

TÂ VANA (Tatvan) TRENLE GİDİYORUZ

Prof. Dr. A. AFETİNAN

Yıl 1928. **Recep Peker** T. Cumhuriyet Hükûmetinin Nafia Vekili. Gazi Çiftçiği, Marmara köşkünde Cumhurbaşkanı **Atatürk**'ün çalışma odasının masası üzerinde üst üste konmuş bir çok plânlar var. **R. Peker** heyecanla anlatıyor ve bir bir gösteriyor. Türkiye Cumhuriyeti hükûmetinin bir demiryolu siyaseti vardır. Bunun için iki esas prensipten yürünüyor. Biri yabancı şirketler elinde bulunanların devletçe satın alınması, diğeri memleketimizi demir ağlarla örmek. Haritalar üzerinde çizgilerle gösterilen yollar uzuyor, kıvrılıyor, denize ulaşıyor, doğuya kol salıyor, bölgeleri, şehirleri, kasabaları birbirine bağlıyor. **Atatürk** bütün bunları inceliyor. Bakana sorular soruyor, direktifler veriyor. **R. Peker İnönü hükûmetinin** baş meselesinden birini ve plânlaştırılan konuyu anlatıyor. Arada Ankara Çubuk barajından da konuşulduğunu hatırlıyorum (*). Baraj konusu ise benim için o kadar yeni ve işitmediğim, görmediğim bir şey ki.. İsviçre'de daha önceki seneler öğrenci olarak bulunduğum zaman bir «beyaz kömür» (Houille Blanche) den bahsedilir ise de bunları o zaman hiç görmemiştim. O gün **Atatürk** her iki meselede çok dikkatle durdu, uzun uzun konuştu ve ben sadece dinledim. Müthiş bir sevinç duyuyordum. Çocukluğumda babamın müfettişlikle gittiği yerlere biz ailece yaylı arabalarda giderdik. Uzun, yorucu seyahat vasıtaları idi bunlar, günlerce vakit alıyordu. Biz çocuklar için zevkli de olsa bazen çok bıkiyorduk. Bir an önce gideceğimiz yeri özlerdik. Şimdi bütün bunların yerini vagonlar alacak. Çok kimse bir arada seyahat edecekti. Tâ Van'a kadar gidecektik bu vagonlarla.

(*) Bunun etüdleri 1927 yılında başlamıştır.

Atatürk bir ara bana bakarak «Karadeniz'i, Akdeniz'e bu yolla birleştireceğiz. Memleketi bir baştan bir başa demiryolu ile bağliayacağız» dedi. Ben bir hayal içinde yaşar gibi idim. O tarihte İstanbul Fransız lisesinde bir öğrenci idim. Şimdi bir soru kafamda düğümlenmişti. Acaba bütün bu kâğıt üzerindeki projeler ne zaman bitebilirdi? **Atatürk'e** sormadan duramadım. «Bunların hepsi ne zaman yapılacak?» dedim. Güldü. «Plânlarımız kâğıt üzerinde kalmak için çizilmiyor, yapıldıkça görürsün» dedi.

Yıl 1930. Yaz ayları, **Atatürk** Yalova'da. Paris Büyük Elçimiz **Fethi Okyar** izinli olarak gelmiş **Atatürk'e** misafir. Gece kalabalık misafirler ve tarih üzerinde çalışanların toplantısı oluyor **Atatürk**'ün etrafında; Gündüz, **Fethi Okyar**, **Atatürk** ve ben öğle yemeğini terasta yiyoruz.

Fethi bey Avrupa demokrasilerinden parlamento hayatından, siyasi partilerden söz açıyor, anlatıyor. Arada da hükûmetin demiryolu siyasetini tenkid ediyor. Diyor ki: «Bir nesle bu kadar ağır külfet yükletilmez bunu daha uzun vadeli yapmalı.»

Atatürk dinliyor. Ben düşünüyorum daha önce Marmara köşkünde gördüğüm plânları sonra bu konuda konuşulanları hatırlıyorum, acaba bütün bunlar geri mi kalabilecek diye üzüntü duyuyorum. **Fethi Beye** ben mukabil bir iki sual sorsam da, bu kendimi de inandırıcı bir durum yaratmıyor. Öyle oluyor ki **Atatürk**'ten bir medet umuyorum. O **Fethi Beye** mukabil bazı sualler soruyorsa da devletçilik prensibinde birleşemedikleri görülüyor. **Atatürk** âmme menfaati için, devletin, hükûmet icraatı ile ekonomik yararı olan işlerin bir an önce tahakkuku zaruretiine işaret ediyorsa da **Fethi Beyin** ter-

kidlerine müsamaha ile tahammül eder bir hal gösteriyordu. Bu konuşmalar günlerce devam etti. Bir gün **Atatürk, Fethi Okyar'a «bütün bu söylediklerinizi yapabilmek için ve hükûmeti murakabe edebilmek için siz siyasî bir parti kurunuz»** dedi.

«**Serbest Cumhuriyet**» fırkası böylece kuruldu. Bunun tarihçesi malûm. B. M. Meclisinde bilhassa demiryolları için olan tenkidlerini epey dinledik.

Yıl 1931. Adana'dayız. Mevsim kış (Şubat) **Atatürk'e** Malatya demiryolunun bittiğini ve işletmeye açılacağını haber verdiler. Etrafı kalabalıktı **Atatürk'ün**; bana dönerek «**Kâğıt üzerindeki çizgiler arazide yer alıyor işittin mi?**» dedi ve yaverlere şu emri verdi. «**Malatya'ya trenle gireceğiz**». Yola çıktık. Adeta ilk tecrübe katarı idik. Çünkü henüz tünellerden geçme tecrübesi bile yapılmamıştı. Hatta o seyahatte bir büyük kazanın önü **Atatürk'ün** soğukkanlılığı ve tedbiri ile önlenebilmiştir. Vaka şu idi! Fevzi Paşa istasyonundan sonra bir rampadan çıkarken iki lokomotifin çektiği tren birden bire geri geriye gitmiye başlamış ve en son vagon da olan **Atatürk'e** trenden atlaması tavsiye edilmişti. O hiç telâş göstermeden sebebini ilgililerden öğrendi ve sükûnet ile bir paniğin önüne geçmiş oldu. Çünkü o trenden atlasa, herkes atlıyacaktı. Mesele, sonra anlaşıldı. İki lokomotif önlerinde tünel olduğunu hesaplamadan kömür atıyorlar, birden bire de tünele girince dumandan makinistler bayılıyor ve tren idaresiz kalıyor. Bu arada el frenleri çekiliyor. Fakat geri geri tünelden çıkınca ilk ayılan makinist frenlere hâkim olabiliyor.

Bu sefer seyahate katılanlardan **R. Peker C.H.** P. Genel Sekreteri olarak bulunuyordu.

Atatürk devrinde demiryollarının programı hükûmet plânı olarak hep devam etti. Açılış törenleri yapıldı ve Cumhurbaşkanı seyahatlerini beyaz treni ile yaptı. Beyaz trenin geçtiği yerler şenliklere sahne olurdu. Gece geçilen istasyonlardan dahi davul zurnalı, kasaba ve köylerden akın eden halkın kalabalığı ile karşılaşıldı. **Atatürk** bugün (1964) Tatvan'a gidemedi.

İnönü Şark komşularımızın kapısını açtı. 1938 in **Saadâbat Paktı** milletlerine (bugün CENTO) bu yoldan da ulaşmak mutluluğuna eriştik. Vaki bugün, şartlar vasıtalar çok değişti. Uçak, karayolu vasıtaları. Fakat ne olursa olsun büyük kütle nakliyatının demiryolu ile yapılması yine önemini muhafaza ediyor. Türk vatandaşları yurtlarında vatandaşlarına daha kolaylıkla el uzatabiliyorlar.

Benim o zaman hayal gibi gördüklerim hakiyat yolunda. Bu işte başarı sağlıyanlara emeği gençlere binlerce teşekkürler.