

CUMHURİYET, DEMİRYOLU VE LAİKLİK BİR "MODERNİTE" METAFORU

ZAFER TOPRAK

Çokpartili döneme geçişle demiryolu önemini yitirdi. Demiryolu devletle o denli özdeşleştirilmişti ki, karayollarına öncelik verilmesi sanki tek parti dönemi devletçiliğinin ölüm fermanıydı. Bundan böyle Türkiye’de yerli kömürün yerini ithal petrol alıyordu. Demiryolu geçmişle, dünün rejimiyle özdeşleştirildi; hantal, çağ dışı görüldü. "Modernite" bayrağı karayolunun eline geçti, demiryolları kendi haline bırakıldı. Demokrasi rüzgârı demiryollarının kaderini devletin imgesiyle bütünlemişti. Devlet-toplum ikilemi sanki demiryolu-karayolu ikilemine dönüştü. Demiryolu gericilikti, karayolu ileriye simgeler oldu.



30 Ağustos 1930’da demiryolunun Sivas’a ulaştığı gün istasyonda görkemli bir tören yapılmıştı. "Yaşasın Demir Kollu Cumhuriyet" o gün için benimsenen bir özyeşiti.

Cumhuriyetin ilk on yıllarında demiryolu politikası ya da o günkü deyişle "milli şömendöfer siyaseti" "milli" politikaların başında yer aldı. Demiryolu birçok yönden çağdaşlığı, "modernite"yi simgeliyordu. 19. yüzyılın ortalarından itibaren Türkiye’de döşenmeye başlanan demiryolları cumhuriyet hükümetleri sırasında hız kazandı. 40’lı yılların sonlarına kadar ülke, yine o günün deyişile "demir ağırlarla örüldü."

Cumhuriyet Türkiye’sinin demiryollarına önem verişinin değişik nedenleri vardı. Kuşkusuz askeri strateji başta geliyordu. Üniter bir devlet, ancak ülkenin dört bir yanının ulaşılabılır olmasıyla bağlantılıydı. Doğu Anadolu demiryolundan yoksundu. Daha doğrusu, dış siyasal dengeler nedeniyle Osmanlı döneminde bu yörelere demiryolu döşenmesi önlenmişti. 19. yüzyıldan beri ordu sevkıyatı demiryoluyla yapılıyordu.

Rusya güney sınırlarını güvence altına almak için Osmanlı’nın Doğu Anadolu’da demiryolu döşemesini önlemişti. Demiryolu uzun yıllar "düvel-i muazzama" arasında çatışma gerekçesi oldu. Son yıllarda birçok araştırmacı, Almanların döşediği Bağdat Demiryolu’nu ve Amerikalıların Doğu ve Güneydoğu Anadolu için düşündükleri Chester Projesi’ni siyasal boyutlarıyla enikonu tartıştı.

Öte yandan, demiryolu döşenmesi büyük ölçekte bilgi, beceri ve yatırım gerektiriyordu. Bu nedenle Osmanlı demiryolları yabancılar tarafından yapılmış ve işletilmişti. Cumhuriyet, daha kuruluş yıllarında demiryolunun önemini kavramıştı. Bu denli stratejik bir ulaşım aracı yabancı elere bırakılamazdı, demiryolları kısa sürede millileştirilmeliydi. Ayrıca yeni demiryolları döşenmeli, ülkenin sınır boyları Ankara’ya bağlanmalıydı. Mali olanakların en kısıtlı olduğu bir evrede, cumhuriyetin ilk on yıllarında, Osmanlı’dan devralınan 4000 kilometre demiryoluna bir 4000 kilometre daha eklendi.

Stratejik kaygıların ötesinde, ülke ekonomisinin kalkınması için de de-

miryolları öncelikli ulaşım aracıydı. Demiryolu, iç pazarın ana arterlerini oluşturacaktı. Demiryolu sayesinde ülkenin dört bir yanıyla bağlantı kurulabilir, iç pazar bütünlenebilirdi. İki dünya savaşı arasında ekonomik nedenlerle içe kapanan çoğu ülke kendi yağıyla kavrulmaktan başka çare bulamamıştı. Türkiye de bundan böyle ihtiyaçlarını, dışa muhtaç olmaksızın yerel kaynaklarından karşılamak zorundaydı. Buğdayını, şekerini, pamuğunu kendi üretecek, ülkeyi en azından "üç beyaz"da dışa muhtaç bırakmayacaktı. Öte yandan, 30'lu yılların sanayi planlarıyla demiryolu güzergâhları arasında yakın bir bağ vardı. İki dünya savaşı arası, özünde gizil bir "savaş ekonomisi" dönemi idi. Her türlü ekonomik karar stratejik kaygılarla alınıyordu. Sınai kuruluşlar Anadolu'nun içerlek yörelerinde kuruluyor ve demiryolu ile pazarlara entegre ediliyordu. Karabük Demir Çelik Fabrikası ne kömüre ne de demire yanaşabilmiş, iki cevherin ortasında bir yerde kurulmuştu. Demiryolu, özellikle Doğu Anadolu için ayrı bir anlam taşıyordu. Savaşlar sırasında Anadolu'nun hayvan varlığı büyük bir darbe yemiş, dörtte bir oranına düşmüştü. Besiciliğin geliştirilmesi için demiryolu şarttı. Erzurum yaylalarından Trabzon'a sevk edilen hayvan sürüleri uzun yürüyüşlerde telef oluyordu. Nitekim demiryolunun önce Sivas'a, ardından Erzurum'a varışı büyük bir coşkuyla karşılandı.

Ancak tüm bu gerekliliklerin ötesinde, demiryolunun bir de simgesel önemi vardı. Demiryolunun gittiği yöreye "cumhuriyet" ve "devlet" de gidiyor, Ankara'nın iktidarı ulaşmış oluyordu. Her yeni istasyon cumhuriyetçi söylemin güçlenmesine vesile oldu. Cumhuriyet, demiryolu ile görünür oldu, kitlelere ulaştı. Demiryolu bir anlamda o gün için "modernite"ydi. Geleneksel toplumsal dokuları çözüyor, "uhrevilik"ten "dünyevi"liğe geçişi simgeliyordu. Demiryolu birçok yönüyle çağdaş değerleri ifade ediyordu, nitekim Türkiye'de zaman ve mekân anlayışını kökten dönüşüme uğrattı.

"Ezani vakit" diye bilinen, günü beş namaz vaktiyle algılayan ve günbatımını saat 12 diye belleyen zaman kavramı demiryolu tarifeleriyle geri plana itildi. Alafranga saate, güneşin tam tepe noktada olduğu anı 12 olarak gören "zevâli vakit"e demiryolları ile geçildi. Tren kalkış ve varışlarındaki dakiklik,

vakit" de aynı işlevi görüyordu. Keza, kurulduğu evrede kalkış zamanı tarifelerde "ikinci vakti", "akşamüstü" terimleriyle yer alan Şirket-i Hayriye vapurları dakik olma gereği duydular. Kısaca, çağdaşlık zamana duyarlılığı gerektiriyordu. Tren dakik olmalıydı, vapur dakika ile kalkıp varmalıydı.



Cumhuriyet döneminde devletle demiryolu bir bütündü. Demiryolu devleti simgeliyordu. Ulusal günlerde demiryolu tıpkı okullar gibi süslenir, bezenirdi. Zafer takları demiryolu hattı üzerinde kurulurdu. Lokomotifler çiçeklerle donatılır, ay yıldızlar dört bir yana asılırdı. Tren sanki demirden bir gelindi. Aslında bu süs devletin taçlandırılışı, hegemonik konumunun pekiştirilmesiydi.

demiryolunun ulaştığı coğrafyalarda günü yirmi dört saate bölen ve hava kararması ve aydınlanmasıyla ilişkisi olmayan bir zaman anlayışını zorunlu kıldı. Demiryolunun Türkiye'ye gelişiyi birlikte insanlar çifte "zaman"la yaşamaya başladı. Tıpkı eğitim, adalet ve benzeri düzenlemelerde olduğu gibi, bir boyutu İslam, diğer boyutu Batı olan bir ikilem demiryoluyla "zaman"a da sirayet etti. Mektep-medrese yanında rüştiye-idadi ve din esaslı üzerine kurulu şer'i mahkemeler yanında nizami mahkemeler ne tür bir yeniliği simgeliyorsa, "ezani vakit"le günü yirmi dört saate bölen "zevâli

Saat kavramı bundan böyle dakika ile takviye edilmişti. Özellikle demiryollarında geliş gidişin tek hat üzerinden gerçekleştirildiği düşünülürse, bu dakiklığın demiryolu yönetimleri için ne denli önemli olduğu ortaya çıkıyordu. Demiryolunun uğradığı yörelerde kısa sürede "zevali" saate geçildi.

Ancak bu geçiş sancılı oldu. Zamanda ikilem sorun olmaktan gecikmedi. Ülkenin dört bir yanındaki farklı "gün batışı", günümüzde iftar vakitlerindeki farklılıklar gibi birkaç kilometrelik mesafelerde bile saati farklı kılıyordu. Bu, doğal olarak dakiklık gerekti-

Gazi Mustafa Kemal Milli Mücadele yıllarında demiryollarını askeri hareket için yoğun bir biçimde kullandı. Barış döneminde de demiryolları temel ulaşım aracıydı.



Ankara'da çiçeklerle bezenmiş "Bin Yaşa Gazi Paşa" yazısı altında karşılama.

Gazi Mustafa Kemal seyahatleri sırasında halkın kendisine olan ilgisini göz ardı etmeyip trenden iniyor ve onların görüşüyordu. Fotoğrafta İstanbul'un banliyösü Tuzla istasyonunda öğrencilerin de yer aldığı bir karşılama töreni görülüyor.

ren kimi alanlarda karmaşaya neden oldu. Ordu bünyesinde, savaş alanlarında harekât planlarını olumsuz etkiledi. Balkan Harbi'ndeki yenilginin nedeni, bu farklı zaman anlayışına bağlandı. Harekât komutanların zaman anlayışına göre değişiyor, uyum içersinde davranamıyorlardı. Nitekim Balkan Harbi'nin ikinci evresinde ordular "ezanî vakti" bıraktı. Komutanlara bundan böyle "zevâlî vakit"i kullanacakları emrolundu. Cumhuriyetle birlikte gündeme gelen devrimlerden biri, laik bir toplum inşa sürecinin bir parçası olarak "zevalî" vakit oldu. Ülkenin dört bir yanında çağdaş zaman anlayışı hâkim kılındı. Demiryolu ile başlayan zamanın dönüşümü, Cumhuriyetle birlikte bir "inkılap" niteliği kazandı.

Demiryolu Türkiye'de zaman kavramını değiştirirken, mekânı da genişletiyordu. Toplum "dünyevi"leştiiren etkenlerden biri, yine demiryoluydu. Tren ufkun ötesini simgeliyordu. Ka-

saba şehre bağlandı; şehir başkente, ülke dış ülkelere. Osmanlı nüfusunun büyük bir çoğunluğu köyünün ya da kasabasının dört beş kilometrelik çevresi ile yetinirken, şimdi birkaç saat içersinde onlarca kilometre ötelere ulaşabilme olanağına sahip olmuştu. Nüfus hareketlilik kazanmış, yöre insanı kimi ihtiyaçlarını yöre pazarlarının ötesinde, şehirden karşılıyordu. Pazarı genişleten demiryoluydu. Tren seferleri pazara etkinlik getirmiş, geçimlik ekonomileri çözmüş, insanlara para ekonomisinin üstünlüğünü kanıtlamıştı. Bundan böyle demiryolu ile parasallaşma uyum içersinde gidiyordu. Dolaşımdaki para demiryolu ile birlikte artıyor, dolaşımı da hızlanıyordu. Tren seferleriyle Anadolu insanı "ahret"in ötesinde, "dünyevi" hazlar peşinde koşmaya başlamıştı.

Demiryolunun "modernite"nin simgesi oluşunun bir başka kanıtı da istasyonun kamusal alan anlayışına farklı bir bakış getirmesiydi. Kasaba insanı, büyük bir ahenk içinde çalışan demir yığınının görmek için istasyona gidiyordu. İstasyon bir cazibe merkeziydi ve zamanla, caminin çevresinde oluşan kamusal alana rakip oldu. Osmanlı'da "İslam" kentinin odak noktası cami idi. Caminin iç ve dış avlusu kamusal alanı simgeliyordu. İktidar odağı, cami mekânı ile yakından bağlantılıydı. Cami imamı yörede "uhrevî" olduğu kadar "dünyevi" bir işlev de görüyordu. Din ile devlet iç içe geçmişti. 19. yüzyılda gerçekleştirilen idari reformlarla, cami imamının iktidarını yöreye atan kaymakam paylaşmıştı. Demiryolunun kasabaya gelişiyle bu kez yeni bir kimlik daha ortaya çıkıyordu. Oturduğu mekânla, giyim kuşamıyla, düzenli aylık maaşıyla ve de "şapka"sıyla istasyon şefi yörede "dış dünya"yı simgeler oldu, saygı gördü.

Demiryolu istasyonları belki birçok yörede hükümet binalarına göre daha düzgün kesilmiş taşlardan inşa ediliyordu. Modern yapı anlayışı, yöreye demiryolu istasyonları ile birlikte ulaşıyordu. Kapısı, penceresi düzgün, müstahkem inşaat cezp edici bir görünümdeydi. Durağan bir

toplumdan devinime, harekete geçilirken demiryolu kadar bu dönüşüme destek çıkan başka bir maddi ortam düşünülemezdi. Demiryolu, tren hareket demektir. Tren katırı anlık bir görüntüyü. Gelip geçiyordu. Bir film şeridi gibi insanların görüntüyü yakalayıp belleklerine nakşetmeleri ilk kez trenle mümkün olmuştu.

Demiryolu, eşyanın yapısını da dönüşüme uğrattı. Sanayi çağı öncesi insanı taşı toprağı, odunu keresteyi biliyordu. Ama bu devasa, uzayıp giden, hareket eden nesne demirdendi. Kırsal kesime "demir çağı"nı, demiryolu sokuyordu. Belki de karasabandan demir pulluğa yönelim demiryolunun bir telkini, demirle bu tür bir ünsiyet peyda etmenin sonucuydu. Demiryolu bu nedenle seyirlikti. Trenin geçişi kırsal kesimde beklenir, gözlenir olmuştu. Yöre insanı bacasıyla, dumaniyla, tiz düdüğü ve istim sesiyle gelip geçen bu demir yığınının her gün özlemle bekliyordu. Zamanla istasyon etrafı "tenezzüh" mekânına dönüştü. Kahveler, çayhaneler trenin geçişini seyreyler oldu. Gar lokantaları varlıklı zevatin uğrak yeriydi. Akşamcı taifesi rakılarını gar lokantasında yudumladılar. Kısaca, İslam kenti cami çevresinde oluşurken, demiryolu kasabanın yerleşim anlayışını değiştirdi. Kent ya da kasaba istasyona doğru yöneldi, istasyon çevresi yoğunlaştı. Pazar istasyon çevresinde toplandı, çarşı istasyonla bütünleşti. Bir başka deyişle, tren istasyonu toplumu laikleştiren, sekülerleştiren bir öge oldu, camiye alternatif bir mekân yarattı. İstasyonun kendi "cemaat"i vardı. Günlük alışveriş için istasyon çevresine iniliyordu.

İstasyon yoğunluğu, kitleyi simgeliyordu. Tren saati yaklaştıkça istasyonun kalabalığı artardı. Kasaba sekencesi birbirini istasyonda görür olmuştu. Oysa o zamana kadar namaz vakti, kasabanın haftalık pazarı ya da yıllık panayırı dışında bu tür bir birliktelik ender görülürdü. Tren vakti, ülkenin o güne kadar görmediği düzenli bir hareketlilik getirdi. Türkiye'de demiryolları kasaba kültürünü köklü bir dönüşüme uğrattı.

Cumhuriyet Türkiye'sinin Anadolu'nun bağrında kurulması demiryoluna ayrı bir önem kazandı. Büyük Millet Meclisi Ankara'da kurulmuş, Milli Mücadele Ankara'dan yönetilmişti. Bunun nedeni, Anadolu demiryolunun Doğu'da vardığı son noktanın Ankara olmasıydı. Devletin inşa sürecinde demiryolu önemli bir işlev gördü. Demiryolunu mali olanaklar elverdiği ölçüde Doğu'ya itmek, "millî şömendöfer siyaseti"nin ana ilkesini oluşturdu. Devlet ricali bundan böyle yoğun bir biçimde demiryolunu kullanıyordu. Osmanlı hanedanı İstanbul'da, payitahtta kapalı kalmış bir yönetimdi, sultan ise İstanbul dışına ender olarak çıkmıştı. Oysa başta Atatürk olmak üzere, cumhuriyet yöneticileri çok daha görünürdüler. Bir anlamda katılımcı bir siyaset anlayışını benimsemişlerdi. Kitleyle iç içe olmak halkçılığın gereği idi.

Bu açıdan TBMM, Meclis-i Mebusan'dan farklıydı. Milleti temsil, millete gitmeyi gerektiriyordu. O günlerde en etkin ulaşım aracı da demiryoluydu, Anadolu gezileri demiryolunun ulaşabildiği yörelere yapılırdı. Bu nedenle demiryolu güzergâhı siyasetin atardamarlarına dönüştü. Demiryolu istasyonları kamusal alanın ta kendisiydi. Anadolu'yu demiryollarıyla turlarken, Gazi'yi taşıyan trenin bir istasyona varışı ya da Gazi'nin trenle istasyondan ayrılışı yayın organlarında ana haber olurdu. Tüm devlet ricali, protokol, dış ülke temsilcileri, asker, öğrenci, izci istasyonda toplanır, tören yapılırdı. Bakanlar her seferinde şehrin dışındaki ilk istasyona kadar Gazi'ye eşlik ederlerdi. Tren durmasa bile güzergâhı çiçeklerle donatılır, zafer takları kurulur, okul öğrencileri demiryolu boyunca dizilir ve bayrak sallarlardı. Gazi'nin o köy ya da kasabadan geçeceği yöre insanına önceden duyurulur, Gazi'yi görmek isteyen halk tren güzergâhına ya da en yakın istasyona koşardı. İstasyonlar ayrı bir görkemi ifade ediyordu, sanki bir mabetti; uğurluğun, "modernite"nin mabedi.

Cumhuriyet döneminde devletle demiryolu bir bütündü. Demiryolu

devleti simgeliyordu. Ulusal günlerde demiryolu tıpkı okullar gibi süslenir, bezenirdi. Zafer takları demiryolu hattı üzerinde kurulurdu. Lokomotifler çiçeklerle donatılır, ay yıldızlar dört bir yana asılırdı. Tren sanki demirden bir gelindi. Aslında bu süs devletin taçlandırılışı, hegemonik konumunun pekiştirilmesiydi. Vagon penceresi, Gazi'nin fotoğrafına birçok kez çerçeve oldu. Gazi'nin Ankara garında ve Haydarpaşa'da çektiği fotoğraflar halkla bütünleşen devleti simgeliyordu. Demiryolu

geçiliyordu. Kırsal kesimin çözülüşü karayollarıyla daha da hızlandı. Nüfus artışı göç olgusunu gündeme getirmiş, kentleşme başlamıştı. 50'li yıllarda devletin öncelikleri bu doğrultuda değişti.

Çokpartili döneme geçişle demiryolu da önemini yitirdi. Türkiye'nin Batı demokrasileri safında yer alması ve NATO şemsiyesi altına girmesi demiryolunun stratejik önemini yitirmesine yol açtı, ülkede demiryolu çağının son bulmasına neden oldu. Demiryolu

6 Ağustos 1929 günü Gazi Mustafa Kemal trenle Ankara'dan İstanbul'a gelişinde, Haydarpaşa Garı'nda büyük bir coşkuyla karşılandı. Fotoğrafta, solunda İsmet (İnönü), sağında Kâzım'ı (Özalp) görüyoruz. Seyahatin öyküsü için 72. sayfadaki belgeye bakınız.



Demiryolu bir anlamda, o gün için "modernite"ydi. Geleneksel toplumsal dokuları çözüyor, "uhrevilik"ten "dünyevi"liğe geçişi simgeliyordu. Birçok yönüyle çağdaş değerleri ifade eden demiryolu Türkiye'de zaman ve mekân anlayışını kökten dönüşüme uğrattı.

istasyonları bundan böyle kamusal alanların başında yer alıyordu. İstasyon, "demokrasi"nin ta kendisiydi. Devletle halk, demiryolu istasyonlarında kaynaşıyordu. Karşılama ve uğurlama törenleri cumhuriyet sembollerine dönüşecekti.

Demiryolunun devletle bütünleşmiş imgesi çokpartili döneme kadar sürdü. İkinci Dünya Savaşı ertesi Türkiye'nin ulaşım politikalarında köklü değişiklikler gözlemlendi. Stratejik kaygılar geri plana itildi. Karayolları, demiryolları arterlerini köylere kadar ulaştıran bir ağa dönüşüyordu. Ulaşımında artık kömürden petrole



Samsun-Sivas hattında 23 Ağustos 1928 tarihinde işletmeye açılan Zile istasyonuna ilk tren, çiçeklerle ve ay yıldızla bezenmiş bir şekilde geliyordu.

lu devletle o denli özdeşleştirilmişti ki, karayollarına öncelik verilmesi

29 Mayıs 1927 günü Ankara-Kayseri demiryolunun işletmeye açılışı ve Kayseri'ye ilk trenin gelişi her zamanki gibi yöre halkını istasyona çekmişti.. Zafer takının üzerinde: "Memleketi demirle örmek arzumuzdur" yazıyor.



sanki tek parti döneminin devletçiliğinin ölüm fermanıydı. Bundan böyle Türkiye'de yerli kömürün yerini ithal petrol alıyordu. Demiryolu geçmişle, dünün rejimiyle özdeşleştirildi; hantal, çağ dışı görüldü. "Modernite" bayrağı karayolunun eline geçti. Birçok ileri sanayi toplumunda demiryolu ve hızlı trenler yeni bir kimlik kazanarak kitle ulaşımında önemli bir yük kaldırırken, Türkiye'de kendi

haline bırakıldı. Demokrasi rüzgârı demiryollarının kaderini devletin imgesiyle bütünlemişti. Devlet-toplum ikilemi sanki demiryolu-karayolu ikilemine dönüşmüştü. Demiryolu gericilikti, karayolu ileriye simgeler oldu.

Oysa Cumhuriyet Türkiye'sinin kuruluşunda devlet bütçesinin önemli bir kısmı demiryollarının inşasına ayrıl-

mıştı. Demiryollarının millileştirilmesi, dönemin "milli iktisat" anlayışının bir uzantısıydı. Türkiye, demiryolu sayesinde Doğu Anadolu'yu ülkeyle bütünleştirmişti ve iç pazar, demiryolları sayesinde oluşmuştu. Kendi demiryolunu inşa ederek mühendislikle, işçisiyle kendisine yeni bir kimlik kazandırmıştı. Türkiye'de 40'lı yılların sonuna kadar çağdaş, seküler toplumu en iyi ifade eden metafor, "demiryolu"ydü. Demiryollarının gör-selliği her fırsatta ön plana çıkarıldı. Nitekim Atatürk'ün demiryolu seyahatleriyle ilgili fotoğrafları belleklerde uzun yıllar yer etti. Gazi'nin naaşını İstanbul'dan Ankara'ya, Etnografya Müzesi'ne, çiçeklerle bezenmiş ve Türk bayraklarıyla donanmış tren taşımıştı. İzmit'ten Ankara garına kadar tüm güzergâh bir matem yerine dönüşmüştü.

ZAFER TOPRAK
BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE
İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

Gazi'nin 1929 yılında İstanbul'a gidiş gelişi sırasında demiryolu güzergâhında yapılan törenleri üzerine Ayın Tarihi'nde yer alan yazıyı yayınlıyoruz.

"Bir aylık dünya şu'unu: Reiscümhur Hz. Ankara'dan, İstanbul'a gitmek üzere, hareket ettiler," *Ayın Tarihi*, cilt 20, sayı 65, Ağustos 1929, s. 4790-4793.

Temmuz 5 Pazartesi – Reiscümhur Hazretleri bir müddet istirahat etmek üzere İstanbul'a hareket buyurdular. Birkaç hafta için ayrılan Büyük Gaziyi bir kere daha görmek ve onu selâmlamak için halk öğleden sonra istasyona doldu. Vekiller, Meb'uslar, Kumandanlar, Sefirler, büyük devlet memurları, şehir mümessilleri, müessesat reis ve müdirleri istasyonda Büyük Gaziyi selâmlamağa geldiler.

Asker safları selâm durmak için Kalemimahsus Dairesinin önünden istasyon binasına kadar dizilmişti. İcra Vekilleri, Büyük Erkanıharbiye Reisi, Ankara Valisi, Dahiliye Müsteşarı, Cumhuriyet Halk Fırkası Mıntika Müfettişi, Kalemimahsus Dairesi önünde Reiscümhur Hazretlerini bekliyorlardı. Gazi Hazretleri 16 buçuğa doğru istasyona gelerek Kalemimahsus binasında bir

müddet istirahat ettikten sonra istasyona girdiler, mızka İstiklâl marşını çalmağa başladı. Askerin başında duran erkânı askeriye Gazi Hazretlerini selâmladılar, asker bir kere daha milletin en büyüğünü yürekten kopan çelik sesi ve seri bakışı ile selâmladılar. Büyük memurlar, sefirler, mebûsların da selâmlarına mukabele ettikten sonra vagonlarının önüne geldiler. Burada Müşir Paşa Hazretlerine ve Vekillere veda ettikten sonra vagona bindiler.

Tam on yedide tren hareket etti. Ahimes'ut'tan (Etimesut'tan) geçerken: Çiftçiler kendilerine servet yolunu açan Büyük Gaziyi uğurlamak için istasyonda yaptıkları takin altına dolmuşlardı. Büyük Gazi burada indiler. Köylülerin her birine hasat hakkında sordular, köylü kadınlarından çocukları ve hayatları hakkında ayrı ayrı malûmat aldılar. Gazi Hazretleri buraya kadar teşyi etmiş olan Hariciye ve Nafia Vekillerine de veda ettiler. Tren kendi kurduğu modern köyün çalışan halkının alkışları arasından İstanbul'a doğru yoluna devam

etti.

Eskişehir'den geçerken:

Reiscümhur Hz. Gece yarısından sonra Eskişehir'den geçtiler. İstasyonda Temyiz Mahkemesi Heyeti, Vali, kumandanlar, vilâyet erkânı, Halk Fırkası Heyeti tarafından selâmlandılar. Vaktin geç olmasına rağmen Gazi Hazretleri trenden inerek müstakbilin (istikbal edenler, karşılayanlar) ile hasbihalde bulundular. Müşarünileyhe takdim edilenler arasında Sakarya Gazetesi Başmuharririne:

- Sakarya gazetesi güzel bir isim ! buyurdular ve muharririne teveccühle ilâve ettiler.

- Gazeteciler gördüklerini, düşündüklerini, bildiklerini samimiyetle yazmalıdırlar !

Bu sırada Milli mücadele esnasında Eskişehir Müdafaa-i Hukuk Reisi bulunan meb'us Ali Ulvi Beyi gördüler ve ona hitaben yüksek ve gönülleri teshir eden (büyüleyen) ahenktar bir sesle beyanatta bulundular. Ezcümle müdafaa-i Hukuk Cemiyetinin ve daha sonra Cumhuriyet Halk Fırkasının teşekkül ve

taazzuvu sıralarında bu milli ve vatani teşekküllerin faaliyetlerini sektedar etmeğe çalışan bazı fesat zümrelerine gene bu istasyonda işaret ettiklerini ve bu menfi faaliyetlerin millet tarafından şiddetle ezildiğini ve bilhassa Halk Fırkasının teşekkülünde memleket halkını takip eden köylü, amele, esnaf velhasıl bilümmü milletin âli menfaatini korumak esasını takip ettiklerini ve binaenaleyh evvelce olduğu gibi badema da milletin bu gibi fesatkâr faaliyetleri şiddetle ezeceğini ve buna ne halkın ve ne de bilhassa ordunun asla müsaade etmeyeceğini beyan buyurdular. Bilhassa:

- Türk milletinin içtimâi nizamını ihlâl müteveccih didinenler boğulmağa mahkûmdur. Türk milleti kendinin ve memleketinin yüksek menfaatleri aleyhine çalışmak isteyen müfsit, sefil, vatansız ve milliyetsiz sebükmağzların (beyinsizlerin) hezeyanlarındaki gizli ve kirli emelleri anlıyamıyacak ve onlara müsamaha edecek bir heyet değildir. O şimdiye kadar olduğu gibi doğru yolu görür. Onu yolundan saptırmak isteyenler ezilmeğe, kahredilmeğe mahkûmdur.

Bu hususta köylü, amele ve bilhassa kahraman ordumuz candan beraberdir. Bunda kimsenin şüphesi olmasın !

Gazi Hazretleri hitabesinin sonunda Temyiz Heyetine teveccühle:

- Hâkim Efendiler: Siz kanun adamlarısunuz. Ellerinize milletin vatanın her türlü hak ve menfaatlerini vikaye eden kanunlar tevdi edilmiştir. İşaret ettiğimiz noktaları işittiniz. Türk milletinin büyük haklarını müdafaa ederken bu noktalar ehemmiyetle hatırdan tutulmalıdır !

Büyük halâskârın herkes üzerinde fevkalâde tesir bırakan bu beyanatı azîm heyecan ve intibah uyandırmış ve çok alkışlanmıştır. Sakarya gazetesi başmuhariri halkın hissiyatına tercüman olarak şu cümle ile cevap verdi: - Türk milleti halâskâr rehberinin nurdan huzmelenmiş yollarında sarsılmaz bir iman ve satvetle yürüyecek ve önüne geçen engelleri parçalıyacaktır !

Gazi Hazretleri İstanbul'da:

Sevgili Gazi'nin İstanbul'u şerefliendirmeleri münasebetile bu sabah erkenden şehirde hazırlıklar başlamıştır. Saat sekizden itibaren halk hat boyuna çıkmıştır. Saat dokuzdan itibaren şehremaneti tarafından gönderilen davetiyeyi hâmil olanlar Haydarpaşa'ya gitmişlerdir. Gar Türk sancakları ile donanmış ve gar dahili tezyin edilmişti. Pendik'ten Haydarpaşa'ya kadar bütün istasyonlarda mektepler talebesi ahz-ı mevki ederek (yer alarak) sevgili Gazi'yi selâmlamışlardır.

Büyük Millet Meclisi Reisi Kâzım Paşa saat 8,30 da Pendik'e vâsil olmuş ve otomobile doğruca İsmet

Paşa hazretlerinin köşklarine azimet etmiştir. Kâzım Paşa saat 9,15 te İsmet Paşa ile birlikte istasyona gelmiştir. İstasyonda Pendik'ten kamp kurmuş olan Darüşşafaka talebesi bulunuyordu. Paşalar talebeyi teftiş ettiler, İsmet Paşa talebeye:

- Maşallah hepiniz asker oldunuz dedi: Gazi Hazretleri Pendik'te:

Gazi Hazretlerinin treni saat 9,30 da Pendik'e vâsil oldu. Gazi Hazretleri en arka vagonunda bulunuyorlardı. Üzerlerinde açık kül rengi elbise vardı. Reiscümhur Hazretleri pek beşuştular (güleryüzlü). Tren durunca indiler. Önce İsmet Paşa ilerliyerek:

- Nasılsınız Paşam ?

diye sordu. Gazi Hazretleri İsmet, Kâzım Paşaların ellerini sıktı, istikbale gelenlere iltifat etti. Darüşşefeka talebesini teftiş etti.

Bu sırada Pendik muhtarını Abdullah Bey ilerliyerek:

- Hoş geldiniz, köyümüze şerefler getirdiniz ! diye hoşamed etti (hoş geldin dedi).

Müteakiben Gazi Hazretleri İsmet ve Kâzım Paşalarla birlikte otomobile İsmet Paşanın köşküne gittiler. Burada yarım saat kadar kaldılar Gazi Hazretleri saat onu on geçte otomobile istasyona muvasalat etti. Otomobile Gazi Hazretleri sağda, İsmet Paşa ortada, Kâzım Paşa solda bulunmakta idi. Tren onu çeyrek geçe alkışlar arasında hareket etti. Gazi Hazretleri refakatlerinde Kâzım ve İsmet Paşalar Hazeratı olduğu halde Haydarpaşa'ya kadar bütün güzergâhta biriken halkın ihtiram ve tazim (saygı) hislerine mukavele buyurmuşlardır.

Haydarpaşa'da:

Tren tam saat on birde sevgili Gazi'nin şehre şeref verdiklerini müjdeliyen keskin düdükle ile Haydarpaşa garına dahil olmuştur. Haydarpaşa garının dahilinde evvelce tertip edilen programa göre Meb'uslar, erkânı askeriye, Vilâyet ve Emanet erkânı, Belediye Cemiyeti, Meclisi Umumi-i Vilâyet azaları, Darülfünun erkânı, Matbuat mümessilleri, Halk Fırkası erkânı Büyük Gazi'ye intizar ediyorlardı (bekliyorlardı). Gazi Hazretleri tren durur durmaz kompartımandan indiler.

Burada kız lisesi talebesinden küçük bir hanım gayet güzel bir buketi Büyük Halâskâra takdim etti. Gazi Hazretleri buketi alarak yavruyu okşadı.

İstasyonun önündeki meydana asker, jandarma, polis, zabıta-i belediye müfrezeleri selâm durdu. Mızık selâm havası çaldı ve halk Büyük Münciyi selâmladı. Saat tam 11,15 geçte Haydarpaşa rıhtımından hareket ettiler. Kâzım ve İsmet Paşalarla, Kolordu Kumandanı Şükrü Naili Paşa, Vali Vekili Muhiddin,

Halk Fırkası Müfettişi Hakkı Şinasi Paşalar da birlikte idi. Vapur hareket ettikten sonra limandaki büyük, küçük bütün vapurlar düdükle çalarak Halâskârın İstanbul'u şenlendirdiklerini neşeli seslerle ilân ettiler. Yat Dolmabahçe'ye gelince Gazi Hazretleri motör ile rıhtıma çıktılar ve Dolmabahçe rıhtımında Muhafız kıtaatı polis, jandarma tarafından selâmlandı.

"Bir aylık dünya şu'unu: Gazi Hazretlerinin avdetleri," *Ayin Tarihi*, cilt 20, sayı 67, Birinci teşrin 1929, s. 495-496.

Gazi Hazretleri 1 birinci teşrin 1929 Salı günü öğle vakti teşrif ettiler. Büyük Gazi'nin döneneğini duyan Ankara, daha bir gün evvel donanmış ve sabahleyin erkenden binlerce insan istasyona akmağa başlamıştı.

Gazi Hazretlerini istikbal ta Ahimesut'tan başladı. Ahimesutlular evvelki gece uyumamışlar, sabahleyin gün doğarken istasyona inmişlerdi. Tren Ahimesut'tan görününce istasyonda bir kaynaşma oldu. Kadın, erkek, çocuk bütün köy halkı bir hizaya girmeğe uğraşıyorlardı.

Tren durdu, Büyük Gazi Ahimesutluların candan tezahüratı arasında onlarla görüştü. Bir ihtiyar anne diyordu ki:

- Sen giderken ağlamıştık, bugün bak nasıl gülüyoruz !

Köylüler Gazi'ye demet, demet çiçek ve büyük alâka ve rehberliğine borçlu oldukları feyiz ve bereketin bir şükran hatırası olarak başaktan yapılmış bir hediyecek verdiler. Tren. Gazi Hazretlerine kavuşmaktan doğan sevinç içinde çırpınanların yanından ayrıldı, ona kavuşmak için daha yüksek bir heyecanla bekleyenlere koşturdu.

İstasyonun içinde vekiller, meb'uslar, kumandanlar, büyük memurlar, şehir halkının mümessilleri ve sefirler yerlerini almışlardı. Bir tabur asker selâm için bekliyordu.

İstasyonun dışında mektepliler, izciler ve binlerce insan toplanmıştı. Bir tabur asker de istasyondan itibaren sıralanmıştı.

On ikiyi geçiyordu, uzaktan trenin sesi duyuldu. Yüzler hep sağa döndü. Tren yaklaşıyordu. Gözler hep son vagona inecek büyük insanı bekliyordu. Gazi Hazretleri seri bir hareketle indiler. Mütebessim, mültefit kendisini karşılayanların ellerini sıktılar. Selâm duran askerin hatırlarını sordular, istasyondan çıktılar. Gazi Hazretleri istasyondan çıkınca izci takımının çaldığı selâm borusu iki taraftan çınlayan alkışlar arasında kayboluyordu.

Büyük Gazi halkı selâmladıktan sonra otomobile bindi. Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Beyle birlikte, yollara dökülen halkın tezahüratı arasında Çankaya'ya gittiler.