonra TCDD Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan anıt mezara nakledilerek vasiyeti yerine getirilmiştir.



*Behiç Erkin'in mezar taşına yazılan yaşam öyküsü***

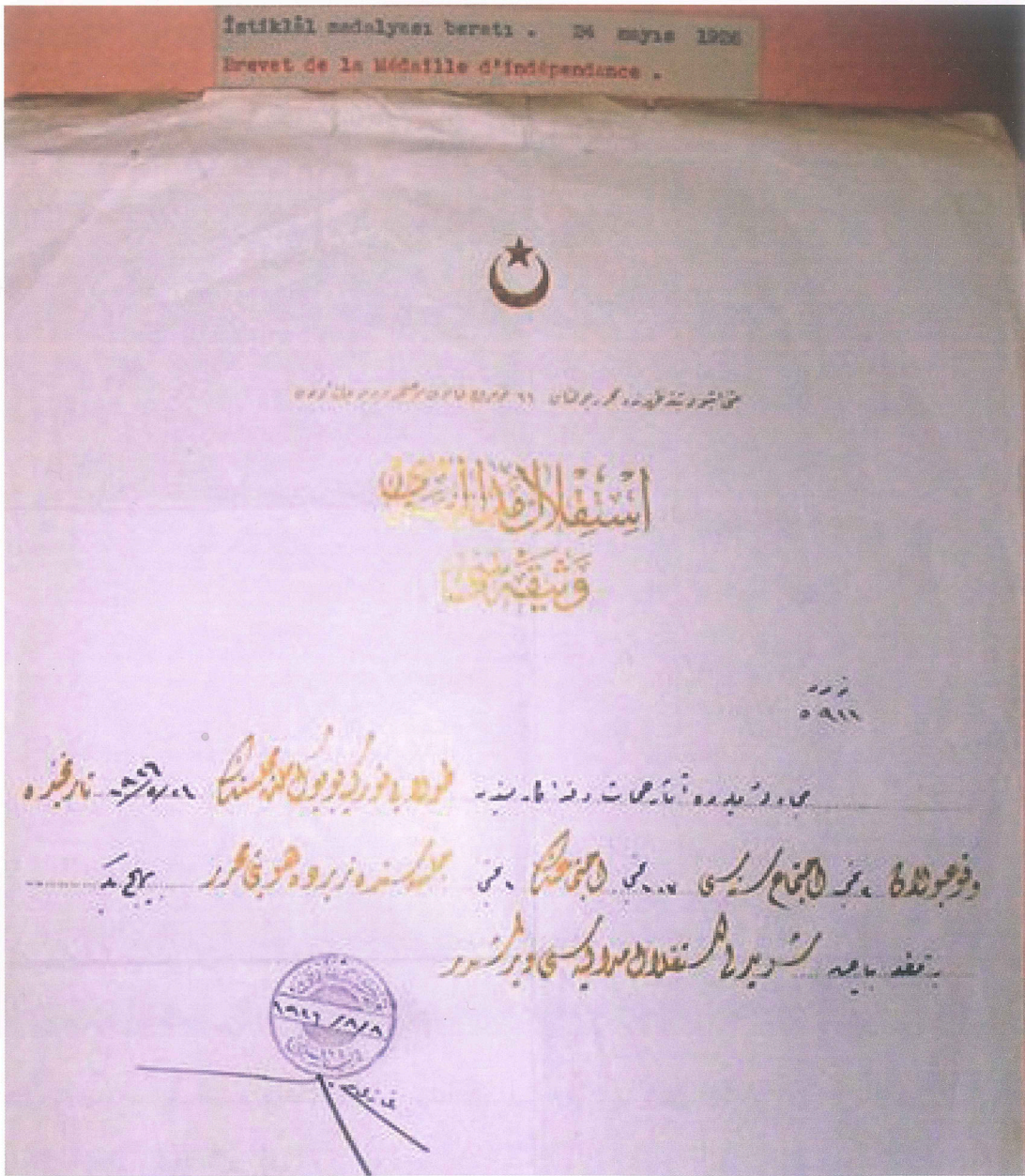


Behiç Erkin'in Enveriye İstasyonu yanındaki Mezarı.

**



Behiç Erkin'in mezarının yanı başındaki Enveriye İstasyonu. **



Behiç Bey Kurtuluş Savaşı'ndaki önemli rolü ve başarılarından dolayı hem "T.B.M.M. Takdirnamesi" hem de "İstiklal Madalyası" ile onurlandırılmıştır. *

Behiç Bey'in yurtdışı görevleri arasında Azerbeycan da vardır. 1918'de ilk Azeri-Osmanlı düzenli ordusunu kurar. İngilizler İstanbul'u işgal edince şehre geri döner. Ancak hasta olduğu için Anadolu'ya kaçamaz. Mustafa Kemal, bunu bir fırsat olarak görür ve Anadolu'ya kaçırılmasını istediği meşhur "beyaz subaylar" listesini yakın dostu Behiç Bey'e gönderir. Behiç Bey'e bu görevinde yardımcı olan kişi de Azra Garih'tir (rahmetli Üzeyir Garih'in babası). İngilizler, Behiç Bey için ölüm ilanı çıkardıkları zaman, bir süre saklandığı ev de ileride yazdığı hatıratlarında "kadim dostum" diyerek bahsettiği Azra Garih'in babası Üzeyir Garih Efendi'nin evidir.

Cumhuriyet döneminde Behiç Erkin, Devlet Demiryollarının kurucu genel müdürü olur. Demiryollarının Avrupai standartlarda çalışmasını isteyen İnönü'yü millileştirilmesi için ikna eden Erkin, bugün Devlet Demiryollarının başında “Türkiye Cumhuriyeti” yazmasının sebebidir. Atatürk, 10. Yıl Marşı'nda bir tek dizeyi değiştirmiştir. “Yurdun bütün tepelerinde dumanlar tütmektedir” yazan dizeyi çizmiş, “Demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan” yazmıştır. Ardından Behiç Bey'e telefon açıp “Emeğinizi yeteri kadar yansıtmadığı için 10.Yıl Marşı'nda bir dize değiştirdim, size haber vermek istedim” demiştir.

İşte Atatürk'ün demir ağlarla ördüğü savaş yorgunu Türkiye:

1923-1950 arasında Türkiye'nin demiryolları ("Neyi ördünüz?" Diyenlere de özet yanıt)

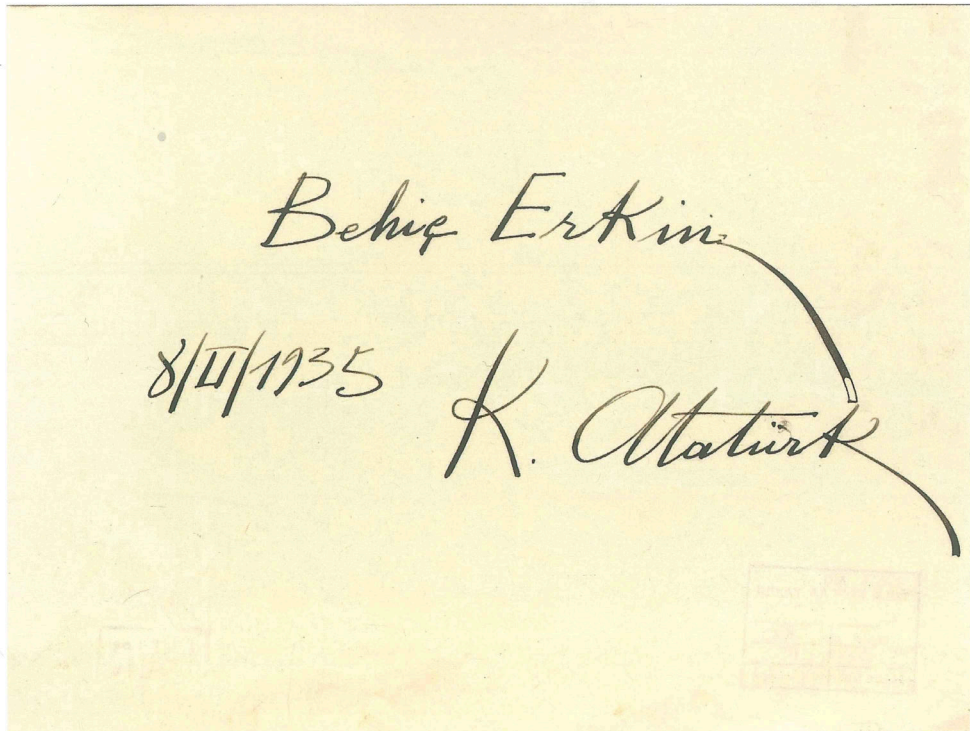
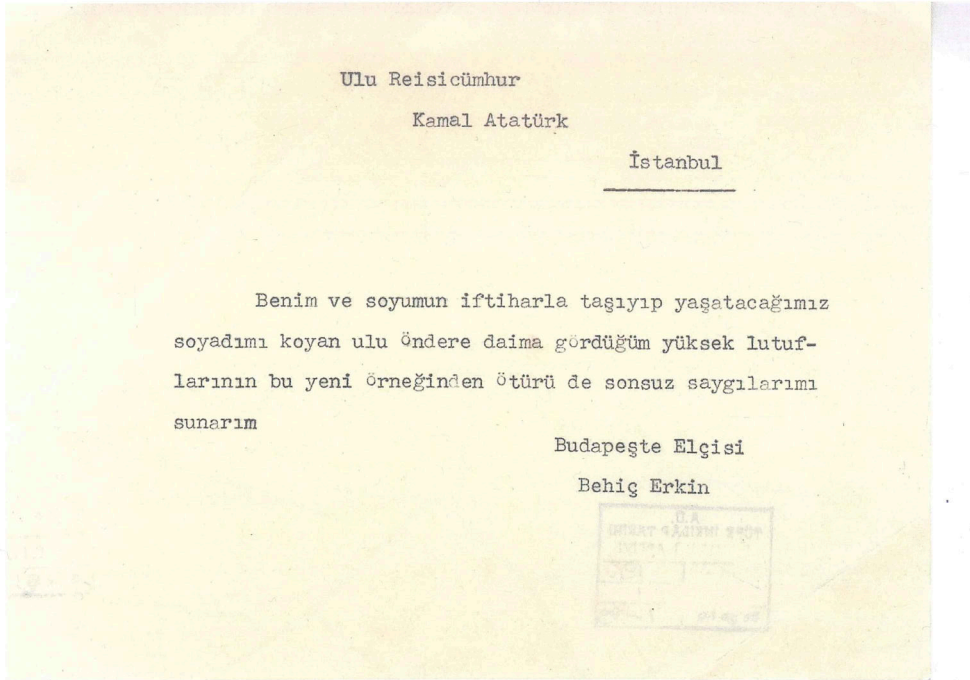
Yani, Atatürk Türkiye'yi sadece demir a larla  rmekle kalmamış "milli demir a larla"  rmuşt r. Atatürk'ün demiryolları emperyalizmin değil Türk milletinin hizmetindedir. Atatürk'ün ne kadar uzunlukta demiryolu d şedi inden çok bu demiryollarının işlevi dikkate alınmalıdır!

Sanırım şimdi Atatürk' n Osmanlı'dan kalan demiryollarını neden satın alarak millileştirdi i ve onun "milli", "bağımsız" demiryolu politikasının ne anlama geldiği çok daha iyi anlaşılmıştır.

Bilindiği gibi 1946'dan sonra ABD etkisinde ve kontrolündeki karşıdevrim sürecinde Türkiye

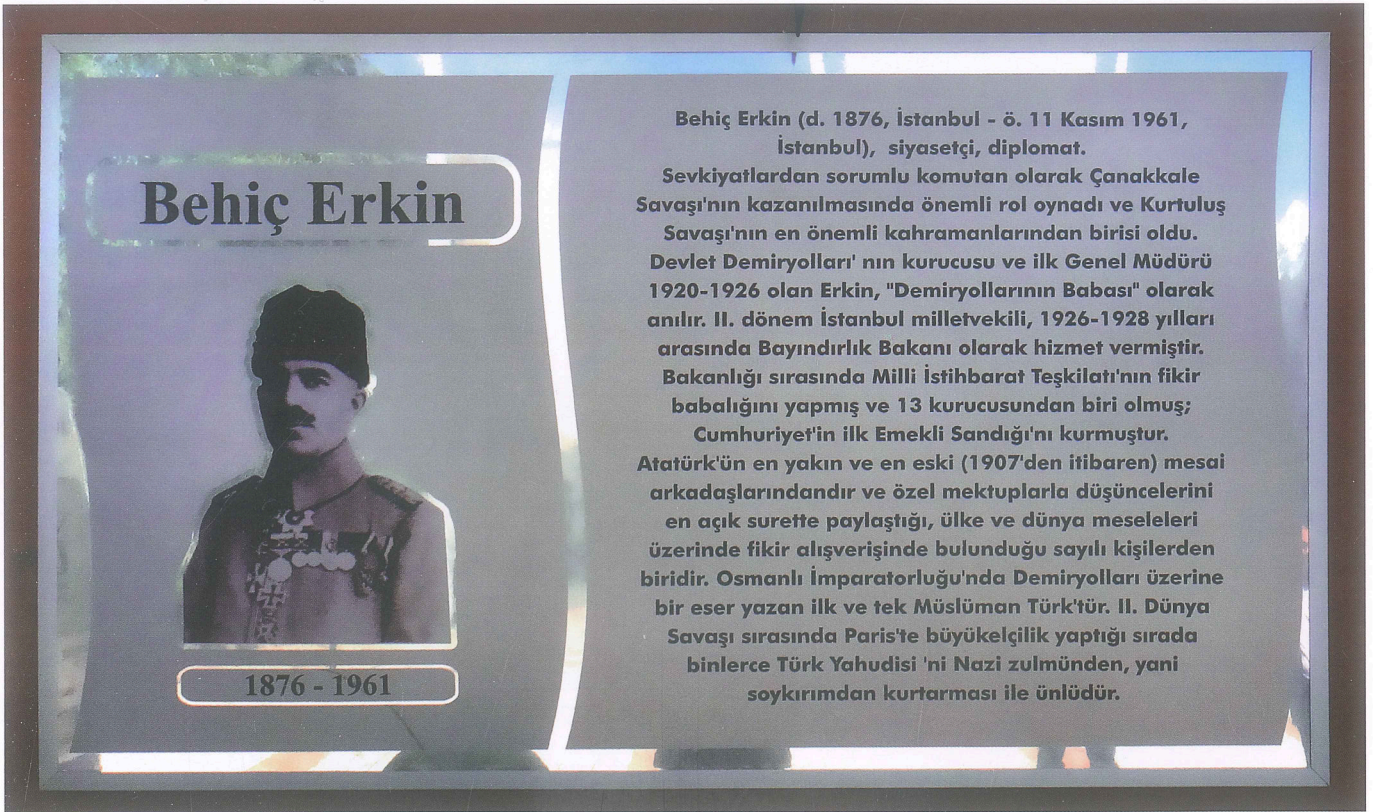
demiryolundan neredeyse tamamen vazgeçerek karayoluna yönelmiştir. Bir zamanlar demir a larla Osmanlı'yı sömüren emperyalizm, daha sonra oto lastikleriyle Türkiye'yi sömürmeye karar vermiştir.

Atatürk, soyadı kanunu çıktığında 37 kişiye neden o soyadını uygun gördüğünü birer mektupla belirtmiş ve bunu da Dil Tarih Coğrafya Enstitüsü'ne gönderip "Türkiye'nin ilk 37 soyadı olarak kaydedilsin" talimatını vermiştir. Bu soyadlardan dokuzuncusu torunu Emir Kuvircık'ın anne tarafına verilen ERKÂN'dir. Bunun verilme sebebi olarak Atatürk şu notu düşmüştür: "Her şart altında kendi do rularını dile getirme cesaretini gösteren, bağımsız kişi..."





*Eskişehir Tepebaşı Belediyesi Behiç Erkin'i unutmamış ve unutturmamak için O'nun adına bir spor kompleksi yaparak bir sokağa da adını vermiştir.***



*Stadyumun girişindeki tanıtım panosu.***

Behiç Erkin hakkında bir akademik çalışma Prof. Arnold Reisman tarafından yapılmış ve bu çalışma "An Ambassador and a Mensch" isimli kitapta toplanmıştır. Kudüs'te The Hebrew University'den Prof. Yitzhak Kerem ve tarih araştırmacısı/yazarı Andrew Mango kitabın arka kapağına yazdıkları yorumlarla bu akademik çalışmanın değerinin altını çizmişlerdir. Soykırımdan kurtulan biri olan Prof. Reisman'ın, başta Amerikan Dışişleri Bakanlığı arşivleri olmak üzere, birçok resmi devlet arşivinden çıkardığı dokümanları

gözler önüne sererek Behiç Erkin'in binlerce kişiyi kurtardığını akademik olarak ispatlamaktadır kitabında.

Ayrıca Prof. Reisman'ın "Shoah: Turkey, the Us and the UK" isimli kitabı ile Prof. Stanford Shaw'un "Turkey and the Holocaust" isimli kitabında Behiç Erkin'in soykırıma uğrayan Yahudilere nasıl yardım ettiğine ilişkin bilgi ve belgelerin bulunduğu başka bir akademik çalışması daha vardır.

Kaynakça:

- Atatürk, Mustafa Kemal, Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C. II, Ankara, TTK, 1959

- Aysal, Dr. Necdet, A.Ü. Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Tarihçesi ve Gelişim Süreci, A.Ü. T.İ.T.E. Atatürk Yolu Dergisi, S. 33-34, s. 241-263, Mayıs-Kasım 2004.

- Demiryollar Mecmuası, S. 66-70, 1 Ocak 1930.

- Dilaver, Dinç, Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 2009

- Durukal, Hüsnü Sadık, "Kaybettiğimiz Değerler: Behiç Erkin." Cumhuriyet, 13 Kasım 1961.

- Durukal, Hüsnü Sadık "Hatıralar: Atatürk'e Dair Behiç Erkin'in Anlattıkları." Cumhuriyet, 24 Ağustos 1957.

- Ergun, Murat, Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları, Milli Demiryollarımızın Kısa Bir Tarihçesi, Ahenk Matbaası, İstanbul 1966.

- Erkin Behiç, Hâtırat (1876/1958), Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayını. Basıma Hazırlayan: Ali Birinci, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2010.

- Gürel, Ziya, Kahraman Ordumuzun Allahtan Sonra Yegâne Muini Zaferi, "Fedakâr Şimendifercilerimiz", Demiryol, 30 Ağustos Özel Sayısı, S. 22-23, Temmuz-Ağustos 1953.

- Gürel, Ziya,, Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk, T.T.K. Yayınları, Ankara 1989.

- Kabaş, Sedef, Söyleşi: Hayatını Seçen Kadın, "Hocaların Hocası" Nermin Abadan Unat, , Doğan Kitap, 3. Bası, İstanbul, Aralık 2010.

- Kıvırcık, Emir, Cepheye Giden Yol, Goa Basım Yayın ve Tanıtım Hiz. San. Tic. Ltd. Şti. Yayını, İstanbul 2008.

- Kıvırcık, Emir, Büyükelçi, Goa Basım Yayın ve Tanıtım Hiz. San. Tic. Ltd. Şti. Yayını, İstanbul 2007

- Meydan, Kemal, Akl-ı Kemal: Atatürk'ün Akıllı Projeleri, C.3, İstanbul, İnkılâp Yayınları, 2013.

- Tufan ,Yaşar Mesut – Çalışlar, İzzeddin, Yüz Yıl Sonra Balkan Savaşları, Tarafların Gözüyle Büyük Yenilginin Eleştirisi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları. 1. Baskı, Şubat 2014.

- Sarıaslan, Ümit, Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına: Cumhuriyet Demiryolculuğu ve Sonrası, İstanbul, Otopsi Yayınları, 2004.

- Sarıaslan, Ümit, Cumhuriyet Treninden Tanzimat Trenine, Kendi Yayını, Ankara 2007.

- Tahsin, Orhan, "Balıksız ve Peynirsiz Geçen 85 Sene." Hayat Mecmuası, 19 Ocak 1961.

- Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, TİTE Arşivi.

- Yamaner, Reşat, Sayın Behiç Erkin'i Ziyaret, Demiryolu Dergisi, S. 1-10, 1952

*** Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, TİTE Arşivi Kutu: 191, Gömlek 1, Belge:1-530.**

**** Fotoğraflar, Adnan Ataç.**

Derleyen: A. Naki SELMANPAKOĞLU / GYK Üyesi

Plastik, Estetik ve Rekonstrüktif Cerrahide Aradığınız Herşey...

KONTÜR PROFİL MEME PROTEZLERİ (ANATOMİK)



AYARLANABİLİR EXPANDER
(DOKU GENİŞLETİCİ)
MEME PROTEZLERİ



BECKER KALICI EXPANDER
(DOKU GENİŞLETİCİ)
MEME PROTEZLERİ



SİLİKON JEL
MEME PROTEZLERİ
(YUVARLAK)



AYARLANABİLİR
MEME PROTEZLERİ

MENTOR®
Hayatı güzelleştirir...



E-LEKTRON MEDİKAL

ANKARA : TALATPAŞA (0312) 310 25 83
ERGAZİ (0312) 256 70 20

İZMİR : BORNOVA (0232) 374 60 04

İSTANBUL : KADIKÖY (0216) 550 15 94
FINDIKZADE (0212) 635 44 89
NİŞANTAŞI (0212) 224 39 67

www.elektronmedikal.com.tr



Kurtuluştan kuruluşa ağan demiryolculuk tarihimize başlıbaşına bir yer tutan Azeriköy dekovil hattının açılış töreninden. Soldan sağa: Behiç Erkin, General Asım Gündüz, Gn. Kazım Özalp, İsmet Paşa (İnönü) Yol Dairesi Reisi Mühendis Rifat Ilgar, Gn. Fahrettin Altay, Gn. Kazım Dirik... 15 Haziran 1922. (Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk)

