

# CUMHURİYETİN KURULUŞ YILLARINDAKİ BAŞYAPIT

## SİVAS-ERZURUM DEMİRYOL EFSANESİ

Atatürk'ün bir karış fazla şimendifer parolasıyla en başta gelen hedefi Anadolu'yu Demirağlarla örmekti.

Demiryolu hatlarının bel kemiği olan Ankara-Erzurum hattı ile Anadolu'nun ortası ile doğusunu birleştirmek ve planlanan diğer hatlarla birlikte cumhuriyetin 10. yılına yetiştirmekti.

Samsun –Sivas, Samsun-Çarşamba, Kütahya-Balıkesir, Kayseri-Ulukışla, Fevzipaşa-Diyarbakır hatları tamamlandı.

### HAT GÜZERGAHI:

Bayındırlık bakanlığının kuzey hattı önermesine rağmen Genel Kurmay Başkanı Fevzi Çakmak'ın demir madeni nedeniyle hattın güneyden yani Divriği istikametinden geçişi projelendirdi.

### HAT İHALESİ

12 Haziran 1933 de toplam uzunluğu 700 km. olan ihaleyi 49 milyona Mühürdarzade Nuri Bey kazandı.

Yabancı şirketler bu güzergahda demiryolu yapılamaz diyerek çekildiler.

4-9-1933 tarihinde inşaat Sivas-Çetinkaya kısmından başlanılmıştır.

## **İNŞAAT VE MALİYET BİLGİLERİ**

**Sivas-Erzurum hattı Kızılırmak, Çaltı,Karasu,Fırat nehirlerini geçerek, Cürek, Divrik, Pingan, Atma,şeytan köprüsü ve Kemah boğazlarını dolaşarak, Erzincan ovasını,Karasu vadisini aşarak Erzurum'a ulaşır. Sivas-Erzurum hat uzunluğu 548 km.Malatya-Çetinkaya arası 140 km.**

**Sivas-Erzurum arasında toplam uzunlukları 23 km. olan 138 adet tünel yapılmıştır. Tünel uzunlukları 700-900-1350 m. olanlar çoktur.**

**971 köprü yapılmıştır. Fırat içindeki köprü temelleri alçak su seviyesinden 10 m. aşağıya indirilmiştir. Erzincan ovasının bataklık mıntıkasında traslı çimento harcı kullanılmıştır.**

**Bir kilometrelik hatta 80 ton ray, 10 ton küçük malzeme 160 ton ahşap travers kullanılmıştır.**

**Traversler ormanlarımızdan temin edilmiş olup Derince'de enjekte edilerek her biri 350 ton ağırlığında 617 adet trenle yerlerine sevk edilmiştir.**

**Sivas-Erzurum-Malatya hat maliyeti masraflar, malzemeler, alınan vagon ve lokomotif dahil toplamı 80 milyon liradır.**

**Hattın inşası esnasında ihtiyaç duyulan temiz suyun temini için çevre halkından istifade edilmiş, günde üç eşek yükü suyun inşaat alanına taşınması karşılığı aylık 15 lira ücret ödenmiştir.**

**Bin kilometre uzaklıktaki iki şehir arasındaki nakliye ücretleri deve, katır ve arabalarla yapılıncı kilosuna asgari 15 kuruş ödenmesine rağmen demiryolu ile nakliyatta 4 kuruş ödeniyor.**

## **FENNİN TABİATLA ÇARPIŞTIĞI GÜZERGAHDA BOĞAZLAR MINTIKASI**

**Sivas-Erzurum demiryolu güzergahı 163 ila 252 km. ler arası çok sarp ve arızalıdır.**

**Boğazlar mıntikası Çetinkaya Divriği Güllübağ istasyonları arasındadır.**

**Cürek boğazı-4 km.Pingan Boğazı-12 km.-Atma Boğazı-11 km.**

**Bu boğazların sonunda Şeytan Köprüsü denilen geçitte, 200- 300 metrelik dik kayaların yükseldiği geçitteki genişlik 4,5 metredir.**

**27 kilometrelik boğazlar bölgesinde tünellerin sayısı 31 adet toplam uzunlukları ise 9250 metredir. Yirmi iki adet demir köprü kurulmuştur.**

**Atma boğazında 20 metrelik bir mesafe kat etmek için 7 defa zikzak yapmak ve bu mesafenin birkaç misli yol kat etmek mecburidir.**

**15 Kilometre kadar uzunluğu olan Karasu boğazı evvelkiler kadar sarp olmamakla beraber, arazisinin killi olması yüzünden tam bir heyelan sahasıdır. Bu itibarla bu sahada birçok tahkim tedbirleri yapılmıştır.**

**Erzincan ovasının bataklık mıntikasında traslı çimento harcı kullanılmıştır.**

# CUMHURİYETİN KURULUŞ YILLARINDAKİ BAŞYAPIT

## SİVAS-ERZURUM DEMİRYOL EFSANESİ

### NEDENLERİNE GELİNCE:

**Bu proje Cumhuriyet sonrası Türk demiryolu yapımı tarihinde bir milat olmuştur.**

**Proje bilgi ve teknik özelliklerinin yanı sıra ilk defa Türk yatırımcı ve mühendislerinden oluşan bir grupla gerçekleştirilmiş olmasıdır.**

**1939 yılında Erzurum İstasyonu'nun açılışı nedeniyle hazırlanan kitapta "Bugün lokomotifler ile uzun trenlerimizin kolaylıkla geçmekte oldukları bazı yerlerden bundan birkaç sene evvel bir ameleyi geçirebilmek için aylarca çalışıp bir iz açmak icap etmişti. Atma Boğazı gibi iki tarafı dik denilebilecek yamaçlarla kaplı dar boğazlardan ilk geçen insanlar muhakkak fen heyetlerimizdi.**

**550 kilometre uzunluğunda ve üzerinde 23 kilometreye varan tüneller bulunan Sivas-Erzurum hattının, nerdeyse yalnız kazma kürekle ve alabildiğine zor koşullarda altı yıl gibi bir sürede bitirilmesi her türlü takdirin ötesinde bir olay olmuştur.**

**Sivas-Erzurum hattında bir günde 27,000 kişinin ve toplam 15 milyon kişinin çalıştığı bir seferberlik gibi inşaattı.**

**1939 yılında Erzincan merkezli 8 şiddetinde 40,000 vatandaşımızın vefat ettiği binaların hemen tamamının yıkıldığı depremle demiryolu hattında önemli bir hasarın olmaması bir ölçüde yerli müteahhitlerimizin yaptıkları demiryolu inşasının test edilmesidir.**

**İsmet İnönü'nün söylediği gibi "Şimendifer zaferi Türk işçisinin, Türk mühendisinin, Türk sermayesinin zaferidir"**

**Erzurum İstasyonu'nun işletmeye açılması ile yeni demiryollarımızın uzunluğu 3189 kilometreye ve bu uğurda harcanan para toplamı 368 milyon liraya ulaştı. Memleketimizde her sahada başarılarla geçen on altı senelik Cumhuriyet devrinde gözünü açanlar, kalkınmak ve ilerlemek yolunda yapılan büyük hamleleri ve meydana getirilen kıymetli eserleri; demiryollarının Erzurum'a varışını belki biraz da doğal bulabilir. Fakat saltanat devrini yaşamış, bu devrin yoklukları içinde yıpranmış, Savaş döneminde Erzurum cephesine gitme görevi olarak haftalarca kar ve çamur içinde kalanlar, bütün kuvvetlerinin yollarda eriyip bittiğini gördüler. Onlar için demiryolları ile Divriği,Sivas, Erzincan, Erzurum'a gitmek daima hasretle, hüzünle beklenecek bir emeldi.**

**Bir gün, Türk demiryolculuğunun tarihi yazılacak olursa bu harikulade bir efsane gibi şaşılacak okunacaktır.**

**Bu emeli on altı senede gerçekleştiren Cumhuriyet'in banisi olan Atatürk'ü, demiryolu siyasetinin en büyük hamisi olan İsmet İnönü'yü, inşaat esnasında vefat eden vatandaşlarımızı, amelesinden ustasını, mühendisinden müteahhidini saygı ve şükranla anıyoruz.**

## SİVAS-ERZURUM DEMİRYOLU HATTI TAM BİR YERLİ EMEK VE SERMAYESİYLE BİTİRİLMİŞ İLK BÜYÜK ESER OLMUŞTUR

Atatürk'ün bir karış fazla şimendifer parolasıyla en başta gelen hedefi Anadolu'yu Demirağlarla örmektir.

Demiryolu hatlarının bel kemiği olan Ankara-Erzurum hattı ile Anadolu'nun ortası ile doğusunu birleştirmek ve planlanan diğer hatlarla birlikte cumhuriyetin 10. yılına yetiştirmekti.

Samsun –Sivas, Samsun-Çarşamba, Kütahya-Balıkesir, Kayseri-Ulukışla, Fevzipaşa-Diyarbakır hatları tamamlandı.

Ankara –Sivas hattı 1930 yılında tamamlanmasına rağmen Sivas- Erzurum hattına başlanamadı.

Önce Belçikalı şirkete verildi sermaye yetersizliği nedeniyle sözleşme iptal edildi

İsveçli bir şirkete verildi bu şirketinde başaramayacağı anlaşılınca iptal edildi.

Hükümet bu işi bizzat kendi üzerine aldı. Proje çalışmaları başlatıldı mali güçlükler ve 1929 ekonomik buhran nedeniyle inşaata başlanamadı.

## SİVAS-ERZURUM HAT GÜZERGÂHININ TESPİTİ

Sivas-Erzurum hattının güzergâh tespiti yapılırken iki ayrı güzergâh mühendislerce teklif edilmiştir. Sivas – Zara-Erzincan –Erzurum ve Sivas- Divriği-Erzincan-Erzurum güzergâhlarıydı. Divriği hattında arazinin sarp ve kayalık olması nedeniyle Zara hattı bakanlık tarafından tercih nedeniyd.

Bayındırlık bakanlığı Genel Kurmay Başkanı Fevzi Çakmak'ın demir madeni önerisiyle hattı güneyden yani Divriği istikametinden geçişi projelendirdi.

## HAT İHALESİ

12 Haziran 1933 de yapılan hat ihalesine yerli ve yabancı şirketler katıldı.İhaleyi 49 milyona Mühürdarzade Nuri Bey kazandı. İnşaat mukavelesi 29-6-1933 tarihinde imza edilmiştir.4-9-1933 tarihinde Sivas-Çetinkaya kısmına başlanılmıştır.Yabancı şirketler bu güzergahda demiryolu yapılamaz diyerek çekildiler.

## İNŞAAT MUKAVELE ŞARTNAMESİ

Takriben 550 km. uzunluğunda olan Sivas-Erzincan-Erzurum ve 140 km. Uzunluğunda Malatya hattının fenni şartnamelere göre inşa ve ikmal.

Demir köprülerle döner köprülerin tedariki ve bunların kurulma ve yerlerine takılmaları ve her iki hatta ait ahşap traverslerle sair her nevi inşaat ve tesisat malzemesinin tedariki

Hattın bütün taahhüt işlerinin Eylül 933'te fiilen işe başlamak üzere nihayet 1940 senesine kadar bitirilmesi

Hatların umum inşaat bedeli 60.000.000 lira olarak hesap ve tahmin edilmektedir.

## SİMERYOL İNŞAAT GURUBU:

1-Yol ve yapı limitet şirketinden mühendis Ahmet Asım Bey ve mühendis Şevket Bey ve şerikleri.

2- Hathan gurubundan mühendis Haydar Salih Bey, Halit Tahir Bey ve mühendis arkadaşları

3- Mühendis Ömer Raif ve mühendis Hulusi Beyler inşaat müteahhitliği

4- Mühürdar oğlu Nuri Bey ve Mühendis Naki Beyler teşkil etmektedir.

## HAT İNŞAASI

Hattın inşaatına 4 Eylül- 1933 yılında Sivas'tan başlandı, öngörülen tarihten 15 ay önce bitirildi. Hattın özellikle Divriği çevresindeki 100 kilometrelik bölümü arazi koşulları nedeniyle zorlukla tamamlandı.

Nuri Demirağ, hattın zamanında bitirilmesi için hattı muhtelif kesimlere ayırarak farklı taşeronlara ihale etti. Malzeme taşınması ve iklim koşullarındaki karşılaşılan zorlukları asgariye indirerek hattın zamanında bitirilmesinde başarılı olan taşeronların isimleri tünellere verildi: Ali Bey Tüneli, Yahya Bey Tüneli, Haşim Bey Tüneli, Osman Bey Tüneli, Yaşar Bey Tüneli ve benzeri.

## İNŞAAT VE MALİYET BİLGİLERİ:

Sivas-Erzurum hattı Kızılırmak, Çaltı,Karasu,Fırat nehirlerini geçerek, Cürek, Divrik, Pingan, Atma,şeytan köprüsü ve Kemah boğazlarını dolaşarak, Erzincan ovasını,Karasu vadisini aşarak Erzurum'a ulaşır. Sivas-Erzurum hat uzunluğu 548 km.Malatya-Çetinkaya arası 140 km.



Sivas-Erzurum arasında toplam uzunlukları 22500 m. olan 138 adet tünel yapılmıştır. Tünel uzunlukları 700-900-1350 m. olanlar çoktur.

971 köprü yapılmıştır. Fırat içindeki köprü temelleri alçak su seviyesinden 10 m. aşağıya indirilmiştir. Erzincan ovasının bataklık mıntıkasında traslı imento harcı kullanılmıştır.

Bu büyük inşaat ordusunda taşçı, duvarcı, demirci, marangoz, lağımcı, makinist ve amele olmak üzere yaz günlerinde bir günde 27.000 kişi çalıştırılıyordu. Altı yıl içinde toplam işçi yeknu 15.000.000 dr.

Bir kilometrelik hatta 80 ton ray, 10 ton küçük malzeme 160 ton ahşap travers kullanılmıştır. Ray döşeme teşkilatı 96 kişidir. Normal bir ray ağırlığı 500 kilodur.10 amele ancak taşır.Ray döşeme işlerinde çalışan amele ve işçi sayısı 650.000 kişidir. Ray döşeme işlerinde icabında geceleri de çalışılmıştır.300 mum kuvvetinde lüks lambalarıyla ışık temin edilmiştir. Ray döşeme işlerinde amele ve işçilere günde takriben 2 kilogram ekmek verilmiştir. Yüksek mıntikalarda kiş aylarında parasız etli sıcak çorba verilmiştir.

Traversler ormanlarımızdan temin edilmiş olup Derince'de enjekte edilerek her biri 350 ton ağırlığında 617 adet trenle yerlerine sevk edilmiştir. Sivas-Erzurum-Malatya hat maliyeti masraflar, malzemeler, alınan vagon ve lokomotif dahil toplamı 80 milyon liradır.Bin kilometre uzaklıktaki iki şehir arasındaki nakliye ücretleri deve, katır ve arabalarla yapılıncaya kilosuna asgari 15 kuruş ödenmesine rağmen demiryolu ile nakliyatta 4 kuruş ödeniyor. Hattın inşası esnasında ihtiyaç duyulan temiz suyun temini için evre halkından istifade edilmiş, günde üç eşek yükü suyun inşaat alanına taşınması karşılığı aylık 15 lira ücret ödenmiştir.

## FENNİN TABİATLA ÇARPIŞTIĞI GÜZERGAHDA BOĞAZLAR MINTIKASI

Sivas-Erzurum demiryolu güzergahı 163 ila 252 km. ler arası çok sarp ve arızalıdır.

Boğazlar mıntıkası Çetinkaya Divriği Güllübağ istasyonları arasındadır.

Çaltı suyu vadisine tesadüf eden ve 4 kilometre uzunluğunda olan Cürek boğazı ile Fırat'ın kollarından Karasu vadisini teşkil eden ve 12 kilometre uzunluğunda bulunan Pingan boğazı ve bunlardan daha sarp olan 11 kilometre uzunluğunda bulunan Atma boğazı gibi aşılması müşkül üç mühim boğazdan geçmektedir. Bu boğazların 251 inci kilometre nihayetine rastlayan ve Şeytan Köprüsü denilen geçitte, 200- 300 metrelik dik kayaların yükseldiği geçitteki genişlik 4,5 metredir.

Atma ve pingan boğazlarında arazinin çok sarp ve dik uçurumlar olması nedeniyle otomobil ve kamyon seferlerine müsait yollar yapılamadığından buralarda nakliyat ufak dar geçit ve yollarda ancak hayvanlarla ve Fırat üzerinde sallarla yapılmıştır. Sallar boğazların suları üzerinde başlıca ve yegâne taşıma aracıdır.

27 kilometrelik boğazlar bölgesinde tünellerin sayısı 31 adet toplam uzunlukları ise 9250 metredir. Yirmi iki adet demir köprü kurulmuştur.

Atma boğazında 20 metrelik bir mesafe kat etmek için 7 defa zikzak yapmak ve bu mesafenin birkaç misli yol kat etmek mecburidir. Burada ulaşım hem sallarla ve hem de yürüyerek ancak katır ve merkep gibi nakil vasıtalarının geçebilmesine müsait 3-4 metre genişliğindeki hizmet yolları ile yapılmaktadır. Bu boğazların çok sarp ve çok uçurum kenarlarında, eteklerinde değil bir adamın; atik yürüyüşlü bir keçinin yürütmesine imkan yoktur. 15 Kilometre kadar uzunluğu olan Karasu boğazı evvelkiler kadar sarp olmamakla beraber, arazisinin killi olması yüzünden tam bir heyelan sahasıdır. Bu itibarla bu sahada birçok tahkim tedbirleri yapılmıştır.

## ŒEY TAN KÖPRÜSÜ GEÇİDİ:

Atma boğazında bulunan Œeytan köprüsü geçidi ise; sanki çelikten yapılmıŒ, geçilemez, aŒılamaz fikrini anlatan bir heybet arz ediyor. İsmi de kendi mahiyetini tamamen tarif etmekte olan bu Œeytan köprüsü geçidinde boğazın genişliği 4,5 metreyi geçmediği gibi, göklere tırmanan sert ve haŒın yamaçları da 200-300 metre yüksekliğe çıkmaktadır

## MÜHÜR DARZADE NURİ BEY (DEMİR AĐ)

1886'da Divriği'de doğan nuri bey 3 yaŒında babasını kaybetti Demirağ öğreniminin ardından Sivas'ın Kangal ve Zara ilçelerinde Ziraat Bankası memurluğundan sonra maliye memuru olarak İstanbul'a atandı, 1918'de maliye müfettiŒi oldu. Mütareke yıllarında bu görevinden istifa ederek ticaret hayatına atıldı; ürettiği "Türk Zaferi" adlı sigara kâğıdıyla kısa sürede oldukça büyük servet edindi. Sigara kâğıdı üretimi İnhisarlar İdaresi'ne verilince (1925), bir ithalat ve ihracat bürosu kurdu. Bir süre sonra bu büroyu kapatıp yüksek mühendis olan kardeŒi Abdurrahman Naci Demirağ ile birlikte müteahhitliğe baŒladı.1250 km. demiryolu. Karabük Demir Çelik Tesisleri (1930), İzmit Kâğıt Fabrikası, Bursa Merinos Fabrikası, Sivas-Erzurum demiryolu hattı (1938-1939) projelerini gerçekleŒtirdi. KiŒisel çabalarıyla İstanbul YeŒilköy'de ilk büyük havaalanını yaptı; aynı yerde bir uçak fabrikası ve pilot okulu kurdu. Fabrikada Türk Tayyare Cemiyeti'nin sipariŒlerini üretmeye baŒladıysa da devletten destek

görmediği için bir süre sonra üretimi durdurmak zorunda kaldı. 1945'te Milli Kalkınma Partisi'ni kurdu. Parti seçimlerde başarılı olamadı ve giderek etkinliğini yitirdi. 1954'te Demokrat Parti listesinden bağımsız Sivas milletvekili seçilen Demirağ bu görevi ölümüne değin sürdürdü. Cumhuriyet döneminin ilk Türk demiryolu müteahhitlerinden Nuri Demirağ 13 Kasım 1957'de İstanbul'da vefat etmiştir.

### DİVRİĞİ:

Divriği tarihi M.Ö. 2000 li yıllara kadar uzanır. Türk devri Mengücek beyliği ile başlamıştır. Divriği ulu camii ve darüşşifasından oluşan külliyenin banisi Ahmed şah Mengücek Oğullarının dördüncü melikidir. Osmanlı idaresinde sancak beyliği cumhuriyet döneminde Sivas'a bağlı ilçe merkezidir.30 civarında maden cevher çeşitliliğine sahiptir.1937 yılında üretime açılan demir madeninden günümüze kadar 250 milyon ton yüksek kaliteli demir cevheri alınmıştır.

500civarında tescilli tarihi ve sivil mimari eserlere sahiptir.

### ANILAR:

#### YAŞAR BEY TÜNELİ HİKAYESİ:

Nuri Demirağ'ın kızı Gülbahar Erdinç "Sivas-Erzurum demiryolunun yapımında insanların çalıştırması çok enteresandır. Babam bize anlatırdı; o zamanın Anadolu insanı çok çalışmazdı. Aza kanaat ederdi. Babam Halep'ten, Şam'dan kumaşlar, incik boncuklar getirmiş. Onlara işletip, dokutturup sattırmıştır. Yani oradaki insanlar, almanın-satmanın zevkine varabilsinler diye. İnsanları böyle çalışmaya alıştıırarak o demiryollarını yapıyor. Demiryolu yapımında oranın insanını çalıştırıyor. Bize hep "insanların çalışması için bir hedefleri olması gerekir" derdi. Babam

aynen, çalışan işçilerin başında olmak için çoğu zaman paltosunun üzerinde yatarı. Günlerce yatak yüzü görmediği olmuştur”

Cemil Demirkale, inşaat ustası

”Tünellerin delinmelerini seyrettik. Demiryolu inşaatı bir seferberlik gibi inşaattı. Bir ucu etinkaya’da bir ucu Kemah’ta durmak yok. Her tünelin, her köprünün, her menfezin taşeronları ayrı ayrı, kontrolörleri ayrı. Her ustanın başında bir kontrolör dikiliyor. Tüneller dinamitle açılıyordu. Lağım delme ile ölçülerine göre matkabınan taşa delik deliniyor derinliğine göre 50 cm., 1 m., 2 m., 2,5 m. derinlikte lağımlar deliniyordu. O deliklere dinamitler doldurulup ateşlenip patlatılıyordu. Lağımcıların matkap denen yuvarlak aletleri vardı. Bunların ağzı elik ve 3 cm. apındaydı. Biri matkabı tutuyor, biri de elinde 5 kiloluk tokmakla matkaba vuruyor oda bir taraftan da matkabı döndürüyor vuruyor. o şekilde akşama kadar 2 tane delik delerse iyi bir ustaya yetiyor. Deliğin içinden posasını kaşıkla çekiyorlar, öğüterek deliyorlar. O işler zor iř idi, şimdi nerede? Devrilmeler, umalar, suya düşmeler çok oldu. Tünelleri iki baştan delerek ortada birleştikleri zaman tünel aynaya vurdu diyerek ziyafet verirlerdi. Kimin matkabı önce karşı tarafa geçerse bahşiş alıyordu. Yarmalarda işçiler bellerine ipe, halatla bağlanıp, o uçurumların üzerinde lağım vurup, yarmaları yardılar”

ATATÜRK, CUMHUR REİSİ,

İSTANBUL

Büyük milletimizin müstesna kıymet ve kabiliyetlerini yine millet ve memleket için feyizli, faydalı kılmanın sırlarını en iyi keşf ve tatbik eden Büyük şefliğinizde 19 Mayıs 1919 dan beri yarattığınız eşsiz eserlere zamime olarak birini daha tepşir etmekle bahtiyar oluyorum. Yurdumuzu dünyanın en mamur memleketleri seviyesine çıkarmak ve milletimizi en geniş refah kaynaklarına ulaştırmak ve bunun için de birinci işler sırasında vatanımızın her köşesini demir ağla birbirine bağlamak yolundaki yüksek direktifleriniz tatbikatından olarak Ankara-Erzurum demiryolu bugün Erzincan’a varmış ve cumhuriyet çocuklarının coşkun tezahüratı ve büyük şahsiyetinize ebedi minnet ve bağlılık feryatlarıyla tes’it edilmiş bulunuyor. Bu vesile ile kurduğunuz inkılabı yaşatmak ve vatanın saadetlerini

artırmak için şaşmadan, sapmadan hızla bütün enerjimizi daima sarf edeceğimizi tazim ve şükranlarımla bir daha arz eder sıhhat ve afiyetler dileyerek mübarek ellerinizden öperim.

8-10-1938, Nafia Vekili Ali Çetinkaya

ALİ ÇETİNKAYA, NAFIA VEKİLİ

Ankara –Erzurum demiryolunun Erzincan’a ulaştığı haberini büyük memnuniyetle aldım. Muhterem halkın bu mühim ve mesut hadiseden pek yerinde olarak duyduğum sevinç hislerini izhar ederken bana karşı gösterdiğini bildirdiğiniz duygulardan çok mütehasıs oldum. Kendilerine selam ve sevgilerimle iyi dileklerimin iblağ edilmesini rica ederim. Sizi tebrik ve muvaffakiyetinizin devamını temenni eder muhabbetle gözlerinizden öperim.

9-10-1938, K. Atatürk