

# MÜTAREKE VE KURTULUŞ SAVAŞI BAŞLANGIÇ DÖNEMLERİNDE TÜRK DEMİR YOLLARI

Yapısal Ekonomik Sorunlar  
(1918 - 1920)



Mehmet Özdemir



T.C.  
KÜLTÜR BAKANLIĞI  
KÜLTÜR ESERLERİ



*MÜTAREKE VE KURTULUŞ SAVAŞI'NIN BAŞLANGIÇ  
DÖNEMİNDE TÜRK DEMİR YOLLARI*

*(YAPISAL VE EKONOMİK SORUNLARI)  
(1918-1920)*

*Fedakârlıklarıyla her zaman bana destek olan  
Sevgili Eşim Ayşe'ye...*



T.C. KÜLTÜR BAKANLIĞI YAYINLARI/2620  
Yayımlar Dairesi Başkanlığı  
*Kültür Eserleri Dizisi/296*

**MÜTAREKE VE KURTULUŞ  
SAVAŞI'NIN BAŞLANGIÇ  
DÖNEMİNDE TÜRK  
DEMİR YOLLARI**

(YAPISAL VE EKONOMİK SORUNLARI)  
(1918-1920)

**Dr. MEHMET ÖZDEMİR**

© T.C. KÜLTÜR BAKANLIĞI, 2001 -ANKARA

ISBN 975-17-2699-9

*Kapak Düzeni / Rıfat AYDIN*

Özdemir, Mehmet

Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın başlangıç döneminde Türk demir yolları : (Yapısal ve ekonomik sorunları) : (1918 - 1920) / Mehmet Özdemir. - Ankara : Kültür Bakanlığı, 2001.

XI, 157 s. : şkl., hrt. ; 20 cm. - (Kültür Bakanlığı yayınları ; 2620. Yayınlar Dairesi Başkanlığı kültür eserleri dizisi ; 296)

ISBN 975-17-2699-9

I. k.a. II. Seriler : .

385.09561

[www.kultur.gov.tr](http://www.kultur.gov.tr).

E.mail:Yayimlar@Kutuphanelergm.gov.tr

Birinci Baskı, 4000 Adet

Aydınlar Matbaacılık

San. ve Tic. Ltd. Şti.

Rüzgârlı Cd. Eşdost Sk. No:2

06030 Ulus / ANKARA

Tel : (0312) 3121805

Fax : (0312) 3127170

## SUNUŞ

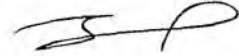
On dokuzuncu yüzyılın en önemli teknolojik gelişmesi olan demir yolculuk yirminci yüzyılın ortalarından itibaren Türklerle tanıştı. Önceleri tamamen yabancı bilgi ve sermayeye dayanan demir yolculuk, Birinci Dünya Savaşı yıllarında özellikle askerî ihtiyaçların yönlendirmesiyle Türk teknolojik yatırımlarının en önemli konusu oldu. Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarından itibaren, Mütareke Dönemi ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk sermayesi, bilgisi ve emeği ile demir yolculuğunda söz edilebilecek bir gelişme kaydedildi.

Türk demir yolları imtiyazlı olarak, yabancı sermaye ve teknoloji ile ekonomik değeri olan bölgeleri birbirine bağlamak üzere kuruldu. Burada çalışan personel de, işletmeciler de bir kısmı gayrimüslim Osmanlı vatandaşı olmak üzere tamamı yabancı unsurlardandı. Türk insanının çağın bu yüksek teknolojisine uyum sağlaması ve gelişmelere ayak durması kısa denilebilecek bir sürede ve savaş gibi zorunlu şartlar altında oldu.

Birinci Dünya Savaşı sona erdiğinde demir yollarından elde kalanlar; İzmir-Aydın ve İzmir-Balıkesir demir yollarının bir kısmı ile Anadolu-Bağdat demir yolunun Geyve-Ankara, Eskişehir-Afyon-Adana-Nusaybin bölümleridir. Bunlar da bakıma muhtaçtılar.

Mütareke yıllarının o kargaşa ortamında bu demir yolları Temsil Kurulu tarafından kontrol altında tutulmaya çalışıldı. Kurtuluş Savaşı'na hazırlıklar sürerken Temsil Kurulunun Anadolu'da kontrolü ele almasında demir yolları büyük rol oynadı. Askerî hazırlıkların yapılmasında, Batı cephesinin kurulması ve desteklenmesinde en önemli ulaşım vasıtası bu yollar idi. Bu açıdan bakıldığında, zaferin kazanılmasında demir yollarının büyük payı vardır.

*Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra imzalanan Mondros Mütarekesi ile Anadolu'da başlayan kaos döneminde, Mustafa Kemal Atatürk'ün karışıklık ve başıboşluğa son verme çalışmaları esnasında ve İstiklâl Savaşı hazırlıklarını yaparken demir yollarından nasıl yararlandığını, ayrıca; bir dönemin yüksek teknolojisinin Türkiye'de nasıl kullanıldığını ve bu teknolojiyi kullanırken ne gibi sorunlarla karşılaşıldığını, bunlara nasıl çözümler üretildiğini o dönemin kaynaklarındaki bilgileri de dikkate alarak değerlendirip bilim dünyasına kazandıran Dr. Mehmet Özdemir'i tebrik eder; kitabın basımında emeği geçenlere teşekkür ederim.*



**M. İstemihan TALAY**  
**Kültür Bakanı**



## İÇİNDEKİLER

|             |    |
|-------------|----|
| ÖNSÖZ ..... | IX |
| GİRİŞ ..... | 1  |

### I. BÖLÜM

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| MONDROS MÜTAREKESİ'NDEN SONRA              |    |
| DEMİR YOLLARI .....                        | 27 |
| 1. DEMİR YOLLARI İLE İLGİLİ MÜTAREKE ..... |    |
| HÜKÜMLERİ .....                            | 27 |
| 2. MÜTAREKE HÜKÜMLERİNİN UYGULANMASI       | 29 |
| 3. DEMİR YOLLARININ İŞGALİ .....           | 39 |
| 4. İŞGALE KARŞI DİRENİŞ HAREKETLERİ .....  | 47 |
| 5. KURTULUŞ SAVAŞI BAŞLARKEN               |    |
| DEMİR YOLLARI .....                        | 49 |

### II. BÖLÜM

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| DEMİR YOLLARININ HUKUKİ DURUMU ..... | 61 |
| 1. İŞLETME .....                     | 61 |
| 2. MAL VARLIĞI .....                 | 71 |
| 3. MALÎ KONULAR .....                | 76 |

### III. BÖLÜM

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| İŞLETME ZORLUKLARI .....    | 81 |
| 1. YAKIT SORUNU .....       | 81 |
| 2. GÜVENLİK SORUNLARI ..... | 86 |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| 3. PERSONEL SORUNLARI ..... | 91 |
| 4. İDARÎ SORUNLAR .....     | 96 |

#### **IV. BÖLÜM**

|                |     |
|----------------|-----|
| TEŞKİLÂT ..... | 101 |
|----------------|-----|

#### **V. BÖLÜM**

|                                               |     |
|-----------------------------------------------|-----|
| İTİLÂF DEVLETLERİNİN DEMİR YOLU POLİTİKASI .  | 107 |
| 1. İNGİLTERE’NİN DEMİR YOLU POLİTİKASI . . .  | 108 |
| 2. FRANSA’NIN DEMİR YOLU POLİTİKASI . . . . . | 110 |

#### **VI. BÖLÜM**

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| MÜTAREKE DÖNEMİ TÜRK EKONOMİSİNDE |     |
| DEMİRYOLLARI .....                | 113 |
| SONUÇ .....                       | 124 |
| BİBLİYOGRAFYA .....               | 131 |
| EKLER .....                       | 147 |
| İNDEKS .....                      | 149 |

## ÖNSÖZ

*"Türk Demir yolları konusunda araştırmaya başlarken beni motive eden husus bu yolların siyasî, sosyal, kültürel askerî olaylara ne ölçüde etkili olduğunu anlamak idi. Bu konuda basılı yayınları tararken Türkiye'de demir yollarının doğuşu ve Birinci Dünya Savaşı; başlarına kadar olan dönemde siyasal ve toplumsal gelişmelere etkileri hakkında doyurucu bilgilerin olduğunu gördüm. Fakat bu dönemden sonraki gelişmeler üzerinde durulmamıştı. Bunda Türklerin kontrolündeki demir yollarının dünya siyasetine ve çeşitli kültür yapılarındaki toplumların yaşantılarına etkisinin azalmasının rolü olabilirdi.*

*Ancak; Birinci Dünya Savaşı ve bunu takip eden mütareke ve Türk Kurtuluş Savaşı yılları boyunca Türklerin kontrolündeki demir yollarının durumu, kullanımı, savaşın sonuçlarına etkileri Türk tarihi bakımından oldukça önemli idi. "*

Gnkur. ATASE Başkanlığı yayınları arasında çıkan eserlerde Birinci Dünya Savaşı olayları anlatılırken savaşa etkisine orantılı olarak demir yollarına da değinilmişti. Fakat ne ATASE Başkanlığı yayınlarında ve ne de diğer yayınlarda özellikle Mondros Mütarekesinin uygulanmaya başlamasından Kurtuluş Savaşı'nın başlamasına kadar geçen ara dönemde Demir yollarının durumu ile ilgili hususlara yer verilmemiş olduğunu tespit ettim. Oysa bu dönem; Kurtuluş Savaşı hazırlıklarının yapıldığı Türk tarihinin önemli bir devresiydi.

*Mütareke; dönemi diye adlandırılabilir; Mondros Mütarekesinin; yürürlüğe girdiği 30 Ekim 1918'den, Kurtuluş Savaşı'nın başladığı 19 Mayıs 1919 tarihine kadar geçen zaman Türk; tarihinin en kritik safhasıydı. Bu safhada Türk milleti; devleti yıkılmış, orduları terhis edilmiş, geleceği belirsiz, ümitsiz bir dönem yaşadı. Bu en kötü günlerde. Mustafa Kemal; Atatürk; gibi bir kahraman çıktı. O günlerin imkânlarını en iyi şekilde değerlendirmesini bildi. Tarihin gördüğü en büyük devlet adamı ve komutan olarak değişik görüş ve düşünceler arasında dağınık duran milleti bir amaç etrafında birleştirdi. Elde kalan son imkânları bu kutsal amaç için harekete geçirdi. Kutsal amaç; Türk milletinin esaretten kurtarılması idi. Milletın kurtuluşu için yeniden düzenlenerek milletin hizmetine sunulan imkânlardan birisi de demir yolları idi.*

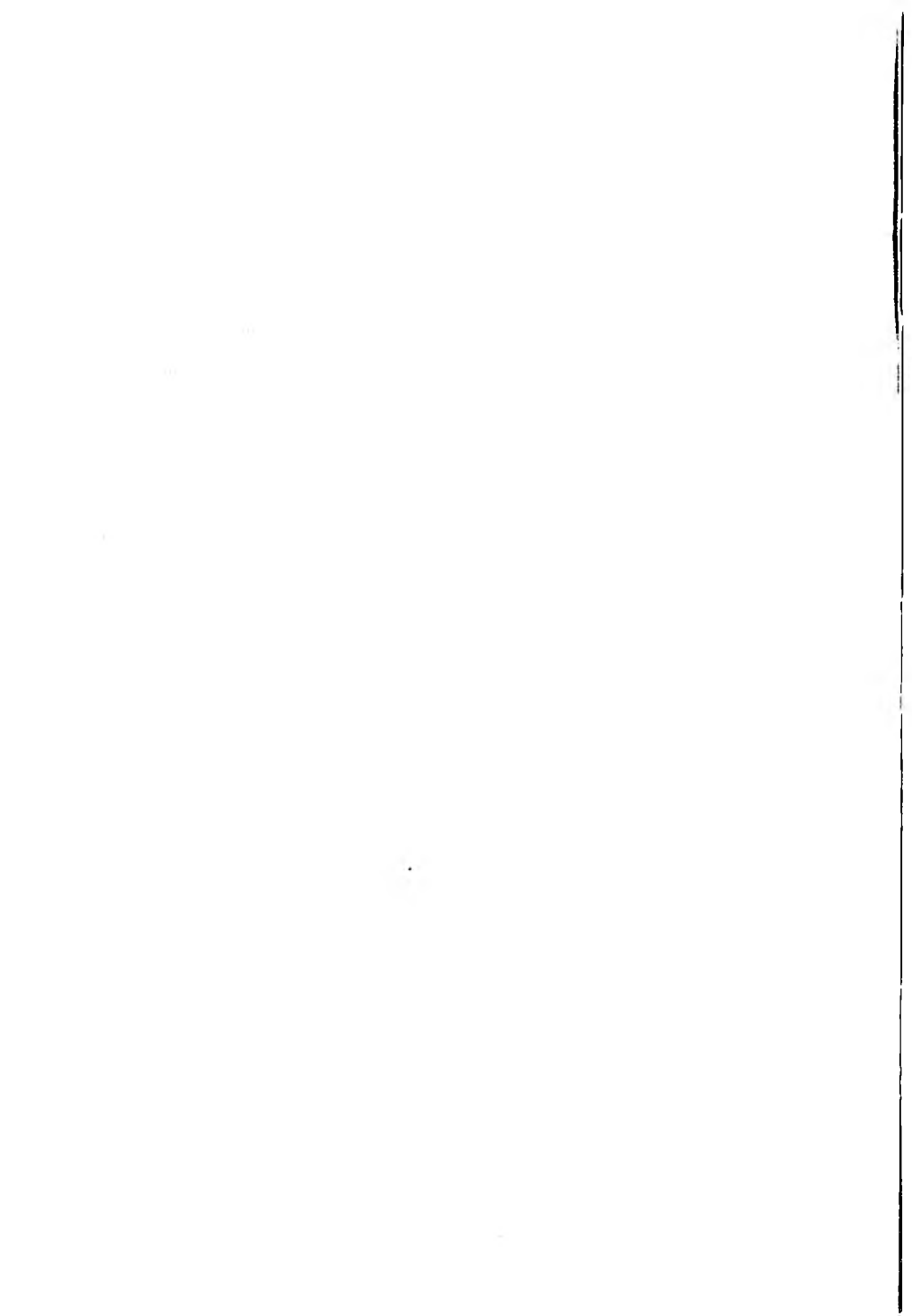
Kurtuluş Savaşı'na hazırlanırken demir yolları etrafında gelişen olayların ortaya konması Türk; tarihinin anlaşılması bakımından önemli idi. Bu maksatla araştırmaya başladığım zaman bu kısa dönemin kendi içinde karakteristik dönüm noktaları olduğunu gördüm: Mütarekenin yürürlüğe girmesi ve İtilâf devletlerinin; isteklerine göre Osmanlı Devleti'nce uygulanmaya çalışılması, İtilâf devletlerinin etkin olduğu kısa bir dönem, Kuvayı Milliye'nin; etkinlik sağlaması, Büyük Millet Meclisi; Hükûmetinin kurulması ülke kaderine el atması. Bu dönüm noktalarında demir yollarının kullanımı ve Türk milletinin kaderine etkisi farklılıklar gösterdi.

*Mütareke; dönemi; anlaşmanın yürürlüğe girmesinden sonra kısa bir süre savaş hâlinin ortadan kalktığı düşüncesiyle normale dönölme eğilimlerine karşın; genel olarak olağan üstü hâlin de-*

*vam ettiği bir dönemdi. Bu dönemde demir yolları da olağanüstü savaş hâli kurallarına göre yönetildi, kullanıldı. Savaş durumunun devam ettiği bir dönemde gelişen olayları konu alan bu araştırmada kaynak olarak askerî arşivlerin kullanılması gerekiyordu. Bu nedenle; konunun hazırlanmasında ağırlıklı olarak Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivinden yararlanıldı.*

*Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivinde konu ile ilgili çok miktarda belge bulunmaktadır. Bu belgelerin büyük bir bölümü değerlendirmeye alınmakla beraber görülecek başka belgeler de vardır. Dolayısıyla bu araştırmanın konu hakkındaki bütün bilgileri ortaya koyduğunu iddia etmek yanlış olur. Ancak bu araştırmada elde edilen bilgiler derli toplu olarak arz edilmiştir.*

 ns z  bitirirken; Gnkur ATASE Arşivinde  alışma izni konusunda kolaylıklar gösteren komuta kademesine ve arşiv çalışmalarında değerli yardımlarını esirgemeyen arşiv personeline saygı ve teşekkürlerimi sunarım.



## GİRİŞ

Mondros Mütarekesi'nin imzalanarak uygulamaya konulmasından sonra Türk milletinin kurtuluş için Mustafa Kemal Paşa tarafından örgütlenip Anadolu'da duruma hâkim bir vaziyet almasına kadar geçen süreye son devir Türk tarihinin Mütareke dönemi diyebiliriz. Bu dönemde gerek Osmanlı Devleti gerekse galip devletler -İtilâf devletleri- tarafından dönemin karakteristik yapısına uygun bazı uygulamalar yapılmış, bunların doğal olarak birtakım sosyal, siyasal, ekonomik askerî vb. sonuçları olmuştur. Mütareke döneminde demir yolları ile ilgili uygulamalara geçmeden önce Osmanlı devleti'nin o güne kadar demir yolları konusunda kat ettiği gelişmelere ve demir yollarının geldiği son duruma kısaca bir göz atılmasında yarar olacaktır. Bunu yaparken özellikle Mütareke Dönemine olan etkileri bakımından önemli olaylar vurgulanacaktır.

Osmanlı Devleti'nde demir yolları yapılması düşüncesi çağdaşlarıyla aynı zamana rastlar. Ancak bu düşünceler tamamen yabancı girişimcilerin olup; ülkelerinin çıkarlarıyla bütünleştirdikleri kendi menfaatlerini gerçekleştirmek amacıyla yöneliktir. Diğer taraftan Tanzimat Fermanı'yla batıya dönen Osmanlı Devleti'nde demir yolları batı medeniyetinin sembolü olarak görülmeye başlanmış, bunların ülke içinde yapılması konusunda başvuruda bulunan yabancı girişimci-

lere cömertçe imtiyazlar verilmesinde bir sakınca görülmemiştir.<sup>1</sup>

Demir yolculuğun Avrupa'da başlamasını 1830 yılında George Stefenson'un deneyi ile başladığını kabul edersek; Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde ilk demir yolu yapılmıştır. Demir yollarının yapımı büyük sermaye ve teknik bilgiye ihtiyaç göstermekte idi. Osmanlı İmparatorluğu'nda en çok yokluğu çekilen de bu konulardı. Devlet borç içinde kıvrıyor, bilim ve teknikte hiçbir varlık gösterilemiyordu. Bu şartlar altında tek çıkar yol yabancı şirketlere başvurmaktır. Öyle de yapılmıştır.

Hükümet, demir yollarının ekonomik, siyasî ve sosyal alanlarda büyük gelişmeler sağlayacağını umuyordu. Ülke içindeki üretim, ihtiyaç olan bölgelere kolay, hızlı ve ucuz olarak ulaştırılabilecek ve satılabilecekti. Üretimin bir kısmı

1 Baron Hirsh'e verilen imtiyaz bu cömertliğin örneklerindendir. Baron Hirsh Osmanlı Devleti'nden Rumeli demir yollarının yapım imtiyazını aldı. İhtiyaç duyulan sermaye tahvil satışlarından elde edilecekti. Tahvil satışlarını devlet adına Baron Hirsh yapacaktı. Hükümet adına harekete geçen Baron Hirsh; her biri 400 frank değerinde 1.980.000 adet tahvil çıkarttı bu tahvillerin Avusturya ve Fransa hükümetleri kendi ülkelerinde satılmasına izin vermediler. Bunun üzerine Hirsh Osmanlı Hükümetine başvurarak, her tahvili değeri 125,5 franktan kendisinin almasına izin verilmesini teklif etti. Teklif kabul edildi. Bu suretle 1 km'lik demir yolu yapımı için tahvillerin gerçek değerine göre  $220.000/400=550$  tahvil satışı yapılması gerekirken  $220.000/125,5=1.712$  tahvil satıldı. Bu satışla hükümetin km. başına zararı 185.000 frank oldu. Baron Hirsh tahvilleri satın aldıktan sonra bir bankalar grubuna tanesini 150 franktan sattı ve yalnız bu satıştan kâr olarak 41.570.000 frank kazandı. Ayrıca bankalar grubuyla yaptığı anlaşma gereği tahvillerin getirdiği kazancın % 30'unu da alacaktı. Bu suretle de 19.500.000 frank kazandı. Böylece Baron Hirsh'in kuzuncu daha demir yolu yapımına başlanmadan 61.000.000 franga ulaşmış oldu. Ahmet; Ömer, Türk Demir yollar Tarihi, İstanbul, 1953, s.16-17.



Avrupa ve diğer ülkelere pazarlanabilecek ve gelir elde edilecekti. Bütün bunlar sosyoekonomik yapıda iyileşmelere yol açacaktı. Ayrıca; isyan ve karışıklık durumunda uzak bölgeler dahil yurt içinde herhangi bir yere, savaş durumunda cepheye seri asker nakliyatına imkân vermesiyle demir yolları devletin iç ve dışa karşı etkisinin artmasını da sağlayacaktı. Bütün bunların ötesinde; Osmanlı halkının demir yollarıyla daha kolay seyahat edebilmesinin sonucu olarak gerek içerde birbiriyle kaynaşması gerekse Avrupa'nın medenî halklarıyla sıkı etkileşimleri sağlanacaktı.

Büyük umutlarla demir yolları yapımına başlandığı yıllarda bir taraftan durulmak bilmeyen isyanlar ve karışıklıklar devletin temellerini kemirirken diğer taraftan biri bitip biri başlayan harpler devleti yıkılma durumuna getirmişti. Ülkelerine demir yollarını kazandıran hiçbir ülke Osmanlı Devleti'nin durumuna düşmüş değildi. Sözgelimi; Almanya, Fransa, Amerika gibi devletler sahip oldukları teknolojik ve bilimsel üstünlüklerine ilâveten uzun yıllar barış içinde yaşadılar ve demir yolu ağlarını bu şekilde örgütleyebildiler. Gerçekten Fransa 1871'den 1914'e kadar 43 sene barış ve huzur içinde yaşadı. Oysa Osmanlı İmparatorluğu aynı süre içinde iç isyanlar hariç tam 4 harbe girmiştir. (1877-1878 Türk-Rus Harbi, 1897 Türk-Yunan Harbi, 1911 Türk-İtalyan Harbi, 1912 Balkan Harbi)<sup>2</sup>

Büyük sermaye isteyen demir yollarının yapımında borç batağındaki Osmanlı Devleti, ülkesinde demir yolu yapmak

---

2 Onur, s.35.

isteyen yabancı sermayedarlara imtiyazlar verme yoluna gitti. Ancak Osmanlı Devleti'nde demir yollarının yapılmasını çekici hâle getirmek için yabancı sermayeye birtakım ayrıcalıkların verilmesi yeterli olmadı. Çünkü; Avrupalı örneklerinde olduğu gibi, Osmanlı Devleti'nde yapılacak demir yollarının geçeceği hiçbir güzergâhta yatırım sahiplerini memnun edecek kadar gelir getirecek zengin tarım, sanayi vs. zengin ekonomik alanlar bulunmuyordu. Böyle ekonomik değeri olmayan bölgeleri birbirine bağlayan dolayısıyla getirisi az olan demir yolları yapmak, yatırdığı para ile kısa zamanda büyük kazançlar elde etmek isteyen sermaye sahipleri için hiç de cazip değildi.

Her ne suretle olursa olsun, özellikle ülke savunması bakımından gerekli gördüğü demir yollarına sahip olmak isteyen Osmanlı Devleti; o günlerde bazı ülkelerde yer yer uygulanan kilometre tazminatı<sup>3</sup> ödenmesi şartını da kabul etti.

3 Ekonomik olmayan güzergâhlardan geçen demir yollarında kafi derecede yoğun nakliyat olmayacağından yapıtları yatırıma göre yeterli kazancın sağlanamayacağını ileri süren yatırımcılar her kilometre için yatıracakları paranın asgarî getireceği geliri hesap etmişler ve kilometre garantisi adı altında belirli bir tazminatı almadan yol yapımına başlamamışlardır.

Tazminatın esası imtiyaz sahibi ile imtiyazı veren arasındaki malî ortaklıktır. İmtiyaz veren sadece yatırımcı şirketlerin zararlarını kapatmaz. Aynı zamanda normalden üstün kârlara da ortak olur. İşletme verenin işletme hasılatına ortaklığı iki şekilde olurdu: Safi hasılaya ortaklık,

Gayrisafi hasılaya ortaklık. Gayrisafi hasılaya ortaklık da iki şekilde uygulanırdı.

a. Faiz garantisi: Kamu otoritesi kurma kapitali için şirket hesap süresi sonunda belli bir gelir sağlamak isterse bu kapitali bir faiz garantisi verirdi.

b. Kilometre garantisi: Bu sistem çeşitli ülkelerde faiz garantisinden daha önce uygulanmıştı. Esası; yapılacak yolun kilometresi başına gayri safi bir gelirin şirkete garanti edilmesi idi. Bu sistemin imtiyaz veren devlet açısından kötü olduğu hemen ortaya çıkmıştı. Şirket bu şekilde en verimli işletmeye karşılık olan gayri safi geliri şartname ile garanti altına almıştır. Zahir Kozikoğlu; Demir yolları Tarifeleri ve Taşıma Hukuku, İzmir, 1956, s.12

Ancak bundan sonra Osmanlı Devleti, demir yolları yapmak isteyen yabancı yatırımcılar için cazip bir ülke oldu. Çünkü bu şartlar altında yapılan yatırımın hiçbir şekilde zarar etme ihtimali kalmamıştı.

Kilometre tazminatının da verilmesine rağmen Osmanlı Devleti demir yollarını her zaman istediği güzergâhlardan geçiremedi. Özellikle askerî maksatlarla yapılmak istenen demir yollarının geçeceği güzergâhlar dış baskılarla ya bırakıldı veya değiştirildi. Devlet ise içinde bulunduğu şartlar nedeniyle bu duruma boyun eğmek zorunda kaldı. Örneğin Anadolu demir yolları Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Erzurum yönüne uzatılmak istenildi, ancak Rusya'nın baskıları nedeniyle vazgeçilmek zorunda kalındı.<sup>4</sup>

Tanzimat Fermanı'nın ilân edilmesine kadar devletin bir bayındırlık politikası yoktu. Bu tarihten itibaren devlet işleri arasına bayındırlık faaliyetleri de alındı. Yabancı devletlerin halkın sorunlarını öne çıkarması ve bizzat halktan gelen memnuniyetsiz tepkilerin yanı sıra devlet idaresinin gün geçtikçe daha merkeziyetçi bir şekle dönmesi zorunluluğu da bu politikada belirleyici rol oynadı.

II. Mahmut döneminden itibaren yaygın ve bölgesel isyan hareketlerinin kontrol altına alınamaması idarenin daha fazla merkezden yönlendirilmesi gereğine inancı kuvvetlendirdi.

4 "Çarın İstanbul'daki elçisi Zinoviev Bab-ı aliye Anadolu Demir yolunun Ankara ve Doğu Anadolu üzerinden Musul'a uzatılmasının Kafkasya sınırı için stratejik bir tehlike olacağını, onun için Rusya'nın böyle bir girişime razı olmayacağını bildirdi. Ayrıca bir de tehdit savurarak ..." E.M.Earle; Bağdat Demir yolu Savaşı, I. Baskı, İstanbul, 1972, s.161.

Merkeziyetçi idarenin sağlanması için her şeyden önce eyaletleri başkente bağlamak gerekiyordu. Bu da kara ve deniz ulaşımıyla mümkün idi.

Gülhane Fermanı'nda devlet, halkın refah seviyesini yükseltmeyi, memleketin imarına çalışılacağını taahhüt etmişti. Islahat Fermanı'nda ise iç ticaretin geliştirilmesi maksadıyla kara ve su yollarının ıslahı ve yapılmasına hazineden para tahsisi yapılacağı ve yabancı sermayeden yararlanacağı belirtilmekte idi.

Bayındırlık işleri devletin bir iç meselesi olmasına rağmen Avrupalı devletler de konuya ilgi duymaya başladılar. Abdülmecit devrinde Osmanlı Devleti'yle ticaret antlaşması yapan devletler, antlaşmanın sağladığı haklardan en fazla yarar sağlamak için ticaretin gelişmesini doğrudan ilgilendiren yol ve ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için devleti devamlı teşvik etmekte idi. Ayrıca yurt içi ve yurt dışından basın yayın yoluyla Osmanlı Devleti'nin bayındırlık durumu gözler önüne seriliyor, dikkatler bu konu üzerinde daima sıcak tutularak bir şeyler yapılması için devlet zorlanıyordu.

Türk halkı ise zaten asırlardır yolsuzluktan şikâyet etmekte idi. Bu şikâyetler halk edebiyatının türlü örneklerinde yer almıştır. Osmanlı idarecileri bu konuda pek fazla bir şey yapamamışlar veya konu üzerine ciddi eğilmemişlerdir. Ancak son zamanlarda yabancı basında bayındırlık meseleleri gündeme gelmeye başlayınca Türkçe gazetelerde de yazılar çıkmaya başladı. Konu aydınların gündemine yeni girmekte idi. Devleti bayındırlık sorununa eğilmeye zorlayan nedenler

arasında bu tarihten itibaren kamuoyunun baskısını da zikredebiliriz.

Yukarıda belirtilen zorlayıcı nedenlere rağmen Osmanlı Devleti'nin bağımsız ve önceliklerini kendisinin belirlediği bir bayındırlık politikası olamadı. Böyle bir politikanın takibi için gerekli yerli sermaye ve bilim teknik alt yapısı mevcut değildi. Dünyada demir yolculuğun hızla geliştiği yıllarda tahta çıkan Sultan Abdülaziz döneminde, devlet tam bir malî kriz batağında idi. Devlet hizmetleri dahi dışardan alınan borç paralarla görülmüyordu. Dışarıdan alınan yüksek faizli borç paralar en verimsiz şekilde değerlendirildi. Daha doğrusu değerlendirilemeyip âdeta çarçur edildi. Devlet dışında sermaye sahibi denilebilecek ve özel girişimleri finanse edecek hiç kimse, o güne kadar uygulanan politikalar yüzünden yetişmemişti. Ne toplumda serbest olarak ne de devlet bünyesinde resmi görevli olarak para hareketlerini, malî konuları bilen uzman kimse vardı. Bu nedenle demir yolculuk gibi o günün en ileri teknolojisi demek olan ve malî boyutu öne çıkan bir konuda Osmanlı Devleti'nin inisiyatifini sınırsız olarak kullanabilmesi, bu konudaki politikalarda kesin belirleyici rol alabilmesi mümkün görülüyordu.

Bu şartlar altında; Osmanlı bayındırlık işleri ve konumuz açısından bakıldığında demir yolculukla ilgili faaliyetler genellikle yabancı sermayeye ve yabancılara bırakıldı. Onlara bu konuyu cazip gösterebilmek, yabancı sermayeyi ülkeye çekebilmek için büyük kolaylıklar gösterildi. Yabancı sermaye ise, demir yolu yapımında Osmanlı Devletinin ihtiyaçla-

rından çok, devletlerinin ve kendilerinin bölgedeki ekonomik çıkarlarını esas aldılar ve yatırımlarını buna göre yaptılar. 23 Eylül 1856 tarihinde İngilizler tarafından yapımına başlanan İzmir-Aydın demir yolu için bu bölgenin seçimi sebepsiz değildi. Burası o dönemde diğer yörelere nazaran nüfusça daha kalabalık, ticarî potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya kısmen hazır bir toplum ve İngiliz sanayisinin ihtiyaç duyduğu ham maddeyi üretebilecek şartların (arazi, iklim, kültür) uygunluğu ve nihayet İngiliz siyasî ilgisine (Orta Doğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının emniyete alınması) hitap eden stratejik öneme sahip olma gibi birçok şartın bir araya gelmesi nedeniyle yatırım alanı olarak tercih edildi.

1875 yılında Süveyş, 1878 yılında Kıbrıs'ı ele geçiren İngiltere Orta Doğu'yu kontrol altına alarak Hindistan yollarını emniyete aldı. Onun için artık Anadolu demir yollarının önemi kalmamıştı. O sırada Orta Doğu'ya geç de olsa açılmak gereğini duyan Almanya, Anadolu demir yollarının yapımına talip oldu.

Alman sermayesi Osmanlı Devleti'ne Bağdat demir yolu projesi ile geldi. Berlin-Bağdat (BB) demir yolu projesi, İstanbul'dan itibaren Anadolu'yu çapraz keserek Adana'dan Bağdat'a uzanacak ve Alman sermayesi ile birlikte Alman gücünü (ekonomik, askerî) Berlin'den Bağdat'a kadar ulaştırmak için gerekli alt yapıyı hazırlayacaktı. Demir yollarının yapımı devam ederken Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ve yenilgiyle bitmesi nedeniyle proje tamamlandı

ama istenilen netice Almanlar tarafından elde edilemeden bölge terk edildi.

Fransızlar da aynı çıkarıcı yaklaşımlarla Osmanlı Devleti'nin çeşitli bölgelerinde demir yolları yapmak için başvuruda bulundular.

Görülüyor ki yabancı sermaye yatırımlarını yaparken Osmanlı Devleti'nin ekonomik yapısındaki bozukluktan yararlanarak kendi ülkesinin ekonomisine bağımlı ve onu destekler mahiyette, kolonileştirme amacına yönelik bir yol takip etmiştir. Diğer bir söylemle; Osmanlı ekonomisi yatırım (demir yolu) yapan ülkelerin kendi ekonomik ihtiyaçlarına göre yapılandırılmıştır. Bu açıdan bakılınca denilebilir ki İstanbul'un, Anadolu demir yollarıyla Ankara ve Konya hinterlandını; İzmir'in İzmir-Aydın ve İzmir-Turgutlu demir yollarıyla Ege bölgesini, Selânik'in, Selânik-Mitroviçe, Selânik-Manastır ve Selânik-Dedeağaç yollarıyla kuzey Yunanistan'ı, Mersin'in, Mersin-Adana ve Bağdat demir yollarıyla yakın çevreyi kendisine bağlaması Avrupa'nın istekleri doğrultusunda gerçekleşmiştir. Maden ve tarım geri bölgelerini (hinterlandlarını) demir yollarıyla kendisine bağlayan Avrupa ilişkili bu şehirlerin ihracat ve ithalâtları önemli büyüklüklere ulaşmıştı.

Koloni ülkelerde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de demir yolları etrafında, o yolu inşa eden ülkelerin etki alanları oluştu. Şu farkla ki; koloni ülkeler tek bir ülkeye bağlı ve demir yolları da tek bir ülkenin etkisi altında olduğu hâlde, politik yönden bağımsız olan ve pek çok ülke ile ekonomik-po-

litik ilişki içinde olan Osmanlı Devlet'inde demir yolu yapma imtiyazı verilen ülkeler sayısınca çeşitli etki alanları meydana geldi. İngilizlerin yaptığı demir yolları etrafında İngiliz etki alanı, Fransızların yaptığı demir yolları etrafında Fransız etki alanı, Almanların yaptığı demir yolları etrafında Alman etki alanı bunlardandır. Demir yollarına yatırım yapan her ülke, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki etki alanları içerisinde kendi ekonomik, politik, stratejik etkinliğini artırma çabası içerisine girdi. Böylece; devletin bir iç meselesi olması gereken demir yollarının yapımı sorunu, çeşitli ülkelerin Osmanlı Devleti üzerinde bir etki kurma aracı ve yarışı hâlini aldı. Sonuçta; İngilizler, Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra körfezinde etki alanı oluştururken, Almanya; Trakya, İç Anadolu, ve Mezopotamya'da, Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de etki alanları oluşturdular.<sup>5</sup>

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde -Anadolu dışında- yapılan ilk demir yolları şunlardır: Çernova- Köstence demir yolu, 66 km uzunluğunda olup 1860 yılında tamamlanmıştır.<sup>6</sup> Rusçuk-Varna demiryolu, 20 km uzunluğunda olup 1866 yılında tamamlanmıştır.<sup>7</sup> Rumeli demir yolları, İstan-

---

5 Muhteşem, Kaynak Demir yolları ve Ekonomik Gelişme, XIX yüzyıl Deneyimi, Basılmamış Doktora Tezi, (Ankara Üniversitesi İktisadi Ticari İlimler Akademisi), 1982.

6 Berlin Antlaşması ile Romanya Hükûmetine geçti. 1882 yılında Romanya tarafından millileştirildi. Onur; s.12 .

7 1873 yılında yolun işletme hakkı Rumeli demir yolları imtiyaz sahibi Baron Hirsh'e verildi. Hirsh 1888 yılında bu hakkını Rusçuk-Varna Şirketine devretti. Berlin Antlaşması'yla yol Bulgaristan'a verildi. a.g.e.; s.16-19. Bkz. Ek-A



bul-Çatalca-Edirne-Harmanlı Niş ana hattıyla, Dedeoğlu - Yanbolu-Selânik tali hattından ibaret olup 2000 km. uzunluğundadır.<sup>8</sup>

Anadolu'da ilk olarak 1856 yılında İngiliz yatırımcılara İzmir-Aydın demir yolunu yapma imtiyazı verildi. Yol 1866 yılında işletmeye açıldı. Daha sonra eklenen bölümlerle 270 km uzunluğa ulaştı. İngilizlerce yapılan bir diğer demir yolu, kısa fakat önemli olan ve 1888 yılında işletmeye açılan Adana-Mersin demiryoludur.<sup>9</sup> Ayrıca, daha önce Abdülaziz döneminde devlet eliyle yaptırılan<sup>10</sup> Haydarpaşa-İzmit demir yolu İngilizlerce kiralandı.<sup>11</sup>

Fransız yatırımcılara ilk demir yolu yapma imtiyazı İzmir-Turgutlu hattı için verildi. Yolun uzunluğu 168 km idi. Ayrıca Şam-Beyrut demir yolunu yapma ve işletme imtiyazı da Fransızlara verildi.

1888 yılında Alman girişimcilerin kurduğu Anadolu Demir yolu Kumpanyasına (şirket/ortaklık) İzmit-Haydarpaşa demir yolu hattının işletilmesi ve yolun Ankara'ya kadar

---

8 Hattın yapım imtiyazı Baron Hirsh adındaki Yahudi asıllı bir Avusturyalı yatırımcıya verildi. Hirsh birçok entrika ve malî süpekülâsyonla haksız kazanç sağladı. Yapılan antlaşmaya göre; Demir yolunun yapımı için gerekli sermaye Osmanlı Devleti tarafından çıkarılan tahvillerin satışından sağlanacak ve bunun satışını da Hirsh yapacaktı. Yolun kilometresi 220.000 franga mal olacaktı. Yolu 99 sene Hirsh işletecekti. a.ge.; s.16.

9 Earle; s.40. Onur; a.g.e.; s.19.

10 99 km. uzunluğundaki Haydarpaşa-İzmit demir yolunu bir süre hükûmet işletmiş fakat başarısız kalınca işletmesini İngiliz şirketine devretmiştir. Demir yolu 1848'de Haydarpaşa-Anadolu -Bağdat şirketine devredilmiştir? Ek-B.

11 Earle a.g.e.s.40.

uzatılması imtiyazı verildi.<sup>12</sup> Bu Almanların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demir yolculuk işine ilk girişleriydi. Böylece dünya savaşına kadar varacak demir yolu yapma/etki alanı kapma yarışına Almanlar da katılmış oldu.

Alman mühendisler yönetiminde Anadolu demir yolunun yapımı o kadar hızlı bir şekilde gelişti ki; 485 km ray döşendi ve ilk tren Ocak 1893 yılında Ankara'ya vardı.<sup>13</sup> Sultan Abdülhamit idaresindeki devlet, yolun ileriye devamı şartını koymuş olmasına rağmen, uzun süre bu gerçekleştirilemedi. Osmanlı Devleti'nde demiryolculuğa yatırım yapan şirketler bu yolun imtiyazını alabilmek için zorlu bir rekabete giriştiler. Kendi aralarında ve devletle pazarlıklar yapıldı. En sonunda işi Almanlar almayı başardı. Bağdat'a kadar uzanacak demir yolunu Almanlar yapacaktı.<sup>14</sup>

12 Alman ortaklığına imtiyaz verilirken; demir yolunun ilerde Samsun, Sivas ve Diyarbakır üzerinden Bağdat'a kadar uzatılması şart koşuldu. Ankara Demir yolu için ortaklığı yılda kilometre başına en az 15.000 frank kazancı da garanti edildi. Bu para Düyunu Umumiye tarafından yeni demir yolunun geçeceği yerlerden alınarak vergilerle karşılanacaktı.

13 Earle a.g.e., s.42.

14 1903 yılında Almanlarla yapılan ön anlaşmaya göre; Ankara'ya kadar olan Anadolu demir yolları önceki sahiplerinde kalmaya devam edecekti. Konya'dan öteye dönecek yeni hatlar başkalarına devretme ve bırakma hakkı olmaksızın yeni kurulacak olan "Bağdat Demir yolu Kumpanyasının" malı olacaktı. Bu yeni şirket Türk kanunlarına göre 5 Mart 1903 yılında 15 milyon frank sermaye ile kuruldu. Anlaşmaya göre; Anadolu demir yolunun önce güney terminali olan Konya-Basra hattı dönecekti. Asıl Bağdat demir yolu buydu. Bu hatta Suriye ve Mezopotamya'da şube hatları bağlanması için de imtiyazlar verilmişti. Osmanlı hükümeti şirketten haftada en az bir defa İstanbul'dan Halep'e, en az iki haftada bir defa da Bağdat ve Basra'ya ekspres trenler kaldırılmasını istiyordu. İmtiyaz 99 yıl sürecekti. Anlaşmadaki diğer hükümler ise şöyle özetlenebilir: Hükümet kilometre başına 4.500 frank gayri safi işletme gelirini garanti ediyordu. Demir yolunun ge-

1903 yılında Almanlarla yapılan Bağdat demir yolu antlaşması ile Osmanlı Hükûmeti yapım masraflarını yükledi. Ayrıca işletme hâlindeki her kilometre demir yolu için en az geliri garanti etti. Bu paraları karşılamak için demir yolunun geçeceği bölgelerden toplanacak vergiler karşılık gösterildi. Bütün bunlardan başka demir yolunun geçeceği güzergâhta devlet arazisi olan topraklar bağışlandı, demir yolunun iki tarafındaki arazilerde çeşitli tasarruf imtiyazları tanındı.

Güzergâh şöyle tespit edildi: İzmit-Eskişehir-Konya-İskenderun-Halep-Fırat vadisi-Bağdat. Bu yola bağlanacak

---

ceceği devlet arazisinin mülkiyeti imtiyaz sahiplerine bedelsiz olarak devredilecekti. Kum ve taş ocakları bedelsiz olarak kullanılacaktı. Demir yoluna gereken keresteler ormanlardan karşılıksız temin edilecekti. İmtiyaz sahipleri demir yolunun her bir yanındaki 20 km genişliği olan şeritler içinde kalan madenleri Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) ile varacakları anlaşma esasları çerçevesinde işletebileceklerdi. Demir yolu şirketi bir kamu hizmeti gördüğü için hattın geçeceği özel mülkiyete ait toprakları, taş ocakları ve kumluk gibi yol inşaatı için gerekli yerleri kamulaştırma hakkına sahip olacaktı. Şirket bundan başka hat boyunca arkeolojik eserleri aramak için, kazılar yapmak hakkına sahip olacaktı.

Demir yolu yapımı ve ıslahı için imtiyaz sahiplerinin Osmanlı İmparatorluğu içinde satın alacakları ya da dışardan ithal edecekleri ray, demir, kereste, kömür, lokomotif, vagon vs. gibi malzemeler her türlü gümrük vergisinden muaf tutulacaktı. Aynı şekilde imtiyazın stresi boyunca şirketin bütün sermayesinden ve gelirinden vergi alınmayacaktı.

Demir yolu ile ilgili imtiyazlara bağlı olarak şirkete başka imtiyazlar da verildi. Şirket demir yolu boyunca tuğla ve kiremit fabrikaları açabilecek, demir yolu tesisleri ve yan kuruluşları için gerekli elektrik enerjisini sağlamak için elektrik santralleri kurabilecek, demir yolu işletmesi ile ilgili depolar yapabilecekti. Avrupa ile Asya arasında direkt yataklı vagonları sefere koyabilmek için İstanbul-Haydarpaşa arasında feribotlar çalıştırabilecekti. Bütün bu faaliyetler de demir yolunun kendisi gibi vergiden muaf olacaktı.

Bütün bunlara ilâveten; imtiyaz sahipleri Bağdat-Basra arasına demir yolu yapabilecek, Basra körfezi terminalinde modern bir liman kurabilecekti. Ayrıca Dicle ve Fırat ırmakları ile Şattılrap'ta demir yolu yapımı için gerekli olan malzemeyi taşımak gemi işletmek hakkına sahip olacaktı. E.M. Earle; .s.94-96.

yolları ise şunlardı: Karaköy-Bursa, Eskişehir-Ankara, Afyon-Alaşehir, Iğın-Aydın, Ereğli-Kayseri, Sivas-Erzurum, Halep-Diyarbakır, Trablus-şam-Humus, Halep-Şam-Kudüs-Yafa-Elariş.<sup>15</sup>

Güzergâhın bu şekilde tespit edilmesinde gözetilen faydalar, katlanılan sıkıntıların sebebini ve o günkü devlet yöneticilerinin endişelerini göstermesi bakımından önemlidir. Plânlandığı gibi demir yolunun yapılması hâlinde; Irak, Suriye ve Arabistan'daki isyanlara zamanında müdahâle etmek suretiyle hükûmetin etki ve otoritesi bu bölgede kolayca kurulabilecek, bir harp hâlinde sür'atle seferberlik ve gerekli yerlere yığınak yapılabilecek, kuvvet kaydırılabilecek, ve imparatorluk içinde yaşayan halkın tamamının bütün gücünden vatan hizmetinde istifade edilebilecek, o zamana kadar yerinde kalmış olan mahallî servetlerin iç ve dış piyasalara sevk imkânı bulunacak, halkın geliri çoğalacak, devletin vergi geliri yükselecek ve Düyun-u Umumiye borçları daha çabuk ödenebilecek, böylece devletin itibarı yükselecek, merkezî idare güç kazanacaktı.<sup>16</sup>

Anadolu-Bağdat demir yolu imtiyazının Almanlara verilmesi, İngiltere, Fransa, Rusya politikaları üzerinde büyük etkiler yaptı. Rusya demir yolu güzergâhının değiştirilmesini,<sup>17</sup> İngiltere Irak kısmı yapımının kendisine bırakılmasını, Fransa ise, Suriye'de bazı demir yollarının yapılması için

15 Earle; s.96.

16 Onur; s.14-16.

17 Rus baskısını azaltmak maksadıyla, anlaşmayla belirlenen Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Musul güzergâhı değiştirilerek Konya-Adana-Halep-Musul olarak yeniden belirlendi ve öyle inşa edildi.Earle; s.161.

kendilerine yeni imtiyazlar verilmesini istediler ve isteklerini elde ettiler.

Osmanlı toprakları üzerinde yabancı ülkelerin bu imtiyaz koparma, haklar elde etme yarışı gizli ve açık olarak yapıldı. Osmanlı topraklarında etki alanı kurarak pay almak isteyen dünyanın en büyük devletleri karşı karşıya geldi. Bir çeşit paylaşma mücadelesi başladı. Bu mücadelede Osmanlı Devleti saf dışı bırakıldı. Yabancı devletler Osmanlı Devleti'ni paylaşmak için onu hesaba katmaksızın kendi aralarında anlaşmalar yapma yoluna girdiler. Özellikle Almanlar Bağdat demir yolunu yapabilmek için engel tanımak istemiyorlardı.

1910 yılı Kasımında Almanlar ile Ruslar Bağdat demir yolu ile ilgili olarak Potsdam'da gizli bir anlaşma yaptılar.<sup>18</sup> Anlaşmada; sanki demir yoluyla ilgisi yokmuş gibi Osmanlı Devleti'nden hiç söz edilmemişti.

18 Bağdat demir yolunun Almanlar tarafından yapılmasına karşı olan Rus muhalefeti, demir yolunun güzergâhının değiştirilmesi ile engellenemedi. Bunun üzerine Almanlar Ruslarla Potsdam'da bir anlaşma yapmak zorunda kaldılar. Anlaşmaya göre; 1-Almanya 1907 tarihli İngiliz-Rus anlaşmasında da tespit edilmiş şekliyle Rusya'nın Kuzey İran'daki eki bölgesini tanıyor ve bu bölgeye demir yolu, kara yolu telgraf ve diğer ulaşım araçları ile ilgili yapım ve işletme işlerine girişmemeyi kabul ediyordu. 2-Rusya Deutsche Bank'ın Bağdat demir yolundaki haklarını tanıyor ve hattın yapımı ile buna yabancı sermayenin katılması karşılığında politikaya son vermeyi kabul ediyordu. 3-Rusya mümkün olur olmaz Tahran'dan Türk-İran sınırındaki Hanikin'e bir demir yolu yapmayı kabul ediyordu. Bu hat 1903 anlaşmasında öngörüldüğü gibi Bağdat demir yolunun bir şubesi olarak Dicle üzerindeki Sadiye'den Hanikin'e uzatılacak demir yoluna bağlanacaktı. Her iki hat uluslar arası ticaret için kullanılacaktı. Ruslar her hangi bir nedenle Tahran-Hanikin demir yolunu yapmazlarsa bunun imtiyazını almak için Almanlar İran Hükûmetine başvurabileceklerdi. 4- Her iki taraf ekonomik açık kapı politikasına saygı gösterecekti. Rusya Almanya'nın İran'daki ticarî faaliyetlerine güçlük çıkarmayacak, Sadiye-Tahran hattında taraflar eşit davranacaklardı. a.g.e.i, s.260.

1914 yılı Şubatında Almanlar bu sefer Fransızlar ile bir anlaşma yaptılar.<sup>19</sup> Tabii ki; anlaşma yine gizlidir ve Osmanlı Devleti taraf olarak söz konusu bile değildir.

Almanların Bağdat demir yolları imtiyazını alarak Osmanlı Devleti'nin ulaştırmasını tamamen kontrolleri altına almasından endişe eden Fransa, yatırımcılarının Anadolu ve Suriye'de 3500 km. demir yolu imtiyazı almasını sağladı.<sup>20</sup> Esasen İngiltere ve Fransa Anadolu-Bağdat demir yolunun ekonomik önemini kontrol edebilmek için ana hatta birisi Afyon diğeri Halep, üçüncüsü de Bağdat'tan olmak üzere birleşecek demir yolları için gerekli imtiyazları alma siyasetini güttüler. Sonunda Fransızlar Suriye demir yolları imtiyazını, İngilizler ise Bağdat-Basra arasında demir yolu yapma imtiyazını aldılar.<sup>21</sup>

19 —15 Şubat 1914 yılında Almanlar ile Fransızlar arasında yapılan gizli anlaşmanın maddeleri şunlardı: 1-Demir yolu yapımı ve işletmesi bakımından Kuzey Anadolu Fransız etki alanı olarak kabul edilmiştir. Karadeniz demir yolları ile Anadolu-Bağdat demir yollarının birbirine bağlanması için anlaşmalar yapılmıştır. Bütün şirketleri tatmin edecek trafik hükümleri kabul edilmiştir. Ereğli limanı Fransızlar ve Almanlar tarafından ortaklaşa yapılacaktır. 2-Suriye de Fransız etki alanı olarak tanınmıştır. Suriye demir yollarının Trablusşam'dan Fırat üzerindeki Deyrizor'a bir hat döşenmesi kabul edilmiştir. Bağdat demir yolu ile Suriye demir yolları arasında bir trafik anlaşması yapılmıştır. 3-Anadolu ve Bağdat demir yolunun geçtiği yerler Alman etki alanı olarak tanınmıştır. Kuzey Suriye'de Alman ve Fransız hatlarının çatışmasını önlemek için bir tarafsız bölge tespit edilmiştir. 4- Deutsche Bank ve Osmanlı Bankası birbirlerinin imtiyazlarına karşılıklı olarak saygı göstermek, birbirlerinin etki alanlarında demir yolu imtiyazı almamak ve birbirlerinin demir yolu işletmelerini baltalamamak konusunda anlaşmışlardır. 5-Osmanlı Devleti'nin gelirini artırarak demir yolu yapımına katkıda bulunmak maksadıyla bu konudaki diplomatik ve mali girişimleri desteklemek hususunda anlaşmışlardır. a.g.e.i. s.270.

20 a.g.e.; s.272.

21 Onur; .s.21.

Bağdat demir yolu imtiyazının Almanlara verilmesinden sonraki gelişmeler, Osmanlı Devleti, İngiltere ve Almanya arasındaki ekonomik ve politik sorunların su yüzüne çıkmasına neden oldu. Bu üç devlet arasında sorunların çözümü konusunda görüşmeler yapıldı. Osmanlı Devleti'ndeki İngiliz dini, kültürel ve tıbbî kurumlarının hukukî bakımdan yeniden düzenlenmesi, Mısır maliyesi üzerindeki Osmanlı veto hakkı, Osmanlı-İran sınır anlaşmazlığı, petrol alanları, Fırat, Dicle ve Şattılarap trafiği, Mezopotamya'nın sulanması, Küveyt'in durumu gibi konularda Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında 1913 yılında,<sup>22</sup> Almanya ile İngiltere arasında 1914 yılında<sup>23</sup> anlaşmalar yapıldı. Bütün bu anlaşmaların gerçek

22 1913 yılında Türkiye ile İngiltere arasında yapılan anlaşmanın Bağdat demir yolu ile ilgili bölümlerinde şu hususlar vardı: 1-Türkiye İngiltere'nin Basra körfezindeki özel durumunu tanımıştır. İngiltere Osmanlı Devleti'nin Küveyt üzerindeki egemenliğini tanımış, buna karşılık, Osmanlı Hükûmeti şeyhliğin işlerine karışmamaya söz vermiştir. Şeyh ile İngiltere arasında yapılan anlaşmalar Osmanlılar tarafından kabul edilmiştir. 2-Bağdat demir yolunun son durağı Basra olacaktır. İngiltere izin verdiği zaman yol körfeze kadar uzatılabilecektir. 3-Bağdat demir yolunda durumu ve milliyeti ne olursa olsun herkese eşit işlem yapılmasını sağlamak için Osmanlı Hükûmeti şirketin direktörler kurulun 2 İngiliz vatandaşın girmesini kabul etmiştir. 4-Fırat ve Dicle ırmakları ile Şattılarap üzerinde gemi ve mavnalarla taşıma tekelini Baron İnchcape'in kuracağı Osmanlı nehir işletmeleri şirketine verilecektir. Osmanlı Hükûmetinin %50 hisse ile katılacağı şirketin imtiyazı 60 yıl süreli olacaktır. 5-Bu imtiyazlara ve garantilere karşılık İngiltere Osmanlı Devleti'nin gümrük resimlerini %4 oranında artırma girişimini desteklemeyi söz vermiştir. Earle; s.280-281.

23 15 Haziran 1914 yılında yapılan İngiliz-Alman anlaşmasının esasları şunlardır: 1-Bağdat demir yolunun uluslar arası ticaret için büyük önemini takdir eden İngiltere bu hattın Bağdat demir yolu şirketi tarafından yapılmasını, işletilmesini güçleştirecek ve bu sermaye katılmasını engelleyecek önlemlere başvurmayacak yada bunları desteklemeyecektir. İngiltere ayrıca Bağdat demir yolu şirketinin Asya Türk topraklarındaki hatları ile rekabet edecek ya da şirketin kazanılmış haklarına ters düşecek girişimlerde bulunmamayı ve bu tür giri-

amacı Osmanlı Devleti'ni çıkar bölgelerine bölmektir.<sup>24</sup>

Anlaşmaların yapıldığı sıralarda iktidarda olan İttihat Terakki mensupları bunların ne anlama geldiğini bilmiyor değillerdi. Onların düşüncelerine göre demir yolları devletin güçlenmesine büyük katkıda bulunacaktı. Bunun için de bazı fedâkarlıklar ile Avrupa emperyalizmine bir süre göz yumulabilirdi. Ne yazık ki Avusturya veliahtı vurulmuş, büyük savaş erken başlamıştı. Yapılan bu anlaşmalar bir savaşı önlemeye ve iyi umutların yeşermesine fırsat vermedi.

Büyük savaştan önce Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki demir yolu girişimlerinden bahsederken Hicaz demir yollarını (Ek-Ç) göz ardı edemeyiz. Hicaz demir yollarının yapımına 1910 yılında başlandı. Projeye göre ana güzergâh Şam-Amman-Medine-Mekke olacaktı. Bu hatta Dera-Müzeyreb-Afule-Bisan şube hattı bağlanacaktı. 1918'de büyük

---

şimleri desteklemeyi kabul etti. 2-İngiliz hükûmeti Osmanlı Devleti'nin gümrük resimlerinin % 11'den % 15'e çıkarılması isteğini desteklemeyi ve Osmanlı devlet gelirlerinden Bağdat demir yollarının tamamlanması için malfi yardımıda bulunmasına karşı çıkmamayı kabul etti. 3-Bağdat demir yolu başlangıcı Basra olacaktı. Bağdat demir yolu ana hattının herhangi bir noktasından Basra körfezine –tarafı arasında bir anlaşma olmaksızın–hiçbir şekilde şube hattı döşenmeyecek, Basra körfezine istasyon, Liman tesisleri yapılmayacaktı. 4-Bağdat demir yollarında kaynağı, cinsi ne olursa olsun ticarî eşya ve hangi ulustan olursa olsun yolcuya farklı tarife uygulanmayacaktı. 5-Tarafı Osmanlı devletindeki etki alanlarında ekonomik açık kapı politikası uygulayacaklardı. 6-İngiltere Almanya'nın Çukurova'da, Almanya İngiltere'nin Mezopotamya'da sulama tesislerindeki haklarını tanıdı. 7-Her iki taraf ta 1913 yılında Osmanlı-İngiliz anlaşmasında tespit edilen esasları onayladı. 8-Osmanlı hükûmeti nezdinde girişimde bulunularak Şattılrap'ın gemi trafiğine elverişli bir şekilde getirilmesi için her iki taraf da anlaştı. 9-Anlaşmanın hükümlerinin uygulamasında doğacak bir anlaşmazlığın hakeme götürülmesi kararlaştırıldı. a.g.e.; s.290-291.

<sup>24</sup> a.g.e.; s.294.



savaşın yenilgiyle sona ermesine kadar ancak Medine'ye varılabiliyordu.

Hicaz hattı ilk demiryolcularımızı yetiştirmiş olması bakımından çok önemlidir. Büyük harp ve Millî Mücadele'yi de bunlar idare etti. İmparatorluk devrinde Hicaz demir yolu hariç bütün diğer demir yollarında personelin çoğu Hristiyan idi ve işlemler Fransızca yapıldı. Bu hat yapılıncaya kadar Türklerin demir yolu yapma ve işletmeye kabiliyeti olmadığı daima söylenmiş bir söz idi.<sup>25</sup> Ancak bu yol ile Türkler kendilerine bir özgüven kazandılar.

Hicaz demir yolunun yapımı için birisi İstanbul'da diğeri Şam'da olmak üzere 2 komisyon kuruldu. Şam'daki komisyonun başına 5'nci Ordu Komutanı Müşir Kâzım Paşa ve maiyetinde fennî müşavir olarak Meisner Paşa vardı. Bu komisyonun emrinde birçok Türk mühendisiyle Türk kıt'aları (2 demir yolu taburu, 1 sanayi taburu, birçok da amele Taburu) vardı.

Hicaz hattı Türk demir yolculuk tarihinde iftiharla anılmaya değer bir eserdir. Yapım tamamen demir yolu kıtaları tarafından gerçekleştirildi. Başlangıçta sınaî imalât müteahhitlere verildi. Yol Medine'ye yaklaştıkça erlerin ve subayların ustalıkları da arttığından önceleri yalnızca "poz" işlerinde çalışan birlikler sınaî üretimleri de yapmaya başladılar.<sup>26</sup> Özetlersek; bu yol hem girişim hem sermaye hem de emek ve teknik yönüyle tamamen millî bir nitelik taşımakta idi.

---

25 Onur A., Age.s.25

26 Onur; s.26.

Bir savaşı önlemek için yapılan bir dizi diplomatik görüşmelere ve anlaşmalara rağmen emperyalist ülkeler doymaz hırslarıyla dünyayı hızla bir savaş ortamına sürüklüyorlardı. Bu şartlar altında Osmanlı Devleti de kendi çapında muhtemel savaşın hazırlıklarına koyuldu. Orduyu yeniden düzenlemek için Almanya'dan bir askerî heyet getirtildi. Alman ve Türk kurmaylarınca harp durumunda Osmanlı sınırları içerisindeki demir yollarının kullanılma esasları konusunda bir plân hazırlandı. Buna göre harp hâlinde demir yolları askerî stratejinin gerekleri çerçevesinde millî bir şebeke olarak kullanılacaktı.

Harbe girildiği zaman Osmanlı İmparatorluğu içinde İngiliz ve Fransız şirketlere ait 1997 km, Alman ve Avusturyalılara ait 1923 km demir yolu vardı. Bunlara ilaveten yapım ve işletilmesi tamamen millî ve devlete ait olan 1558 km, Hicaz Demir yolu ve şubeleri vardı. Bütün ülkede; 1/3'ü Türk'lere ait olmak üzere toplam 5411 km demir yolu vardı. Bunların bir kısmı normal, bir kısmı dar hat şeklinde idi.<sup>27</sup>

Harp devam ederken demir yolları yapımı devam etti. Toros ve Amanos dağlarında devam eden demir yolu/tünel yapımı Irak ve Kafkas cephelerinin desteklenmesi bakımından büyük önem arz ediyordu. Buradaki çalışmalar harbin son yıllarına kadar devam etti. Hatta bu yüzden Suriye hareketi olumsuz etkilendi. Bu inşaatların tamamlanması ancak 1918 yılının Ekim ayında tamamlanabildi. İlk İstanbul-Halep ekspres seferi de bu tarihte yapıldı.

---

27 a.g.e.; s.29.

Irak bölgesinde; ana hattın Akçakale-Nusaybin kısmıyla şube hatlardan Derbesiye-Mardin ve Samra-Tikrit kısımları 1918 yılına kadar tamamlandı ve işletmeye açıldı.

Filistin bölgesinde; İkinci Kanal harekâtına destek olmak üzere Mesudiye'den başlayarak Hafiret-ül-avca'ya kadar 256 km'lik demir yolu 1916 yılına kadar tamamlandı. Kanal harekâtından sonra bu yola devam edilmedi. Daha sonra Suriye bölgesinin savunulmasında bu demir yolundan büyük yarar sağlandı.<sup>28</sup>

Ankara-Kayseri arasına yapılmak istenen dar hat döşeme girişimi Yahşihan'a kadar sürdürülebildi. 1915 yılında Ankara Yahşihan arası işletmeye açıldı.

Harp nedeniyle Karadeniz'den taşınamayan Ereğli kömürünü İstanbul'a getirmek için Kâğıthane demir yolu yapıldı. Enver Paşa-Pirgos-Ağaçlı ile Pirgos-Çiftalan kısımlarından oluşan yol 1916 yılında tamamlanarak işletmeye açıldı.

Harp devam ederken yapılan demir yollarının-Anadolu Bağdat hattında olanlar hariç-tamamı askerî maksatlar için demir yolu kıt'aları tarafından yapıldı ve işletildi.

Savaşa girerken Osmanlı Devleti'nin aldığı bir dizi önlemden birisi de ülke içindeki demir yollarına el koymak oldu. Bir Askerî Demir yolları İdaresi kuruldu. Bu kuruluş savaş hâlinde bulunan ülke yatırımcılarınca yapılan ve işletilen demir yollarının yönetimini ele aldı. Yönetimine el konulan hatlar şunlardı: İzmir-Turgutlu demir yolları ve uzantısı olan

---

28 a.g.e.; s.30-31.

yolları, İzmir-Aydın demir yolları ve bağı olan yolları, Beyrut-Şam-Halep demir yolları ve bağı olan yolları, Mudanya-Bursa, Yafa-Kudüs Demir yolları. Harbiye Nezareti bu demir yollarından Suriye’de bulunanların Hicaz demir yolları İdaresi tarafından, İzmir-Aydın ve İzmir-Turgutlu demir yollarının ise askerî bir yönetici tarafından işletilmesine karar verdi.<sup>29</sup> Müttefiklerimiz olan Avusturya ve Alman yatırımcılara ait olan Şark (Rumeli) demir yolları ile Anadolu-Bağdat demir yollarının kendi sahiplerince işletilmesine devam edildi.

Burada olayların tarihî gelişimine kısa bir ara verip Türk askerî demir yolculuğunun geçmişine bir göz atmakta fayda vardır.

Dünyada askerî demir yolcu birliği ilk defa 1866 yılında Almanlar tarafından kuruldu. Birliğin görevi yalnız tahrip ve tamir idi. Fransa’da ise 1870-1871 savaşıdan sonra kuruldu. Fransızlar birliğin görevleri arasına işletmeyi de eklediler. Demir yolu birlikleri bir askerî ihtiyaca cevap vermek için kurulmuşlar, ihtiyaçlara göre görev almışlardı.<sup>30</sup>

Bizde ilk demir yolu birlikleri askerî bir ihtiyaçtan kaynaklanan bir nedenle değil daha özel bir nedenle kuruldu. Hicaz demir yollarının yapılması ne bir şirkete ve ne de bir sermaye sahibi kişiye verilebildi. Yabancı bir şirkete imtiyaz

29 a.g.e.; s.29. Daha sonra yapılan yeni bir düzenleme ile İzmir-Turgutlu ve İzmir-Aydın demir yolları da yeni teşkil edilen “Hicaz ve Askerî Demir yolları ve Limanlar Müdüriyeti Umumiyesi”ne bağlandı. Harp devam ederken askerî gereklere göre idare edildi. ATASE; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:7

30 Onur; s.73.

verilerek yaptırılmazdı. Çünkü kutsal topraklara Müslüman olmayanların girmesi dinsel nedenlerle mümkün değildi. Yerli olarak da ne bir şirket ve ne de bir kişi demir yolu yap- tıracak kadar yeterli para birikimi ve teknik destek sağlaya- bilecek durumda idi. Bu nedenle devlet işe el attı ve “Hicaz Demir yolları Hattı Alisi İnşaat Nazırlığı” kuruldu. Bu Na- zırlığın emrinde görev yapmak üzere “1’nci ve 2’nci Şimen- difer Ameliyat Taburları” (Demir yolu Amele-İşçi Taburları) kuruldu. Daha sonra bunlara ilave olarak 1 piyade alayı top- rak işlerinde çalışmak üzere Nazırlık (Bakanlık) emrine ve- rildi.<sup>31</sup> Taburların çeşitli bölükleri tamirat, poz, ameliyat, ve imalât-ı sınaie işleri gibi alanlarda görevlendirildi. Özellikle Müslüman olmayan yabancıların girmesi yasak olan Me- dine şehrine yakın olan kutsal yerlerde her türlü imalât-ı sı- naie işleri tamamen Türk demir yolu birliklerince yapıldı.<sup>32</sup>

Yapımı biten kısımların işletilmesi 1’nci Demir Yolu Ta- buruna verildi. Tabur bu şekilde zamanla bir işletme taburu haline dönüştü. İşletme; taburdaki okur-yazar adamlar ve 5’nci Ordu Telgraf Bölüğünden alınan muhabere personeli ile sağlandı. Böylece “Hicaz Demir yolları İdaresi” kurulmuş oldu.<sup>33</sup> Hicaz demir yollarında iyice ustalaşan Türk çocuk- ları, o zamana kadar işin yabancıya olmaya mahkûm edilme- lerine rağmen, bu tarihten sonraki her millî ve vatan yararına olan girişimde bu bilgi ve görgülerini başarıyla kullanabil- mişlerdir.

31 Hicaz demir yolları kuruluş şeması için bk. Ek/C.

32 Onur; s.74.

33 a.g.e.; s.75.

1908 yılında İstanbul'da tamamen askerî amaçlı yeni bir tabur kuruldu. Taburun çekirdeğini Hicaz demir yolları işletmesinden getirilen subay ve erler oluşturdu. Tabur Anadolu-Bağdat demir yollarında değişik istasyonlarda görevlendirildi. Bundan sonra 1909 yılında Rumeli demir yolları için İstanbul'da yeni bir tabur daha kuruldu. Bu iki tabur "Dersaadet Şimendifer Alayı" adı ile bir teşkilât içinde toplandı.<sup>34</sup>

1914 yılında ordunun yeniden düzenlenmesi esnasında demir yolu birlikleri de düzenlemeye tâbi tutuldu. Bu kapsamda Demir yolu âlayı yeni kurulan "Muhabere ve Muvasala Müfettişi Umumiliği"<sup>35</sup> (Haberleşme ve Ulaştırma Genel Müfettişliği)ne bağlandı. Harp devam ederken alayın taburları çoğalan ihtiyaçlar nedeniyle 5'e çıkartıldı. 1917 yılında yeni bir düzenleme ile "Şimen-difer Kıtaatı Müfettişliği" (Demir yolları Birlikleri Müfettişliği) kuruldu. Bütün bu birlikler harp boyunca vatanın değişik yerlerinde fedakâr hizmetler gördü. Kendilerine düşen görevi en zor şartlarda bile başarıyla yerine getirdiler.<sup>36</sup>

34 Dersaadet Şimendifer Alayı kuruluş şeması için bk. Ek-D.

35 Haberleşme ve Ulaştırma Genel Müfettişliği kuruluş şeması için bk. Ek-E.

36 1'nci Taburun 1'nci Bölüğü; Trabzon-Hamsiköy arasındaki 52 km'lik dekovil hattını 11'nci Bölük ile birlikte yaptı ve işletti. Bölük 28 Mart 1916 yılına kadar buradaki işini bitirdi ve İstanbul'a döndü. Daha sonra Haydarpaşa garında olan patlamanın meydana getirdiği tahribatı 14'ncü Bölükle temizledi. Sonra da Kâğıthane hattında görev aldı. 2'nci Bölüğü; Birinci Dünya Harbi'nin sonuna kadar Anadolu Hattı Komiserliği emrinde görev yaptı. 3'ncü Bölüğü; 16 Ağustos 1916 yılında Romanya'ya gönderildi ve burada 20 km dekovil hattı yaptı ve işletti. İstanbul'a dönen bölük Kâğıthane dekovil hattını işletilmesinde görevlendirildi. 4'ncü Bölüğü merkezde kaldı. Kâğıthane hattının yapım ve işletmesinde görevlendirildi.

2 'nci Taburun 5'nci Bölüğü; 22 Temmuz 1914 yılında İzmir-Aydın hattına görevlendirildi. Harbin sonuna kadar burada görev yaptı. 6'nci Bölüğü; 29 Mayıs 1915 yılında Hadımköy-Kurukavak demir yolunun yapımına görevlendirildi. Buradaki işi bitince Uzunköprü-Keşan hattının yapımına gönderildi. Daha sonra buradaki yapım çalışmaları durdurularak Çanakkale'de Maydos-Kilitbahir-Soğanlıdere güzergâhında 20 km'lik koşulu demir yolunu yaptı. 1916 yılından harbin sonuna kadar Kâğıthane dekovil hattında görevlendirildi. 7'nci Bölüğü; Harbin sonuna kadar Kâğıthane dekovil hattında görevlendirildi. 8 nci Bölüğü; Kâğıthane dekovil hattında devamlı tamirat ile görevlendirildi.

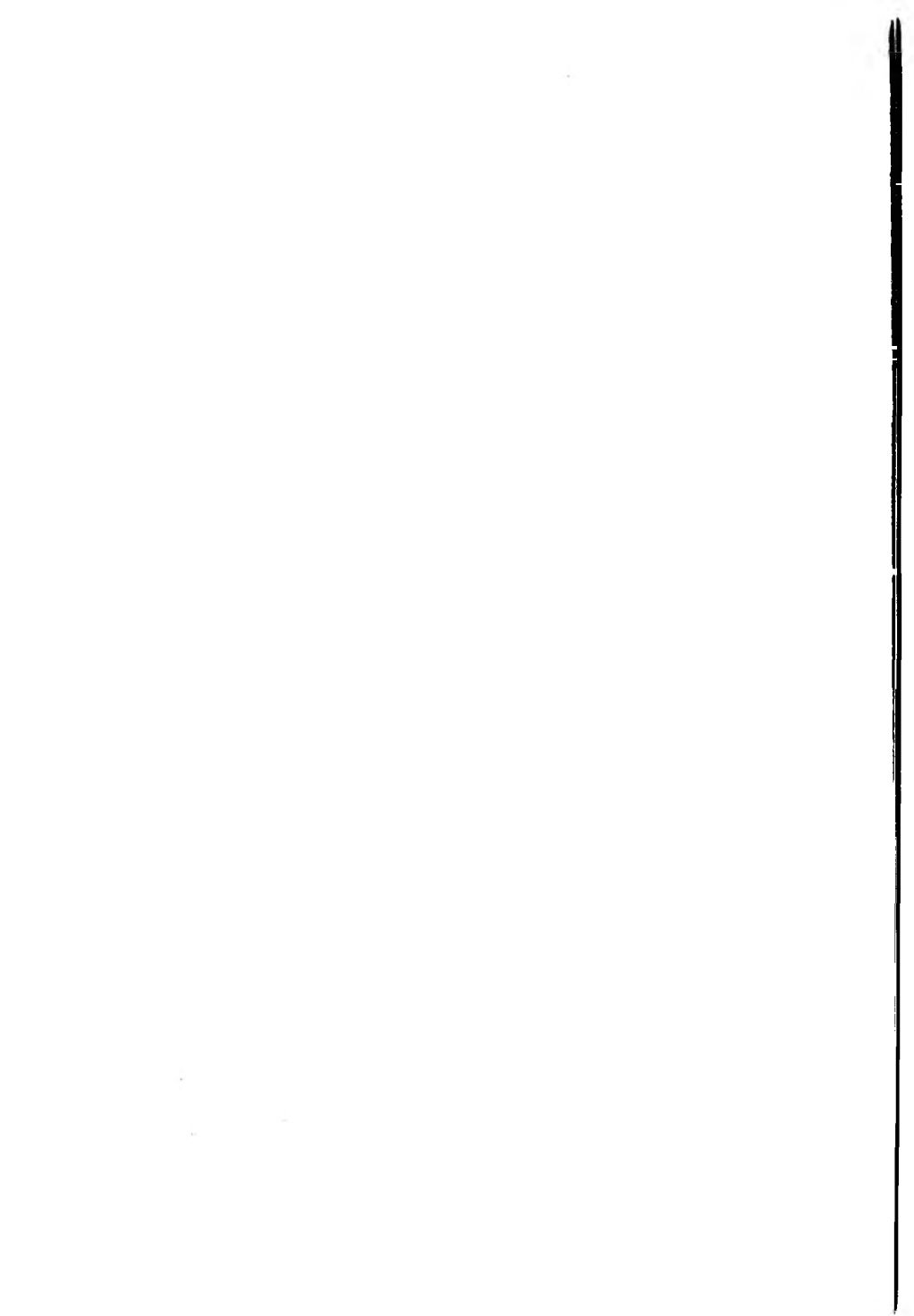
3'ncü Taburun 9'cu Bölüğü Kâğıthane hattının Pirgos-Çiftalan kısmının yapımında çalıştı sonra Hadımköy'e gitti. 10'ncü Bölüğü; önce Kâğıthane hattında sonra Uzunköprü istasyonunun genişletilme çalışmalarında, daha sonra Toros tünellerinin yapımında 3 ve 5'nci Alman demir yolları bölüklerine takviye olarak görevlendirildi. 11'nci Bölüğü; 1918 yılının Ocak ayında Çubuklu'ya gönderilerek burada 6 km'lik bir dekovil hattı yapıldı. Daha sonra taburu ile birlikte Kafkas Cephesine gönderildi. Orada Sankamış-Horasan dar hattını yaptı. 12'nci Bölüğü; 30 Haziran 1916'da 13'ncü Bölükle birlikte Pirgos-Çiftalan kısmının yapımında görevlendirildi. 1918 yılında Kafkas Cephesi'ne gönderildi. Burada Şahtahtı-Karaköse-Bayezit-Bargiri hattını yaptı.

4'ncü Taburun 13'ncü Bölüğü önce Çiftalan hattı inşaatında çalıştıktan sonra Kafkas Cephesi'nde Güümü-Tebriz hattının yapımında görevlendirildi. 14'ncü Bölüğü, Haydarpaşa garının temizlenmesinden sonra bir süre Kağıthane hattında çalıştı. Daha sonra Kafkas Cephesi'ndeki çalışmalarda görevlendirildi. 15'nci Bölüğü; 17'nci Bölük ile birlikte Suriye ve Batı Arabistan Genel Komutanlığı emrinde Suriye demir yollarının yapımında görevlendirildi. 16'nci Bölüğü; Yeşilköy depolarına kadar yapılan hattın inşa edilmesinde çalıştı.

5'nci Taburun 17'nci Bölüğü; 15'nci Bölükle birlikte Suriye ve Batı Arabistan Genel Komutanlığı emrinde Suriye demir yollarının yapımında görevlendirildi. 18, 19, 20 nci bölükleri; Kâğıthane-Ağaçlı hattının yapımında çalıştılar. İnşaatın tamamlanmasından sonra devamlı tamiratına baktılar.

Ayrıca; Edirne müstahkem mevkiinde bulunan dekovil hattını işleten Edirne Kale Bölüğü, harbin çıkmasıyla buradan alınarak Yeşilköy'de görevlendirildi.

Onur ; s.73-79.





## BİRİNCİ BÖLÜM

### MONDROS MÜTAREKESİ'NDEN SONRA DEMİR YOLLARI

#### 1. DEMİR YOLLARI İLE İLGİLİ MÜTAREKE HÜKÜMLERİ\*

Osmanlı Devleti 1914 yılında başlayan büyük harpten yenilgiyle çıktı. 30 Ekim 1918'de İtilâf devletleri ile Mondros limanında bir mütareke (ateşkes) antlaşması imzalandı. Bu antlaşmadan önce Hicaz ve Filistin'deki demir yolları elimizden çıkmış bulunuyordu.<sup>37</sup> Anlaşmanın imzalandığı zaman elde Anadolu'daki demir yolları, Rumeli demiryollarının bir kısmı ve Kafkas demir yolları kalmıştı.(EK-F) Mütarekede demir yollarıyla ilgili olarak yer alan 10'uncu maddeye göre, "Toros tünelleri müttefikler tarafından işgâl edilecek", 15'nci maddeye göre ise "Bütün demir yollarına İtilâf

\* Mütareke antlaşması (ateşkes-silah bırakışması antlaşması); savaşı sona erdirmek ve askerî durumu olduğu gibi tespit etmek maksadıyla askerî yetkililer arasında yapılan bir anlaşmadır. Geçici bir anlaşma niteliğinde olup, kalıcı barış görüşmelerine zemin hazırlamak amacına yöneliktir.

37 Onur, s.32. Ayrıca Harbiye Dairesi Riyasetine yazılan 26.05.335 (1919) tarihli belgede, "Hicaz Demir yolu İdaresine ait eşya depo ve ambarlarına İtilâf devletlerinin askerî kurulunca el konulduğu..." bildirilmektedir. ATASE; İSH Kol., Kutu:139, Gömlek:106

devletlerinin kontrol subayları görevlendirilecekti. Bunlar arasında o gün için Osmanlı Devleti'nin kontrolü altında bulunan Kafkas ötesi demir yolu kesimleri de bulunmaktaydı. Söz konusu Kafkas demir yolları serbest ve tam olarak İtilâf görevlilerinin yönetimi altına verilecekti.<sup>38</sup>

Mütareke anlaşması gereği orduda terhisler başladı. Bu kapsamda demir yollarında görevli inşaat taburlarındaki amele ve diğer erlerin de terhisleri gerekiyordu.<sup>39</sup>

Ayrıca; Başkomandanlıktan (Başkomutanlık) 6'ncı Orduya gönderilen 30 Ekim 1918 tarihli bir şifrede; mütareke gereği, her ne sebeple olursa olsun Almanların ülkede kalmalarının mümkün olmadığı bildirilmekte idi.<sup>40</sup> Bu, demir yollarında özellikle teknik alanlarda önemli görevler yapan Almanların da uzaklaştırılacakları anlamına geliyordu.

Mütarekede yer alan anlamı ve amacı açıkça ortada olan maddeler ile maksadı uygulama esnasında ortaya çıkan maddelere bakıldığında; İtilâf devletlerinin Türk demir yollarını, tam kontrol altına almak istedikleri anlaşılmakta idi. Mütarekenin kabul edilmesinden sonra demir yollarında devam eden çalışmalar durduruldu, personel dağıtıldı. Bazı hatların tamir, bakım ve işletmesini yapan, bir kısmının ise yapımında teknik olarak katkıda bulunan Almanlar memleketlerine gönderildi.

---

38 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:138, Gömlek:57.

39 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:128, Gömlek:64.

40 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:126, Gömlek:151.

## 2. MÜTAREKE HÜKÜMLERİNİN UYGULANMA-SI

Başkumandanlıktan çıkarılan 12 Kasım 1918 tarihli yazıda; “İtilâf devletleriyle imzalanan anlaşma gereğince demir yollarının kontrolüne izin verildiğinden onlara kolaylık gösterilmesinin ülke yararına olacağı, bu konuda bir başvuru olursa, başvuru şeklinin bildirilmesi ve verilecek talimata göre hareket edilmesi, talimat gelinceye kadar ciddî bir şey yapmamakla birlikte, sorun çıkmasına meydan vermeden durumun iyi idare edilmesi” istenmekte idi.<sup>41</sup>

Mütareke anlaşmasının içeriği Türk devlet adamları ve aydınları tarafından ilk zamanlarda son derece iyimser karşılandı. Mütareke metni ile ilgili değerlendirmeler bu iyi niyet havası içinde yapıldı. Metin içerisinde geçen kelimelerin anlamı her ne kadar yorumlamaya bağlı olarak farklı anlamlar kazanabilir görünseler de; savaş devam ederken açıklanan Wilson prensipleri<sup>42</sup> insanlara umut telkin etmekte idi. Eğer açıklandığı gibi bu prensipler kalıcı barış anlaşmalarının temelini teşkil ederse Türk milleti zaten mütarekeden önce çektiği sınırların içinde çoğunlukta idi ve vatan olarak bu top-

41 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:90-1.

42 Birinci Dünya Savaşı'nın bitiminden 9 ay önce 8 Ocak 1918 tarihinde açıklanan 14 maddelik Wilson Prensiplerinin Türk sınırlarının belirlenmesi ile ilgili maddeleri şunlardı: Madde 12: Şimdiki Osmanlı İmparatorluğu'nun Türklerle meskun kısımlarına tam bir hükümlerlik hakkı tanınması, fakat bugün Türk hâkimiyetinde bulunan diğer milliyetlere de tam bir emniyet içinde yaşama ve kolayca gelişme imkânının güvence altına alınması. Çanakkale Boğazı'nın milletler arası bir güvence altında bütün milletlerin gemilerine ve ticaret ulaşımına açık kalması. Milli Mücadele Yıllarındaki Kuruluşlar, TTK Basımevi, Ankara, 1988, Tevetoğlu, Fethi, s. 151-153.

raklara razı idi. Nitekim; daha sonra Misakı Millî ile çizilen sınırlar mütarekeden önce Türk ordusunun çekildiği ve Türklerin çoğunlukta yaşadığı sınırlardı. Wilson prensipleri de milletlerin çoğunlukta yaşadıkları topraklarda özgür yaşamalarını öngörmekte idi. Buna göre; barış anlaşması Türklerin vatani olarak mevcut sınırlarının onaylanması anlamına gelecekti. Mütareke anlaşması bu durumu etkilemeyecekti. İşte toplumda hâkim olan bu anlayışla ve İtilâf devletlerinin gerçek niyetleri bilinmeden, savaşta orduların çekildiği son noktaların gerisinde bağımsız bir ülke olarak Türk varlığının, devletiyle, demiryollarıyla ve diğer kurumlarıyla devam ettirilebileceğine dair bir güven görünmekteydi. Mütareke metnindeki bu esasa ters düşen maddelerin iyi niyetli yorumları yapılıyor ve İtilâf devletlerinin de bunları kabul edeceği umuluyordu.

Yıldırım Orduları Grup Komutanı Mustafa Kemal Paşa, Adana hat kumandanının değerlendirmesine de yer verdiği 3 Kasım 1918 tarihli bir yazısında adı geçen kumandanın “Mütareke hükümleri gereği Toros tünelleri korunmak üzere İtilâf birlikleri tarafından işgâl edilse bile bunlar ile birlikte aynı tünellerde Türk askerî varlığının da devam etmesi için çalışılması gerektiği” düşüncesinde olduğunu vurgulamaktaydı.<sup>43</sup> Bu düşünce; imzalanıp kabul edilmiş bir anlaşmanın uygulanması esnasında sorunlar çıkan hükümlerinin görüşmeler ile değiştirilebileceği kanaatine dayanmakta idi.

24 Kasım 1918 tarihinde Harbiye Nezaretinden Sadarete

43 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:73.

(Başbakanlık) çıkarılan yazıda; “Almanlar tarafından yapımı devam eden tünellerin İtilâf devletlerince işgâl edilmesi ve Almanların ülkelerine gönderilmesi durumunda bölgede demir yolları yapımının duracağı ve önceden yapılan yolların devamlı bakım ve tamiratının kalacağı için zamanla yapılan kısımların da harap olacağından İtilâf devletlerine durumun bildirilerek uygun tedbirlerin alınması”<sup>44</sup> istendi. Bu isteğin altında yolların yapımının devam etmesi ve yapılanların da korunabilmesi için anlaşmaya rağmen Almanların kalması-  
nın sağlanması arzusu vardı.

Anlaşmanın uygulanması esnasında; İtilâf devletlerinin Türklerle ilgili sorunlara iyi niyetli yaklaşımlarına olan güvenden kaynaklanan başvurular yapıldı. Bunlardan birisi 2’nci Ordu Komutanı Nihat Paşa tarafından gerçekleştirildi. Bir kısmı İtilâf devletlerinin işgâli altında kaldığı için işletmenin durduğu Katma-Halep-Cerablus arasındaki yolun işletmeye açılması suretiyle 2’nci ve 6’ncı ordular arasında demir yolu irtibatının sağlanabilmesi için Halep’te bulunan İngiliz İşgâl kuvvetleri Komutanına başvuruldu. Fakat İngilizler trenlerin hareketi için gerekli olan bir aylık odunun Osmanlı Devleti’nce hazırlanmadığı sürece buna izin verilmeyeceğini bildirdi. Bu kadar odun bulunamadı. Bunun üzerine 2’nci Ordu komutanı Başkumandanlığa yazarak bu hususun bir kez de İstanbul’daki İtilâf temsilcileriyle görüşülmesini istedi.<sup>45</sup>

44 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:114.

45 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:158.

Başkumandanlığın İngiltere'nin İstanbul temsilciliğine çıkardığı 21 Kasım 1918 tarihli yazısında; "Mütareke imzalandığında Müslimiye istasyonu İtilâf devletleri tarafından işgâl edilince Bağdat demir yollarının bu bölgedeki kısmını ikiye böldüğü ve bu bölünmüşlüğü her iki tarafın da taşımacılığını olumsuz etkilediğinden, Nusaybin yönüne kaldırılan trenlerin mütarekenin kısıtladığı kısımlarda durdurulmaya-  
rak Müslimiye'den Nusaybin'e kesintisiz devam ettirilmesi için görüşmeler yapılması istenmekte" idi.<sup>46</sup>

Halep'in kuzeyindeki demir yollarının mütareke şartlarından doğan yeni durum da göz önüne alınarak işletilmesi-  
nin sağlanması için İngilizlerden gelen istek üzerine yapıla-  
cak görüşmelere Adana Hat Komiseri Yüzbaşı Abdullah gö-  
revlendirildi. İngilizler de hem Halep'in kuzeyindeki hatların  
kontrolü hem de bu konudaki sorunların görüşülmesi için  
Binbaşı Aleksandr'ı görevlendirdi.<sup>47</sup> İlk görüşmelerin so-  
nunda Yüzbaşı Abdullah'ın 3 Aralık 1918 tarihli raporunda-  
ki kanaati, o günlerde genelde hâkim olan İtilâf devletlerinin  
Türk bağımsızlığına saygılı olduğu düşüncelerine tercüman  
olmakta idi. Yüzbaşı Abdullah raporunda; "İngilizlerle yap-  
tığım görüşmelerde edindiğim izlenimlere göre; Osmanlı  
Devleti bu demir yolunu düzenli olarak işletecek olursa İngi-  
lizlerin demir yolunu doğrudan ele almayarak kontrolle yeti-  
neceklerini, aksi takdirde işletmeye el koyacaklarını" sandı-  
ğını ifade etmekte idi.<sup>48</sup>

46 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:124, 152.

47 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:146-1.

48 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162.

Halep'te İngilizlerle devam eden görüşmeleri Yüzbaşı Abdullah'ın 3 Aralık 1918 tarihli raporundan alıyoruz. İngilizler demir yollarıyla ilgili olarak şu isteklerde bulundular:

1.İngilizlere tren işletmesi için günlük olarak 40 ile 50 ton arasında odun verilecek,

2.Adana'ya bir İngiliz demir yolu kontrol subayı gönderilecek,

3.Katma-Halep demir yolu telgraf hattı Türkler tarafından tamir edilecek,

4.İngilizlerin işgâli altındaki Halep-Riyak demir yolunun bizde bulunan makine ve malzemeleri teslim edilecek,

5.İngilizlere Anadolu-Bağdat demiryolu şirketinin makine ve vagon listesi verilecek.<sup>49</sup>

İngilizlerin bu isteklerine karşı; Osmanlı Devleti'nde trenlerin üç yıldan beri odunla işletildiğini, bundan dolayı odun kaynaklarının kuruduğunu, ayrıca bu iş için gerekli olan askerî terhis olduğunu ileri sürerek bunu karşılamanın zor olduğu bildirildi ise de İngilizler odunun bir müteahhit tarafından Halep civarından elde edilebileceğini bildirdiler. Bu konuda bizim imkânlarımızı iyi biliyorlardı. Söylenecek bir şey kalmadığından bu madde ve diğer maddeler kabul edildi. Katma-Halep demir yolunun telgraf hatlarının tamiri için Bağdat demir yolları şirketine emir verildi. Halep-Riyak Demir yolu malzemesinin verilmesinde bir sakınca görülme-

49 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162-1.

di. Anadolu-Bağdat demir yolları şirketinin Halep-Nusaybin bölgesindeki makine ve vagonlarının listesinin verilmesi ile yetinilmesine karar verildi.<sup>50</sup>

Görüşmelerde İngiliz istekleri; işgâl edilen yerlerdeki demir yollarının Osmanlılarda kalan malzeme ve makinelerinin kendilerine teslimi, işgâl edilmeyen yerlerde ve Osmanlı kontrolünde olanlarının ise listelerinin istenmesi esasına dayanıyor, bu istekler Osmanlı Devleti'nce haklı bulunuyordu.

Yüzbaşı Abdullah'ın devam eden görüşmelerdeki son durumu bildiren 3 Aralık 1918 tarihli raporunda bir önceki görüşmelerde varılan anlaşmalara ilâveten; "İngilizlerin, tren seferlerinde bazı kısıtlamalar yapılması şartıyla işgâl altındaki Halep-Nusaybin arasındaki demiryolu işletmesinin Osmanlılara bırakılmasını, Alman teknik personelden de çok gerekli olan 10 kişinin Türkiye'de kalmasını kabul ettiği" bildirilmekte idi.<sup>51</sup>

İngilizler, mütareke hükümlerinin tavizsiz uygulanması yerine, anlaşmanın uygulanmaya başladığı ilk günlerde Türklerden gelen makul teklifleri kabul ettiler. Özellikle, demir yollarının işletilmesi konusunda pek zorluk çıkarmadılar. Çünkü anlaşma gereği asker terhisleri vardı. Asker terhislerinin bir an önce tamamlanması menfaatlerine uygundu. Bunu sağlamak için o günün etkili ulaşım aracı olan trenlerin çalışmasını sağlamak konusunda tavizkâr davrandılar.

50 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162-2.

51 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162.



Anlaşmanın uygulanmasında taviz vermeden uygulanan hususlar da vardı. Bunlardan birisi Alman personelin derhal işten el çektirilmesi idi. Toros demir yolları boyundaki taburlara çekilen 6 Kasım 1918 tarihli bir mesajda; “Almanların görevde bulundukları bütün telefon, telgraf ve binaların teslim alınarak olası tahribatlara karşı nöbetçiler konularak gerekli önlemlerin alınması istendi.”<sup>52</sup>

Taviz vermeden uygulanan hususlardan bir diğeri Kafkas demir yolları ile ilgili hususlardı. Brest-Litovsk Anlaşması’ndan sonra Rusların boşalttığı Kafkasya’yı işgâl eden Osmanlı Devleti bu kapsamda Kafkas demir yollarına da el koydu. Demir yollarının işletilmesi görevi İstanbul’dan getirtilen 2’nci Demir yolu Alayına verildi.<sup>53</sup> 8 Ekim 1918 tarihini taşıyan bir telgrafta; “Yeni kurulan Kafkas Demir yolları Komiserliğinin gerekli kırtasiye ihtiyaçlarının karşılanmasından” söz edilmekte idi.<sup>54</sup> Çok geçmeden mütareke anlaşması imzalandı. Anlaşmanın 15’inci maddesine göre Kafkas demir yolları İtilâf devletlerine teslim edilecekti.

Demir yolunun teslimi konusunda yapılan görüşmeleri özetleyen 14 Aralık 1918 tarihli yazıda; Yakup Şevki Paşa’nın Kars’ta yaptığı görüşmeler sonunda varılan anlaşmaya göre “İtilâf devletlerine 18 lokomotif, 150 adet çeşitli tip vagonun teslim edilmesinin kararlaştırıldığı” bildirilmekte idi.<sup>55</sup>

52 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:1.

53 Onur; s.32..

54 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:56.

55 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:16-5.

Ancak; İngilizler yaptıkları araştırmalar sonunda Osmanlı Devleti'nin Kafkas demir yollarına ait bazı makine ve malzemeyi diğerk demir yollarına aktardıkları kanaatine vardılar. Bunun üzerine İngiliz General Milne tarafından Harbiye Nezaretine gönderilen 28 Nisan 1919 tarihli yazıda bu durum bildirildi ve ilgili malzemenin yerine iadesi istendi. Bu yazıda kullanılan ifade tarzı o günkü bakışı da göstereceğinden buraya almak istiyoruz.

“Devletli efendim hazretleri; Kafkas demir yollarına ait olup Osmanlı topraklarına aktarılmış olan bütün demir yolu malzemesinin derhâl Kars'taki İngiliz demiryolları görevlilerine iade edilmesi gereklidir. Bunların Erzurum civarında olduğu sanılmaktadır. Malzeme iade edilinceye kadar Kars'taki Osmanlı Demir yolları Müdürtü rehin alınacaktır. Mütarekenin 15'inci maddesi dikkate alınarak bu konudaki çıkarcacağınız emir metninin bize de gönderilmesini isterim efendim.”<sup>56</sup>

Bu ifadelerdeki diplomatik nezaketin altında verilen keskin ve rahatsız edici bir emir vardı. Generale göre hakları olan malzeme, gizlice Erzurum-Sarıkamış hattına aktarılmıştı. Bunu geri istiyordu.

Harbiye Nezaretinin böyle bir çıkışa hazırlıksız olduğu, 15'nci Kolordu Komutanlığına çektiğı 30 Nisan 1919 tarihli telgraftan anlaşılmaktadır. Telgrafta; İngiliz komutanının istek ve tehditleri özetlendikten sonra “Nezaretçe bu konuda hiçbir bilgiye sahip olunmadığı, istenilen malzemenin araştırılma-

56 a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:124, Gömlek:69.

rak derhâl sevk edilmesi ve sonucun Harbiye Nezaretine bildirilmesi” istendi.<sup>57</sup>

15’nci Kolordu Komutanı Kâzım Karabekir Paşanın bu yazıya cevabı tatmin edici oldu. Cevapta; “ Kafkas demir yolları geniş hat olup, malzemesi Erzurum-Sarıkamış hattı gibi dar hatlarda kullanılamaz ve bu hatta geçirilemez. Dolaşısıyla böyle bir malzeme bu bölgede yoktur. Ancak; Güm-rü’de harap bir durumda bulunan bir geniş hat tamirhanesi çalışır hâle getirilerek 2 tezgâhı sökülüp Kars’a getirildiği öğrenilmiş ve derhâl özel bir trenle geriye iade edilmiştir. Bu durumdan İngiliz General Elker’in haberi vardır.” denilmek-te idi.<sup>58</sup>

Mütareke anlaşmasının imzalanmasından itibaren zaman geçtikçe İtilâf devletleri, özellikle öne çıkan İngilizler, mütareke hükümlerinin uygulanmasında başlarda gösterdikleri uzlaşmacı tavırları terk etmeye başladılar. Mütareke hükümlerinin uygulanmasında kolaylaştırıcı tavizler verilmesi konusunda yapılan anlaşmaları bile uygulamakta gönülsüz ve isteksiz davrandılar. Türkler de zaman geçtikçe iyi niyetli girişimlerin fayda vermeyeceğini anlamaya başladılar.

Osmanlı Başkumandanlığından İngilizlerle görüşmeler yapan Adana Hat Komiserliğine çıkarılan 19 Ocak 1919 tarihli bir yazıda; “İngilizlerle yapılan anlaşmaya rağmen; 6’ncı Ordudan terhis edilen askerlerin işgâl altındaki bölgeden demir yolları ile geçirilerek naklinin yapılamadığı, buna

57 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:69.

58 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:69.

İngilizlerin izin vermediği, işgâl altındaki tarafa geçen 6 makine, 77 Türk vagonunun İngilizler tarafından iade edilmediği, bütün bu karışıklıkların anlaşmanın iyi yapılmadığından kaynaklandığı, kesin bir anlaşma için ya İngiliz temsilcinin 6'ncı Ordu komutanının yanına gelerek veya gelmediği takdirde Halep'te bulunan İngiliz komutanın yanına gidilerek anlaşmalara kesinlik kazandırılması ve sonucun bildirilmesi" istenmekte idi.

İngilizlerle böyle bir anlaşma yapılması ümidi zayıfladığından, "eğer bir anlaşma yapılamaz ise terhis edilen 6'ncı Ordu askerlerinin Katma'ya kadar Antep üzerinden kara yoluyla, Katma'dan itibaren trenle intikallerinin sağlanması istendi."<sup>59</sup> Bu yol izlendiği takdirde; demir yollarının Halep-Nusaybin arasında yer alan ve İngiliz işgâl bölgesine sarkan kısmı kullanılmamış, bundan sonraki kesim kullanılarak yola devam edilmiş olacaktı.

Anadolu-Bağdat demir yollarının mütareke şartları içerisinde kullanılması ile ilgili görüşmeler ilerledikçe sorun; mütarekenin geçici şartlarının ötesinde devamlı ve kalıcı kullanım şartlarının belirlenmesine zemin hazırlayacak bir gelişme içine girdi. Bu durumda görüşmelerin Adana hat komiseriyle sürdürülmesi sakıncalı olabilirdi. Görüşmeler merkezden ve hükûmetler arasında olmalıydı.

Başkumandanlıktan 1 Ocak 1919 tarihinde Nafia (Bayındırlık) Nezareti (Bakanlığı)ne çıkarılan yazıda "Devam eden görüşmelerde teklif edilen kararların Bağdat demir yollarının

59 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:133, Gömlek:147.

gelecekte alacağı şekle etki edebileceği ihtimalî var olduğundan bu sorunun Nafia Nezareti ile İstanbul'daki İngiliz Hükûmeti temsilcisi ile görüşülmesinin uygun olacağı, gereğinin Nezaretçe yapılması" istendi.<sup>60</sup> Böylece; askerîye demir yollarıyla ilgili görüşmelerden çekilmiş oldu.

### 3. DEMİR YOLLARININ İŞGÂLİ

Demir yolları gibi stratejik önemi büyük olan tesislerin İtilâf devletlerince gözden kaçırılması mümkün değildi. 1920 yılı başlarından itibaren demir yollarının kontrol altına alınması ile ilgili mütareke maddesini mutlak anlamında ele alarak, tam kontrolü sağlamak için gerekli tedbirleri almaya başladılar.

Şark (Rumeli) Demir yolları askerî komiseri imzasıyla 14 Ocak 1920 tarihinde Genelkurmay Başkanlığına çekilen telgrafta; "Fransızların Demir yolları Müdürlüğünü işgâl ettikleri, Müdürlüğe bir Fransız yüzbaşı diğer şefliklere de çeşitli rütbelerde Fransız subayların görevlendirildiği, demir yolunun Hadımköy'e kadar Yunanlılar tarafından işgâl edildiği" bildirildi.<sup>61</sup> İtilâf devletleri yaptıkları anlaşmalar gereği Osmanlı topraklarında önceden kararlaştırılan yerlerde Yunanistan'ın etkisini kurmasına izin veriyordu. Trakya bu yerler arasında yer alıyordu.

İtilâf devletleri işgâllerini sürdürürken Osmanlı Devleti takip edilen "çaresizlik içinde iyi geçinme ve İngiltere'yi gü-

60 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:135, Gömlek:115.

61 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:139, Gömlek:148-1.

cendirmeme”<sup>62</sup> siyasetine uygun olarak işgâli mümkün olduğu kadar kolaylaştırıyordu. İstanbul’dan Eskişehir Hat Muhafız Tabur Komutanlığına çıkarılan bir yazıda; demir yollarını işgâl eden İngilizlerin kişisel rahatlarını sağlamak için devlete karşı tehdit edici tavırlara girmekte sakınca görmediklerini gösteren bir olaydan söz edilmektedir. 18 Ocak 1919 tarihli yazıda; işletmeye el koyan yeni İngiliz müdürün isteğine karşın yayladaki bir odanın boşaltılmadığı, 12 saat içinde boşaltılmazsa milletin şerefi rencide olacak şekilde boşaltılması yoluna gidilebileceğinden derhâl boşaltılmasının sağlanması istenmekte idi.<sup>63</sup>

İşgâller sürerken kimsenin ne yapacağını bilmediği bir şaşkınlık havası hâkimdi. Taşradan gelen yazılar mevcut durum karşısında yapılması gerekenleri üst makamlara sormakta, ancak net cevapları her zaman alamamakta idiler. Karahisar istasyon komutanı tarafından 20 Ocak 1919 tarihinde Anadolu Hat Komiserliğine çekilen telgrafta; iki İngiliz subayın isteği üzerine istasyondaki odalardan bazılarını karakol olarak kullanmaları için boşalttıklarını, odalara İngiliz askerlerinin yerleşeceğinin söylendiğini, üst makamlardan bir emir almadıkları için nasıl hareket edeceklerini bilemediklerini, göreve devam edip edilmeyeceğinin, edilecekse yetki ve sorumluluklarının bildirilmesi istendi.<sup>64</sup>

62 Türk Silâhlı Kuvvetleri Tarihi, Türkiye Büyük Millet Meclisi Dönemi, Gnkur.Başkanlığı Yay. Ankara, 1984, s.11.

63 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:10-1.

64 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:11.

Anadolu Hat Komiserliğinden verilen cevapta “Bu konuda hiçbir talimat verilemeyeceği, çünkü üst makamlardan bir talimat alınmadığı, bununla birlikte göreve devam edilmesinin uygun olacağı, ancak işgâlciler tarafından müdahâle edilirse kesinlikle karşılık verilmemesi” bildirildi.<sup>65</sup>

Wilson prensiplerinin telkin ettiği iyi niyetli yorumlar yerini karamsarlığa ve çaresizliğe bıraktı. Türk milletinin doğal hakkı olan tam bağımsızlığının bu topraklarda kabul edilmesinden ümit kesildi, elde kalanlardan ne kurtarılabilirse o kâdır düşüncesi gelip oturdu. Harbiye Nezaretinden İstanbul Muhafızlığına çıkarılan 20 Ocak 1919 tarihli yazı böyle bir düşüncenin ürünüydü. Yazıda; Haydarpaşa garında içi dolu hâlde bulunan vagonların bir an önce boşaltılması, aksi hâlde demir yollarına el koyan İngilizlerin buraya da silâhlı askerlerini dikmiş oldukları ve bu vagonlara el koyabilecekleri bildirilmekte idi.<sup>66</sup>

Gelişen ve yayılan işgâl hareketine karşı aşağı kademe-lerden gelen nasıl hareket edilmesi gerektiğine dair yoğun talepler ve ortaya çıkmaya başlayan heyecanı teskin etmek için Genelkurmay Başkanlığından 28 Ocak 1919 tarihinde bir yazı çıkarıldı. Yazıda; “Mütareke anlaşması gereği İtilâf devletlerinin demiryollarının kontrolünü ele almaları kabul edildiğinden bu konuda onlardan gelecek işgâl başvurusuna kolaylık gösterilmesi” istendi.<sup>67</sup>

65 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:36.

66 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:2.

67 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:136, Gömlek:66.

İşgâl uygulamaları devam ederken işgâlin niteliği ve işgâlcilerin olaya bakışı da açıklık kazanmaktaydı. 16 Ocak 1919 tarihinde Haydarpaşa Askerî Komiserliğinden; İngilizlerin beş oda işgâl ettikleri, Anadolu-Bağdat demir yolları şirketinin kasasına el koydukları, Alman görevlilerin tamamının uzaklaştırıldığını, demir yolu boyunca ve ertesi günden itibaren gar içerisine asker yerleştirecekleri, esasen gar da uzun zamandan beri bir Fransız birliğinin de bulunmakta olduğu bildirildi. İşgâlcilerin kontrolü tamamen ele aldıkları zaman komiserliğin durumunun ne olacağı, göreve devam edilip edilmeyeceği soruldu.<sup>68</sup>

Afyonkarahisar Levazım Kurulu başkanınca çıkarılan 1 Mart 1919 tarihli bir yazıda; Afyonkarahisar istasyonunun işgâl edildiği, resmî mühürün işgâlciler tarafından alınarak (mühür ve müdürlüğün fiilen) sevk görevlisine verildiği, müdüre yolcu salonunda ufak ve karanlık bir oda verildiği bildirildi.<sup>69</sup>

İşgâlin hedefi belli oldu. Bu hedef; İtilâf devletleri savaştan önce kendi sermayedarlarınca yapılan ve işletilen, savaş başlayınca Osmanlı Devleti tarafından el konularak askerî bir yönetim altında işletilen demir yollarını önceki sahiplerine iade etmek, Alman ve Avusturya-Macaristan ittifakı sermayedarlarınca yapılan ve işletilen demir yollarını ise kendi ellerine alarak onları uzaklaştırmak idi. Böylece; bir anlamda demiryolları etrafında sürdürülen etki alanı kurma müca-

68 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:132, Gömlek:61.

69 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:20.



deleleri sonunda çıkan bu savaşta galip gelenler, etki alanları mücadelesinde de galip geldiler ve yenilenleri demir yolları ile beraber kurmaya çalıştıkları etki alanlarından uzaklaştırmayı en doğal hakları saydılar.

Osmanlı Devleti de savaş durumu sona erdiğinden; demir yollarının askerî ihtiyaçlara göre işletilmesi maksadıyla oluşturduğu birlik ve teşkilleri lâğvetmeye, işletmeyi şirketlere devretmeye başladı. İşgâlciler kendi sermayedarlarının yaptıkları yolları asıl sahiplerine iade ederek onları faaliyetlerinde serbest bırakırken, Almanlar tarafından yapılan demir yollarını, askerlerinin kontrolündeki şirketleriyle işlettiler.

Mütarekeden sonra işgâl edilen bölge dışında kalan Nusaybin-Akçakale arasındaki demir yolları terhis olan askerlerin taşınmasında etkili olarak kullanıldı. Asker naklinin sona ermesine kadar demir yolunun işletilmesine göz yuman İngilizler bu işlemin tamamlanmasından sonra o güne kadar devam etmesine müsamaha gösterdikleri Türkler tarafından sürdürülen askerî işletmeciliği sona erdirdiler. Bu konuda Harbiye Nezaretinden 8 Mayıs 1919 tarihinde çıkarılan yazıda; 1 Mayıs 1919 tarihinden itibaren Nusaybin-Akçakale arasındaki demir yolu komiserliğinin faaliyetine son verilerek demir yolunun İngilizlerin kontrolündeki şirkete devredildiği bildirildi.<sup>70</sup>

Mütarekenin demir yollarını İtilâf devletlerinin kontrolüne bırakmasına rağmen; savaş içinde kurulan askerî demir yolu teşkilâtı, terhis edilen askerlerin memleketlerine ulaştı-

---

70 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:136, Gömlek:4-1, 2.

rılmasının tamamlanmasına kadar diğer hatlarda da faaliyete devam etti. Ancak bu süre zarfında çıkan sorunlar da oldu. Hat Komiseri Nazmi imzasıyla Genel-kurmay Başkanlığına gönderilen 20 Ekim 1919 tarihli yazıda; Eskişehir-Ankara demir yolunda bir bozukluk olmadığı hâlde taşımacılığın yapılamadığı, hükûmetin İtilâf devletleriyle görüşmeler yapılacağını bildirmesine rağmen bir sonucun alınamadığı, bu durum zavallı askerlerimizin memleketlerine dönmelerini zorlaştırdığı ve geciktirdiği, Nafia Nazırlığı (Bayındırlık/ Ulaştırma Bakanlığı) ile de irtibat kurularak gerekenin bir an önce yapılması istenmekte idi.<sup>71</sup>

Ancak; ne Genelkurmayın ne de Bakanlığın yapabileceği bir şey vardı. Demir yolları mütareke gereği İtilâf devletlerinin kontrolü altına girmişti ve ancak onların izin vermeleri ölçüsünde asker ve diğer taşımacılık yapılabilecekti. Eskişehir-Ankara demir yolu ile ilgili yazının cevabı 6 Aralık 1919 tarihinde verildi. Cevapta; demir yolunun çalıştırılmama sebebinin, Anadolu demir yolları hareket görevlisi İngiliz Binbaşı Tir Beye sorulduğu, hat boyundaki makine miktarının yeterli olmadığından, ancak sipariş edilen yeni makinelerin gelmesinden sonra, 15-20 gün içinde yolun işletmeye açılacağını söylendiği bildirildi.<sup>72</sup> Yani işler İngilizlerin insafına kalmıştı.

İtilâf devletleri Almanlar tarafından yapılan demir yollarını mütareke gereği kontrolleri altına aldıktan sonra tamamen kendi yöntemlerine göre işletmeye koyuldular. Bunun

71 a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:137, Gömlek:133.

72 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:140.

üzerine eski imtiyaz sözleşmelerine başvurmak ihtiyacı duyuldu. Demir yollarının savaştan önce imzalanan imtiyaz sözleşmelerine göre işletilmesinin gerektiği düşünülmekte idi. Başkumandanlıktan Nafia Nezaretine çıkarılan 31 Mart 1919 tarihli yazıda; Bağdat demiryolu şirketi tarafından yazışmaların Fransızca yapılacağını bildirildiği, adı geçen şirket ile yapılan imtiyaz sözleşmesinde bu konuda herhangi bir maddenin olup olmadığının araştırılması ve varsa bildirilmesi istendi.<sup>73</sup>

Yapılan araştırma sonunda; şirketin Osmanlı şirketi olması nedeniyle yazışmalarını resmî dil olan Türkçe ile yapması gerektiği, ancak yazışmaların Fransızca yapılacağını bildiren makamın şirket olmayıp demir yollarına el koyan İtilâf devletleri askerî kontrol görevlileri olması ihtimalî olduğundan<sup>74</sup> ve harp halinin devam etmesi nedeniyle durumun imtiyaz sözleşmelerine dayandırılmayacağı bildirildi.

Demir yolları ile ilgili mütareke hükümlerinin uygulaması esnasında; İtilâf devletlerinin hat boyunca ne kadar asker yerleştirdiği, bu askerlerin Osmanlı askerlerine nasıl baktıkları ve davranışları işgâlin niteliğini anlamak bakımından önemli idi. İşgâlin niteliği ise hem mütareke anlaşmasına uygunluğu hem de -eğer uygun değilse- gösterilecek tepkilerin ortaya konulmasında izlenecek yolun belirlenmesi açısından önemli idi. Belirtilen noktaların açıklığa kavuşması için zaman zaman raporlar istendi. Anadolu Demir yolları Askerî Komisyonundan istenen böyle bir raporda; Haydarpaşa-Es-

73 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:91-1.

74 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:91-3.

kişehir-Ankara-Konya arasındaki istasyonlarda bulunan İtilâf kuvvetlerinin mevcut listeleri verilmekte idi.<sup>75</sup> Ayrıca raporda; Afyon ve Konya’da bulunan İtalyan asker ve subayların Osmanlı subaylarına resmî selâm ve saygıda kusur etmedikleri, İngilizlerin Hintli Müslüman askerlerinin “Selamün Aleyküm” diyerek, ücretli askerlerinin esas duruş vaziyetini alarak saygı gösterdikleri belirtilmekte idi.<sup>76</sup>

İtilâf devletleri; mütareke hükümlerinin, kendilerinin demir yollarına el koymalarına imkân verdiğini değerlendirmekte idiler. Bu el koyma işi onlara göre demir yolları üzerinde istedikleri gibi tasarruf etme hakkını da veriyordu. Ancak Türkler böyle düşünmemek te idi. İngilizlerin Halep’teki bir köprüyü 16 Aralık 1918’de sökerek bir başka yere taşımaları demir yollarında tahribat olarak değerlendirildi ve mütarekenin ihlâli olarak yorumlandı.<sup>77</sup> Bu yorumların o anda etkili bir tepkiye dönüştüğü görülmedi. Ancak mütarekenin uygulanmasında başlarda görülen iyi niyet ve olumlu beklentiler yerini şikâyetlere ve huzursuzluklara bıraktı.

İtilâf devletlerinin demir yollarına el koymaları sonucu ortaya durum ile ilgili olarak Genelkurmay Başkanlığınca 1 Eylül 1919 tarihinde hazırlanan raporda; İtilâf devletlerinin Türk demir yollarına el koyması üzerine; yapılan uygulamanın mütarekenin açık hükümlerine ve uluslar arası hukuk kaidelerine ters düştüğünden bunun kabul edilemeyeceği İngiliz ve Fransız komiserliklerine bildirildi.

75 a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:137, Gömlek:82-1.

76 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:82..

77 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:64-2..

Komiserliklerden alınan cevapta; demir yollarının mütareke gereği İtilâf subaylarının kontrolüne geçtiği, subayların demir yolları işletmesinin devamını sağladıkları, işletmenin sözleşme şartlarının uygulanması esasına dayalı olmayıp askerî gereklerin ortaya çıkardığı özel bir idarî yapı içinde sürdürüldüğü itiraf edilerek mütarekeye ters düşen bir uygulama yapıldığı dolaylı olarak kabul edildi.

Özetle; İtilâf devletleri askerî görevlileri, demir yollarına el koymakla sözleşme ve anlaşmaları dikkate almaksızın istedikleri gibi yönetmeye yetkili olduklarını kabul ettiler. Demir yollarının bulunduğu bölgeler ile görevlilerini yok farz edip şirketin hisse ve tahvillerinin sahiplerine karşı sorumluluk kabul etmediler. Ayrıca; demir yolları personeli ile ilgili 15 Ocak 1919'dan önceki mahkeme kararlarını da reddettiler.<sup>78</sup> denilmekte ve mevcut durum tespit edilirken duyulan rahatsızlık da ifade edilmekte idi.

#### 4. İŞGÂLE KARŞI DİRENİŞ HAREKETLERİ

Mütarekeden sonra gelişen olaylara İstanbul merkezli bakıldığında sıkıcı ve aşağılayıcı uygulamaların daha bir süre devam ettiği, buna ümitsiz, çaresiz insanların yönetiminde katlanıldığı, Anadolu yakasından bakıldığında haksızlıklara katlanmak istemeyen insanların dinamik ve kendine güvenen bir ruh hâli içinde, millî bilincin canlı ve dimdik ayakta olduğu görülür. 19 Mayıs 1919'da Mustafa Kemal Paşanın Samsun'a çıkmasıyla Anadolu'da bağımsızlık ümidi güç kazandı. Bu ümitte ve Mustafa Kemal Paşanın yol göstermesiyle

78 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlük:69.

dirilen, haksızlığa ve işgâle karşı doğan münferit direniş hareketleri yerel örgütlenmelere giderek Kuvayı Milliye'yi doğurdu.

İstanbul Hükûmetinin işgâlcilere karşı kolaylık sağlanması konusunda her türlü yardımı yapma gayretlerine rağmen işgâlin, Türk halkının millî yararlarını yok etmesine karşı bizzat halk bu yıkıma karşı koyma yoluna girdi. Eşraftan, aydınlardan ve askerlerden meydana gelen liderlerin etrafında önce Müdafaayı Hukuk (Haklarını Savunma) cemiyetleri ve sonra Kuvayı Milliye (Millî Kuvvetler) adı altında teşkilâtlandı. Yer yer duruma el koymaya başladı.

Kuvayı Milliye'nin oluşmaya başladığı dönemde, özellikle Batı Anadolu'da basit de olsa teşkilâtlanmış efeler ve çeteler vardı. Başlangıçta bunların hareketine yön veren, ulusal bir hedefe yönelik hizmet anlayışından çok kendileri için bir geçim kaynağı olan köylerin korunması endişesi idi. Düşman eline geçen köylerin kurtarılması, henüz geçmemiş fakat tehdit altında olanların korunması başlıca amaçları idi. Düşmana karşı ilk yerel hareketler bunlara aittir.

Öte yandan İzmir'in işgâl edilmesinden sonra bölgede bulunan subaylar bunu onurlarına yediremediler ve içerilere çekilerek düşmana karşı direnişe geçtiler. Müttarekeden sonra İstanbul'da toplanan, ordudaki terhisler dolayısıyla işsiz kalan subaylar ile bölgedeki yurtsever mülkiye memurları (kaymakam, gibi.) da direnişe katıldı. Kuvayı Milliye hareketinin lider kadrosunu bunlar oluşturdu.

Bu gelişmeler esnasında; acımasız Yunan işgâlcileri tara-

findan köy ve kasabaları yakılıp yıkılan halkta büyük bir kin ve nefret doğdu. Düşmana karşı kabaran kin ve nefret duyguları millî heyecanı bir kat daha kamçıladi ve onları önce kendi bölgelerindeki yurtsever yönetici kadrolar etrafında, bunu izleyen günlerde ise ulu önder Mustafa Kemal Paşa etrafında kenetlenmelerine neden oldu.

Kuvayı Milliye ruhu da denilen halkın bu heyecanı, yerel liderler tarafından düzenlenen kongrelerle örgütlendi, daha sonra Erzurum ve Sivas kongreleri ile bu örgütlenme Mustafa Kemal Paşa tarafından ülke çapında tamamlandı. Artık Türk halkı, ilk fırsatta duruma el koymak üzere ülke içinde kendi kaderini belirlemeye hazır bir millî güç olarak ortaya çıkmış bulunuyordu.<sup>79</sup>

## 5. KURTULUŞ SAVAŞI BAŞLARKEN DEMİRYOLLARI

İtilâf devletleri siyasî ve ekonomik çıkarlarına göre düzenlediği demir yollarını Türk milletinin zararına kullanmaya başlayınca; Kuvayı Milliye güçleri tarafından; tren katarlarına ve istasyonlarına saldırı, görevi terk ve yapmama, köprü atma, katarlara el koyma gibi eylemler yapıldı.<sup>80</sup>

79 TSK Tarihi, TBMM Hükûmeti Dönemi (1919-1923): Bşk.Yay.,Ank. 1984 s. 94-95 .

80 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:107-16. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:109-2, 3. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:107-14. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:148, Gömlek:14. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:30. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:107-5. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:148, Gömlek:28. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:140. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:136, Gömlek:18-6. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:98. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:97.

İstanbul hükûmeti olayları güvenlik açısından ele aldı ve duyarlı bir tutum izledi. Kuvayı Milliyenin demir yollarını tahrip ederek ulaşımı kesmesini hükûmet başlangıçta anlayamadı. Manisa-Bandırma hattında ulaşımın kesilmesi sonucunu doğuran bir tahrip olayında hükûmet; bunu İtilâf devletlerinin yaptığını zannederek nedenini sordu. Yolun kapatılmasından doğacak sakıncaların giderilmesi için İzmir-Manisa-Bandırma demir yolunun tamamının işletilmesinin sağlanmasını istedi.<sup>81</sup>

Harbiye Nezaretine gönderilen yazının cevabı şöyle idi. “Nazır Paşa Hazretleri, İzmir-Manisa-Bandırma demir yolu ulaşımı kapatılmadı. Kuvayı Milliyenin 154 ve 400’ ncü kilometrelerdeki köprüleri atmaları nedeniyle yalnız Manisa-Afyonkarahisar arası kesilmiştir. Fransız irtibat subayı Mojen.”<sup>82</sup>

Bunun üzerine Osmanlı hükûmeti demir yolu koruma görevlilerini arttırdı.<sup>83</sup> Koruma teşkilâtını yeniden düzenledi. Polisi de Jandarmanın emrine verdi.<sup>84</sup> Ülkede güvenlik sorunu olduğu düşüncesini önlemeye çalıştı. Çünkü; Mütareke hükümleri gereği ülkenin herhangi bir yerinde bir güvenlik sorunu olması durumunda İtilâf devletleri o bölgeye müdahâle ederek güvenlik önlemleri alma hakkına sahip idiler.

81 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:18.

82 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:18.

83 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:107-16.

84 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:111-20. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:145, Gömlek:53, Belge: 53-4. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:148, Gömlek:25, Belge: 25-2. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:145, Gömlek:53, Belge: 53-3.



Bu tür bir müdahâleye imkân vermemek için ülkede güvenlikle ilgili bir sorun olmadığını göstermek gerekiyordu.<sup>85</sup>

Osmanlı Devleti'nce; alınan önlemler yeterli görülmedi. Demir yolu boyunca güvenliğin sağlanması için ilâve personele ihtiyaç duyuldu. Ancak bunun için İtilâf devletleri işgâl komutanlığından izin alınması gerekti.<sup>86</sup> Yapılan başvuruya alınan cevap olumsuz idi. İtilâf devletleri bu işi yakın bir zamanda bizzat kendilerinin üstleneceğini bildirdiler.<sup>87</sup> Böylece İtilâf devletleri demir yolları konusundaki plânlarını açığa vurdular. Kısa bir süre demiryollarının işletilmesine göz yummakla birlikte bu işi sürekli Türklere bırakmayı düşünmüyorlardı.

İtilâf devletleri aradıkları bahaneyi bulmakta gecikmediler. 11 Mayıs 1919 tarihinde Doğançay istasyonunda görevli memur Yuvanidis'in kaçırılarak dağa kaldırılmasından sonra<sup>88</sup> istasyon İngilizler tarafından işgâl edildi. Nedeni, Türklerin güvenliği sağlayamamış olmasıydı. Fakat daha sonra işgâl kuvveti komutanının, Türklerin güvenliği sağlayabileceğine dair raporu üzerine İngilizler istasyonu boşalttı, işgâl son verdi. İstasyonu terk ederken yeteri kadar güvenlik kuvveti bulundurularak son olay benzeri olayların tekrar etmemesi için gerekli önlemlerin alınması istendi.<sup>89</sup> Aksi hâlde demiryollarının işgâl edileceği gösterilmiş oldu.

85 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:107-16.

86 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:104-2.

87 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:104-1.

88 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:111-7.

89 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:147, Gömlek:111-6.

Bir yandan İtilâf devletlerinin artık İstanbul Hükûmetine etki ederek dolaylı yolları bırakıp kestirmeden yönetimi ele almak istemeleri, diğer yandan “Anadolu’daki kurtuluş hareketinin liderine gözdağı vermek istemeleri<sup>90</sup> nedeniyle, 16 Mart 1920’de İstanbul’u işgâl ettiler. İstanbul’un işgâli İtilâf devletlerinin beklemediği bir tepkiyle karşılandı. Erzurum ve Sivas kongrelerini yaparak Ankara’ya gelen Temsil kurulu başkanı Mustafa Kemal Paşa bu haksız işgâli sert bir şekilde protesto etti. Gelişmeleri yakından takip eden Temsil Kurulu, Mustafa Kemal Paşa başkanlığında gerekli önlemleri derhâl aldı. İşgâlciler karşısında aciz kalan İstanbul Hükûmetinin yarattığı boşluğu Anadolu’da temsil kurulu hakkıyla doldurdu. Türk milleti başsız kalmanın dağınıklığından Temsil Kurulunun zamanında aldığı isabetli önlemlerle kurtuldu, bir araya geldi. Temsil Kurulunun dayandığı güç; Kuvayı Milliye ile 12’nci, 13’ncü, 14’ncü, 15’nci kolordular ve 24’ncü, 56’ncı, 61’nci fırkalar idi.<sup>91</sup> Mevcut güce dayanarak Mustafa Kemal Paşanın liderliğinde işgâlcî düşmana karşı başarılı bir mücadele başlatıldı.

Bağımsızlık mücadelesinin demir yollarıyla ilgili boyutunda tahrip ve onarım faaliyetleri önemli bir yer tutar. Demir yollarında zaman zaman yapılan tahripler askerî amaçlıydı. Düşmanı bir yerde tutmak, taşımacılığı kontrol altına almak, zararlı ise önlemek tahribin amaçlarındandı.

Millî çıkarlar için yapılırsa bile; demir yollarını tahrip etmeye karar vermek kolay olmadı. Pahalı teknoloji olmasının

90 TBMM Hükûmeti Dönemi; s.27.

91 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:337, Gömlek:31.

yanı sıra tamir için gerekli malzeme ve elemanın bulunmaması bu konudaki kararın iyi düşünülerek verilmesini gerektiriyordu. Temsil Kurulu üyeleri arasında o günlerde bu konuda yazışmalar yapıldı. Ali Fuat Paşaya göre İngiliz tehdidinin önlenmesi için uzun zaman alacak fikir alış verişlerine zaman kalmamıştı. Özellikle Geyve boğazının derhâl tahribi gerekmektedir.<sup>92</sup> Kâzım Karabekir Paşaya göre demiryolları tahrip edilirken Kuvayı Milliye'nin amacı dünyaya ve Türk halkına açıkça anlatılmalıydı.<sup>93</sup>

25/26 Eylül 1919 gecesi Vezirhan civarında Karasu Köprüsü 4 subay ve 8 kişilik bir Kuvayı Milliye mangası tarafından havaya uçuruldu.<sup>94</sup> Diğer köprülerin havaya uçurulması<sup>95</sup> Hat boyunca telgraf telleri kesildi.<sup>96</sup> Düşmanın ulaşım ve haberleşmesi engellenmeye çalışıldı.

16 Mart 1920 tarihinde Çiftahan-Ulukışla arasındaki köprü'nün havaya uçurulması Fransızların demir yollarından yararlanarak içerilere sarkmasını önledi. Aynı amaçla bölgedeki kavisli bir tünelin de tahribi düşünüldü.<sup>97</sup> İngilizlerin İstanbul'dan Ankara'ya doğru gönderecekleri askerî yardımı önlemek amacıyla Mustafa Kemal Paşa tarafından, İstan-

92 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:20.

93 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:46.

94 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:102.

95 Beylikahır- Sarıkaya arasındaki köprü, 13 Eylül 1919'da, a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:98; Manisa-Afyonkarahisar arasındaki İki köprü, 29 Şubat 1919'da a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:18, Ankara-Eskişehir arasında yer alan bir köprü, Ekim 1919'da havaya uçuruldu. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:140 .

96 18 Mart 1919'da 50 m'lik bir telgraf teli kesildi. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:145, Gömlek:22.

97 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:5.

bul'un işgâlinde 2 gün sonra 18 Mart 1920'de verilen emirle; Geyve boğazında askerî önlemler alındı. Bu kapsamda bölgeye yeterli kadar asker gönderildi, köprü ve tüneller tahrip edildi.<sup>98</sup>

Afyonkarahisar istasyonunda görevli İngilizlere ait bir taburluk askerî kuvvetin Eskişehir'e geçerek buradaki birliği takviye etmesini önlemek için bu iki şehir arasındaki tren seferlerinin geçici bir süre durdurulması gerekli görüldü.<sup>99</sup> Seferlerin durdurulması için de demir yolunun kolay tamir edilebilecek bir kesimi tahrip edildi. Tahribe rağmen İngilizlerin Eskişehir'de toplanmalarına engel olunamadı. İngilizler yolu tamir ederek Eskişehir yönüne devam edebilmişlerdi.<sup>100</sup>

Demir yollarında daha etkin önlemlerin alınmasına gerek duyuldu. Tren işletmesine el konulacaktı.<sup>101</sup> Ancak, Eskişehir'de daha da güçlü bir duruma geçen İngilizlerin bir tehdit unsuru olmaktan çıkartılması önem kazanıyordu. İngilizlerin; Geyve yoluyla İstanbul'dan alabilecekleri yardımı önlemek için Geyve boğazında yapılan tahribat yeterli görülmedi. Daha güneyde Karaköy civarında bir tahribat daha yapıldı.

Eskişehir'deki İngilizleri sıkıştırmak ve etkisiz hâle getirmek için 24'ncü Fırka Komutanı Mahmut Bey görevlendirildi. Elindeki asker ve Kuvayı Milliye güçleri, Ankara'dan

98 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:11.

99 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:11. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:10.

100 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:26. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:31.

101 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:10

gönderilen piyade ve topçu müfrezesiyle takviye edildi.<sup>102</sup> Fakat İngilizler Mahmut Beyin gelmesini beklemeden Eskişehir'den bütün ağırlıklarını trenlere yükleyerek 21 Mart 1920 tarihinde ayrıldılar.<sup>103</sup> Beraberlerinde; 13 lokomotif, 200'den fazla vagon ve işletmenin kasasındaki 20.000 lira parayı alarak götürdüler.<sup>104</sup>

Eskişehir'den ayrılarak İzmit'e doğru yola çıkan İngiliz katarı, daha önceden tahrip edilmiş olan Lefke (Osmaneli) Köprüsü'nü geçemeyince burada durmak zorunda kaldı. Aynı gün İzmit'ten bölgeye 4 askerî trenle İngiliz yardımı sevk edildi. Köprüyü tamir ederek ileri devam etmek isteyen İngilizler Kuvayı Milliye'nin tacizi altında rahat çalışamadılar.<sup>105</sup> Lefke Köprüsü'nün tamirini 24 Mart 1920'de tamamlayan İngilizler ağırlıklarını kuzeye geçirdiler. Bu esnada bölgeye sevk edilen<sup>106</sup> Kuvayı Milliye birlikleri İngiliz taburlarını kuşattı.<sup>107</sup> Bölgeyi İzmit'e doğru terk etmeleri için İngilizlere 2 kişilik bir Türk heyeti gönderildi.<sup>108</sup> İngilizler bu heyeti iade etmedikleri gibi, Kuvayı Milliye'nin sağ tarafına bir saldırı yaptılar. Ancak başarılı olamayarak geri püskürtüldüler.<sup>109</sup>

102 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:11.

103 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:37.

104 Ziya, Gürel: Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk, Belleten, c.XLIV, Sayı:175, Temmuz, 1980, s.542..

105 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:55.

106 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:60.

107 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:65.

108 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:65. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:71.

109 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:71.

İngilizler bu çarpışmadan sonra İzmit'e doğru giderken arkada bıraktıkları Lefke köprüsünü havaya uçurdular.<sup>110</sup> Lefke istasyonu ve malzemelerini tahrip ettiler. Tamirhane-deki malzeme ve makineleri aldılar ve geri kalanını tahrip ettiler.<sup>111</sup> Ve nihayet 24 Mart 1920 tarihinden itibaren İzmit'in doğusunda hiçbir İngiliz kuvveti kalmadı.<sup>112</sup> İngilizlerin geride bıraktıkları yolları tahrip ederek çekilmeleri; Kuvayı Milliye'yi önemli bir güç olarak görmeleri ve onun kendileri için oluşturduğu tehditten emniyetli bir şekilde uzaklaşma endişesinden kaynaklanmakta idi.

Afyonkarahisar'da bulunan İngiliz taburunun Eskişehir'e geçememesi için yapılan demir yolundaki tahribatın tamir edilerek yolun kullanılabilir hâle getirilmesi 29 Mart'a kadar devam etti. Bu süre içinde aktarmalı olarak yapılan tren seferleri nihayet doğrudan yapılmaya başlandı.<sup>113</sup>

Daha güneydeki demir yolları etrafında da Kuvayı Milliye hareketi vardı. Adana'nın kuzeyinde Karaisali kasabasında Kuvayı Milliye'nin baskıları karşısında tutunamayan Fransızlar;<sup>114</sup> Çiftçhan-Pozantı arasında Kuvayı Milliye üzerine saldırı düzenlediler. Saldırıda; 8 ölü ve bunlara ait makineli tüfekleri bırakarak Pozantı'ya kadar çekildiler.<sup>115</sup>

Böylece; batıda İzmit, güneyde Pozantı'ya kadar uzanan Anadolu demir yollarında Temsil Kurulu fiilen egemen du-

110 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:70.

111 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:76.

112 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:82.

113 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:76.

114 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:82.

115 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:337, Gömlek:87.

ruma geçti. Temsil Kurulunun kontrolü ve şirketin işletme sorumluluğu altında; Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Bilecik, Eskişehir-Afyonkarahisar, Konya-Ulukışla demir yolları işletilmeye başlandı.<sup>116</sup>

Kuvayı Milliye; İzmir-Aydın hattında da demir yollarına Köşk'ten itibaren el koydu. Bütün makine ve malzemesi buna dâhildi. Mütareke maddelerini ileri sürerek duruma müdahâle edilmesini isteyen İtilâf devletlerinin bu istekleri Osmanlı Hükûmeti tarafından bölgedeki 57'nci Tümen komutanına bildirildi. Tümen komutanı millî çıkarları da dikkate alarak 24 Ağustos 1919 tarihinde verdiği cevapta; "Köşk'ten itibaren demir yolları Kuvayı Milliye'nin kontrolü altındadır. İtilâf devletlerine ait olan makine ve malzemenin Kuvayı Milliye'den alınıp İtilâf devletlerine teslim edilmesi mümkün değildir. Ayrıca bölgede duruma hâkim olan Kuvayı Milliye askerîyenin mevcut gücüyle etkili olamayacağı da bilinmelidir."<sup>117</sup> denildi.

12 Şubat 1920 tarihinde Bandırma-Balıkesir-Akhisar demir yollarında bulunan bütün Fransız muhafız kıt'aları Bandırma'ya çekildi. Buradan da İstanbul'a geçtiler.<sup>118</sup> Fransızlar demir yollarından çekilirken yerlerine tamamen Rum ve Yunanlıları bıraktılar. Bölge Yunanlılara terk edilirken demir yolları işletmesi alanında da aynı yol izlendi. Ancak; 14'ncü Kolordu komutanının buna pek yanaşacağı yoktu. El koyma-

116 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:337, Gömlek:82.

117 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:138, Gömlek:97.

118 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:143, Gömlek:40.

yı plânladığı demir yollarında ihtiyaç duyacağı Türk personelin şimdiden tedariki için Harbiye Nezaretine başvurdu. Zira; personeli Rum ve Yunan olan demir yollarına el konulunca işletmede sakıncalı durumlar ortaya çıkabiliirdi.<sup>119</sup>

İtilâf devletlerinin millî menfaatlere zarar vermesini önlemek için halk, duruma el koyabildiği yerlerde bölgesel kontrolü sağlarken, bunu yapamadığı yerlerde demir yollarının çalışmasını engelledi. 13'ncü Kolordu Komutanlığından çıkan 7 Mart 1920 tarihli bir yazıya göre; Fransızların, Amanos'un doğusundaki demir yollarını tamir ederek çalışmasını sağlamak için Mardin'den amele tedarik etmek istemeleri üzerine, bu yolla bölgeyi işgâl için asker sevk edileceğini düşünen halk Fransızlara amele vermedi.<sup>120</sup> Böylece demir yollarının çalışması bir süre engellendi.

Bu gelişmeler üzerine Temsil Kurulu yayınladığı 23 Mart 1920 tarihli bir yazıyla demir yollarının Türk milletince askerî idare altına alındığını tüm ilgili taraflara duyurdu.<sup>121</sup> Demir yollarının kullanılmasında yeni bir dönem açan bu yazı aynı zamanda nasıl işletileceğini de esaslara bağladı. Buna göre;

1.25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir-Bilecik demir yolları ile Ulukışla-Eskişehir-Bilecik demir yolları Anadolu demiryolları şirketinin sorumluluğu, askerîyenin koruma ve kontrolü altında işletilecektir.

119 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:40.

120 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:135.

121 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:97.



2.Adı geçen demir yollarının kontrolü görevine müfettiş olarak Ankara-Sivas demir yolları inşaat ve işletme müdürü aslı görevi devam etmekle beraber ikiz görevlendirilmiştir. Görevini yaparken ihtiyaç duydukça Ankara-Sivas demir yolları personelinden istifade edecektir.

3.Askerî taşımacılığın sağlanması için her istasyona bir komutan ve güvenlik için yeteri kadar asker görevlendirilecektir.

4.şirket askerî amaçlara göre kendi düzen ve yöntemlerinde gerekli değişiklikleri yapacaktır.

5.şirketin malî işlerine kesinlikle karışılmayacaktır. Askerî taşımacılığa karşı kendilerine ekonomik destek sağlamayı garanti eden bir resmî belge verilecektir.

6.şirketin memur ve işçileri hangi din, mezhep ve millettense olursa olsun işlerine devam ettirilecektir. Görevini terk ederek işletmeyi engelleyenler tutuklanarak kanunlara göre cezalandırılacaklardır.

7.Müfettiş; elde bulunan malzeme ve yakıtı göre bir hareket programı hazırlayacak ve işletmeyi ona göre yürütecektir.

8.Demir yollarının tam ve güvenli çalıştırılması vatan yararına olduğundan her görevli bu konuda duyarlı davranacaktır.

9.Asker veya askerî malzeme ile diğer her türlü taşımacılıkta tamamen şirketin düzenlemelerine uygun hareket edile-

cek, aksi durumda sorumluluk her zamankinden daha fazla olacaktır.<sup>122</sup>

Türk milleti yenilgi ile sona eren bir savaştan sonra başlayan mütareke döneminde kontrolünü elden çıkardığı demir yollarının bir kısmını tekrar kontrolü altına alabilecek bir güce ulaşmıştı. Bütün imkânlar zorlanarak ülkede milletin egemenliğini sağlamak için çalışıldı. Bu çalışmalar içinde ilk başarı ulaşım ve haberleşmede gerçekleştirildi. Bundan sonra millî egemenlik için gösterilecek gayretler bu temeller üzerinde gelişecek ve yükselecekti.

---

122 Demir yolları Dergisi; c. 2, Mart 1926-Şubat 1927, s.249-250.

## II. BÖLÜM

### DEMİR YOLLARININ HUKUKÎ DURUMU

#### 1.İŞLETME

Osmanlı Devleti; Dünya Savaşı başlayınca ülkedeki demir yolları şirketleri ile yapılan imtiyaz anlaşmaları uyarınca, millî menfaatlerini öne sürerek demir yollarına el koydu ve olağanüstü şartlar nedeniyle askerî idare altına aldı. Anadolu Osmanlı Demir Yolları Şirketi ile yapılan imtiyaz anlaşmasının konu ile ilgili maddesi şöyle idi:

“Osmanlı Devleti savaş esnasında ve diğer zamanlarda tek tek veya topluca uygun bulunduğu yerlere demir yolu ile asker, yardımcı kuvvet, jandarma, polis, zabıta ve bunlara ait yük ve ağırlıklarını, hayvanlarını ve her çeşit mühimmatı, savaş malzemesi, erzakı ve diğer askerî gereçleri taşımak istediği durumda, imtiyaz sahibi vagon ve gerekli olan diğer bütün malzemeyi askerî taşımacılığa tahsis etmek üzere devletin emrine hazır bulunduracaktır. Osmanlı Devleti gerektiğinde demir yolu memurlarını uygun bulunduğu şekilde görevlendirebilecektir. Barışta ve seferde yapılacak askerî taşımacılık için tarifiedeki ücretin üçte biri ödenecektir.”<sup>123</sup>

Savaşın ilânından sonra Osmanlı Devleti, müttefikleri

---

123 Demir yolları Dergisi, c. 2., s.251.

olan Almanya ve Avusturya devletlerinin girişimcileri tarafından yapılan demir yollarını onlarla yapılan imtiyaz anlaşmaları çerçevesinde, olağanüstü şartlarda uygulanacak hükümlerine göre kullandı. Anadolu-Bağdat demir yolları ve Şark (Rumeli) demir yolları bunlardandı. İtilâf devletlerine mensup girişimcilerin yaptığı demir yollarına ise imtiyaz anlaşmalarını dikkate almadan doğrudan ele aldı ve kullandı. İzmir-Turgutlu ve İzmir-Aydın bunlardandı.

Savaş esnasında demir yollarının kullanımı ile ilgili bir soruya Nafia Nezaretince verilen cevapta “İngiliz ve Fransızlar tarafından yapılan İzmir-Turgutlu ve İzmir-Aydın demir yolları işletme ve yönetiminin Savaşın ilânından sonra Türkler tarafından yapılan ve işletilen Hicaz Demir yolları Genel Müdürlüğü ile birleştirildiği ve askerî yönetime verildiği, her iki demir yolunun hesap ve her türlü işlemlerinin imtiyaz şartları dikkate alınmayarak doğrudan doğruya Hicaz Demir yolları Genel Müdürlüğüne yönetildiği” belirtilmektedir.<sup>124</sup>

Savaşı istediği şartlarda sona erdirmeyi başaran İtilâf devletleri, demir yollarının işletilmesi konusunda Osmanlıların uyguladığı yöntemi ters çevirerek uyguladı. Yani; kendi uluslarının girişimcileri tarafından yapılan demir yollarını yapımı şirketlerin kontrolüne bırakırken, Alman ve Avusturyalı şirketler tarafından yapılan demiryollarını kendi kontrolleri altına aldılar. Bunu yaparken de yasal dayanak olarak mütareke hükümlerini ileri sürdüler. Buna göre Osmanlı sı-

<sup>124</sup> a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:7-4.

nırları içerisindeki bütün demir yollarına İtilâf devletlerince kontrol subayları görevlendirilecekti.<sup>125</sup>

Almanlar tarafından yapılan Anadolu-Bağdat demir yolları ile Avusturyalılar tarafından yapılan Rumeli demir yolları, mütareke anlaşmasının yürürlüğe girdiği ilk zamanlarda bu anlaşma hükümlerine göre sadece görevlendirilen subaylar tarafından kontrol ve gözetimle yetinildi. Kontrol ve gözetim maksadına yönelik teşkilâtlanma ve kadrolaşma tamamlandı.<sup>126</sup> Mütarekenin imzalanmasından bir süre sonra bile hâlen yazışmaların şirket sorumluları ile yapılmasından anlaşıldığına göre; bu demir yollarında yapımçı şirketlerin işletmeciliği devam ettirildi. Şirketler faaliyetlerini savaştan önce yaptıkları imtiyaz anlaşmalarına göre sürdürdüler. Alman Ortadoğu sermayesinin temsilcisi Deutsche Bank'a çıkarılan 12 Kasım 1918 tarihli bir yazıda “ Anadolu demir yollarının işletme ihtiyacı olan kömürün devlet tarafından tonu 1400 kuruşa temin edilebileceği, bunun kabul edilmemesi durumunda şirketin piyasadan istediği fiyata tedariki cihe-tine gidebileceği” bildirilmekte idi.<sup>127</sup>

20 Ocak 1919 tarihinde Genelkurmay Ordu Dairesinden Demir Yolları Şubesine çıkarılan bir yazıda ise terhis edilen askerlerin yerlerine ulaştırılmasında ortaya çıkan sorunların, şirketin işletme hatalarından kaynaklandığı belirtiliyor ve ge-

125 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:138, Gömlek:57.

126 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:127, Gömlek:162.

127 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:127, Gömlek:91-1.

rekli uyarının yapılması istenmek suretiyle şirket ciddî bir muhatap kabul ediliyordu.<sup>128</sup> Ancak; olay dışarıdan görüldüğü gibi değildi. Her ne kadar mütareke hükümleri genel bir kontrolü öngörüyorsa da İtilâf devletleri bu kontrolün kapsamını uygulamada genişletmiş ve demir yollarına el koymuşlardı. Nitekim; Demir Yolları Şubesinin verdiği 25 Ocak 1919 tarihli cevap, olayın iç yüzünü ortaya koymakta idi. Cevapta “Anadolu demir yollarının hâlen önceden olduğu gibi Almanlar tarafından işletilmediği, bir İngiliz albayın başkanlığı altındaki bir kurul tarafından işlerin yürütüldüğü” bildirildi.<sup>129</sup> İngilizler önce kontrol maksadıyla demir yolları boyunca kadrolarını tamamladılar, ondan sonra sıkı kontrol ve ya doğrudan işletmeye el koydular. Şirket görünürde varlığını devam ettirmekle beraber İngilizler şirketi bir savaş ganimeti olarak kendilerine mal etti, çıkarlarını kendilerinininki ile birleştirdi. Bir başka deyişle; o Alman şirketi, bir İngiliz şirketi gibi sayıldı.

İngilizler bir süre terhis edilen askerlerin taşınmasına tahsis edilen yolların işletmesini şirketin sürdürmesine ses çıkarmadı. Ancak; terhis askerlerinin taşınması uzun sürünce bu sabrını devam ettiremedi. 8 Mayıs 1919 tarihli bir yazıda “İngilizlerin demir yollarını kontrol görevlisi Mösyö Havel’in Carablus-Resulayn-Nusaybin demir yolu kısmını işgâle hazırlandığı, ancak taşınacak terhis askerlerinin tamamlanmadığını ve yolun işletme işlerinin şirkete devredileceği, dola-

<sup>128</sup> a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:20-2.

<sup>129</sup> a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:20.

yısıyla işgâle gerek kalmadığı” bildirildi.<sup>130</sup> Çünkü zaten şirket İngilizlerin kontrolünde idi.

İtilâf devletleri; Almanlar tarafından yapılan Anadolu-Bağdat demir yollarının kontrolünü İngilizlere bıraktı. Bu yolların her türlü işletme, idare, malîye, bakım ve diğer sorunları ile İngilizler ilgilendi. Anadolu-Bağdat demir yollarının mevcut hâliyle işletilmesinde sorunlarla karşılaşıldı. Bu sorunların giderilmesi maksadıyla yeni idarî düzenlemeler yapan İngilizler; demir yolunun Haydarpaşa-Konya arasını Anadolu, Konya-Bağdat arasını Bağdat Müdüriyeti olarak yeniden örgütlendirdi.<sup>131</sup>

Yeni idarî düzenlemelere rağmen aksaklıklar devam etti. Meselâ; “Katma-Nusaybin arasında ve Adana bölgesinde yakıt parası ödenemediği için müteahhitlerin odun tedarikini bıraktığı, bu nedenle işletmenin durduğu, terhis edilen askerlerin taşınmadığı”<sup>132</sup> bildirilmektedir.

İtilâf devletleri Anadolu-Bağdat demir yollarını İngilizlerin, Rumeli (Şark) demiryollarını Fransızların kontrolüne bırakmakta anlaştılar. Rumeli demir yolları Avusturya girişim ve sermayesi ile yapılmıştı. Fransızlar Rumeli demir yollarını 14 Ocak 1919 tarihinden itibaren doğrudan işgâle başladılar. Demir yolları boyunca güvenliği sağlamak üzere Yunan askerler yerleştirildi. Yönetim ise Fransız subaylarda idi.<sup>133</sup>

130 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:136, Gömlek:1-2.

131 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:93.

132 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:129. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:13-3,4.

133 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:139, Gömlek:148

Bu demir yollarının yapımını gerçekleştiren Şark Demiryolları Şirketi Fransızların kontrolüne geçti.<sup>134</sup>

Anadolu'daki demir yollarının İngilizler tarafından, Rumeli demir yollarının Fransızlar tarafından mütarekeye rağmen işgâli Osmanlı devletinin nasıl bir paylaşma içine atıldığını göstermekte idi. Hatta Fransızların Rumeli demir yollarında uyguladıkları güvenlik adı altında Yunanları yerleştirme politikası da yaptıkları hesabı açıklıyordu. Bu konuda İtilâf devletleri ortak bir plânı uygulamaya koydular. Fransızların kontrolüne bırakılan Rumeli demir yollarına yerleştirilen Yunan kıt'alarına kolaylık sağlanması için İngilizlerin Osmanlı Devleti'ne uyarıda bulunması bunu göstermekte idi.<sup>135</sup>

Osmanlı Devleti; İtilâf devletlerince yapılan uygulamaların ne amaca yöneldiğini bilmiyor değildi. Genel Kurmay Başkanlığından Sadarete (Başbakanlık) ve ilgili bakanlıklara çıkarılan bilgilendirme yazısına göre; 1919 yılı başlarından itibaren Rumeli demir yollarına Yunan askerinin yerleştirilmesi bölgenin Yunan işgâline hazırlandığını, İngilizlerin Irak'ta yeni bir demir yolu yapımına başlamaları Irak'ta yerleşme hazırlıklarını, Fransızların Halep-Musul demir yolunun yapımını tamamlama çalışmasına girmesi Suriye'de yerleşme hazırlıklarını göstermekte idi.<sup>136</sup>

Mütareke anlaşmasının uygulanmasında gelinen son noktada; Fransızlar Avusturyalı girişimcilerin yaptığı Rumeli demir yolları ile Almanlar tarafından yapılan Anadolu-Bağ-

134 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:69-4

135 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:139, Gömlek:146

136 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:69



dat demiryollarının Konya-Adana-Halep-Nusaybin kısmını, İngilizler ise Anadolu demir yollarının Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya kısmını işgâl ile işlettiler. Öte yandan İzmir-Turgutlu ve İzmir-Aydın demir yollarının işletmesi bu yolları yapan şirketlere iade edildi.

Pratikte oluşan bu son durum mütareke maddelerine ve uluslar arası hukuka uygun değildi. Mütareke hükümlerine göre sadece kontrolüne izin verilen demir yolları İtilâf devletleri tarafından hem yıkılıyor, bozuluyor ve yeni güzergâhlar ekleniyordu;<sup>137</sup> oysa bu hususlar kontrol kelimesinin anlamını aşan hususlardı, hem de uluslar arası faaliyet gösteren şirketlerin mal varlığına ve ticarî gelirlerine el konuluyordu. Bu şirketlerin faaliyetleri uluslar arasında yapılan ve uluslar arası hukukun teminatı altında bulunan imtiyaz anlaşmalarıyla düzenlenmişti.<sup>138</sup> Özetle; uygulamalar tamamen haksızdı.

Demir yollarında yapılan bu haksız uygulamalar Türk milletinin sabrını taşırdı. 20'nci Kolordu Komutanlığının 23 Mart 1920 tarihli emrinin ilk maddesinde "25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir-Ulukışla ve Ulukışla-Eskişehir-Konya demir yolları şirketin sorumluluğunda ve fakat askerîyenin koruma ve kontrolü altında işletilecektir" denilmekte idi.<sup>139</sup>

Büyük Millet Meclisi Hükümeti'nin kurulmasından sonra Nafia Nezaretince çıkarılan 18 Temmuz 1920 tarihli yazı-

137 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:134, Gömlek:64

138 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:124, Gömlek:69-7

139 Demir yolları Dergisi, 2. Cild, s.250

da ise; “İmtiyaz anlaşması gereğince; Osmanlı Anadolu demir yolu şirketinin işletme ve işlemlerine doğrudan doğruya el konulmuştur” denilmekte idi.<sup>140</sup> İmtiyaz anlaşmasının savaş hâlinde uygulanmasına izin verdiği madde, I. Dünya Savaşı’nda olduğu gibi bir kere daha uygulamaya konuldu. Türk milleti bu defa bir kurtuluş savaşına başlamakta idi. Kontrol altındaki bölgelerde bulunan demiryollarına el kondu.

Anadolu ve Rumeli demiryollarında bu gelişmeler olurken Kafkas ve doğudaki diğer irili ufaklı demir yollarında da benzer uygulamalar görüldü. Mütareke anlaşmasının 15’nci maddesinde; Osmanlı devletinin kontrolü altında bulunana Kafkas demiryolları ve bağlantılı olan kısımları tam ve serbest olarak İtilâf görevlilerinin yönetimine bırakılacaktır.”<sup>141</sup> denilmekte idi.

İtilâf devletlerinin isteği üzerine; Kafkas demir yollarının Gümrü-Culfarz-Tebriz ile Gümrü-Karakilise ve Gümrü-Arpaçay kısımları 1 Ocak 1920 tarihine kadar Ermenilere teslim edildi. Bu tarihte hâlen Türklerin kontrollünde Arpaçay-Sarıkaş demir yolu ile buna bağlı Batum şubesi kaldı.<sup>142</sup> İtilâf devletleri batıda Yunan maşasını, doğuda Ermeni maşasını Türklere karşı ustaca kullandı. Ancak batıda olduğu gibi doğuda da buna karşı gerekli önlemlerin alınması gecikmedi.

140 Demir yolları Dergisi, 2. Cild, s.251

141 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:135, Gömlek:57

142 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:67-1

Doğudaki demir yollarıyla ilgili olarak 21 Mayıs 1919 tarihli bir raporda; “0.75 m. eninde ve 214 km. uzunluğunda olan Kütek-Erzurum-Karabıyık askerî demir yolunun Ruslar tarafından seferde yapılmış olduğun, malzeme ve yapısının sağlam olup ilerde dar hat tabir edilen ve genişliği itibariyle standardın altında olan bir demiryoluna çevrilerek kullanılabileceği, yaklaşık 500 kadar taşıma aracı (Vagon/dekovil), 85 kadar makinesi olduğu, bir hayli masraf istemesine rağmen işletilmesi hâlinde çok faydaların sağlanacağı” belirtilmekteydi.<sup>143</sup>

Doğudaki 15’nci Kolordu ve onun başarılı komutanı Kâzım Karabekir Paşa demir yollarının kıymetini takdir etmekte idi. Bölgesindeki demir yollarının durumunu ortaya koyan 18 Eylül 1919 tarihli raporu bunu göstermektedir. Raporda; “Erzurum bölgesinde bulunan demir yollarının mevcut haliyle ölü bir hâlde olduğunu, para kazanmak maksadıyla kurulan bir şirket için pek de kıymetli olmadığını, I. Dünya Savaşı esnasında savaşın gereklerini karşılamak için yapılan bu yolların ticarî bir yarar sağlayabilmeleri için esaslı bir çıkış noktasına bağlanması, zengin vadi ve ovalardan geçirilmesi veya buralara kollar uzatılması gerektiği, bununla birlikte bu hâliyle bile demir yolunun askerîn eğitiminde kolorduya büyük katkı sağladığı” belirtilmekte idi.<sup>144</sup>

Kâzım Karabekir Paşa demir yolları konusunda ilginç bir yaklaşım getirmekteydi. Bir taraftan bu yolların ticarî ve se-

143 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:69

144 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:69.

feri yönden önemli olmadığını vurgulamakta diğ er taraftan onları muhafaza etmenin çok gerekli olduğunu belirtmekteydi. Bu yaklaşımıyla  til f devletlerinin ilgisini bu yolların uzağında tutmaya gayret eder gibiydi.

Doğudaki demir yolundan birisi de yapımı savaşta Türk mühendis ve ustalarca sürdürülen Ankara-Sivas demir yolu idi. Bu yolla ilgili 18 Ağustos 1919 tarihli bir raporda; “Demir yolunun 1919 Nisanında asker yeden Nafia nezaretine devredildiğini, Nezaretin bu tarihten sonra yapım çalışmalarını da üstlenerek bu hatta bir işletme müdürü atadığı, Hicaz ve Turgutlu demiryollarından yeteri kadar görevli ve makinisti Ankara’ya yolladığı, 1919 Mayıs ayı başlarından itibaren Ankara-Kızılırmak arasında düzenli    tren seferinin yapılmaya başlandığı, Kızılırmak’tan itibaren Yahşihan’a kadar yolun uzatılması çalışmalarının devam ettiği” belirtilmekte idi.<sup>145</sup>

Dünya savaşı sona erdikten sonra mütareke anlaşmasıyla barışın geleceğini  mit eden Türk milleti bunun henüz çok uzak olduğunu görünce yeniden bir kurtuluş savaşı için toparlanmaya başladı. Bu toparlanma gizli açık sürdürüldü. Savaş esnasında çeşitli cephelerde sürdürülen muharebelerin ortaya çıkardığı ihtiyaçların karşılanması için, o günün gereklerine göre çeşitli yerlere/cephelere dökülüp serilen milletin imkânları, savaştan sonra hazırlıkları başlayan yeni bir savaş için tekrar toparlandı. Bir  nceki savaşta imkânlarını sonuna kadar harcayan bir milletin yeni bir savaşa hazırlanır-

145 a.g.e.;  SH Kol., Kutu:136, Gömlek:127-2.

ken içine düştüğü yokluklar dökülüp saçılan imkânların tekrar toparlanmasının önemini artırmakta idi. İşte o nedenle; nerede ne var olduğunun belirlenmesi için çeşitli bölgelerden alınan raporlar değerlendirilmekte idi. Hâli hazırdaki yerinde kıymetlendirilemeyecek olan imkânlar daha uygun yerlere aktarılacak ve kullanılacaktı. Bu amaca yönelik bir rapor 29 Kasım 1919 tarihliydi. Raporda; “Savaş gerekleri nedeniyle yapılan 25 km uzunluğunda ve tam donanımlı Kabakça-Karmandere-Kurşundeğirmen şube dekovil yolunun ne halk tarafından ne de başka maksatla kullanılmadığı, dolayısıyla bu yola burada ihtiyaç bulunmadığı” bildirilmekte idi.<sup>146</sup>

## 2. MAL VARLIĞI

Mütareke döneminde demir yollarında mal varlığının durumunu daha iyi anlayabilmek için dünya savaşına girerken bu konuda durumun ne olduğunu bilmek ve son durumla karşılaştırmak faydalı olacaktır. Savaşın başlangıcındaki mal varlığı durumunu tespit eden rakamların mütareke sonrasına yansıtılmasında; savaş esnasında gerçekleşen zayıyat, kayıp, arıza ve kullanılamaz duruma gelme gibi nedenlerle eksilmesi dikkate alınmalıdır. Ayrıca; savaş başlarken elde olan topraklarda bulunan demir yollarının geri çekilirken terk edilmek zorunda kalınması ve bu yolları üzerinde kalan malzeme de dikkate alınmalıdır.

Birinci Dünya Savaşı’na girerken Osmanlı demir yolları ve malzeme durumu:

<sup>146</sup> a.g.e.; İSH Kol., Kutu:142, Gömlek:25.

Şark (Rumeli) demir yolları: Lokomotif 248 adet, (124 adedi tamirde); vagon 5225 adet (1725 adedi tamirde, 300 adedi şirketin, 500 adedi yabancı şirketlere ait)

İzmir demir yolları: Lokomotif 100 adet (48 adedi Turgutlu, 52 adedi Aydın demir yolunda), vagon 2687 adet (1346 adedi Turgutlu, 1341 adedi Aydın demir yolunda)

Anadolu demir yolları: Lokomotif 141 adet, vagon 3487 adet

Bağdat demir yolu:

Adana grubu: Lokomotif 29 adet, vagon 496 adet

Halep grubu: Lokomotif 30 adet, vagon 448 adet

Halep Riyak demir yolu: Lokomotif 26 adet (Geniş hat), vagon; 510 adet (Geniş hat)

Hicaz demir yolu (Dar hat) Lokomotif 96 adet, vagon 1111 adet

Hicaz Fransız demir yolu (Dar hat) Lokomotif 34 adet, vagon 459 adet

Yafa-Kudüs demir yolu: Lokomotif 8 adet, vagon 80 adet

Dünya savaşı esnasında Almanlar 30 adet çeşitli cins lokomotif, 800 adet çeşitli cins vagon verdiler.<sup>147</sup>

Yukarıda verilen rakamları alt alta yazarak toplarsak; Birinci Dünya Savaşı'na girerken Osmanlı demir yolları üze-

---

147 a.g.e.; İSH Kol., Kütü:126, Gömlek:155.

rinde 446 adet çeşitli cinsten lokomotif, 15.303 adet çeşitli cinsten vagon bulunmaktadır. Bu toplamın içinde tamirde olanlar da bulunmaktadır.

Birinci Dünya Savaşı'nın demir yolları alanında millî servete verdiği zararı ortaya koymak için Millî Mücadele'ye başlarken demir yollarında mevcut mal varlığı rakamlarına bakılmalıdır. Kontrol edilebilen bütün demir yollarındaki lokomotif sayısı 280, yolcu vagonu 720, yük vagonu 4500 adet olup, bunların da % 25'i tamire muhtaç durumda idi.<sup>148</sup> Burada geçen kontrol edilebilen demiryolları Büyük Millet Meclisi'nin el koyduğu demir yollarıdır. Bunlar; Eskişehir-İzmit, Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya hatlarından ibaretti.<sup>149</sup>

Birinci Dünya Savaşı'na girerken kullanma kapasitesi içinde yer alan lokomotiflerin % 37'si, vagonların % 70'i elden çıktığından, Türk milleti Kurtuluş Savaşı'na elde kalanlarla girmek zorunda kaldı. Elden çıkarılan malzemenin bir kısmının savaş şartları altında kaybedildiği kabul edilse bile bir kısmı da mütareke esnasında İtilâf devletleri tarafından haksızca gasp edildi.

İtilâf devletleri mütareke anlaşmasının imzalanmasından hemen sonra mütarekenin kendilerine verdiği demir yollarını kontrol yetkisini tam olarak yerine getirmek bahanesiyle Osmanlı demir yollarındaki malzeme ve makinelerin listesi-

148 Tevfik, Çavdar, Milli Mücadeleye Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye, Milliyet Yay., 1971, s.43.

149 Demir yolları Dergisi, c.2, s.251.

ni istediler.<sup>150</sup> Bu liste Türk demir yollarındaki malzemelerin kendi menfaatleri ve askerî amaçlarına uygun olarak değerlendirilmesinde önemli bir başvuru dökümanı olacaktı.

İlk olarak; yapımı İngiliz/Fransız şirketler tarafından gerçekleştirilen Halep-Riyak ve İzmir-Turgutlu gibi demir yollarına ait malzeme ve makinelerinden diğer hatlarda kullanılanlarının kendilerine teslimini istediler.<sup>151</sup> Daha sonra her fırsatta ellerine geçen malzeme ve makinelere el koydular. Böyle bir fırsat müteareke yapılmadan önce İngiliz işgâli altına düşen demir yollarının Racu-Akçakale arasındaki kısmından geçen 6 makine ve 77 vagona el konulması şeklinde kullanıldı.<sup>152</sup>

İtilâf devletleri demir yollarına ait depolarda bulunan malzemeleri savaş ganimeti olarak gördüler ve aralarında paylaştılar. Malzeme Depo Müdürlüğünden Genelkurmay Demir Yolları Şubesine çıkarılan 19 Temmuz 1919 tarihli yazı bu durumu ortaya koymaktadır. Yazıda “Fransızların bölge ambarlarından vagonlara malzeme yüklerken görüldüğü, yapılan araştırma sonucundan mevcut malzemenin İngilizlerle paylaşıldığı, İngilizlerin payının Haydarpaşa’ya taşınmakta olduğunun anlaşıldığı” belirtildi.<sup>153</sup>

Demir yolları taşınmazları sökülüp yağmalandı, çeşitli depolarda bulunan demir yolları malzemelerine haksızca el konuldu. 13’ncü Kolordudan Genelkurmay Başkanlığına çı-

150 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162.

151 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:11-1.

152 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:147.

153 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:57-3.



karılan 8 Aralık 1919 tarihli bir yazıda “İngilizlerin bölgedeki binaların damlarındaki saç levhaları sökerek Halep’e götürdükleri, Fransızların demir yollarına ait depolardan malzemeler aldıkları, ayrıca; İzzetpaşa-Mardin dekovil hattının kendilerine teslimini istedikleri, bu konuda yapılması gerekenin bildirilmesi” istendi.<sup>154</sup>

Kolorduya çıkarılan cevap yazısı, dekovil hattının verilir verilmeyeceğine bir açıklık getirmemekle beraber, İtilâf devletlerinin o güne kadar; Alman ve Avusturyalı girişimcilerin yaptığı demir yollarına ait malzeme ve makinelere el koymalarının anlayışla karşılandığını, fakat tamamen Türk milletine ait olan malzeme ve makinelerin alınmasının anlaşılmadığını ve haksız bulunduğunu dolaylı olarak anlatan bir yazıydı. Yazıda Fransızlarca istenen dekovilin bütün malzemesinin Osmanlı Devleti’nin olduğu ve Osmanlı fenni kıt’alarının (teknik birlikler) yapıldığı, sadece işletmesini Almanların yaptığı bildirildi.<sup>155</sup> Ancak Osmanlı Devleti daima İtilâf devletlerinin isteklerine karşı gelmemeyi öneren ve bu istekleri kabul eden bir anlayışı benimsedi. Dekovil hattı konusunda da; bu millî varlığın her ne pahasına olursa olsun korunması yolunda bir emir çıkarılmadı.

Genelkurmay Başkanlığı Türk milletine ait olan demir yolu malzeme ve makinelerine İtilâf devletlerinin el koymasının hukukî olmadığı anlayışından hareketle hangi demir yollarında ne gibi malzemenin Türklere ait olduğunu ortaya

154 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:133.

155 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:133-8.

koyan bir rapor hazırlattı. İzmir demir yolları askerî görevlisi tarafından hazırlanan 25 Mart 1919 tarihli raporda, Türk malı olduğu hâlde savaş esnasında İzmir Turgutlu demir yoluna geçen malzemenin listesi verilmektedir. Bunlar toplam olarak 19 lokomotif, 250 vagondur.<sup>156</sup> İzmir Turgutlu demir yolu da diğer İtilâf devletleri mensubu girişimcilerin yaptığı demir yolları gibi savaş esnasında askerî yönetim altında birleştirilmişti. İzmir Turgutlu demir yoluna geçen bu malzeme mütarekeden sonra İtilâf devletlerinin kendi girişimcileri tarafından yapılan yolları sahiplerine iade etmesiyle elden çıkmış ve geri alınamamıştır.

### 3. MALÎ KONULAR

Birinci Dünya Savaşı ilân edilince; harp hâlinde bulunan İtilâf devletlerine mensup girişimcilerin yaptığı İzmir-Turgutlu, İzmir-Aydın demiryollarına askerî yönetimce el konuldu ve her iki demiryolunun hesap ve işlemleri birleştirildi.<sup>157</sup>

Osmanlı Devleti ile aynı tarafta savaşa giren Alman ve Avusturyalı girişimcilerin yaptığı Rumeli ve Anadolu-Bağdat demir yollarının yönetimleri sahibi olan şirketlere bırakılmış olmakla beraber imtiyaz anlaşması gereği bu yolları askerî koruma ve kontrol altına alındı. Anlaşmanın savaş hâlini düzenleyen maddesine göre; Osmanlı Devleti bütün taşımacılık ve asker sevkî için şirkete, tarifede belirtilen ücretin

<sup>156</sup> a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:15-1.

<sup>157</sup> a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:7.

sülüsüntü (1/3'ünü) verecekti.<sup>158</sup> Savaş boyunca bu ödeme; kolaylık olması bakımından peşin para yerine, kimi zaman sadece “tesviye” denilen, kimi zaman da “evrakı nakdiye” denilen bir tutanakla veya buna dayanarak yapıldı.

Mütareke anlaşması yapıldıktan sonraki dönemde; gerek savaş içerisinde bütün kaynaklarını tüketen bir ülke olmak gerekse içine düşülen kargaşa nedeniyle işletme zorlukları baş gösterdi. Meselâ; Adana<sup>159</sup> -Nusaybin<sup>160</sup> arasındaki demir yollarında tren seferlerinin devam etmesi için gereken yakıtı tedarik eden müteahhitlerin parası ödenemediğinden, trenler yakıtsız kaldı, seferler aksadı.

İngilizler, kontrol altında bulundurdıkları demir yollarında parasal sıkıntılara çare olmak ve bu nedenle tren seferlerinin aksamasını önlemek maksadıyla pratik bir çözüm buldular. 6'ncı Ordudan terhis olan askerlerin 18 Şubat-5 Mart 1919 tarihleri arasındaki taşınmasına karşılık olarak 2136 Osmanlı lirası veya 12.816 liralık evrakı nakdiye istediler.<sup>161</sup> Oysa o güne kadar aynı zaman ve mesafe için 2200 evrakı nakdiye verilmişti.<sup>162</sup>

Bu belgede dikkati çeken konu; savaşın sonlarına doğru yapılan taşıma giderlerinin karşılığı olarak Osmanlı Devleti'ne artık şirketlere pek de ödenmeyen nakit para istenmesi ve eğer nakit para ödenemez ise istenen evrakı nakdiye de-

158 Demir yolları Dergisi, c.2, s.251.

159 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:129.

160 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:13.

161 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:64-1.

162 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:64.

nilen bir tür senedin değerinin bir hayli düşük tutulmasıdır. Bu suretle İngilizler Osmanlı Devleti'ni nakit para vermeye zorlamakta, alamadığı takdirde de devleti yüksek fiyatlarla borçlandırmaktadır. Onlar borçlarını tahsil konusunda ise bir hayli ustalaşmış bulunmaktadır. Bu konuda Birinci Dünya Savaşı'ndan önce kurulan Osmanlı Düyunu Umumiye İdare-si (Osmanlı Genel Borçlar Yönetimi) ve borçlanılan ülkele-rin Osmanlı Devleti'nden zorla aldığı imtiyazlar hatırlanma-lıdır.

İngilizlerin; demir yollarında düşülen krizi çözmek için yaptıkları bu uygulamalar da bir sonuç vermedi. Daha kesin yol olan nakit ödeme, hatta taşımadan önce bir miktar avans alma yoluna gittiler. 15 Mart 1919 tarihinde 20'nci Kolordudan Harbiye Nezaretine (Harp/Millî Savunma Bakanlığı) çı-karılan bir yazıda; "İngilizlerin; Anadolu demir yollarında avans olarak 2000 Mısır lirası veya buna eş değerde Osmanlı altını ödenmeden taşımaya devam etmeyecekleri"<sup>163</sup> bildiril-mekteydi. Bu yapılan uygulama değişikliğini göstermektedir.

Aynı şekilde İzmir demir yollarında da peşin ödeme uy-gulamasına geçildi. 11'nci Kolordudan çıkarılan yazıda; İz-mir-Aydın ve İzmir-Turgutlu demir yollarında yapılan aske-rî taşımacılıkta peşin para ödemekten başka şeklin kabul edilmediği, kasada her zaman yeterli miktarda nakit buluna-mayacağından taşımacılığa para verildiğinde askere yiyecek tedarikinin imkânsızlaşacağı bildirilmekte idi<sup>164</sup>

---

163 a.g.e.; İSH Kof., Kutu:134, Gömlek:120

164 a.g.e.; İSH Kof., Kutu:134, Gömlek:94

Askerî taşımacılıkta bütün savaş yılları boyunca uygulanan tesviye'nin\* kabul edilmemesi, buna karşılık peşin para istenmesi, aksi hâlde taşımanın yapılmaması zaten nakit sıkıntısı içinde olan devleti zor duruma düşürdü. Böyle bir uygulamaya devlet hazırlıksız yakalanmıştı. Bunun üzerine demir yolu işletmelerine çıkarılan 15 Mayıs 1919 tarihli bir yazıda; 18 Mayıs 1919 tarihinden itibaren demir yollarında resmî taşımacılığın peşin para ile yapılacağı, tesviyelerin kabul edilmeyeceğinin bildirildiği, bunun uygulanması durumunda; o güne kadar bütün görevlilere tesviye verilmek suretiyle yürütülen askerî işlerin akışı bozulacağından karışıklığa neden olunacağı, bu konuda gerekli düzenlemelerin yapılmasına kadar bir süre daha tesviye uygulamasına devam edilmesi istendi.<sup>165</sup>

Tesviye ile taşımacılığın yapılmasının gerekli düzenlemeleri yapana kadar bir süre daha devamı konusunda yapılan başvuruya aynı gün (İngilizlerin kontrolündeki) Anadolu Hattı Askerî İşletme Müdüriyetince verilen cevapta; “Osmanlı Devleti’nin bu konuda gerekli önlemleri daha önceden almış olduğunu zannederiz” denildi.<sup>166</sup> Onların zannettikleri önlemlerin alınmamış olması nedeniyle bu başvurunun ya-

\* Demir yolunu yapma ve işletme imtiyazı verilen şirketlere imtiyaz anlaşmalarını gereği devlet tarafından ödenen kilometre tazminatı adı altında bir para vardı. Zamanla devlet için yapılan taşımaların ücretleri de bu paralar ile birlikte ve topluca ödendi. Devletin şirketlere ödediği bu paralara “tesviye” denildi. Devlet mallarının trenle taşınmasında taşıma ücreti olarak para yerine bir nevi resmî belge düzenlenir ve demir yolunu işleten şirkete verilir. Tesviye denen bu belgelerin karşılığı para olarak devlet tarafından, daha sonra ilgili şirkete ödenirdi.

165 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:138, Gömlek:23-3

166 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:138, Gömlek:23-1

pıldığı açıkça ortada idi. Öyle ise bu cevap devlet idaresini bilmiyorsunuz anlamına gelmekte idi. Böyle bir cevap devlet için onur kırıcı idi. Ancak İtilâf devletlerinin Osmanlı Devleti'ne bakışı bu cevabı çıkarmıştı.

Demir yollarında peşin para uygulaması da yeterli bulunmadı. İtilâf devletleri kontrol altına aldıkları demir yolu işletmeciliğini kâra geçirmek istiyorlardı. Askerî (devlet) taşımacılığa kademeli olarak zam uygulamasına geçildi. 20 Ekim 1919 tarihli bir yazıda; askerî taşımacılığın 15 Ocak 1920'den 15 Nisan 1920'ye kadar % 50, 16 Nisan'dan 30 Nisan'a kadar % 400 artırıldığı bildirildi.<sup>167</sup> Bu tarihten sonraki ücretler ayrıca bildirilecekti.

Ayrıca; Anadolu Demir yollarını Müdürlüğünden Osmanlı Devleti'ne yeni bir başvuru daha yapıldı. Levazım Daire Başkanlığına 23 Ağustos 1919 tarihinde yansıtılan bu başvuruda İngilizler; savaş içerisinde Osmanlı devleti askerî görevlilerince işgâl edilen demir yolu boyundaki bina ve odaların kirasını istemekte idi. Biriken kiralar 1919 yılı içerisinde ödenecek, bundan böyle ise her ayın sonunda ödenecekti.<sup>168</sup>

Peşin para uygulamasına geçilmesine ilâveten yapılan zamların ve eski hesapların gözden geçirilmesi, alacakların tahsili gibi konular İngilizlerin demir yollarında kazançlı çıkmanın yolunu bulduklarını göstermektedir. Onlar bu konuda sömürgecilikten gelen tecrübelere sahipti.

---

167 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:31

168 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:29.

### III. BÖLÜM

#### İŞLETME ZORLUKLARI

##### 1. YAKIT SORUNU

Demir yolları işletmeciliğinde ana sorunlardan birisi her zaman yakıt olmuştur. O dönemde trenler yakıt olarak kömür kullanmakta idi. Fakat ülkede kömür üretimi son derece yetersiz bir düzeyde idi. Savaş şartları ve ondan sonraki dönemde içine düşülen karışıklık nedeniyle kömür tamamen yoklar listesine eklendi. Bu yokluklar içerisinde dahi, demir yollarının işletilmesi ihmal edilemeyecek kadar önemli idi. Her şeye rağmen demir yolları açık tutuldu. Demir yollarında taşımacılık mümkün olduğu kadar kesintisiz sağlanmaya çalışıldı. Bu da; trenlerde kömür yerine odun kullanmak suretiyle oldu.

Demir yollarında taşımacılığın sürdürülebilmesi için yakıtla ilgili sıkıntılar dile getirilmeye başlayınca depolardaki yakıt durumu günlük kontrol altına alındı. 7 Kasım 1918 tarihinde demir yolları boyunca görevli askerî komiserliklere bir yazı çıkarılarak; “Bölge depolarındaki odun ve kömür durumunun her gün düzenli olarak bildirilmesi” istendi.<sup>169</sup>

Tren seferlerinin aksatılmadan sürdürülebilmesi için de-

169 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:27-2

polardaki yakıt durumunun yakın takibe alınması yeterli değildi. Çünkü esas sorun, yakıtın ne kadar eksik ne kadar fazla olduğunu bilmek değil, eksilen yakıtın yerine konulmasında idi. Bu da gerektiği gibi yapılamadığından sarfiyatın ve seferlerin kontrolü yoluna gidildi. Nafia Nezaretinden çıkarılan 9 Aralık 1919 tarihli bir yazıda; “Anadolu demir yollarında yapılacak her türlü taşımacılığın Anadolu Askerî Komiserliği ile koordine edilerek yapılması, belirtilen merkeze haber verilmeden kişisel karar ile istasyonlardan tren kaldırılmasının önlenmesi” istendi.<sup>170</sup>

Tren seferlerinin bir merkezden koordineli olarak yapılması en az masrafla en fazla faydanın sağlanması içindi. Bu konuda mevcut bütün demir yolları komiserliklerine gerekli uyarılar yapıldı.<sup>171</sup>

Acil ihtiyaçların karşılanabilmesi için kontrollü seferleri haklı kılan nedenlerden birisi kömür tedarikinin zor olması diğeri de tedarik edilebilen kömürün pahalı olması idi. Demir yollarının işletilmesi için gereken kömürün tedarikinden sıralı olarak sorumlu olan devlet, kömürün ücretini işletmeci şirketten almakta, bir başka deyişle kömürü ücreti karşılığı şirkete temin etmekte idi. Şirket devletçe temin edilen kömürü pahalı bulursa zarar etmemek için almayabilirdi. 12 Kasım 1918 tarihinde Anadolu Demir yolları Genel Müdürlüğüne çıkarılan yazıda “Kömürün askerîyece 1400 kuruşa temin edilebildiği, şirketin bunu pahalı bulması durumunda piyasa-

170 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:37

171 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:36



dan kendisinin temini veya istenilen ücreti ödemesi kendisinin tercihine bırakılmıştır.”<sup>172</sup> denilmekte idi.

Tren seferlerinin kısıtlı yapılması, mümkün olduğu kadar devletin kömür tedarik etmeye çalışması sıkıntıyı azaltmadı. Sefere çıkan trenlerin yol boyunca depolardan gerekli yakıtı karşılayamaması nedeniyle yollarıda kaldılar. 18 Kasım 1919 günkü demir yolları durum raporunda; mütarekeden sonra memleketlerine gönderilen Alman ve Avusturyalı askerleri taşıyan 3 adet tren katarı kömürsüzlük nedeniyle Afyon’da 3 günden beri hareketsiz kaldığı, terhis edilen askerleri taşıyan 1 adet tren katarının Eskişehir’de kaldığı, demir yolları boyunca çeşitli istasyonlarda üzerinde 95 ile 100 vagon yiyecek olduğu hâlde İstanbul’a getirtilemediği, hat üzerinde bir gram bile kömür kalmadığı bildirilmekte idi.<sup>173</sup>

Yakıt sıkıntısı kömür fiyatlarının kısa zamanda büyük artışlarına neden oldu. 12 Kasım 1919’da 14 lira olan kömür fiyatı 18 Kasım 1919’da 20 liraya çıktı. Devlet zarurî ulaşım/taşımacılık ihtiyaçlarını karşılamak için bu fiyattan 2000 ton kömür aldı.<sup>174</sup>

Demir yollarının işletilmesinde karşılaşılan zorluklar yeni yakıt kaynaklarına yönelmeyi kaçınılmaz bir hâle soktu. Kömür hem pahalı hem de tedariki zordu. Bu durumda daha kolay bulunan ancak sağladığı enerji az olduğundan zorunlu olmadıkça tercih edilmeyen odun ilk çare oldu. Trenlerde ya-

172 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:127, Gömlek:17.

173 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:127, Gömlek:111.

174 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:127, Gömlek:111.

kıt olarak odun kullanılmaya başlandı. Esasen trenlerde Birinci Dünya Savaşı'nın son 3 senesinde yaygın olarak odun kullanılmakta idi.<sup>175</sup>

Ancak; mütareke döneminde işler rayından çıkmış, düzen tamamen bozulmuş olduğundan her tarafta kolayca temin edilebilecek olan odunun tedariki bile zor bir hâle gelmişti.<sup>176</sup> Mütareke anlaşmasının imzalanmasından hemen önce İngilizler tarafından işgâl edilen Katma-Halep-Carablus arasındaki demir yolunun kapatılması nedeniyle 6'ncı Ordudan terhis olan askerın Adana tarafına geçirilmesinde zorluklar ortaya çıkınca durum İngilizlere bildirildi. Terhis olan askerın memleketlerine gönderilmesi için kapalı bölümün taşımacılığa açılması istendi. İngilizler bunun ancak trenlerin yakıtı için gereken bir aylık odunun verilmesinden sonra olabileceğini bildirdi. 6'ncı Ordu komutanı İngilizlerin bu isteğini karşılamamanın mümkün olmadığını, başka bir çözüm yolu bulunması için görüşmelerin İstanbul'da daha üst düzeyde yapılmasını istedi.<sup>177</sup>

Odun tedarikinin mümkün olmamasının nedeni, mütareke gereği askerlerin terhis edilmiş olmasıydı. Bu kapsamda demir yolu birlikleri de terhis edilmişti. Demir yolu kıt'alarında odun temini için görevlendirilen amele taburları kalmadığından<sup>178</sup> bu iş müteahhitler eliyle yapılmaya çalışıldı.<sup>179</sup>

175 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162..

176 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:20..

177 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:158-1.

178 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162.

179 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162.

Fakat onlara da para verilemedi.<sup>180</sup> Çünkü bu yokluklar arasında en çok yokluğu çekilen para idi. Para alamayan müteahhitler iş yapmaktan vazgeçtiler.<sup>181</sup> Böylece; etrafta mevcut odunlar yakmak için hazır hâle getirilemedi. Odun sıkıntısı devam etti.

Odun sıkıntısının bir sebebi de belirli depolarda bulunan odunun ihtiyaç noktalarına sevk edilememesi idi. İyi bir plânlama eksikliği mevcut zorluğun en önemli nedeni idi. Meselâ Adana'da mevcut olan oduna, Pozantı'da ihtiyaç olduğu hâlde yeteri kadar boş vagon bulunamadığı için taşınamadı.<sup>182</sup> Ormanlardan kesilen odunun demir yolu boyunca uygun yerlere taşınması için gereken yük hayvanının bulunamaması odun tedarikini güçleştirdi.<sup>183</sup> Daha bunun gibi birçok plânlama ve idarî sorun odun sıkıntısının nedenleri arasında idi.<sup>184</sup>

Odun sıkıntısı; demir yollarında taşımacılığı tamamen durma noktasına kadar getirdi.<sup>185</sup>

Demir yollarındaki yakıt sıkıntısına bir çözüm olarak; askerî komiserliklerin bulundukları bölgelerde İngilizlerden kömür almaları için çare bulmaları önerildi.<sup>186</sup> Adana askerî

180 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:129.

181 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:13.

182 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:63.

183 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:63-5.

184 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:63-3-6-7. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128,Gömlek:61-2. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128,Gömlek:60-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128,Gömlek:37-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128,Gömlek:14-2-3.

185 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:129. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:13.

186 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:147.

komiseri bu öneriyi gerçekleştirdi. İngilizlerden aldığı kömürle Adana-Nusaybin hattının çalışmasını sağladı.<sup>187</sup> Osmanlı Devleti kendi ülkesinde toprağın hemen altındaki kömürü çıkarıp kullanamaz ve çıkardığını ihtiyaç olan bölgelerde hazır bulunduramazken; İngilizler gemilerle getirdikleri kömürün ihtiyaç fazlasını işgâl ettikleri ülkenin insanlarına minnet duygularını kabul ettirerek veriyorlardı. Çünkü onların yolları çalışıyor, askerleri memleketlerine ulaşıyordu. Acı ama gerçek olan buydu.

Odun ve kömür sıkıntısı ileri boyuta ulaşınca trenlerde yakıt için yeni bir alternatif geliştirildi. 21 Şubat 1920 tarihli bir yazıda; “Petrol stoklarının ihtiyacı karşılayacak kadar çok olması nedeniyle, tamir için Eskişehir fabrikasına girecek olan makinelerin tenderinde (yakıt odası) tadilat ve özel bir düzenleme yapılacağı, petrol ile işleyecek bir hâle çevrileceği, o ana kadar 7 makinenin bu hâle getirilmiş olduğu bildirildi.<sup>188</sup> Türkiye demir yollarında çok zaman sonra görülecek petrole çalışan (diesel) makinelerin çektiği tren katarları zorunlulukların sevgiyle daha o zaman yürümeye başladı.

## 2. GÜVENLİK SORUNLARI

Savaşın yenilgiyle sonuçlanması üzerine harp yıllarında ülkede zaten tam olarak sağlanamayan güvenlik tamamen felç oldu. Her alanda görülen güvenlik sorunu demir yollarında da ağır olarak yaşandı. Demir yollarında güvenliği teh-

187 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:130.

188 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:28-1.

dit eden konulardan birisi mütareke gereği orduların terhis edilmesiyle memleketlerine gitmek üzere demir yolları boyunca yığılan askerlerdi. İstasyonlarda toplanan asker sayısı bölge imkânlarını kat kat aşmakta ve kontrol zorlaşmakta idi. Bandırma'dan çıkarılan bir yazıda "Terhis edilen askerîn, yeteri kadar tren seferi düzenlenemediğinden istasyonda yığılmalar yaptığı, mevcut imkânların ihtiyaçları karşılamaya yetmediği, kontrol zorluğu nedeniyle güvenliğin sağlanamayacağı endişesi yaşandığı, bu nedenle ilâve seferler için gerekenin yapılması" istendi.<sup>189</sup> Tren seferlerinin artırılması bir yana düzenli seferler bile yapılamıyordu. Tren seferlerinin artırılması isteğine karşı verilen cevapta "Seferleri artırmanın mümkün olmadığı, bölgedeki yığılmanın önlenmesi için askerîn olabildiği kadar deniz yoluyla taşınmasının çaresine bakılacağı bildirildi."<sup>190</sup>

Tren istasyonlarına yığılan terhis askerleri ile lâğvedilen orduların subay personeli ve aileleri uzun ve ümitsiz bekleyişleri esnasında güvenliği sarsıcı eylemlere girişmekte idiler. Bunlardan birisini bölge askerî komiserliğine şikâyet eden şirket, işletmeyi durdurma tehditlerine kadar vardı. 30 Aralık 1919 tarihli yazıda "Eskişehir'de tren bekleyen subay ve ailelerince, istasyon ve katar görevlilerine kötü davranıldığı, tehdit ve zorla bir lokomotifle el konulmak istendiği, böyle devam ederse görevlilerin işe devam edemeyecekleri" bildirildi.<sup>191</sup>

189 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:135-1.

190 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:135-2.

191 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:50-1.

Kısa bir sürede gerçekleşen terhisler tren istasyonlarında yığılmalara neden oldu. Taşınacak yolcu ve eşyanın çokluğu yanında gerek makine ve vagon azlığı, gerekse yakıt sorunu nedeniyle yeteri kadar sefer düzenlenememesi istasyonlarda bekleyen insanları çileden çıkarttı. Uzun süre bekledikten sonra gelen trenin yakıt olmadığı için kaldığını öğrenen terhis askerleri bir an önce treni hareket ettirebilmek maksadıyla istasyon paravanasından 20 adet direği sökerek yakıt yaptılar.<sup>192</sup> Aynı şekilde yakıt olmadığı için Pınarbaşı mevkiinde yolda kalan bir trenin yolcuları, istasyonun paravanasının bir kısmını, etraftaki evlerin kapılarını ve meyve ağaçlarını sökerek götürdüler.<sup>193</sup> Demir yollarındaki sıkıntılar yolcuların kurum ve yapıları tahribatına kadar vardı. Bu öfkeli kalabalıkların yaptığı tahribatın önlenmesi de mümkün değildi.

Yokluktan dolayı gidilemeyen demir yollarında kalan öfkeli yolcuların çıkardığı olaylar çoktu. 26 Kasım 1919 gecesi Sabuncupınarı'nda bozulan trenin yolcusu olan 1000'den fazla terhis askerî lokomotif yakmak istedi.<sup>194</sup> 5 Aralık 1919 tarihinde 1664 sefer sayılı tren yolcularca işgâl edildi.<sup>195</sup> Çay istasyonunda çıkan olaylarda baş memur dövüldü.<sup>196</sup> Ulukışla'da yolcular bir trene el koydu.<sup>197</sup> Pendik'te yasak olmasına rağmen askerler zorla trene bindiler, vagonların damlarına kadar doldurdular.<sup>198</sup> Demir yollarında bunun gibi gü-

192 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:56-1.

193 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:56-3.

194 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:63.

195 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:65-2.

196 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:64-1.

197 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:66-1.

198 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:67-1.

venlik ile ilgili birçok olay meydana geldi.<sup>199</sup>

Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru demir yollarında görevli askerler arasında disiplinsizlik olayları dikkat çekecek boyutlardaydı. Kimi askerlerin yasak olmasına rağmen doğrudan başmühendislikle haberleşmeye girişmesi<sup>200</sup>, şirkete ait ekmeklerin çalınarak piyasada kaçak olarak satılması,<sup>201</sup> Karapınar-Bilemedik civarında kimliği belirsiz kişilerin muhtemelen inşaat taburlarının kaçak olan askerleri- komutanlığın gözü önünde dinamitle balık tutmaları, kaçak olarak barakalar yapılıp satılması,<sup>202</sup> yazışmalara konu olan olaylardı.

Mütarekenin yürürlüğe girmesinden sonra ortaya çıkan karmaşa içerisinde askerlerden başka subaylardan da şiddete başvuranlar çıktı. Pınarbaşı istasyonunda askerler sevkleri konusunda görevli teğmen trene binmesi gereken bütün askerînin tamamının binememesi üzerine silahını çekerek lokomotifin makinistini tehdit ile treni durdurdu. Tren uzun bir süre gecikmeli hareket etti.<sup>203</sup>

Mütareke anlaşmasının İtilâf devletleri tarafından Türk milletinin haklarını yok sayarak onun millî menfaatleri zara-

199 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:68-2. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:133, Gömlek:70-1. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:133, Gömlek:73. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:133, Gömlek:69. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:133, Gömlek:67. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:133, Gömlek:68. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:133, Gömlek:69. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:133, Gömlek:70. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:133, Gömlek:73.

200 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:145, Gömlek:22.

201 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:164-1

202 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:1126, Gömlek:165

203 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:44-1

rına uygulanacağını anlaşılması üzerine, demir yolları üzerinde taşımacılığın kesilmesine ve kopmasına neden olan eylemler yapılmaya başlandı. Bu eylemlerin amacı demir yollarının Türk milletinin zararına kullanılmasını önlemek, iç-  
rilerde emniyet bölgeleri tesis etmektir. Kesilen demir yolu bağlantısı nedeniyle bu yolu kullanması muhtemel işgâl askerî içerlerdeki emniyeti sağlanan bölgelere ulaşamayacaktır.

25/26. Eylül 1919 gecesi Vezirhan civarındaki Karasu Köprüsü,<sup>204</sup> Eylül 1919 tarihinde Beylikahır-Sarayköy arasında bir köprü,<sup>205</sup> Aralık 1919 içerisinde Ankara-Eskişehir arasında bir köprü,<sup>206</sup> Mart 1920 tarihinde İzmir-Bandırma arasında bir köprü,<sup>207</sup> havaya uçuruldu.

Demir yollarındaki tahribat sadece köprülerin atılması ve ulaşımın kesilmesi ile sınırlı kalmadı. Haberleşmeyi kesintiye uğratan tahribatlar da yapıldı. Kuvayı Milliye süvarilerinin 18 Mart 1920 tarihinde demir yollarında haberleşmeyi sağlayan telgraf hatları kesilerek telleri alınıp götürüldü.<sup>208</sup>

Demir yollarının işgâlcilerin emellerine hizmetini önlemek için Kuvayı Milliye tarafından yapılan tahribatlar karşısında Osmanlı Hükûmeti ve İtilâf devletleri güç duruma düştü. 29 Şubat 1920'de Manisa-Bandırma hattı tahribat nedeniyle ulaşım kapandı.<sup>209</sup> 30 Mart 1920'de Eskişehir-Ağaç-

204 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:145, Gömlek:22.

205 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:98.

206 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:140.

207 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:18.

208 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:102.

209 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:18-2.



pınar arasındaki telgraf teli kesildi. 13 Mart 1920’de Eskişehir-Konya arasında ve Eskişehir-Ankara arasında yer alan birer köprü havaya uçuruldu. Bu yollarında haberleşme ve ulaşım kesildi. Osmanlı Hükûmeti ve İtilâf devletleri olaylar karşısında aciz kaldı. Pendik’ten itibaren Anadolu demir yollarında geçici olarak ulaşım durduruldu.<sup>210</sup>

Osmanlı Hükûmeti demir yollarındaki tahribatlara karşı önlem almak amacıyla hat boyuna 4 subay, 52 asker ve 63 hayvandan oluşan bir süvari birliği çıkardı. Bu birlik İzmit ve civarındaki tahribatları önleyecekti.<sup>211</sup>

İtilâf devletlerinin çıkarlarına ve Türk milletinin aleyhine kullanılması üzerine millî davaya gönül veren komutanlar, kendi bölgelerinde yer alan demir yollarına malzeme ve makineleri ile birlikte el koydular.<sup>212</sup> Bu; kurulu Osmanlı düzeni bakımından asayişin tamamen kontrolden çıkması anlamına gelirken, Türk milleti tarafından bakılınca güvenliğin sağlanması işinin millet tarafından üstlenilmesi anlamına geliyordu. Türk milleti mevcut asayiş ve güvenlik sorunlarını çözmek için son çare olarak egemenlik haklarını ele alma yoluna girdi.

### 3. PERSONEL SORUNLARI

Birinci Dünya Savaşı sürerken demir yollarında görevli personelden önemli bir kısmını Alman ve Avusturyalılar

210 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:145, Gömlek:22-2.

211 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:140, Gömlek:38-4.

212 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:97. Ayrıca bk. Demir yolları Dergisi, c.2, s.251.

meydana getirmekte idi. Mütareke anlaşması ile bunların derhâl ülkelerine gönderilmeleri kabul edildi. Ancak bakım ve inşaat işlerinde uzman olan Alman ve Avusturyalıların birden her işten el çektirilerek gönderilmesi işlerin aksamasına neden olabilirdi. İşlerin aksaması, demir yollarının kullanılamaz duruma gelmesi İtilâf devletlerinin de istemediği bir durum meydana getirecekti. En önemlisi bir an önce terhis edilmesi ve dağılmasını istedikleri Osmanlı ordularının askerlerinin memleketlerine yollanmaları demir yollarından olacaktı. O nedenle Alman ve Avusturyalı personelin makul bir süre daha kalmalarına izin verildi.<sup>213</sup>

Savaş süresince askerî gerekliliklerin öncelikli olması nedeniyle demir yollarında şirketlerin yanı sıra askerî bir örgütlenme de olmuştu. Bu kapsamda demir yolu inşaat taburları çok büyük görevler yaptılar. Ayrıca; istasyonlarda güvenlik ve askerî taşımayı sağlamak maksadıyla askerî yetkililere (komiserlere) bağlı olarak ve istasyonun önemine göre belirli sayılarda asker görevlendirilmişti. Zorunlu asker terhisleri başlayınca bunların da terhisleri gerekti. Bu da gerek devam eden yol yapımlarının durmasına, gerekse devamlı bakımların aksamasına neden oldu. Bunun üzerine İtilâf devletlerine başvurularak demiryollarında kritik personelin terhislerinin işletmeyi aksatmayacak şekilde yapılması teklif edildi. Bu teklif kabul edildi. Demir yolunda görevli askerlerin terhisleri, işletmeyi aksatmama şartına bağlı olarak yapıldı.<sup>214</sup>

213 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162.

214 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:102-1.

Mütareke anlaşması sonrasında İtilâf devletlerini gücendirmeme endişesi ile orduda terhislerin plânsız uygulanması ordunun dağılması gibi bir durum ortaya çıkardı. Kritik personelin biraz daha geç terhis edilmesi gereklerine tam uyulmadı. Fırarlar çoğaldı. Kritik görevleri yapacak personeli bulmak zorlaştı. Yıldırım Ordular Grubu bölgesindeki Karapınar istasyonundan Demir yolu Bölge Komutanlığına çekilen bir telgrafta telgraf memuru Ethem “Telgraf memurları dağıldılar. Yalnız bir memur vardır. O da yarın gidecektir. Yine yalnız kaldım.”demekteydi.<sup>215</sup>

9 Kasım 1919 tarihinde Toros Bölge Komutanlığından Adana Bölge Komutanlığına çekilen bir telgrafta, “Lokomotiflere makinist bulunamadığı, firar eden makinistlerin bulup tutuklanarak göreve sevklerinin sağlanması veya İstanbul’dan acil olarak makinist tedariki” istendi.<sup>216</sup>

Terhisler nedeniyle ortaya çıkan personel eksikliğinden kaynaklanan sorunlar çoğaldı. Taşımacılık ve işletmede aksamalar arttı. İstasyonlar sefalet içinde kaldı.<sup>217</sup> Personel eksikliğini kısmen karşılamak için “Görevden atılan demir yolu personeli ile demir yolu okulunda öğrenci iken okulun kapatılması ile boşta kalan yaşıtları askerdeki öğrencilerin askerlik görevini demir yollarında yapması” kararı alındı.<sup>218</sup> Bu konuda titiz davranıldı. Çok fazla olan personel sıkıntısını karşılamak için buna ihtiyaç vardı. Meselâ; sekiz ay asker

215 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:51-2.

216 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:30-1.

217 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:20.

218 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:135, Gömlek:49-1.

kaçığı olarak dolaştıktan sonra yakalanarak askerliğini jandarma birliklerinde yapmaya gönderilen bir erin demir yolu personeli olduğu tespit edilince derhâl demir yollarına aktarılması buna bir örnektir.<sup>219</sup>

İtilâf devletleri demir yollarına tamamen el koymalarından sonra personel sorunlarıyla da ilgilenmeye başladılar. Eksik personeli kendi yöntemleriyle azınlıklardan<sup>220</sup> tamamlayarak askerî (Türk) unsurları demir yollarından uzaklaştırdılar.<sup>221</sup> Demiryollarından uzaklaştırılan bu Türk unsurlar başlangıçta kontrol altında kalan iç bölgelerdeki demiryollarında,<sup>222</sup> daha sonra Kuvayı Milliye tarafından demiryollarına el konulunca bütün hatlarda yararlanma imkânı buluncaktır.

Kuvayı Milliye demir yollarına el koyunca yapmak istediklerini gerçekleştirebilmek için işleri Türk personele emanet etmeye ihtiyaç duydu. Çünkü; demir yollarında düşmanla işbirliği yapmaya eğilimi olan azınlıklarla çalışmak millî çıkarlara zarar verebilirdi. Olmadık zamanlarda grev, işi bırakma gibi eylemler yapabilirlerdi.<sup>223</sup>

Demir yolları gibi o günün ileri teknolojisini temsil eden bir dalda yetmişmiş Türk eleman bulabilmek çok zordu. Anadolu-Bağdat demir yollarındaki “Manevracılar Listesi” olarak verilen 12 Kasım 1918 tarihli bir vesikada; 32 kişilik lis-

219 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:128, Gömlek:56

220 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:143, Gömlek:40-2

221 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:144, Gömlek:4-2

222 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:137, Gömlek:127

223 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:143, Gömlek:40-2

tenin sadece 2'si Türk, diğerleri Rum ve Ermeni azınlıklara mensup idi.<sup>224</sup>

Azınlıkların çoğunlukta olduğu demir yolu personeli; demir yolu şirketlerinin Osmanlı Devleti'yle yaptıkları imtiyaz anlaşmaları gereği birçok kanunî ayrıcalıktan yararlandılar. Yargılanma ile ilgili ayrıcalıkları en dikkat çekici olamıydı. Demir yolları personelinin hat boyunca ve sorumluluk alanında işlenen suçlardan yargılanmak üzere Türk mahkemelelerine çağrılmaları durumunda; şirketler bir ön inceleme ve araştırma yaparlar, çağrıyı haklı bulurlarsa personeli gönderir aksi hâlde mahkemenin çağrısını dikkate almazlardı.<sup>225</sup>

Bekçilik yapan bir şahsın hırsızlık yaptığından şüphelenilmesi üzerine, şahısla ailesinin ifadesi alınmak üzere bölgedeki jandarma karakoluna gönderilmesi demir yolu şirketinden istenilir. Ancak; gerekli araştırma ve soruşturmayı şirketin yapacağı, şahsın evinde çalıntı eşya bulunursa gereğinin şirket tarafından yapılacağı bildirilerek şahsın karakola gönderilmesi reddedilir.<sup>226</sup>

Birinci Dünya Savaşı'na başlarken çok az olan Türk demir yolu personeli; savaş içerisinde bir hayli çoğaldı. Savaş devam ederken harbin gereği olarak askerî demiryolculuk alanında yapılan çalışmalar bu konuda büyük ilerlemeler sağlanmasına imkân verdi. Özellikle tamamen Türk mühendislik ve emeği ile yapılan, işletilen Hicaz demir yolları bir-

224 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:97.

225 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:148, Gömlek:63.

226 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:41-2.

çok konuda tecrübe kazandırdı. Burada yetişen Türk demir yolcuları Kurtuluş Savaşı'nda Türk demir yollarını işlettiler.

#### 4. İDARİ SORUNLAR

Birinci Dünya Savaşı'na girerken savaş durumunda olduğumuz ülkelerin girişimcilerince yapılan demir yollarının yönetimi “Hicaz ve Askerî Demir yolları ve Limanlar Müdüriyeti Umumiye”<sup>227</sup> sine bağlandı. Müttefikimiz olan ülkele-  
rin girişimcilerince yapılan demir yolları ise imtiyaz anlaş-  
maları gereği askerî koruma ve kontrol altına alınmakla yeti-  
nildi.

Mütarekenin imzalanması ile bütün demir yollarının İtilâf devletlerinin kontrolüne verilmesi kabul edildi. İlk yönetim zorlukları; mütareke anlaşması gereği Alman ve Avusturya-  
lıların ülkeyi terk etmeleri üzerine ortaya çıktı. Demir yolla-  
rının teknik personel ihtiyacını karşılayan bu personelin git-  
mesi ciddi sorunlar çıkardı.

Yıldırım Orduları Grup Komutanı Mustafa Kemal Paşa ordu bölgesindeki demir yollarının durumu ile ilgili çıkardığı emirde “Ülkenin geçirdiği bu nazik devirde, Almanlar ol-  
madan da demir yollarının idare ve işletilebilmesi Türk mil-  
letinin kabiliyetini tüm dünyaya gösterecektir.”<sup>228</sup> demek-  
te ve bu konuyu millî bir dava duyarlılığı içinde ele almaktadır.

Mütarekenin imzalanmasından sonra ilk olarak; Pozan-  
tı'dan Amanos'a kadar olan bölgedeki demir yollarında çalı-

227 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:7.

228 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:70-1.

şan esirlerin İngilizlere teslimi istendi.<sup>229</sup> Bir kısmı teknik işlerde görev yapan bu esirlerin yerine personel konulmadan alınması haberleşmede güçlüklerle neden oldu.<sup>230</sup> Bunların yerine yenilerin görevlendirilmesi ise zaman aldı.

Yönetim konusundaki hatalar devam etti. Adana'dan kuzey yönünde çıkarılan trenlerin Pozantı'dan ileriye geçmeleri ve buradan öteye, diğer işletme bölgesine ait makine, vagon ve personelin aktarma yapılarak devam etmesi gerekirken, böyle yapılmadığından Adana'da yeni seferlerin hazırlanmasında makine ve personel sıkıntısı başgöstermişti. Bu konudaki teknik bilgi azlığı nedeniyle hatalara neden olan dış müdahalelerin önlenmesi ve işletmede görevli personelin ikaz edilmesi istendi.<sup>231</sup>

Mütarekenin başlarında ülkeden henüz ayrılmayan Almanların işletme hatalarına yol açan dik başlı tutumlarına devam ettikleri görülmekteydi. İşletme kurallarına uymayarak kendi keyfi hareketleriyle kargaşaya neden olan, vagonları zamanında sevk etmeyen, bu yüzden seferlerin aksamasına yol açan Alman görevlinin işten uzaklaştırılmasıyla sorun çözüldü.<sup>232</sup>

Yönetimle ilgili sorunların bir kısmı da mütareke şartlarından kaynaklandı. Anadolu-Bağdat demir yollarının Katma-Halep-Carablus arasındaki bölümü İtilâf devletlerinin işgâli altında kaldığı için yönetim kopukluğu meydana geldi.

229 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:170..

230 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:51.

231 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:24-4.

232 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:10.

Demir yolunda kopukluğun giderilerek irtibatın sağlanabilmesi için görüşmeler yapıldı. Ancak bu sorun İtilâf devletlerinin yönetime tamamen el koymasına kadar çözümlenemedi.<sup>233</sup>

Demir yollarının yönetimi konusunda şikâyetler mütarekenin kargaşa ortamında daha da arttı. 17 Kasım 1918 tarihinde Yıldırım Grubu karargâhı ile hareket ettiğini, 20 Kasım'da Akşehir'e ancak gelebildiğini ifade ederek trenin yavaşlığından şikâyet eden Yıldırım Grubu kurmay başkanı, bunun nedenini yönetim bozukluğuna bağlamaktaydı. Tren hareket ettikten sonra çeşitli istasyonlarda esir ve göçmen yüklü 72 vagon takıldığını, böyle bir katarın dünyanın hiçbir yerinde görülmediğini belirttikten sonra, kargaşaya ve lokomotiflerin eskimesine, insanların yollarda düştüğü sefaletle trenlerde yakıtın eksikliğinin değil yönetimdeki beceriksizliğin neden olduğunu vurguladı.<sup>234</sup>

İtilâf devletleri demir yollarında bir süre yönetime el koymadılar. Kontrol etmekle yetindiler. Fakat mütareke şartları gereği terhis edilen asker ve lâğvedilen orduların malzeme ve personelinin taşınması gibi yapılması gerekli acil taşımanın tamamlanmasından sonra kontrolü sıkılaştırarak el koyma durumuna geldiler. Bu geçiş döneminde demir yollarında askerî taşımacılığın yönetim hatalarından dolayı iyi olmadığından şikâyet eden bir yazıya demiryollarından sorumlu şube-

233 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:124. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:126, Gömlek:152. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:127, Gömlek:162. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:133, Gömlek:14.

234 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:124



nin cevabında işgâl altında ve işgâlcilerin yönetiminde demir yollarının bu kadar iş gördüğü belirtilmekte ve yönetim hatalarının artık işgâl ile ilgili olduğu belirtilmekte idi.<sup>235</sup>

Demir yollarında işgâl şartlarının getirdiği durumu görmezden gelerek yapılan başvurular geri çevrildi. Artık demir yolları ne savaş içindeki gibi, ne de mütarekenin başlarında ki gibi Türk askerî ihtiyaçlarını olumlu karşılamakta idi.<sup>236</sup>

Kurtuluş Savaşı için Türk milletinin yeniden derlenip toparlanması aşamasında Kuvayı Milliye'nin demir yollarına el koymasından sonra demir yolları öncelikli olarak askerî ihtiyaçlara göre yönetilmeye başlandı. Askerî taşımayı engellleyen ticarî taşımaya izin verilmedi.<sup>237</sup> Bu konu dikkatle takip edildi. Askerî taşıma aleyhine tüccara vagon tahsisleri divanı harplere (Olağanüstü Harp Mahkemesi) sevk edildi. Tüccara vagon tahsis ettikleri için Konya ve Ilgın istasyon müdürlerinin gözaltına alınarak sorgulanıp neticesinin bildirilmesi, Kadınhanı sevk memurunun ise Divanı Harbe sevk edilmesi istendi.<sup>238</sup>

Askerî taşımanın öncelikli olması, diğer malların sınırlı taşınması yolsuzlukları arttırdı. İstasyon görevlilerinin askerî personel adına vagon tahsisleri yapıp bu vagonları başkalarına verdikleri, bölgedeki bazı sözü geçen kimselerin şahıslarına ait hayvanları askerî malzeme aleyhine trenlerle taşımaya kalkıştukları, tespit edilen yolsuzluklardandı. Bu tür

235 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:120.

236 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:92-1.

237 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:1-1.

238 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:4-1.

yetkilerini kötüye kullanmalar sıkı kontrollerle önlenmeye çalışıldı.<sup>239</sup>

Mütarekeden sonra; yapımı savaşta Türk mühendis ve ustalarca gerçekleştirilen bu yüzden de İtilâf devletlerinin el koymadığı Ankara- Kızılırmak demir yolunun yönetimi için bir işletme müdürü atandı. Bu hattın işletilmesi için gerekli personel Hicaz ve Turgutlu demiryollarından çıkarılan ve açıkta olanlardan karşılandı. 1919 Mayıs ayı başlarından itibaren Ankara-Kızılırmak arasında düzenli olarak tren seferleri yapılmaya başlandı.<sup>240</sup>

---

239 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:28.

240 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:136, Gömlek:127-2.

## IV. BÖLÜM

### TEŞKİLÂT

Mütarekenin imzalanmasından sonra yeni durum göz önüne alınarak demir yollarından daha yüksek bir verim alınabilmesi için teşkilât değişiklikleri yapıldı. Yıldırım Orduları Grup Komutanı Mustafa Kemal Paşa bölgesindeki demir yolları ile ilgili çıkardığı 2 Kasım 1918 tarihli emirde demir yollarının çalışma şeklini yeniden düzenledi. Emirde “Konya’ya kadar olan güneydeki bütün demir yolları Yıldırım Grubu sorumluluk bölgesi içinde kabul edildi ve yönetimine “hat kumandan ve müfettişi” olarak zaten “Demir yolları İnşaat Kıtaatı Kumandanı” olan Kurmay Albay Fuat Ziya Beyin emrinde çalışacağı personeli seçme yetkisi verilerek getirildiği, demir yolunda görevli bütün sivil asker makam ve personelin bu komutanlığa bağlandığı, taşımanın önem kazanması nedeniyle hızlandırılması için komutanlığın; demir yolu yapımında çalışan personelin işletmede görevlendirilebileceği, demir yollarıyla ilgili hususlarda bölgedeki yetkililerle yazışma yetkisine sahip olduğu, demiryollarıyla ilgili konularda tümen komutanı yetkisine sahip olduğu, sivil taşımacılığın askerî taşımanın izin verdiği ölçüde yapılacağı bu konuda öncelik tahsisinin komutanın yetkisinde olduğu” hususlarına yer verildi.<sup>241</sup>

241 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:70.

Mütareke hükümleri gereği Almanların etkin görevden alınması ve memleketlerine gönderilmesi isteği üzerine kritik görevdekilerin bir süre daha devam etmelerinin İtilâf devletlerinden talep edildiğini, onların da buna izin verdiklerini önceki bölümlerde belirtmiştik. Geride kalan Almanların demir yollarındaki etkinliği konusu karışıklıklara neden oldu. Mütareke anlaşmasının yürürlüğe girmesinden sonra onlar yokmuş gibi yapılan teşkilâtlanma düzenlemelerine karşılık onların da görevlerine devam etmeleri, özellikle; savaş yıllarındaki etkin görevleri ile ilgili hatıralarının tazeliğini koruduğu bir zamanda, etkilerinin devam edip etmediği konusunda tereddütler meydana getirdi. Bu konuda; Toros Hat kumandanının demir yollarında işletme ile ilgili işlerin yürütülmesinde temas kurulacak yetkilinin Alman görevli mi yoksa Türk görevli mi olduğunu Adana Hat kumandanından sorması bir örnekti.<sup>242</sup> Verilen cevapta “Almanların demir yollarında hiçbir emir-komuta yetkilerinin olmadığı” belirtildi.<sup>243</sup> Almanlar yalnız tecrübelerinden yararlanmak üzere bir süre daha kalacaklardı.

Mütarekenin uygulanmaya başlamasından İtilâf devletlerinin demir yollarına tamamen el koymalarına kadar süren mütareke dönemine geçiş aşamasında demir yollarının kontrolü tamamen Türklere kaldı. Az da olsa görevde kalan Almanların; verilen görevleri yapması, emirlere kesinlikle uymaları, olası tahribatlarına izin verilmemesi konusunda önlemler alındı.

242 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:27-1.

243 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:12-1.

Verilen emirler ve yapılan uygulamalar; müttefik olduğu için savaşta sıkı bir denetim altına alınmayan Alman girişimcilerin yaptığı demir yollarının, geçiş döneminde tamamen Türk kontrolü altına alındığını göstermekteydi. Olayların gelişmesi böyle bir sonuç doğurdu. Almanlar gidince onların işleri Türklere kaldı.

Demir yollarının idaresinin Türklere kalması üzerine yapılan teşkilât düzenlemelerinde elde kalan demir yollarının durumu ve devam eden askerî şartlar da dikkate alındı. Savaş sona ermeden önce Halep ve o bölgedeki demir yolları elden çıkmıştı. Yeni teşkilâtlanmada Adana yönetim bölgesi alanı yeniden belirlendi ve Konya Ereğli'sine kadar kuzeye genişletildi.<sup>244</sup> Anadolu-Bağdat demir yollarının elde kalan kısmında teşkilâtlanma ve sorumluluk alanları; Anadolu yönetim bölgesi Konya Ereğli'(dahil)'sine kadar, Adana yönetim bölgesi Konya Ereğli (hariç)'sinden itibaren güneydeki diğer hatları kapsamakta idi. Demir yolları taşımacılığı ile ilgili işlemler Genelkurmay Demir yolları Şubesi ve yönetim bölgelerinde teşkil edilen hat komiserlikleri (Demir yolu askerî görevlileri) tarafından yapılacaktı.<sup>245</sup>

Bu düzenlemelerle birlikte önceki teşkilâtlanmadan kalan idarî birimler lâğvedildi. Bu kapsamda; Toros Hat Kumandanlığı ve Adana Hat Müfettişliği kaldırıldı. Müfettişlik ve hat komutanlığı seviyesinde idari birimler mevcut yolların yönetimi için gerekli değildi. Gerek Toroslardaki demir yolu yapım faaliyetinin sona ermesi ve gerekse elde kalan demir

244 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:57. a.g.e.; İSH Kol.,Kutu:126, Gömlek:61.

245 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:46

yollarının kısılması, demir yollarının iki ana yönetim grubu içinde toplanmasını ve merkeze bağlı daha alt seviyede (hat komiserliği) idarî birimlerle yönetimi yeterli ve gerekli kılıyordu.

Mütareke şartları İtilâf devletlerinin kontrolü altında dikkatle uygulandı. Demir yollarında bu şartların yerine getirilmesinde İtilâf devletleri bir süre anlayışlı davrandılar. Özellikle terhis olan askerler ve lâğvolan orduların malzeme ve ağırlıklarının taşınmasının tamamlanmasına kadar bu anlayış, yani demir yollarını sıkı denetim ve kontrol altına alınmaksızın Türklerin işletmesine izin verilmesi, devam etti. Bunu takip eden dönemde İtilâf devletleri önce tam denetim, sonra el koymaya kadar varan uygulamalara giriştiler. Mütareke döneminin bu değişen ortamında demiryollarında sık sık teşkilât düzenlemeleri yapıldı.

Almanlar tarafından yapılan Anadolu-Bağdat demir yollarına el koymalarından sonra İngilizler bu hattı Haydarpaşa-Konya ve Konya-Bağdat olmak üzere iki ana yönetim altında topladı. Kontrol ve işletmeyi bu şekilde yürüttüler.<sup>246</sup> İngilizlerin kontrolündeki bu demir yollarında özellikle iâşe taşımacılığının düzenlenmesi ve sağlanması maksadıyla İâşe Nazırlığınca 12 Ocak 1920 tarihinde bir düzenleme yapıldı. Buna göre Haydarpaşa-Pendik, Tuzla-Bilecik, Bilecik-Ankara, Eskişehir-Kadınhanı, Kadınhanı-Pozantı arasında nakliyat müdüriyetleri kuruldu. Bunların arasındaki önemli istasyonlara müdür yardımcılıkları yerleştirildi. Daha az önemli istasyonlara sevk memurlukları konuldu.<sup>247</sup> Böylece savaş

246 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:93-1

247 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:16-3.

sonrasında zorlukla karşılanan halkın yiyecek ihtiyaçlarının üretim alanlarından tüketiciye ulaştırılması bir düzene bağlanmaya çalışıldı.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte demir yolları askerî ihtiyaçlara göre yönetilmeye başlandı. Bunu sağlamak için de askerî bir yönetim altına alındı. Anadolu-Bağdat demir yolları Müttefik girişimcilerin malı olduğundan Almanları ülkeyi terk etmelerine kadar Almanların yönetiminde ancak askerî ihtiyaçlar öncelikli olarak çalıştırıldı. Almanların ayrıldıkları mütareke döneminin başlarında bu yolları da dâhil tamamen askerî yönetim altına alındı. Bu durum İtilâf devletlerinin demir yollarını kontrolleri altına almasına kadar kısa da olsa bir süre devam etti. Demir yollarının yönetiminde demir yolları askerî birlikleri görev aldı. Bu birlikler Mütarekenin uygulanmaya başlamasından sonra azaltılarak 4 taburlu bir alay hâline getirildi ve elde kalan demir yollarında görevlerine devam etti.<sup>248</sup>

248 Askerî demir yolu birliklerinin 7 Ağustos 1920'deki konuş ve görev yerleri aşağıya çıkarılmıştır:

I. Şimendifer Taburu: Haliç Karadeniz sahra hattı işletme ve tamirâtı, I. Bölük Çiftelan, II. Bölük Haydarpaşa, III. Bölük Pırgos, IV. Bölük Kömürcüpinar'da,

II. Şimendifer Taburu: V. Bölük, İzmir (17. Kolordu imâlanesinde), VI. Bölük Kâğıthane (Haliç sahra hattı tamirinde), VII. Bölük Kâğıthane, VIII. Bölük Kâğıthane (Haliç sahra hattı harbiye işlerinde),

III. Şimendifer Taburu: IX. Bölük Hadımköy (dekovil işletmesinde), X. Bölük Kâğıthane (Haliç sahra hattı tamirinde), XI. Bölük Erzurum, XII. Bölük Erzurum'da,

IV. Şimendifer Taburu: XIII. Bölük Erzurum-Gönek hattı işletmesinde, XIV. Bölük Erzurum-Gönek hattı işletmesinde, XV. Bölük, Kâğıthane (Haliç sahra hattı depo hizmetlerinde), XVI. Bölük Ahırkapı'da müfettişlik emrinde.

Malzeme Depo Müdüriyeti, Yeşilköy'de,

Depo Muhafız Kıtası, Yeşilköy'de idi. a.g.e.; ISH Kol., Kutu:135, Gömlek:45-1,2.





## V. BÖLÜM

### İTİLÂF DEVLETLERİNİN DEMİR YOLU POLİTİKASI

Osmanlı demir yolları anlaşmalarla tanınan ayrıcalıklar kapsamında yabancı ülke girişimcilerince yapıldı. Yabancı sermaye demir yolları etrafında kendi ülkeleri için bir çeşit etki alanı oluşturdu. Etki alanları içerisinde sermaye yatırımı yapan ülkelerin çıkarları öncelikli bir ekonomik yapılanma meydana getirildi. İngiltere, Fransa Batı Anadolu, Suriye ve Irak'ta, Almanya Orta, ve Güneydoğu Anadolu'da, Avusturya Rumeli'de yaptıkları demir yolları etrafında ekonomik etki alanları oluşturdular<sup>249</sup> Savaşın önceki durum itibarıyla Osmanlı ülkesi adeta ekonomik olarak paylaşılmış bulunuyordu. Savaşın yenik çıkan Osmanlı Devleti ve müttefiki olan Almanya ve Avusturya devletleri çıkarlarını İtilâf devletlerine karşı koruyamadılar. Yenilmekle bu konuda inisiyatif onlara bırakıldı. İtilâf devletleri içinde Osmanlı toprakları üzerinde demir yolu yatırımı yapanlar ise İngiltere ve Fransa idi. Savaşın sonra demir yolları konusunda kazançlı çıkan da onlar oldu. Hem daha önce yaptıkları yatırımları korudular hem de Alman ve Avusturya sermayesinin yatırımlarına el

249 Muhteşem, Kaynak, Demir yolları ve Ekonomik Gelişme, XIX. Yüzyıl Deneyimi, İktisadi Ticari İlimler Akademisi, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 1982, s.169.

koyma imkânı buldular. Mütareke döneminde demir yollarını çıkarları için etkin kullanan İngiliz ve Fransızlar oldu.

## 1. İNGİLTERE’NİN DEMİR YOLU POLİTİKASI

İngiltere; Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerinde çıkarlarını korumak için demir yolu yapımı konusunda iki esası takip etti. Birincisi; Hindistan yolunu güven altına almak üzere Akdeniz’i Basra körfezine bağlamak, diğeri İmparatorluğun verimli bölgelerini İngiliz ekonomisinin ham madde ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde kullanmaya yönelik ticarî demiryolları yapmak.<sup>250</sup> Birinci politikadan Hindistan yolu üzerinde stratejik yerler olan Aden, Süveyş Kanalı, Kıbrıs, Mısır’ı doğrudan ve dolaylı olarak İngiliz kontrolüne aldıkları sonra vazgeçti.<sup>251</sup> Takip ettiği diğer politikası ile İngiltere; Osmanlı toprakları üzerinde Batı Anadolu, Irak ve Basra körfezi bölgelerinde etki alanları oluşturdu. Batı Anadolu’da demiryolları yapan İngiltere Basra körfezi bölgesinde buna gerek görmedi. Fakat Irak ve Basra körfezi onlar için daima önemini korudu. Çünkü bu bölgenin verimli olmasının yanı sıra, zengin petrol yataklarına sahip olduğunun, ayrıca batıdaki bölgeleri İran’la birleştiren yolların bölgeden geçtiğinin bilincinde idi.<sup>252</sup> Savaş öncesinde İngiltere’nin ticareti en çok Arabistan, Mezopotamya, ve Basra körfezi kıyılarından yapıldı. Bu bölge İngiliz denetimi altında idi.<sup>253</sup>

---

250 a.g.e., s.182.

251 a.g.e., s.183.

252 a.g.e.; s.171.

253 a.g.e.; s.173.

Mütareke döneminde İngiltere savaştan önce elde ettiği üstün durumu korumayı ve çıkarlarını devam ettirmeyi esas alan politikalar uyguladı. Savaş patlamadan hemen önce Almanlarla yaptığı ve Osmanlı Devleti'nin de onayladığı imtiyaz anlaşması gereği İngiltere mütareke döneminde; Irak'ta Anadolu-Bağdat demir yollarının Basra'ya kadar devamı olan hatların yapımına başladı.<sup>254</sup> Bu dönemde İngiltere'nin ele aldığı bir başka proje Hayfa'dan Basra'ya bir demir yolu hattı döşemektir.<sup>255</sup> Bu yol Akdeniz'i Basra körfezine bağlayacaktı. Esasen İngilizler bu projeyi 1856 yılında Osmanlı hükûmetine teklif etmişler, kabul de ettirmişlerdi. Fakat o zaman vazgeçen İngilizler<sup>256</sup> mütareke döneminde tekrar harekete geçtiler.

İngiltere, savaştan önce yapılan Adana-Mersin demir yolunu mütarekeden sonra yeni ekler ile geliştirdi. Karacailyas-Mersin arasına demir yolu döşedi.<sup>257</sup> Bölgenin iç kesimlerinde üretilen malın Mersin limanına taşınmasını kolaylaştırdı. Daha önce yatırım yaptığı bu bölgede<sup>258</sup> çıkarlarını tahkim etti.

Savaş öncesinde İngiliz çıkarlarının yoğunlaştığı bir başka bölge de Batı Anadolu bölgesi idi. Bu bölgede İzmir-Aydın demir yollarını yapan İngiltere bölgenin tarım potansiyesini harekete geçirerek çıkarları doğrultusunda kullandı. İç

254 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:124, Gömlek:54

255 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:143, Gömlek:133-6.

256 Earle; s.190.

257 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:134, Gömlek:17.

258 Earle; s.40..

kesimlerde üretilen ürünler trenle İzmir'e taşındı ve buradan ihraç edildi. Bu sayede İngilizlerin bölgedeki politik gücü de arttı.<sup>259</sup> Savaşta ara verilen faaliyetler mütarekeden sonra kaldığı yerden devam etti.<sup>260</sup>

## 2. FRANSA'NIN DEMİR YOLU POLİTİKASI

Fransa büyük önem verdiği Suriye'deki demir yolu imtiyazı ve buna paralel olarak yatırımlarını savaştan önce sürekli genişletti. Halep-Şam, Trablus-Humus, Şam-Yafa-Kudüs arasında demir yolu (Ek-G) döşeyerek trenler işletti.<sup>261</sup> Almanlarla yapılan gizli bir anlaşmayla Suriye bölgesi Fransız etki alanı olarak kabul edildi.<sup>262</sup>

Fransa'yı Suriye'ye çeken neden; Mısır, Arabistan, Anadolu ve Irak gibi dört zengin bölge arasında ticarî bağlantı sağlayan bir bölgede yer almasıydı. Ayrıca bölgenin stratejik üstünlüğü de vardı. Hatta stratejik önemi diğer konuları gölgede bırakıyordu. Bu bölgeye egemen olan bir ülke diğer ülkelerin (İngiltere gibi) koloni ve yarı kolonisi olan ülkelerle bağlantısını kolayca kontrol edebilirdi. Fransa'yı Suriye'ye çeken bu ticarî ve stratejik önemi idi. Fransa bu bölgede yatırımlar yaparak hem politik üstünlük kurdu hem de özellikle Beyrut ve hinterlandında ekonomik çıkar sağlayacak düzenlemeler yaptı.<sup>263</sup>

---

259 Kaynak, M, a.g.e. s.174.

260 Onur, s.32.

261 Earle; s.182.

262 Earle; s.270.

263 Kaynak, s.188-189.

Fransa; Suriye bölgesinde savaş öncesindeki politikasını, mütareke döneminde de devam ettirdi. Ayrıca İngilizler tarafından boşaltılan Güneydoğu Anadolu bölgesini işgâl ettikten sonra bu bölgedeki demir yollarının savaşta zarar gören kısımlarını çalışır duruma getirmek, demir yolu taşımacılığını geliştirmek ve bu suretle Suriye bölgesi ile Güneydoğu Anadolu bölgesinin ticarî bağlarını geliştirmek için önlemler aldı.<sup>264</sup>

---

264 a.g.e.; ISH Kol., Kutu:143, Gömlek:133-1, 8, 9.



## VI. BÖLÜM

### MÜTAREKE DÖNEMİ TÜRK EKONOMİSİNDE DEMİR YOLLARI

Mütarekenin 10 ve 15'inci maddeleri<sup>265</sup> Toros tünelleri ve diğer bütün demir yollarını İtilâf devletlerinin kontrolleri altına veriyordu. Kontrol altına aldıkları bu demir yollarının bir kısmı bizzat İtilâf Devletleri'nin sermayedarları tarafından imtiyazlar alınarak inşa edilmiş ve savaş öncesinde işletilmiş olanlarıydı. Bir kısmınıysa Alman sermayedar ve müteşebbisler tarafından inşa ve işletme imtiyazı alınmış olanlar teşkil ediyordu. Ayrıca Osmanlı Devleti tarafından yapıtılan ve işletilen demir yolları da bulunuyordu.

Savaştan önce, Batı Anadolu'da İzmir-Turgutlu demir yolu ve Afyon'a kadar olan uzantısıyla yine aynı hattın Bandırma'ya kadar olan uzantısı, Fransızların kontrol ve işletmesi altındaydı. Yine Fransızlar Bursa Mudanya hattını da elde bulunduruyorlardı. Böylece Fransızlar bu demir yolu hatlarını besleyen bölgede ekonomik ve siyasî yönden belirgin bir etki sahibi durumundaydılar. İzmir-Aydın demir yoluyla bunun Eğirdir'e kadar uzantısı olan hatlar ve buna bağlı çeşitli diğer hatlarsa İngilizlerin kontrol ve işletmesi altında bulunuyordu. Doğal olarak bu hatların kontrol ettiği alanlarda İn-

<sup>265</sup> a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:118-1.

giliz nüfuzu ağırlıkta bulunuyordu. İngilizler çeşitli zirai ürünlerden, işletme imtiyazını elde ettikleri madenlere kadar pek çok ticarî malı bu yolla İzmir'e taşıyorlar, buradan da ticaret gemileriyle İngiltere'deki fabrikalara ham madde yetiştiriyorlardı. İzmir'de bulunan İngiliz tüccarlar bu akışı sağlamakta en önemli rolü üstlenmiş bulunuyorlardı. İngiltere'den gelen mamûl maddeler bu tüccarlar kanalıyla yerli halka demir yollarıyla dağıtılıyor yine aynı yollarından onların ürettiği ihraç ürünleri toplanıyordu.

İngiliz ve Fransızların bu bölgede kurdukları ticarî üstünlükleri onlara geniş bir hareket özgürlüğü kazandırmış, çeşitli imtiyaz anlaşmalarıyla da bu özgürlüklerine hukukî bir şekil vermişlerdi. Artık bölgenin her türlü ekonomik faaliyeti dışa bağımlı veya başka bir ifadeyle İngiliz ve Fransız ekonomisinin istek ve ihtiyaçlarına göre şekillenmekte idi. Bölgedeki her türlü ekonomik ve ticarî faaliyetin bu devletlerce daha da sıkı bir kontrol altına alınmasına neden oluyordu. Birinci Dünya Savaşı'na girerken adı geçen devletler çıkarıklarını çok iyi germişler ve her türlü menfaatlerini sıkı bir şekilde kontrol altına almayı başarmışlardı. Bunda da onlara en büyük avantajı sağlayan koz elbette demir yollarıydı.

İstanbul'dan başlayan ve Bağdat'a hatta çeşitli anlaşmalarla Basra'ya kadar uzatılan demir yolları ve bunların etrafında uzanan bölgeler Alman çıkarlarının ağır bastığı alanı oluşturuyordu. Almanya, Osmanlı Devleti ile ticarî ve ekonomik bağlarını kurarken bunun denizden gelebilecek herhangi bir tehdit altında kalmamasına önem vermişti. İstan-



bul'a kadar olan Rumeli demir yolları ve çevresi ise Avusturya'nın işletme ve etkisi altında bulunuyordu.

Bunlardan başka bir de gerek sermaye ve gerekse emek itibarıyla Türk gücüyle ortaya konulmuş bir hat vardı. Bu daha çok askerî ve stratejik amaçlara göre yapılmış olup, Şam'dan Medine'ye doğru uzanan Hicaz demir yolu hattıydı. Ancak şunu hemen belirtelim ki bu hat bir yandan Anadolu-Bağdat demir yollarına bağlanmak suretiyle Fransızların Suriye'de oluşturdukları siyasî ve ekonomik çıkarlarını rahatsız ederken, diğer yandan da çift yönlü olarak İngilizlerin hem Basra körfezinde hem de Mısır ve Süveyş'ten Kızıl deniz'e uzanan Hint yolunda toplanan ekonomik ve siyasî çıkarlarını rahatsız ediyordu.

Osmanlı Devleti Almanların yanında Birinci Dünya Savaşı'na girince düşman tarafında olan devletlerin girişimcilerince yaptırılan ve işletilen demir yollarına el koydu. Gerekçeyse bu yolların, savaşta millî çıkarlar yönünde daha iyi kullanılmasını sağlamaktı. Bu karar esasen savaşa girilmeden önce hazırlanan seferberlik plânlarında yer almaktaydı. Plânı Alman ve Türk kurmaylarından oluşan bir heyet hazırlamıştı.

Birinci Dünya Savaşı boyunca her türlü başarıyı Alman zaferine bağlayan Osmanlı hükûmetleri ülkenin bütün imkânlarını Almanların istekleri doğrultusunda her türlü kullanıma açık tuttular. Bu; Almanların Osmanlı toprakları üzerinde diğer Avrupalı rakipleriyle yaptıkları daha çok çıkar payı elde etme yarışını geçici bir süre de olsa kazandıkları

anlamına geliyordu. Osmanlı ülkesinin ekonomik, siyasi, stratejik yönleriyle sağladığı bütün avantajlar savaş boyunca Almanlar tarafından geniş bir şekilde kullanıldı .

Birinci Dünya Savaşı Almanların yenilgisiyle sonuçlanınca her türlü başarı şansını kaybeden Osmanlı Devleti, Mondros'ta ağır bir mütareke imza etmek zorunda kaldı.

Savaşta Almanların yenilmesi onların Osmanlı ülkesi için kurdukları bütün çıkar hesaplarından vazgeçmeleri anlamına geliyordu. Mondros Mütarekesi'nin uygulanmaya başlamasıyla birlikte İtilâf devletleri Almanlara ait bütün menfaatlere el koydular. Bu menfaatler içinde en önemli yeri Alman demir yolu yatırımları tutuyordu.

Mütarekenin imzalanmasından sonra Almanların ülkelere gönderilmesi istendi.<sup>266</sup> Ancak; bütün Almanların kısa bir zaman içinde gitmesi hâlinde onların yerini doldurmak hemen mümkün değildi. O günün en ileri teknolojisini ve sanayisini ifade eden demir yolculuk alanında yetişmiş eleman bulmak zordu. Bu nedenle İtilâf devletlerine başvurularak kritik görevlerde bulunan Almanların bir süre daha Türkiye'de kalması sağlandı.<sup>267</sup>

Almanlar gittikten sonra demir yollarında yeniden düzenlemeler yapıldı. Demir yollarının aksatılmadan işletilmesi millî bir dava olarak görüldü. Yıldırım Orduları Grup Komutanı Mustafa Kemal Paşa çıkardığı emirde ordu bölgesinde demir yollarıyla ilgili olarak "Memleketin geçirdiği nazik

266 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:151.

267 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:70.

devirler esnasında Almanların terk ettiği demir yollarını mümkün olduğu kadar verimli ve düzenli işletebilmek ordunun ve milletin kabiliyetinin bir ölçüsü olacaktır” demektedir.<sup>268</sup>

Mütareke döneminin başlarında Almanların terk ettikleri demir yolları ve bunun etrafındaki bütün çıkarlarını Türkler kontrol altına aldı. Oysa savaşın çeşitli sebeplerinden birisi de Almanların Anadolu-Bağdat demir yolu girişimleri ve bunun etrafında gelişen emperyalist emellerinin İtilâf devletlerinin emelleriyle çatışmasıydı. Yani bir başka ifadeyle İngiliz ve Fransızlar, Osmanlı Devleti üzerinde ve dünyada elde ettikleri ekonomik ve siyasî menfaatlerin Almanlar tarafından Bağdat demir yolu girişimleriyle tehdit edilmesi üzerine büyük savaşa girişmişlerdi.<sup>269</sup> Şimdi bunu Türklere bırakmazlardı. Nitekim mütareke uygulamalarının ilerleyen safhalarında Alman şirketlere ait bütün demiryollarına el koydular.

Bu arada savaş başlarken Osmanlı Devleti tarafından el konulan İngiliz ve Fransız şirketlere ait demir yolları eski sahiplerine verildi. Tamamen millî bir sermaye ve emekle meydana getirilen Hicaz demir yolları da itilaf devletleri tarafından ortak işletme (işgâl) altına alındı.<sup>270</sup>

1919'ların başından itibaren İngiliz ve Fransızlar demir yollarını kontrol etmekle yetinmeyip doğrudan doğruya iş-

268 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:114.

269 Earle, s.130-137.

270 Onur, A.; a.g.e.s.32-35.

gâlle el koymaya başladılar. Çeşitli hat komiserliklerinden gelen telgraflar bu işgâl olaylarını haber vermekte idi.<sup>271</sup>

Mondros Mütarekesi'nin yürürlüğe girmesinden itibaren demir yollarında taşımacılık hemen hemen terhis edilen askerler, lâğvedilen orduların subay aileleri ve içerilere çekilen göçmen ailelerle askerî erzak, iaşe ve mühimmata inhisar ediyordu. Tren katarları tıklım tıklım dolu terhis erlerini taşıdı. Ancak hiçbir zaman yeterli olamadı. İstasyonlar devamlı bir kalabalık ve kargaşa yeriydi. Bir an önce gitmek, ailesine yuvasına kavuşmak isteyen askerlerle göçmen ve diğer aileler, günlerce gelmeyen, gelse de dolu gelen trenleri sabırsızlıkla beklediler, sinirli hava içinde olaylara sebebiyet verdiler.<sup>272</sup> Demir yollarıyla taşınması mümkün olmayan terhis edilmiş askerînin, mümkün olan yerlerde deniz yoluyla, olmayan yerlerde yürüyerek karayoluyla gönderilmesi zorunlu hâle geldi.<sup>273</sup>

Askere yiyecek temini problemi mütarekenin ilk günlerinde en büyük mesele olarak görüldü. Mütarekenin uygulanmaya başladığı ilk günlerdeki kargaşa içinde yiyecek ve diğer askerî taşıma demir yollarında tıkanmalara sebep oldu.<sup>274</sup>

271 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:69-6. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:139, Gömlek:148-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:69-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:124, Gömlek:69-5. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:93-1.

272 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:56-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:56-3.. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:135-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:135-2.. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:50-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:129-1.

273 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:13-2.. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:135-1.

Askerîni yiyeceğini temin etmek maksadıyla demir yollarında yapılacak taşıma için ayrı bir yönerge hazırlandı. Demir yollarında yeni bir düzenleme yapıldı.<sup>275</sup>

Yıldırım Orduları Grup Komutanı Mustafa Kemal Paşa, “Sivil (ticarî/kişisel) taşımacılık, askerî taşımacılığın izin verdiği ölçüde yapılacak ve buna demir yollarından sorumlu komutan karar verecektir.”<sup>276</sup> dedi. Yani demir yollarında yapılacak taşımacılık faaliyeti mütareke yapılmasına karşın bir süre daha, savaşta olduğu gibi askerî ihtiyaçlar öncelikli olarak devam etti.

Ancak bu durum savaş durumundan mütareke (ateşkes barışı) durumuna geçiş dönemi içinde kısa bir zaman aldı. İtilâf devletleri Osmanlı Devleti’nin elini demir yollarından çekti. Yukarıdaki emrin yayınlanmasından 25 gün sonra Harbiye Nezaretinden çıkarılan bir yazıda “Harbiye nazırı ile Anadolu Demir yolları Şirketi genel müdürü arasında varılan bir karara göre” her türlü taşımacılığın kontrolünün şirkete bırakıldığı” bildirildi.<sup>277</sup> Alman girişimcilerine ait olan şirket ise savaşın galibi İtilâf devletlerinin kontrolünde idi.

Taşımacılıkta askerî malzemenin vatan savunmasındaki önemi ve önceliği açıktır. Birinci Dünya Savaşı sürerken bu öncelik daima korundu. Mütareke döneminde savaş hâli sonra ermiş kabul edilince ticarî taşımacılık işletmenin kâra

274 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:1-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:124-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:152-1.

275 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:16-1.

276 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:136, Gömlek:70-1.

277 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:150-1.

geçmesi için gerekli hâle geldi. Ancak kısa bir süre sonra Türk milleti tekrar bir Kurtuluş Savaşı hazırlıklarına başladı ve askerî taşımacılık yine öne geçti. Özellikle Kuvayı Milliye iç kesimlerdeki demir yollarına el koyunca bu yolar tamamen askerî hazırlıkları kolaylaştırıcı konulara tahsis edildi. Fakat ticarî eşyanın da nakli demir yollarından başka bir yolla çok zordu. Bu zorlamaların bazı uygulama problemleri çıkardığı görüldü. İstasyonlarda bazı yüksek seviyeli devlet adamları makam etkilerini kullanarak veya menfaatler sağlayarak, kimi sivil şahısların eşya ve mallarını naklettirmeye çalışanlara ve yine bazı tüccarların vagon kiralamasına izin veren istasyon müdürlerine rastlandı ve bunlar derhâl cezalandırıldı.<sup>278</sup>

Bütün bu ulaşım ve taşıma sorunları yeteri kadar sefer yapılamaması, yolların ve malzemenin savaş yıllarında yıpranmışlığı ve yetersiz kalmasından kaynaklandı. Yaklaşık 446 lokomotif ve 15.303 vagonla savaşa giren Osmanlı Devleti, Kurtuluş Savaşı'na giren Türk milletine 280 lokomotifle 5270 vagon intikal ettirebildi. Bundan başka bir de idarî ve teknik konulardaki yetersizlik vardı.

Hat boyunda meydana gelen taşınacak malzeme ve insan yığılmalarının oluşmasında trenlerin yeterli miktarda yakıt bulamamasının payı çoktu. Kömürle çalışan trenlerin savaş devam ederken kömür sıkıntısı çektikleri oluyordu. Her türlü devlet çarkının felç olduğu mütareke döneminde genellikle

278 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:1-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:28-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:4-1.

le ithal edilen kömür hiç bulunmaz bir meta hâline geldi.<sup>279</sup> Bunun üzerine trenlerin odunla işletilmesine başlandı. Pek çok ormanın düzensizce kesimine ve tahribine sebep olan bu uygulama, millete pahalıya mal oldu. Savaş böylece, ekonomik kaynaklarımızdan birisini daha zayıflattı. Ancak işin ilginç yanı şuydu: Pek çok kömür yataklarına sahip olan ülke de bu imkânlar değerlendirelemeyip kömürsüz kalınırken ve hatta bu yüzden işgâlcı devletlerden kömür istenmek zorunluluğu yaşanırken<sup>280</sup> her tarafın orman olduğu bir memlekette şimdi de odun bulunamaz ve temin edilemez olmuştu.<sup>281</sup> Birincisinin sebebi yeterli teknik ve teknolojik imkânın olmayışı ikincisinininki ise, müteahhitlere verilecek paranın bulunamamasıydı.<sup>282</sup>

Harp içinde odun kesmek ve depolara taşımak için kullanılan asker de terhis edilmişti.<sup>283</sup> Mütareke döneminde müteahhitler eliyle karşılanmak istenen odun ihtiyacı, malî sıkıntılar ve ödeme zorlukları nedeniyle sağlanamadı. Yakıt teminindeki sıkıntıların aşılamaması tren işletmeciliğini imkânsız hâle getirdi.<sup>284</sup>

279 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:111-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:91-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:27-1.

280 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:130-1.

281 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:158-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:63-2. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:60-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:61-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:62-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:63-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:37-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:128, Gömlek:14-1.

282 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:133, Gömlek:129-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:13-2.

283 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:162-1.

284 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:13-2. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:91-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:120-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:23-3. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:64-1.

Kömürün pahalı olması, odun tedarikinin güçlüğü ve tren seferlerinin devam ettirilmesi zorunluluğu, trenlerde yakıt olarak petrolün kullanılmasını gündeme getirdi. Bu makinelerde küçük bir değişiklikle mümkün idi. 21 Şubat 1920 tarihli bir yazıda; Eskişehir fabrikalarında o güne kadar 7 makinenin petrole çalışır hâle getirildiği, bu iş için ocak ve tenderde yapılan değişikliğin yeterli olduğu bildirilmekte idi.<sup>285</sup>

Bütün bunlardan başka İtilâf devletlerinin demir yollarında meydana getirdikleri tahribatlar da önemli boyutlara vardı.<sup>286</sup> Ayrıca ana yolları boyunca bazı noktaların işgâliyle nakliyat akışı kasten kesintiye uğratıldı.<sup>287</sup>

Nihayet İtilâf devletleri demir yollarında işlerinin bozuluşunu ileri sürerek ve aşamalı olarak, işletmeyle ilgili her türlü muameleye el koydular. Bundan sonra Osmanlı topraklarındaki demir yollarını tamamen çıkarları yönünde işlettiler.<sup>288</sup> Savaşın önce Almanlara bir kısmını kaptırdıkları Osmanlı ülkesindeki çıkarlarını şimdi tamamen ve her yönüyle elde etmiş oldular.

Ekonomik çıkarlarını daha verimli hâle getirmek için; yeni demir yolu yapma girişimleri,<sup>289</sup> mevcut demir yollarını

285 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:128-1

286 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:133-9. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:133-8. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:133-6. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:139, Gömlek:112-2.

287 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:127, Gömlek:158-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:124-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:126, Gömlek:152-5.

288 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:15-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:23-3. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:139, Gömlek:112-2. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:120-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:64-1.

289 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:133-6. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:17-1.



tamirle daha yararlı kılma girişimleri,<sup>290</sup> taşımacılıkta fiyat ayarlamaları ve devlet desteğini çekmekle daha fazla kâr etme tedbirleri,<sup>291</sup> tren seferlerini belli sayıda yeniden düzenleme çalışmaları<sup>292</sup> yaptılar.

Mütarekenin uygulanmaya başladığı ilk günlerde, demir yollarında ticarî faaliyetler en az bir seviyeye indi. Taşımacılık daha çok asker ve askerî malzeme taşımacılığıydı ki, bu da devletin şirkete verdiği bir çeşit borçlanma senediyle yapılıyordu.<sup>293</sup> İtilâf devletleri demir yollarına tamamen el koyunca devletin borçlanma senetleri kabul edilmediği gibi, taşıma ücretleri hem arttırıldı hem de ödemelerin peşin ve altın parayla yapılması şart koşuldu. İşletmede idarî reformlar bunları izledi ve tren seferleri düzenli bir hâle getirilirken arttırılması da ihmal edilmedi.<sup>294</sup> Bu durum ticarî faaliyetlerde olumlu bir gelişme meydana getirdi.

Mütarekeden hemen sonra ülkede ekonomik kriz ve enflasyon arttı. Savaş esnasında 22.00 Osmanlı lirası karşılığı borçlanma senedi (evrakı nakdiye/tesviye) ödenen belli bir miktar asker taşınması için mütareke döneminin başlarında 12.816 Osmanlı lirası karşılığı borçlanma senedi veya 21.36 Osmanlı lirası nakit para istendi.<sup>295</sup> Daha sonra İngilizler borçlanma senedini hiç kabul etmedikleri gibi avans olarak

290 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:133-1.

291 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:31-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:29-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:94-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:120-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:2-1.

292 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:82-2.

293 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:94-1.

294 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:82-2.

295 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:64-1.

belli bir miktar nakit para almadan her türlü devlet taşımacılığını durdurdıklarını ilân ettiler.<sup>296</sup> Ocak-Nisan 1920 ayları arasındaki yolcu taşıma ücret artışı % 450 gibi yüksek bir rakama ulaştı.<sup>297</sup>

Ticarî ve ekonomik hayatta bu malî gelişmelerin yanında siyasal ve sosyal gelişmelerin de etkileri oldu. İtilâf devletlerinin Anadolu'da sömürü düzeni kurmak istediğini gören Türk milleti, hele bunu Yunan ve Ermeniler eliyle gerçekleştirmek istemeleri karşısında büyük bir tepki gösterdi. Müdafaa-yı hukuk cemiyetleri ve Kuvayı Milliye olarak örgütlendi. İtilâf devletlerinin ekonomik ve siyasî çıkarlarına göre yeniden düzenlenen demir yollarını sabote etme, köprüleri atma, trenlere el koyma,<sup>298</sup> gerektiği zaman çalışmama<sup>299</sup> gibi olaylarla tepkisini gösterdi.

## SONUÇ

Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı yıllara kadar olan dönemde, demir yollarının taşıdığı önemi kavrayan Osmanlı hükûmetleri; demir yolunun sağladığı avantajlara sahip olabilmek ve ülkeye demir yollarını kazandırabilmek için çok gayret gösterdiler. Ancak büyük sermaye ve teknik bilgi ile

296 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:134, Gömlek:120-1.

297 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:31-1.

298 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:133-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:137, Gömlek:140-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:135-1. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:129, Gömlek:93. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:129, Gömlek:96. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:18-6. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:144, Gömlek:18-2. a.g.e.; İSH Kol., Kutu:138, Gömlek:68-3.

299 a.g.e.; İSH Kol., Kutu:143, Gömlek:135-1.

donanmış insan gücü gerektiren demir yolları yapımı, Osmanlı Devleti'nin o günkü imkânları ile başarabileceği bir iş değildi. Bunun üzerine mutlaka sahip olunmak istenilen demir yollarının ülkeye kazandırılması için yabancı girişimcilere başvuruldu.

O günün dünyasında yabancı ülkelerde yatırımlar yapabilecek sermaye ve teknik desteği sağlayabilen girişim sahipleri; İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya gibi Avrupalı ülkelere bulunmakta idi. Osmanlı hükûmetleri bu ülkelere başvurdu. Ancak yatırımlarını büyük kâr getiren işlere yapan yabancı girişimci şirketler ekonomisi çok zayıf, iç istikrarı güven vermeyen Osmanlı ülkesinin hiçbir yerinde kârlı bir yatırım alanı bulamadı ve yatırım konusunda isteksiz davrandılar. Bunun üzerine Osmanlı Devleti doğrudan Avrupalı devletlere başvuruda bulundu. Osmanlı ve ilgili Avrupalı devletlerin karşılıklı garantörlüğünde girişimcilerin Osmanlı topraklarında demir yolu yatırımı yapmaları teşvik edildi. Bundan sonradır ki Osmanlı topraklarının kimi kâr getiren yerlerinde yabancı girişimcilerden demir yolu yapımı için başvurular gelmeye başladı.

Şirketlerin başvuruları değerlendirilip anlaşma yapılması söz konusu olduğunda masaya; Osmanlı devlet temsilcileri, yatırımcı şirket temsilcileri ve şirketin mensup olduğu Avrupalı devlet temsilcileri birlikte oturdular. Tarafların böyle olduğu bir anlaşmada; Osmanlı devletinin ekonomik, askerî ve diğer çıkarları ile şirketin kâra yönelik çıkarları ve Avrupalı ilgili devletin emperyalist, politik çıkarlarının uzlaştırılması

gerekti. Nitekim; demir yolları konusunda yapılan imtiyaz anlaşmalarında daima bu yönlerin öne çıktığı görüldü.

İlk olarak Osmanlı ülkesinde demir yolları; İngiliz ve Fransız şirketler tarafından yapıldı. Osmanlı Devleti bu şirketleri yatırım yapmaya cesaretlendirmek için kâr sağlayacak her türlü imtiyazı (ayrıcalık) tanıdı. Demir yolları etrafındaki alanlarda ekonomik düzenlemeler ve yatırımlar yapmalarında, vergi konusunda büyük kolaylıklar sağladı. Hatta ilerleyen zaman içerisinde bu şirketler yatırım yaptıkları bölgelerde bir etki alanı oluşturdular ve bu etkilerini mensup oldukları devletlerin politik çıkarları için kullandılar.

Osmanlı Devleti'nde demir yollarına sahip olmanın avantajları, Avrupalı devletlerin dikkatini çekti. Bu yolla devlet üzerinde etki kuruyorlar ve istedikleri gibi, çıkarlarına uygun olarak kullanabiliyorlardı. Bunun üzerine daha önceden demir yollarına yatırım yapan ülkeler sahip oldukları imtiyazları yeni bölgeleri kapsayacak şekilde genişletmeye çalışırken, yeni yeni ülkeler de demir yolu yapmak için kendilerine imtiyaz verilmesi maksadıyla başvurularda bulundular. Avusturya, Almanya, Rusya bunlardandı.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti toprakları üzerinde demir yolu yaparak en elverişli etki alanlarına sahip olmak için Avrupalı devletler arasında bir yarış başladı. Yıkılmasını bekledikleri, hatta bunun için devamlı önlemler geliştirdikleri Osmanlı Devleti'nin; beklenen an gelmeden önce, elverişli noktalarını kontrol altına almak ve yıkılıştan en fazla yarar sağlamak isteği bu devletleri böyle bir ya-

rışa itmişti. Osmanlı Devleti ise kendisini sona doğru çeken bu emperyalist yarıştan fayda umarak ülkeler arasındaki rekabeti körükledi. Onlarla en çok fayda sağlayacağı anlaşmayı yapma arayışına girdi. Bütün bu gelişmelerin ardından sa-vaş öncesinde Osmanlı Devleti; İngiltere ve Fransa'ya yeni sus payı imtiyazları tanırken, Avusturya, Rusya ve Almanya'yı da imtiyaz hakları elde eden ülkeler listesine aldı.

Almanya'nın Osmanlı Devleti'nde demir yolu imtiyazı olarak etki alanı oluşturma yarışına girmesi ile emperyalist Avrupalı devletlerin dünya üzerindeki çıkar alanlarını paylaşma yarışının merkezi Osmanlı toprakları hâline geldi. Almanya Osmanlı Devleti ile Anadolu-Bağdat demir yollarının yapımı için çıkarlarına uygun bir anlaşma yapmış olmasına karşın bunu hemen uygulama alanına koyamadı. Osmanlı Devleti'nde birçok önemli bölgede yatırımlar yapmış olan ve çıkarlarını korumada kararlı olan diğer emperyalist ülkelerle uzlaşması gerekiyordu. Nitekim; Osmanlı Devleti'nin dışlandığı bir dizi anlaşmayı söz konusu bu ülkelerle ikili olarak yaptı. Ancak ondan sonra, demir yollarının yapımına başlayabildi.

Almanya; anlaşmalar ile garanti verdiği diğer emperyalist ülkelerin Osmanlı Devleti'ndeki çıkarlarını tehlike ve tehdit altına almayacak şekilde, İstanbul'dan başlayan demir yollarını Anadolu'nun ortasından geçirerek Bağdat'a kadar uzatacaktı. Bu yolların etrafındaki arazilerin her türlü ekonomik değerlendirilmesi hakkını aldı. Taş ocaklarını, kum ocaklarını işletebilecek, tarımsal yatırımlar yapabilecek, ırmağ, gl,

maden, orman vs. yararlanabilecek, barajlar yapabilecekti.

Avusturya; Rumeli demiryollarının yapım ve işletme imtiyazına sahipti. Rusya; Karadeniz kıyıları boyunca ve Doğu Anadolu'da demir yolu yapımı için imtiyaz anlaşması imzaladı. Ancak bu anlaşmayı hayata geçirmeye imkân bulamadı.

Birinci Dünya Savaşı'na girerken Osmanlı Devleti, demir yolları etrafında imtiyaz ve etki alanlarına bölünmüş bir ülke görünümünde idi. Her ülke Osmanlı toprakları üzerindeki kendi yatırımları etrafında çıkarlarına uygun bir ekonomik, siyasî, sosyal yapılanma meydana getirmişti. Osmanlı toprakları bir çeşit paylaşılmıştı.

Osmanlı Devleti'nin savaşa Almanların yanında girmesi, emperyalist yarışta Almanları kazançlı bir konuma çıkardı. Almanlar, dört savaş yılı boyunca Osmanlı kaynaklarını çıkarlarına en uygun şekilde değerlendirdiler. Trenler Almanya'ya savaş boyunca ham madde taşıdı. Ancak; savaşın Almanya'nın yenilgisiyle sonuçlanması bu elverişli durumu değiştirdi.

İtilâf devletleri mütareke anlaşması maddeleri arasına; "demir yollarının derhâl İtilâf devletlerinin kontrolüne teslimi ve Osmanlı ülkesindeki Almanların hemen gönderilmesini" şart koydular. Bundan sonraki uygulamalarda kendi girişimcilerince yapılan demir yolları ve etrafında oluşturdıkları etki alanlarını savaş öncesi durumuna getirdiler. Hatta galip olmanın avantajını kullanarak daha da geliştirilmesi ve çıkarlarına uygun hâle gelmesi için önlemler aldılar. Alman-

ların yaptığı demir yollarına ise el koydular. Birinci Dünya Savaşı'nın galipleri savaş öncesinde Osmanlı Devleti toprakları üzerinde yapılan emperyalist yarışın da galipleri idiler. Bu yüzden Osmanlı toprakları üzerinde her türlü tasarrufu yapma hakkını kendilerinde yeterince buldular. Mütareke dönemi boyunca yaptıkları bütün uygulamalara; onların bu hakkı kendilerinde bulma anlayışı yön verdi.





## BİBLİYOGRAFYA

### 1. Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüd (ATASE) Başkanlığı Arşiv Belgeleri:

- ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:124, Gömlek:7  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:1-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:136, Gömlek:1-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:2-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:4-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:14-2-3  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:10  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:16-5  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:12-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:136, Gömlek:4-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:14-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:10-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:13-3,4.

ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:11  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:17  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:13-2.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:4-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:7-4  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:13  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:16-3  
ATASE; İSH KOL., Kutu:136, Gömlek:18-6  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:24-4  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:16-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:17-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:27-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:7  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:17  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:20-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:27-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:20  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:20  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:11-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:27-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:28-1.

ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:28  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:18-6.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:30-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:15-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:23-3  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:15-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:23-3.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:23-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:18-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:148, Gömlek:14  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:18  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:36  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:37  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:37-1;  
ATASE; İSH KOL., Kutu:145, Gömlek:22-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:145, Gömlek:22  
ATASE; İSH KOL., Kutu:142, Gömlek:25  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:31-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:36  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:31  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:28-1

ATASE; İSH KOL., Kutu:148, Gömlek:25-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:29-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:29  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:46  
ATASE; İSH KOL., Kutu:140, Gömlek:38-4  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:63-3-6-7;  
ATASE; İSH KOL., Kutu:148, Gömlek:28  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:44-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:30  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:51-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:124, Gömlek:54  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:51  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:40-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:56  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:50-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:40  
ATASE; İSH KOL., Kutu:135, Gömlek:49-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:41-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:57,  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:56  
ATASE; İSH KOL., Kutu:124, Gömlek:69-7

ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:63-5  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:56-3  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128,Gömlek:61-2;  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128,Gömlek:60-1;  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:61  
ATASE; İSH KOL., Kutu:124, Gömlek:69-6.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:60-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:56-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:124, Gömlek:69-5.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:56-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:124, Gömlek:69-4  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:63-2.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:62-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:63-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:63  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:64  
ATASE; İSH KOL., Kutu:135, Gömlek:57  
ATASE; İSH KOL., Kutu:124, Gömlek:69-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:132, Gömlek:61  
ATASE; İSH KOL., Kutu:124, Gömlek:69  
ATASE; İSH KOL., Kutu:145, Gömlek:53-4

ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:57  
ATASE; İSH KOL., Kutu:145, Gömlek:53-3  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:70-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:64-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:63  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:65-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:64-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:70.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:64-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:64  
ATASE; İSH KOL., Kutu:144, Gömlek:57-3  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:66-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:73  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:67-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:68-2,  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:67,  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:68,  
ATASE; İSH KOL., Kutu:136, Gömlek:66  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:70-1,  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:69,  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:70,

ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:68-3.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:67-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:73,  
ATASE; İSH KOL., Kutu:148, Gömlek:63  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:90-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:82-2.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:82-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:82  
ATASE; İSH KOL., Kutu:129, Gömlek:93.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:97  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:92-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:93-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:129, Gömlek:96.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:91-3  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:91-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:94  
ATASE; İSH KOL., Kutu:128, Gömlek:102-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:93-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:93  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:97,  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:98

ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:111-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:107-16  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:111-20  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:111  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:107-14  
ATASE; İSH KOL., Kutu:138, Gömlek:102  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:114.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:107-5  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:104-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:124-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:139, Gömlek:112-2.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:124-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:139, Gömlek:112-2.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:135, Gömlek:115  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:104-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:124;  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:111-7  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:124  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:111-6  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:120-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:134, Gömlek:120



ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:118-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:147, Gömlek:109-2, 3  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:135-2.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:136, Gömlek:127-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:135-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:136, Gömlek:127-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:135-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:129-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:135-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:129;  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:130-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:130  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:127  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:133-9.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143; Gömlek:133-8.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:133-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:133  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:133-6  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:128-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:133-6.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:146-1

ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:152-5.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:133-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:133  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:150-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:140-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:151  
ATASE; İSH KOL., Kutu:137, Gömlek:140  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:152-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:135-1.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:135  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:152;  
ATASE; İSH KOL., Kutu:133, Gömlek:147  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:155  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:158-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:158  
ATASE; İSH KOL., Kutu:139, Gömlek:146  
ATASE; İSH KOL., Kutu:139, Gömlek:148-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:162-2  
ATASE; İSH KOL., Kutu:139, Gömlek:148  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:162-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:127, Gömlek:162

ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:164-1  
ATASE; İSH KOL., Kutu:143, Gömlek:133-1, 8, 9.  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:170  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:5  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:10  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:11  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:20  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:26  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:31  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:37  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:46  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:55  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:60  
ATASE; İSH KOL., Kutu:126, Gömlek:124, 152  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:65  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:70  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:71  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:76  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:82  
ATASE; İSH KOL., Kutu:337, Gömlek:87  
ATASE; İSH KOL., Kutu:1126, Gömlek:165

## 2. Eserler:

BAYUR, Yusuf Hikmet; *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.1, Kısım: 2, Seri: VIII, No: 96, TTK. Basımevi, Ankara, 1964

ÇAVDAR, Tefik; *Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzarayı Umumiye*, Milliyet Yay., 1971.

\_\_\_\_\_; *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, İstanbul, 1970.

EARLE, Edward Mead; *Bağdat Demir yolu Savaşı*, (Çeviren: Kasım Yargıcı) İstanbul, 1972

Gnkur. ATASE Başkanlığı; *Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükûmeti Dönemi*, Ankara, 1984

GÜREL, Ziya; *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk II*, Belleten, Cilt: XLV/2, Sayı: 178-180, TTK. Basımevi, Ankara, 1981.

\_\_\_\_\_; *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk I*, Belleten, Cilt: XLIV, Sayı: 173-176, TTK. Basımevi, Ankara, 1980.

İMBERT, Paul; *Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri*, (Çeviren: Adnan Cemgil), İstanbul, 1982

KARAL, Enver Ziya; *Osmanlı Tarihi*, Cilt:8, TTK. Basımevi, Ankara, 1962.

KAYNAK, Muhteşem; *Demir Yolları ve Ekonomik Gelişme, XIX. Yüzyıl Deneyimi*, İktisadi Ticari İlimler Akademisi, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 1982

KOZİKOĞLU, Zahir; *Demir Yolu Tarifeleri ve Taşıma Hukuku*, İzmir, 1957

KURMUŞ, Orhan; *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara, 1982.

ONUR, Ahmet; *Türk Demir Yolları Tarihi*, İstanbul, 1953.

ORTAYLI, İlber; *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yay., İstanbul, 1983.

ŞANDA, Hüseyin Avni; *Bir Yarım Müstemleke Oluş Tarihi*, İstanbul, 1932

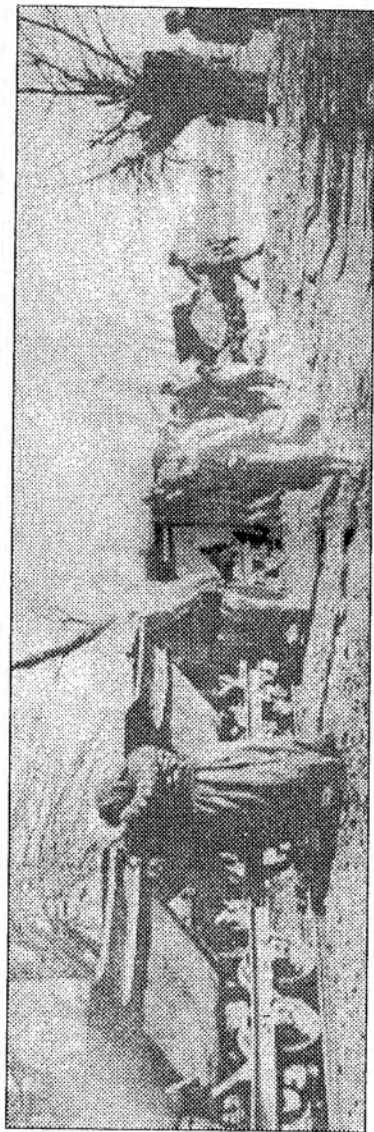
TEVETOĞLU, Fethi; *Millî Mücadele Yıllarındaki Kuruluşlar*, TTK. Basımevi, Ankara, 1988

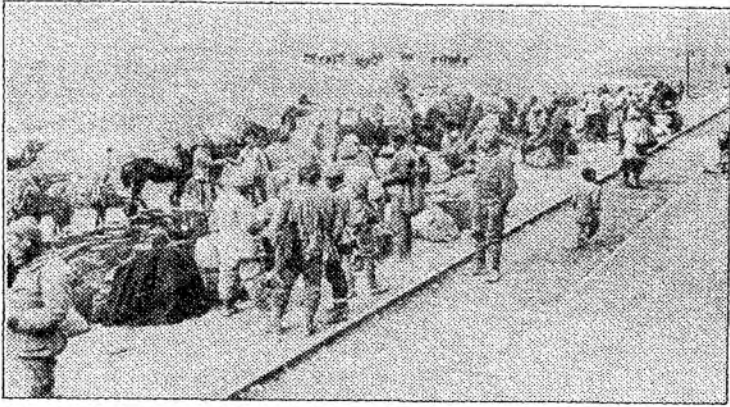
## **2. Konferanslar ve Dergiler:**

Demir yolları Gn. Müdürlüğü; *Demir Yolları Dergisi*, Cilt: II, Mart 1926- Şubat 1927

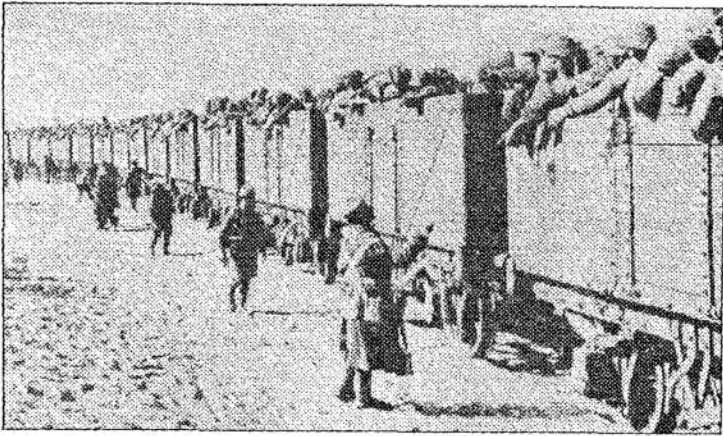
ERKİN, Behiç; *Demir Yolları Hakkında Konferanslar*, Demir Yolları Matbaası, 1341 (1925).

Demiryolunda Çalışan Kadınlar





Mütareke gereği terhis edilen askerlerden dönüş için istasyonda bekleyenler.



Türk savaş esirleri trenle taşıyor.





**EKLER**



## İNDEKS

### A

- Abdülaziz, 11  
Abdülhamit, 12  
Abdülmecit, 6  
Adana, 8, 9, 11, 30, 32, 33,  
37, 38, 56, 65, 67, 72, 77,  
84, 85, 93, 97, 102, 103,  
109  
Afule, 18  
Afyon, 14, 16, 46, 83, 113  
Alaşehir, 14  
Almanya, 3, 8, 10, 15, 17,  
20, 107, 114, 125, 126,  
127, 128  
Amerika, 3  
Amman, 18  
Anadolu, 1, 5, 8, 9, 10, 11,  
12, 14, 16, 21, 22, 24, 27,  
33, 34, 38, 40, 41, 42, 44,  
45, 47, 48, 52, 56, 58, 61,  
62, 63, 64, 65, 66, 68, 72,  
76, 78, 79, 80, 82, 91, 94,  
97, 103, 104, 105, 107,  
108, 109, 110, 111, 113,  
115, 117, 119, 124, 127,  
128  
Ankara, 5, 9, 10, 11, 12, 14,  
21, 29, 40, 44, 46, 52, 53,  
54, 57, 58, 59, 67, 70, 73,  
90, 91, 100, 104, 107  
Arabistan, 14, 25, 108, 110  
Avrupa, 2, 3, 9, 13, 18  
Avusturya, 2, 18, 22, 42,  
62, 65, 107, 115, 125,  
126, 127, 128  
Aydın, 8, 9, 11, 14, 22, 24,  
57, 62, 67, 72, 76, 78,  
109, 113

### B

- Bağdat, 5, 8, 9, 11, 12, 13,  
14, 15, 16, 17, 21, 22, 24,  
32, 33, 38, 45, 62, 63, 65,  
67, 72, 76, 94, 97, 103,  
104, 105, 109, 114, 115,  
117, 127  
Balkan, 3

Berlin, 8, 10  
Beyrut, 11, 22, 110  
Bisan, 18  
Bursa, 14, 22, 113  
Büyük Millet Meclisi, 40,  
67

### Ç

Çatalca, 11  
Çernova, 10

### D

Dedeğaç, 9, 11  
Dera, 18  
Dicle, 13, 15, 17  
Diyarbakır, 12, 14  
Düyun-u umumiye, 14

### E

Ege, 9  
Elarış, 14  
Ereğli, 14, 16, 21, 103  
Erzurum, 5, 14, 36, 37, 49,  
52, 69, 105  
Eskişehir, 13, 40, 44, 46,  
53, 54, 55, 56, 57, 58, 67,  
73, 83, 86, 87, 90, 104,  
122

### F

Fırat, 13, 16, 17  
Fransa, 2, 3, 10, 14, 16, 22,  
107, 110, 111, 125, 127

### G

George Stefenson, 2  
Gülhane Fermanı, 6

### H

Halep, 13, 14, 16, 20, 22,  
31, 33, 34, 38, 46, 66, 67,  
72, 74, 75, 84, 97, 103,  
110  
Harmanlı, 11  
Haydarpaşa, 11, 13, 24, 41,  
42, 45, 65, 67, 74, 104,  
105  
Hıristiyan, 19  
Hicaz, 18, 19, 20, 22, 23,  
24, 27, 62, 70, 72, 95, 96,  
100, 115, 117  
Hindistan, 8, 108  
Humus, 14, 110

### I

II. Mahmut, 5  
İlgın, 14, 99  
Irak, 10, 14, 20, 21, 66,  
107, 108, 109, 110

## **İ**

İngiliz, 8, 10, 11, 15, 17,  
20, 31, 33, 34, 36, 37, 38,  
39, 40, 44, 46, 53, 55, 56,  
62, 64, 74, 108, 109, 114,  
117, 126

İskenderun, 13

İstanbul, 2, 5, 8, 9, 11, 12,  
13, 19, 20, 21, 24, 31, 32,  
35, 39, 40, 41, 47, 48, 50,  
52, 53, 54, 57, 83, 84, 93,  
114, 127

İtalyan, 3, 46

İtilaf devletleri, 27, 28, 30,  
31, 32, 41, 43, 44, 45, 46,  
50, 52, 57, 58, 68, 70, 75,  
80, 91, 92, 94, 97, 100,  
102, 104, 105, 113, 117,  
119, 124, 128

İzmir, 4, 8, 9, 11, 21, 22,  
24, 48, 50, 57, 62, 67, 72,  
74, 76, 78, 90, 105, 109,  
113

İzmit, 11, 13, 55, 56, 73, 91

## **K**

Karaköy, 14, 54

Kayseri, 14, 21

Kıbrıs, 8, 108

Kilometre tazminatı, 4

Konya, 9, 12, 13, 14, 46,  
57, 65, 67, 73, 91, 99,  
101, 103, 104

Köstence, 10

Kudüs, 14, 22, 72, 110

Kurtuluş savaşı, 99

Kuva-yı Milliye, 48

## **M**

Manastır, 9

Medine, 18, 19, 23, 115

Mekke, 18

Mersin, 9, 11, 109

Milli, 19, 29, 30, 48, 52, 73,  
78

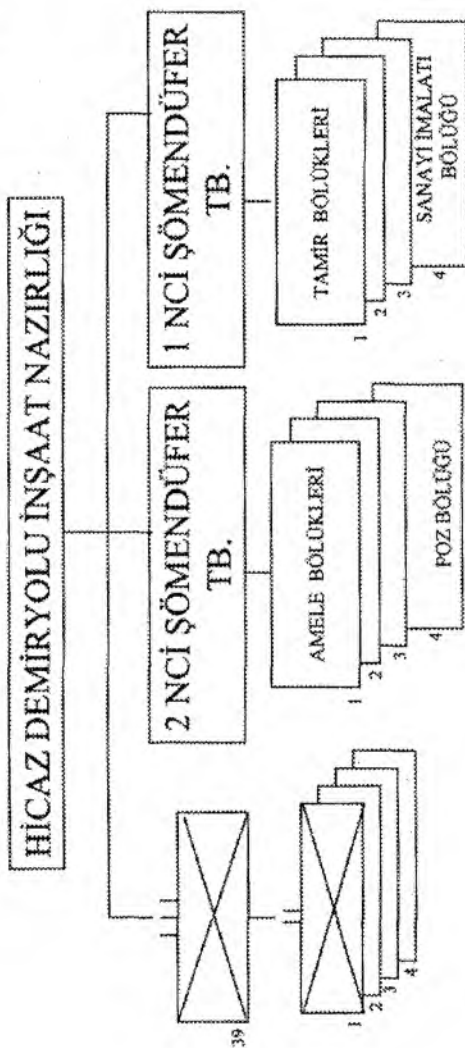
Mitroviçe, 9

Mondros Mütarekesi, 1

Mustafa Kemal, 1, 30, 47,  
49, 52, 53, 96, 101, 116,  
119

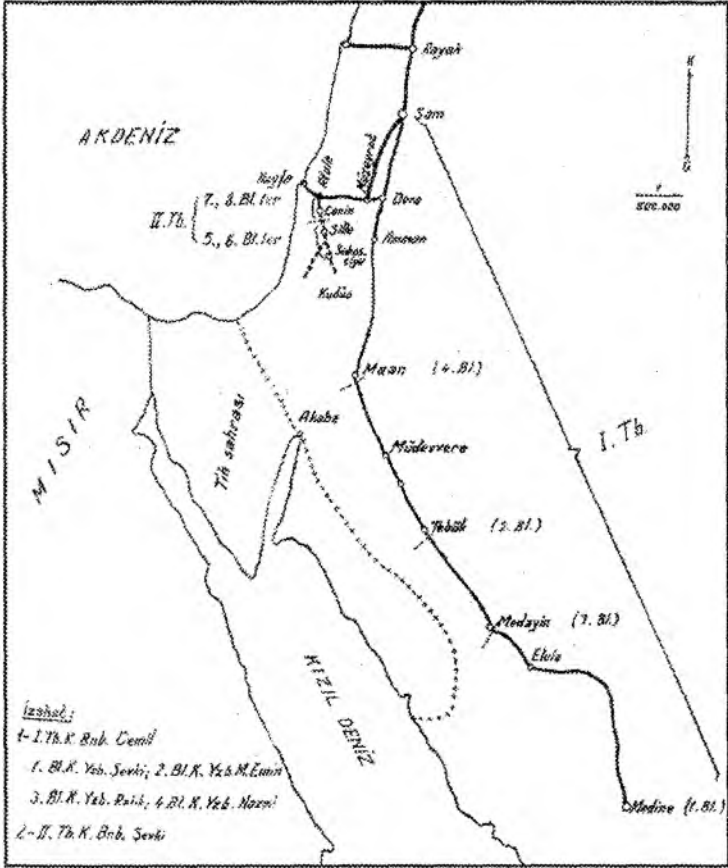
Mütareke, 1, 27, 28, 29, 30,  
32, 34, 35, 37, 41, 44, 45,  
46, 47, 50, 57, 60, 62, 63,  
66, 67, 68, 70, 71, 73, 74,  
77, 84, 89, 92, 93, 102,

- 104, 105, 108, 109, 111,  
119, 121, 123, 128
- Müzeyreb, 18
- N**
- Niş, 11
- O**
- Orta doğunun, 8
- Osmanlı devleti, 1, 4, 5, 10,  
11, 15, 16, 17, 20, 32, 35,  
39, 42, 43, 61, 66, 75, 76,  
80, 86, 107, 117, 125,  
126, 127, 128, 129
- R**
- Rumeli, 2, 10, 22, 24, 27,  
39, 62, 63, 65, 66, 68, 72,  
76, 107, 115, 128
- Rus, 3, 14, 15
- Rusçuk, 10
- Rusya, 5, 14, 15, 126, 127,  
128
- S**
- Selanik, 9, 11
- Sivas, 12, 14, 49, 52, 59, 70
- Sultan Abdülaziz, 7
- Suriye, 10, 12, 14, 16, 20,  
21, 22, 25, 66, 107, 110,  
111, 115
- Ş**
- Şam, 11, 14, 18, 19, 22,  
110, 115
- T**
- Trablusşam, 14, 16
- Turgutlu, 9, 11, 21, 22, 62,  
67, 70, 72, 74, 76, 78,  
100, 113
- Türk, 1, 2, 3, 6, 12, 15, 17,  
19, 20, 22, 23, 28, 29, 30,  
32, 38, 40, 41, 46, 48, 49,  
52, 53, 55, 58, 60, 67, 68,  
70, 73, 74, 75, 89, 91, 94,  
95, 96, 99, 100, 102, 103,  
115, 120, 124
- Türk Demiryolları, 2
- V**
- Varna, 10
- Y**
- Yafa, 14, 22, 72, 110
- Yunan, 3, 48, 66, 68, 124

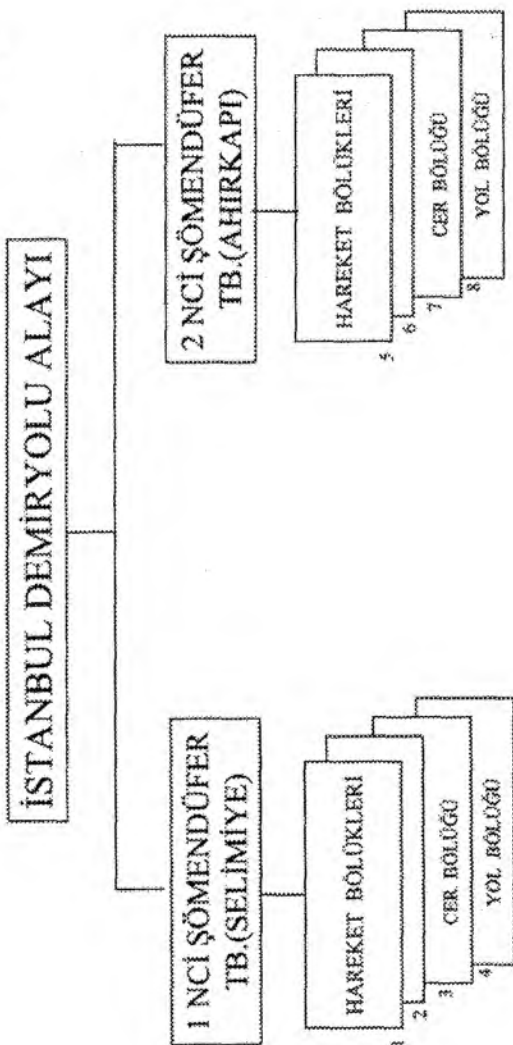


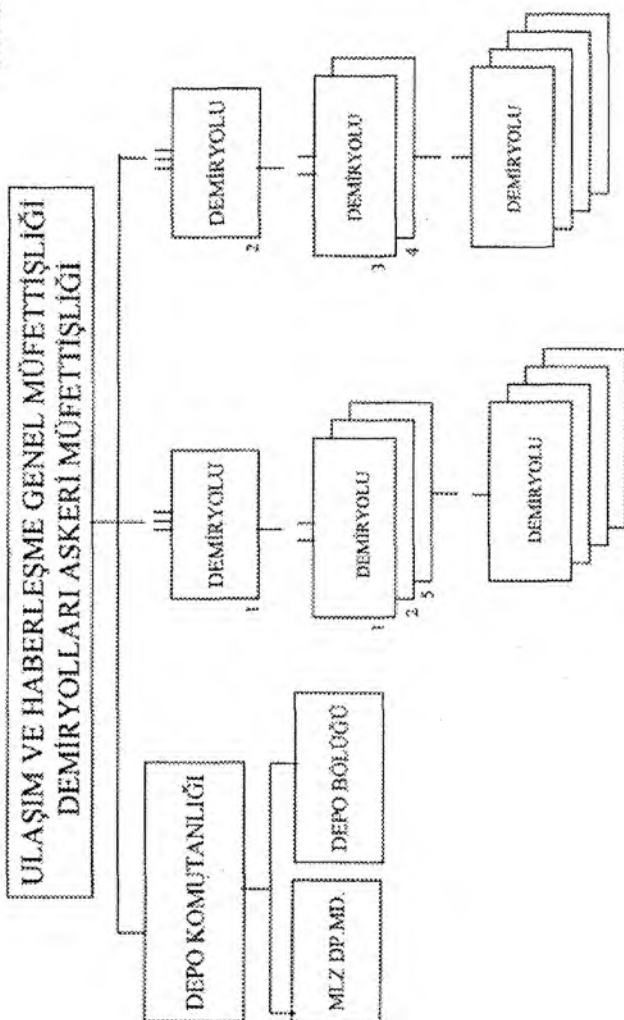
TÜRKİYE DEMİRYOLLARI TARİHİ

## 1914 Hicaz Dmy. Birlikleri



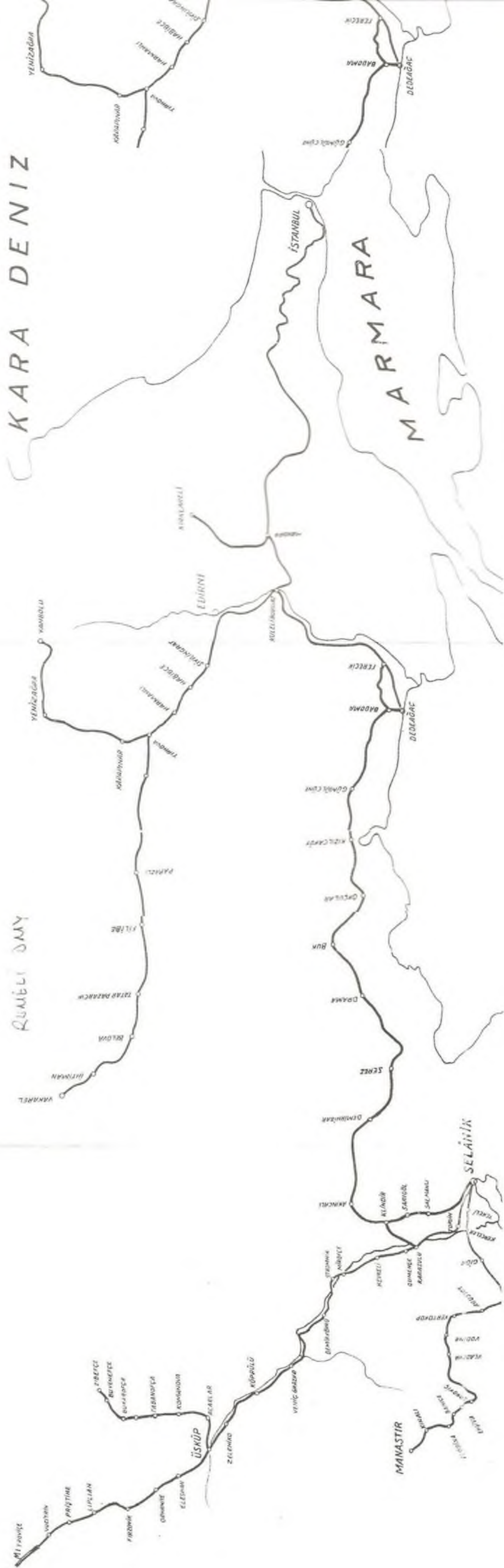


















**Dr. Mehmet ÖZDEMİR;** 1955 yılında Çankırı'nın Eldivan ilçesi Hisarcık köyünde doğdu. İlkokulu doğduğu köyde, Orta okulu Çankaya Lisesi orta kısmında, lise öğrenimini Ankara Erkek İlköğretmen Okulunda tamamladı. 1974 yılında girdiği Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Genel Türk Tarihi Bölümünden 1978 yılında mezun oldu. Mezuniyetten sonra bir müddet Milli Eğitim Bakanlığına bağlı orta öğretim kurumlarında tarih öğretmenliği yaptı.

1983-1985 yılları arasında Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsünde yaptığı "Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları" adlı tezle Yüksek Lisansını tamamlayan Dr. Mehmet Özdemir, 1986-1992 yıllarında aynı enstitünün Doktora programını takip ederek "Atatürk'ün Yakın Silah Arkadaşlarından Refet Paşa" adlı tezi vererek Tarih Bilim Doktoru unvanının aldı.

1983 yılından itibaren Türk Silahlı Kuvvetlerinin çeşitli orta öğretim kurumlarında Tarih ve Türkiye Cumhuriyeti İnkılâp Tarihi ve Atatürkçülük dersleri veren Dr. Mehmet Özdemir, halen Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığında görev yapmaktadır.

Son dönem Türk tarihi ile ilgili çalışmaları bulunan Dr. Özdemir'in çeşitli bilimsel dergilerde yayınlanmış makaleleri bulunmaktadır. Evli ve iki çocuk babası olan Dr. Özdemir, İngilizce bilmektedir.

*Elinizdeki eser; Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra imzalanan Mondros Mütarekesi ile Anadolu'da başlayan kaos döneminde, Mustafa Kemal Atatürk'ün karışıklık ve başıboşluğa son verme çabaları esnasında ve İstiklâl Savaşı hazırlıklarını yaparken demir yollarından nasıl yararlandığını belgelere dayanarak ortaya koymaktadır. Ayrıca; okuyucuya, bir dönem yük teknolojisinin Türkiye'de nasıl kullanıldığını ve bu teknolojiyi kullanırken ne gibi sorunlarla karşılaştığını, bunlara nasıl çözümler üretildiğini, o günü yaşayanların yazdıklarından verilmiştir.*



ISBN 975-17-2699-9



9 789751 726995

1,500.000 TL.