

MÜTAREKE DÖNEMİ TÜRKİYE’NİN ULAŞIM DURUMU

TRANSPORTATION STATUS OF TURKEY IN ARMASTICE PERIOD

Feyzullah EZER*

Öz

Osmanlı Devleti’nin kuruluş döneminden itibaren sahip olduğu kara yolu ağı XIX. yüzyıla kadar ulaşım ihtiyaçlarını karşılamaya yetmiştir. Ancak Avrupa’daki Sanayi Devrimi sonrası gelişmelerin de etkisiyle mevcut yollar ihtiyacı karşılamaz olmuştur. XIX. yüzyıldan itibaren tüm dünyada önemli ve güçlü bir ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolu, Osmanlı topraklarında da yapılmaya başlanmıştır. Yolların ve motorlu taşıtların sayısının son derece sınırlı olduğu Osmanlı Devleti’nin son döneminde demiryolları ulaşım araçlarının tek yolu haline gelmiştir. Milli Mücadele başlangıcında yabancı şirketlerin işlettiği demiryolları da ülke ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmıştır. Bu sebeple Mustafa Kemal Atatürk tarafından Cumhuriyet’in ilk yıllarında ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi bir zorunluluk olarak görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Atatürk, Mütareke Dönemi, Milli Mücadele, Ulaşım, Karayolu, Demiryolu.

Abstract

The road network which the Ottoman Empire had since its foundation period, had been sufficient to meet its transportation needs until nineteenth century. However, with also impact of the developments in Europe after the industrial revolution, existing roads have not been able to meet the needs. Railway started to be an important and powerful means of transportation all over the world since the nineteenth century, also started to be built in the Ottoman lands. In the last period of the Ottoman Empire, where the number of roads and motor vehicles were extremely limited, railways have become the only means of transportation. The railways operated by foreign companies have also been inadequate to meet the needs of the country at the beginning of the National Struggle. For this reason, the development of transport infrastructure in the first years of the Republic was regarded as a necessity by Mustafa Kemal Atatürk.

Keywords: Atatürk, Armistice Period, National Struggle, Road, Railway.

A. Giriş

Bir ülkede değişik ekonomik faaliyet sektörleri arasında ulaştırma sisteminin ve bu sistemin ürettiği hizmetlerin özel bir yeri vardır. Ulaştırma sistemi insanların belirli ihtiyaçlarının karşılanmasını sağladığı gibi, üretimden tüketime kadar diğer ekonomik faaliyetlerin işleyişini, bazı hallerde vücut bulmasını büyük oranda etkilemektedir.¹

Osmanlı Devleti kuruluşundan itibaren Anadolu Selçuklu Devleti’nden teslim almış olduğu ulaştırma ağını uzunca bir süre kullanmıştır. Osmanlı Devleti’nin askerî ihtiyaçlarını karşılamak için geliştirmiş olduğu karayolu ağı yükseliş döneminde, hem askerî hem de ticarî ihtiyaçları karşılayabilmiştir. Bu yollara ilave olarak pek çok han ve kervansaray da inşa edilerek, güzergâhlarda ticaretin gelişmesi ve ahenk içinde işlemesi için her türlü kolaylık sağlanmaya çalışılmıştır. Yükseliş döneminde inşa edilen karayolu ağları Osmanlı Devleti’nin son dönemlerine kadar ulaşım ihtiyaçlarını karşılamaya yetmiştir.²

1 Filiz Çolak, “Atatürk Döneminde Türkiye Cumhuriyeti’nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış”, *Turkish Studies*, 8/2, (Winter 2013), s. 346.

2 Bülent Durgun, “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve İzmir Uygulamaları”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, V/13, (2006), s. 26.

*Fırat Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, Elazığ; fezer@firat.edu.tr.

Sanayi Devrimi'yle birlikte Avrupa ülkelerinin çehresini değiştiren gelişmeler yaşanmıştır.³ XIX. yüzyıl Sanayi Devrimi'nin yol açtığı üretim patlaması, teknolojik gelişmeler, hızlı ulaşım araçları gibi faktörler nedeniyle, ulusların birbirleriyle ekonomik ilişkilerini üst düzeylere tırmadıkları bir süreç olmuştur.⁴ 1838 yılına kadar Osmanlı Devleti ekonomide dışa kapalı olmamakla birlikte kendine yeten, ürettiğini tüketen bir toplum düzeni oluşturmuştur.⁵ Ancak Avrupa'daki ekonomik ve teknolojik gelişmelerinde etkisiyle ortaya çıkan yeni yol yapım ve bakım ihtiyacı finans kaynakları yetersizliği nedeniyle Osmanlı Devleti tarafından yeterince karşılanamamıştır.⁶

Ulaştırma faaliyetleri arasında müstesna bir yere sahip olan demiryolları ise, uygarlık tarihinin en önemli öğelerinden biri olmuştur. Modernleşme denen olguyla insanlık, demiryolu sayesinde tanışmıştır. İlk kuruluş maliyetinin çok yüksek olması ve faaliyete geçmesi uzun zaman gerektirmesine karşın, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryolu inşası için tüm dünyada büyük yatırımlar yapılmış ve beş kıtada yüz binlerce kilometre demiryolu döşenmiştir. Emperyalist ülkelerin, dünyanın geri kalmış bölgelerine demiryolu hatları döşemeleri, kendi içlerine kapalı, mütevazı ekonomilerin, büyük pazarlara bağlanarak dünya ekonomisiyle bütünleşme sürecine girmelerine neden olmuştur.⁷ Batılı devletlerin teknolojiye ve sanayilerinde yaptıkları bu atılımlar sonucu yayılma politikalarına hız kazandırdıkları bu yüzyılda, hiç kuşkusuz Osmanlı Devleti de hedef olmaktan kendini kurtaramamıştır.⁸

Tüm dünyada önemli ve güçlü bir ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolu, Osmanlı Devleti'nin topraklarında da yapılmaya başlanmıştır. Bu devletin son dönemlerinde özellikle karayollarının az ve motorlu kara taşıtlarının sayıca son derece sınırlı olduğu dönemde demiryolu tek ulaşım aracı olmuştur. Osmanlı Devleti demiryolu yapımı ve işletilmesi konusunda kendi ihtiyaçlarından ziyade yabancıların ekonomik ve siyasi çıkarlarına uygun bir politika izlemek zorunda kalmıştır.⁹

Osmanlı toprakları üzerinde yapılması planlanan demiryolu ağı, İngiltere ve Fransa'ya nazaran kapitalist gelişmesini daha geç tamamlayan Almanya gibi ABD'nin de ilgisini çeken bir alan olmuştur. Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlama çerçevesinde 1856 yılında İzmir-Aydın demiryolu imtiyazını elde eden İngiltere'nin ve 1890'lı yıllardan itibaren İzmir-Kasaba demiryolunu kontrol etmeye başlayan Fransa'nın yanı sıra İngiltere'nin sömürge yollarına sekte vurmak isteyen Almanya, 1888'den itibaren Berlin-Bağdat demiryolu projesiyle emperyalist yarışa katılmıştır.¹⁰

1. Mütareke Dönemi Karayolu Ulaşımı

Osmanlı Devleti'nin yol yapım politikaları, genellikle askerî ihtiyaçlara yönelik olarak yerel yöneticiler tarafından yürütülmeye çalışılmıştır. Bu sebeple kara ulaştırma ağı, uzun süre bakımsız ve bozuk yollardan ibaret kalmış, ulaştırma; kağrı gibi araçlar, at, deve,

3 İsmail Yıldırım, "Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1839-1918)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11/2, (2001), s. 317.

4 Cihan Özgün, "Osmanlı Ekonomi Politikasına Kısa Bir Bakış (XVIII-XIX. Yüzyıllar)", *Tarih Okulu Dergisi*, 1, (2008) s. 3.

5 Feyzullah Ezer, "Mütareke Dönemi Türkiye'nin Dış Ticaret Politikaları", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 224, (Eylül-Ekim 2016), s. 138.

6 Bülent Durgun, *a.g.m.*, s. 26.

7 Müşerref Avcı, "Atatürk Dönemi Demir Yolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54, (Bahar 2014), s. 40.

8 Ünsal Yavuz, *Atatürk İmparatorluktan Millî Devlete*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1990, s. 3.

9 Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Malî Kaynakları*, Maliye Bakanlığı Ellinci Yıl Yayınları, Ankara, 1974, s. 84-85.

10 Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Atatürk Yolu Dergisi*, 24, (Kasım 1999), s. 529; Geniş bilgi için bkz. Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1980)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1987, s. 46; Feyzullah Ezer, "Mütareke Dönemi Türkiye'de Tarım ve Sanayi", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 218, (Eylül-Ekim 2015), s. 136.

katır, merkep gibi hayvanlarla yapılmıştır.¹¹

İslahat Fermanı'yla birlikte Osmanlı Devleti tarafından bayındırlık işlerinde yeni düzenlemeler yapılarak, imkânlar çerçevesinde yol yapım çalışmaları başlatılmıştır. Ayrıca yerleşim birimleri arasındaki karayolu mesafesi saat cinsinden hesaplanmıştır. Buna göre; karayolu ile İstanbul-İzmir arası 87 saat, İstanbul-Alanya arası 58 saat, İstanbul-Şam arası 319 saat, İstanbul-Kayseri arası 186 saat, İstanbul-Diyarbakır arası 270 saat, Diyarbakır-Bağdat arası 169 saat ve Trabzon-Erzurum arası 54 saat olarak tespit edilmiştir.¹²

Osmanlı Devleti modern anlamda karayolu yapımıyla ilgili ilk adımı, 1866 yılında çıkarmış olduğu "*Turuk-i Muabir Hakkında Nizamname*" ile atmıştır. Bu nizamnameyle kara yolları yapımı, bakım ve onarımı teknik kurallara bağlanmış, geniş çaplı bir yol yapım ve bakım programı hazırlanmıştır. "*Avrupa-i Osmanî*" ve "*Asya-yı Osmanî*" olarak iki bölümden oluşan bu program, Avrupa ve Asya'daki devlet yolları yapım ve bakımını öngörmekteydi. Yollar bugünkü gibi numaralandırılmıştı. Bu suretle Osmanlı Devleti'nin Asya topraklarında 26, Avrupa topraklarında 21 yol yapımı söz konusuydu. Programa alınan yollar, büyük çoğunluğu Türk kaynakları ile finanse edilerek ve çoğu kaba yapım haline dönüştürülerek gerçekleştirilmiştir. Orta Avrupa ile Karadeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayan Samsun-Bağdat karayolu yapım projesini Fransızlar üstlenmiş, yolun Samsun-Amasya-Tokat-Sivas arası 1883 yılında bitirilmiş, Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul- Bağdat kısmı ise yapılamamıştır.¹³

Karayollarının yapım onarım ve geliştirilmesi için 1879, 1910 ve 1913 yıllarında yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. 1913 yılında yapılan düzenleme ile kara yolları dört sınıfa ayrılmış, birinci sınıf kara yolu "*Turuk-i Umumiye*" (devlet yolu) olarak, diğerleri ise "*Turuk-i Hususiye*" (il yolları) olarak isimlendirilmiştir. "*Turuk-i Umumiye*"den olan yollar, genel bütçeden ayrılan ödenek ile "*Turuk-i Hususiye*"den olan yollar ise il özel dairelerinin bütçesinden yapıldığı için, "*Turuk-i Hususiye*"den olan bir yolun, "*Turuk-i Umumiye*" sınıfına geçişi, ancak kanun ile mümkün olmaktadır.¹⁴

Osmanlı Devleti'nin 48.900 kilometreyi bulan karayolu ağının, Misak-ı Millî sınırları içinde kalan kısmı 9.711 kilometreydi. Bu yolların 3.477 kilometresi onarıma muhtaç, 3.208 kilometresi sürekli bakımı ve 3.026 kilometresi yeniden yapımı gerektirir nitelikteydi. Resmi kayıtlara göre yol sayılan, aslında yüzyıllar boyunca göçlerle, kervanlarla, iç ve dış ticaretle uzun yıllar kullanılması sonucu yola dönüşen araba, kağrı ve kervan izleri idi.¹⁵ Osmanlı Devleti'nin İstanbul'u izmit'e bağlayan bir karayolu yoktu. Anadolu'da büyük yerleşim birimleri arasında düzenli ve dört mevsim açık karayolu bulunmamaktaydı.¹⁶ Yaşanan uzun süreli savaşların Osmanlı ekonomisine olumsuz etkilerinin yanı sıra Anadolu'nun I. Dünya Savaşı sırasında savaş alanı haline gelmesi mevcut yolların da bozulmasına neden olmuştur.¹⁷ Bu bakımdan harita üzerinde görülen ve aslında bir takım izlerden oluşan kara yollarının Millî Mücadele'ye katkıda bulunabilme imkânı son derece sınırlı kalmıştır.¹⁸

Osmanlı Devleti'nde mevcut karayolları üç ana grupta toplanmaktaydı. Bunlar:

11 Müşerref Avcı, *a.g.m.*, s. 41.

12 Erdal İnce, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'de Kara Yolu Ulaşımına Genel Bir Bakış ve Köyde Ulaşım", *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 12/24, (Bahar-2012), s. 174.

13 Alptekin Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s. 81-82.

14 Özcan Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Kara Yolları Barajlar ve Limanlar (1923-1938)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2005, s.18.

15 Erol Mütercimler, *Kurtuluş Savaşı'nda Denizden Gelen Destek*, Alfa Yayınları, İstanbul, 1997, s. 64.

16 Erdiç Tokgöz, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2007)*, İmaj Yayınevi, Ankara, 2007, s.15.

17 Bülent Durgun, *a.g.m.*, s. 26.

18 Erol Mütercimler, *a.g.e.*, s.64.

- 1) İl merkezini en yakın demiryolu istasyonuna bağlayan 5 metre genişliğindeki yollar.
- 2) İl merkezleri arasındaki başlıca kasaba ve limanları bağlayan 4 metre genişliğindeki yollar.
- 3) İl içerisindeki kasaba ve köyler arasındaki 3 metre genişliğindeki ilkel yollar.¹⁹

Millî Mücadele başlangıcında, 1919-1920 döneminde ise; Anadolu'da beş ana karayolu bulunmaktaydı. Bu yolları şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Bağdat Karayolu: Samsun-Amasya-Tokat-Sivas-Harput-Musul yolu.
2. Ereğli (Konya)-Kayseri-Malatya-Harput-Diyarbakır yolu.
3. Kayseri-Sivas yolu.
4. Halep-Urfa-Diyarbakır yolu.

5. Trabzon-Bayburt-Erzurum-İran (transit) yolu. Bunların dışında İzmit-Adapazarı-Bolu-Ankara-Sivas yolu da önemli yollar arasında bulunmaktaydı.²⁰ Anadolu'da iyi durumda olmayan ve yılın bazı mevsimlerinde kapanan fakat önemli sayılan birtakım yollar da mevcuttu. Bunların başlıcaları ise;

Gebze-Kocaeli-Sapanca-Sakarya-Düzce-Bolu-Ankara ve Sapanca'dan itibaren Geyve-Nallıhan-Ankara Şosesi;

Bursa-İnegöl-Bozüyük-Kütahya-Uşak ve Kütahya-Altıntaş-Afyonkarahisar şosesi;

Gemlik-Yenişehir-Bilecik-Söğüt-Çukurhisar-Eskişehir şosesi;

Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar-Konya şosesi;

Bolvadin-Kütahya-Afyonkarahisar-Konya şosesi;

Bolvadin-Emirdağ (Aziziye)-Sivrihisar ve Afyonkarahisar-Seyitgazi arasındaki yollardan oluşmaktaydı.²¹

Osmanlı Devleti tarafından yol yapım ve onarımı ile ilgili olarak 1913 yılında çıkarılan "Yol Vergisi Kanunu", TBMM tarafından ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durum, yeni yol yapımı ve mevcut yolların tamir edilmesi ihtiyacı göz önüne alınarak 21 Şubat 1921 tarihinde yeniden düzenlenmiştir.²² Bu dönemde Anadolu'da orduların ulaşım işlerinde kullanabilecekleri motorlu ulaştırma birliği yoktu. I. Dünya Savaşı'ndan artakalan birkaç kamyon kullanılmaz haldeydi. Ülkedeki 1.000 civarındaki otomobilin 800 adedi İstanbul'da

¹⁹ Alptekin Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s. 83.

²⁰ Tefik Çavdar, *Millî Mücadele Başlıkların Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1971, s. 82-83.

²¹ Şose yol (Fr: chaussée), Düzeltilmiş toprak üzerine kırık taş veya çakıl döküldükten sonra üzerinden silindir geçirilerek hazırlanan basit bir tür karayoludur. *Türk İstiklâl Harbi*, C. II, (Batı Cephesi, 3'ncü Kısım), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999, s. 24.

²² Osmanlı Devleti tarafından 1913 yılında çıkarılan Yol Vergisi Kanunu, Millî Mücadele döneminde ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durumda göz önüne alınarak yeniden düzenlenmiştir. 21 Şubat 1921 tarihinde kabul edilen kanunla, yükümlülük bedeli olarak düşünülmüş, böylece bayındırlık yatırımlarına kaynak yaratılması hedeflenmiştir. Kanunun getirdiklerini özetlersek; Onsekiz-altmış yaş arasındaki her erkek, yol vergisi ile yükümlü tutulmuştur. Sakatlıklarını doktor raporuyla kanıtlayanlar, fakirler, askerliklerini yapmakta olanlar, işçi toplama işlemiyle uğraşan imamlar ve muhtarlar bu vergiden muaf tutulmuştur. Belirlenen yol vergisini nakit olarak ödemeye gücü olmayanlar, bu yükümlülüklerini buldukları yerin idare amirleri tarafından belirlenen ve buldukları yerlere mesafesi üç saati geçmeyen, il yolları ve mahalli yol inşaatlarında bedenen çalışarak yerine getirebilme imkânı tanınmıştır. Özcan Karacan, *a.g.e.*, s.18.

bulunmaktaydı. İzmir haricinde, Anadolu illerinde bulunan otomobil sayısı 100 kadardı. 1919 yılında Amerikalılar tarafından işletilen, Ermeni kadın ve çocukları Kayseri-Sivas arası taşıyan otobüsler haricinde, Anadolu'da herhangi bir otobüs seferi bulunmamaktaydı.²³ Ulaşımı düzenlemek, yollara işlerlik kazandırmak ve araç sayısını artırmak amacıyla TBMM Hükümeti tarafından 29 Temmuz 1921 tarihinde "*Türkiye dâhilinde otomobil ve kamyon işletmesi ve nakliyatı umumiyeye mahsus otomobil ve kamyonlar levazımının gümrük resminden muafiyeti hakkında bir nizamname*" düzenlenmiştir.²⁴ Otomobil ve kamyon işletmeciliğini teşvik etmek amacıyla Kütahya-Eskişehir Muharebelerinden sonra düzenlenen bu nizamname ile doğru dürüst yol ve alt yapı olmadığından tam anlamıyla istenilen sonuç elde edilememiştir.²⁵ Ayrıca TBMM'de Şubat 1922'de yapılan gizli toplantıda, döviz girdisi sağlamak ve bütçe açıklarını azaltmak amacıyla, ihracatın kolay gerçekleşmesi ve ihracat işleriyle uğraşan tüccarların özendirilmesinin gerekliliği vurgulanmıştır.²⁶ TBMM'nin 13 Şubat 1922 tarihli toplantısında söz alan Trabzon Milletvekili Ali Şükrü Bey'de aynı doğrultuda bir konuşma yapmıştır.²⁷ Buna ilaveten kaynak sıkıntısını gidermek ve gelir artırıcı önlemler almak amacıyla, daha önce Osmanlı tarafından çıkarılan Nisan 1918 tarihli gümrük kanunu, TBMM Hükümeti tarafından yeniden düzenlenmiştir.²⁸

Diğer taraftan askerî malzemenin sevkiyatı için o günkü karayolu güzergâhından faydalanma yoluna gidilerek bu konuda bir düzenleme yapılmıştır. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nden (El-Cezire Cephesi) Batı Cephesi'ne tertip edilen silah ve cephane, Diyarbakır ve dolaylarından getirilerek Malatya'da toplanmıştır. Bunları nakledecek ulaştırma araçları, Malatya-Sivas, Sivas-Kayseri-Yahşihan, Sivas-Yozgat-Yahşihan karayollarını izlemişlerdir. Doğu Cephesi'nden Batı Cephesi'ne tertip edilen silah ve cephanenin ise çeşitli yönlerden Ankara'ya nakli sağlanmış, oradan da cepheye ulaştırılmıştır.²⁹ Milli Mücadele dolayısıyla yatırımda öncelik askerî ihtiyaçlara verilmiştir. Yeni yol yapımı yerine sadece orduların kullanacağı yolların bakımıyla yetinilmiştir.³⁰

2. Mütareke Dönemi Demiryolu Ulaşımı

Osmanlı Devleti tarafından ilk demiryolu imtiyazı 610 km uzunluğundaki İzmir-Aydın

23 Alptekin Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s. 84.

24 *Milli Mücadele Dönemi Bütçeleri ve Mali Mevzuatı (1920-1923)*, Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, 1994/27 Ankara, 1994, s. 345.

25 Mehmet Evsile, *Kurtuluş Savaşı'nda Genel Levazım Hizmetleri ve Tekâlif-i Milliye Uygulamaları*, Cem Ofset Yayınları, Amasya, 1998, s. 64.

26 TBMM'nin 4 Şubat 1922 tarihli toplantısında söz alan Antalya Milletvekili Rasih Efendi; "Ülke içindeki mal sevkiyatında gümrük uygulanması, açlık tehlikesine yol açtığı gibi, iç pazarın yabancılara kaptrılmasına neden olmaktadır. Bugün aynı tedbir neticesinde hububatı toprağın altında çürüteceğiz" demiştir. *TBMM Gizli Celse Zabıtları*, C. 2, s. 687.

27 TBMM'nin 13 Şubat 1922 tarihli toplantısında söz alan Trabzon Milletvekili Ali Şükrü Bey; "Uygulanan gümrüğün çok yüksek olması, iç pazarı koruyalım derken kaçakçılığa neden olmakta, bu da gümrük vergisi kayıplarına yol açmaktadır" demiştir. *TBMM Gizli Celse Zabıtları*, C. 2, s. 757.

28 Osmanlı Hükümeti, sonuncusunu 1918 Nisan'ında çıkarttığı gümrük kanunlarıyla, 1916 tarifesindeki maktu değerleri belirli katsayılarla artırmıştı. Ne var ki, aynı yılın sonlarına doğru İttihatçılar yenilgiyi kabul etmişlerdi. Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan sonra İstanbul'a giren işgal kuvvetlerinin direktifiyle, yeni İstanbul Hükümeti, Nisan 1918 tarihli gümrük kanununu yürürlükten kaldırmıştı. Böylece 1916 spesifik oranlarına yeniden dönmüş oldu. 1916 tarifesi o yılki fiyatlara göre ortalama % 18'lik bir ad valorem vergiye (malları fiziksel ölçülerine -kilo, litre, metre kare gibi ölçülere- göre değil, değeri üzerinden ve belirli bir yüzdeye göre hesaplanan vergi türü) eş değerde gümrük vergisi tahsilâtı sağlamıştı. Hâlbuki 1918 vergi tahsilâtı, fiyat artışları ve kâğıt paranın değer kaybı nedeniyle, ancak % 5, % 6'lık bir ad valorem vergiye tekabül eden bir düzeyde kalmıştı. Bu nedenle, 1921'de işgal kuvvetlerinin izniyle, savaştan önceki gümrük rejimine, yani % 11'lik ad valorem vergi uygulamasına dönmüştür. Ankara'da toplanan TBMM, çıkardığı ilk kanunlardan biriyle, spesifik vergi değerlerini beş kat artırarak, 1916 tarifesini kendi egemenliği altındaki limanlarda yeniden yürürlüğe koymuştur. Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, s. 159.

29 Mehmet Evsile, *Kurtuluş Savaşı'nda Askerî Nakliye Hizmetleri*, Cem Ofset Yayınları, Amasya, 1997, s. 3.

30 Özcan Karacan, *a.g.e.*, s.19.

demiryolu hattını döşemek üzere 1856 yılında İngiltere'ye verilmiştir. Daha sonra İngiltere tarafından İzmir'den başlayarak Hindistan'a kadar uzatılması planlanan bu hat, 56 yılda ancak 600 kilometre ilerleyebilmiştir. Demiryolu hattı Aydın-Denizli üzerinden 1912 yılında Eğirdir'e ulaştırılmıştır. İngiltere, İzmir-Aydın demiryolunun kârlılığı sebebiyle İzmir-Afyon ve İzmir-Bandırma demiryolu hattı yapımlarını da üstlenmiştir. İngiltere stratejik planları doğrultusunda Basra Körfezi kıyıları ile Karadeniz ve İstanbul Boğazı'nı demiryolu hattı ile birleştirmeyi planlamış, ancak Süveyş Kanalı'nın açılması sebebiyle bu planından vazgeçmiştir. İngilizler Anadolu ticaretinin merkezi olan İzmir-Aydın demiryolu hattını 1906 yılında tamamlayarak imtiyaz süresinin 1950 yılına kadar uzatılmasını sağlamışlardır.³¹ Batı Anadolu'da faaliyet gösteren Alaşehir ve Afyon demiryolu ile İzmir, Manisa, Soma ve Bandırma demiryolu, Ege Bölgesi'nin ürünlerini İzmir limanına taşımaktaydı. Bursa-Mudanya arasında yapılan demiryolu ile Bursa ve çevresi, Marmara'ya bağlanmıştır. Bu sırada Almanya; Berlin-Bağdat sloganı ile ortaya çıkarak, Orta Avrupa'yı Basra Körfezi'ne bağlamayı öngören demiryolu imtiyazını Osmanlı hükümetinden almış ve bu hat, Deutsche Bank'ın projeleri arasına girmiştir.³² İstanbul'dan başlayan demiryolu hattı İzmir, Bilecik ve Eskişehir üzerinden 1892 yılında Ankara'ya ulaşmıştır. Demiryolunun Doğu Anadolu ve Karadeniz yönündeki en uç noktası Ankara olmuştur. Çünkü Ankara-Yozgat-Sivas-Erzincan-Erzurum hattı Rusya'nın tepkisi nedeniyle yapılamamıştır.³³

Eskişehir'den itibaren güneye yönelen demiryolu hattı, Afyon üzerinden 1896 yılında Konya'ya varmış, fakat İngiltere'nin, Almanya'nın Basra Körfezi'ne inmesinden duyduğu kuşku üzerine yapım durmuştur. Uzun pazarlık ve görüşmelerden sonra yapıma tekrar başlanarak, 1908'de Ereğli'ye varılmıştır. I. Dünya Savaşı başladığında demiryolu hattı Torosların eteğinde bulunan Pozantı'ya kadar uzatılmıştı. Demiryolu hattı Tarsus'tan itibaren yeniden başlayıp, Adana'yı geçerek Toprakkale'ye kadar ulaşmıştır. Suriye'deki demiryolları Fransızlar tarafından ve gelecekteki saldırı plânlarına uygun olarak, Akdeniz'den içerlere doğru yapılmıştır. İstanbul'dan gelen demiryolu ile bağlantısı düşünülmeyişi gibi, hatların genişliği de birbirine uymamıştır. Ayrıca İtalyanlara, Antalya'dan başlayıp içerlere doğru, Ruslara da Karadeniz kıyılarında demiryolu yapım imtiyazı verilmiş, fakat yapıma çeşitli nedenlerle başlanamamıştır. Eskişehir-Ankara demiryolu hattının Ankara'da sona ererek, Doğu Anadolu'ya uzanmamasının zararları, I. Dünya Savaşı sırasında görülmüş ve dekovil hattının Ankara'dan Sivas'a doğru uzatılmasına başlanmıştır.³⁴

Dekovil hattı yapımı Ankara'dan Elmadağ, Irmak, Kırıkkale ve Yerköy üzerinden İzzettin İstasyonu'na kadar uzatılmıştır. Bu hat 1 Ağustos 1919 günü işletmeye açılmış ve Millî Mücadele süresince Yerköy bölgesi ürünlerinin Eskişehir'e ulaşması sağlanmıştır. Fransa'nın Orta Avrupa ve Karadeniz'i Basra Körfezi'ne bağlamak amacıyla yapım imtiyazını aldığı Samsun-Bağdat demir yolu hattının ilk aşaması olan Samsun-Sivas hattı hazırlık çalışmaları 1911 de başlamış, fakat I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla çalışmalar durdurulmuştur.³⁵

Millî Mücadele öncesi bugünkü Türkiye sınırları içinde kalan demiryolu ağı şu şekildeydi;

İzmir-Aydın demiryolu610 km

İzmir-Kasaba demiryolu.....704 km

31 A. D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, (Çeviren: Nabi Dinçer), Onur Yayınları, Ankara, 1979, s. 15.

32 Alptekin Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s. 86.

33 İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001, s. 15-16.

34 Erol Mütercimler, *a.g.e.*, s. 66.

35 Dekovil hat: Dar hatlı (60 cm ve aşağısı) demektir. M. Serhan Yücel-M. Murat Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1/1, (Mart 2016), s. 224, 330-331; Alptekin Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s. 87.

Mütareke Dönemi Türkiye'nin Ulaşım Durumu

Mudanya-Bursa demiryolu.....	41 km
Mersin-Adana demiryolu.....	69 km
Anadolu-Bağdat demiryolu.....	2.038 km
Kollarıyla birlikte İstanbul-Edirne demiryolu.....	337 km
Arpaçay-Sarıkamış-Erzurum demiryolu.....	356 km
Toplam.....	4.155 km. ³⁶

Yukarıda belirtilen demir yolu hatlarının tamamı yabancı şirketler tarafından işletilmektedir.³⁷ Demiryolu ağının tamamlayıcı unsurlarının 19 Mayıs 1919 tarihindeki Misak-ı Millî sınırları içinde durumu ise şöyle özetlenebilir: Bütün hatlardaki lokomotif sayısı 280, yolcu vagonu sayısı 720, yük vagonu sayısı ise 4.500 civarındaydı. Bunların da en iyimser tahminlerle % 25'i tamire muhtaç olup, eldeki imkânlarla ancak 100 lokomotifini sürekli olarak çalıştırmak mümkün olmaktadır.³⁸ Mevcut demiryolu ağı ve bu yollardan Millî Mücadele'de yararlanma imkânları son derece sınırlıydı. Edirne-İstanbul hattı; İstanbul, İngiliz, Fransız ve İtalyanların işgali altındaydı. İstanbul-İzmir-Eskişehir-Ankara hattının, İzmit'e kadar olan kısmı ise İngilizlerin kontrolü altındaydı. 1921 Haziranında başlayan Yunan taarruzu ile Eskişehir'den itibaren Polatlı yakınlarına kadar olan demiryolu hattı da Yunanlıların eline geçmişti.³⁹

Diğer taraftan Mersin-Tarsus-Adana hattı Fransızların işgali altına girmiştir. İzmir-Aydın, İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyon ve İzmir-Manisa-Soma-Bandırma hatlarının düğüm noktası olan İzmir, Yunan işgaline uğramıştır. Hatta 19 Mayıs 1919'dan itibaren Yunan işgali genişleyerek, Aydın, Manisa ve Ayvalık Yunanlıların eline geçmiştir. Bu dönemde sadece Ankara-İzmitin dekolil hattı, Millî Mücadele boyunca işgallerden uzak tek hat olarak hizmet vermiştir.⁴⁰

Millî Mücadele öncesi Misak-ı Millî sınırları içinde bulunan ve toplam uzunluğu 4.000 kilometreyi bulan demiryolunun Millî Mücadele'ye katkısı son derece sınırlı olmuştur.⁴¹ Millî Mücadele boyunca, 4.000 kilometrelik demiryolunun yalnızca, Konya-Afyon, Eskişehir-Ankara hattı bazı dönemlerde kullanılabilmiştir.⁴² Sakarya Muharebesi sırasında ise hattın Polatlı-Ankara arasındaki 80 kilometrelik kısmından yararlanılabildiği görülmüştür. Zaten Ankara-İzmitin arasındaki dekolil hattı haricindeki, diğer bütün hatlar yabancıların elinde olduğundan, Millî Mücadele'ye karşı kullanılmamıştır.⁴³ Türk Ordusu için Afyonkarahisar-Kütahya-Eskişehir, kara ve demiryolları, özellikle kuzeyden güneye ve güneyden kuzeye kuvvet kaydırmakta çok büyük bir etki yapmıştır. Bu durum, Türk kuvvetlerinin manevra üstünlüğü kazanmasını sağlamış, İnönü Savaşlarının kazanılmasında büyük rol oynamıştır.⁴⁴

36 A. D. Novıçev, *a.g.e.*, s. 14.

37 Tefvik Çavdar, *a.g.e.*, s. 81.

38 Tefvik Çavdar, *a.g.e.*, s. 81.

39 Haydarpaşa-İzmit Hattı doğrudan Osmanlı Devleti tarafından bir İngiliz firmasına yaptırılmış (1871-1873) ve bu hattı, 1873-1880 yılları arasında devlet işletmişti. Osmanlı Devleti, yapım işlerinde iyi mühendislere sahip olduğu halde, işletmecilikte yetişmiş elemanı bulunmadığından bu hattın işletme hakkını İngilizlere bırakılmıştı. Millî Mücadele'nin başlarında Anadolu ve Bağdat hatlarında karşımıza çıkan sorun, daha çok, o zamana kadar uzak kalan "işletmecilik" olmuştur. Ziya Gürel, *Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989, s. 4.

40 Alptekin Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s. 88-89; Erol Mütercimler, *a.g.e.*, s. 64-65.

41 Fahrettin Tızlak, "Millî Mücadele'nin Sosyal, Ekonomik ve Askerî Kaynakları Üzerine Bir Değerlendirme", *Türk Dünyası Tarih Kültür Dergisi*, 96, (1994), s. 52-53.

42 Serpil Sürmeli, *Millî Mücadele'de Tekâlif-i Milliye Emirleri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1998, s. 82.

43 Tefvik Çavdar, *a.g.e.*, s. 80-81.

44 *Türk İstiklâl Harbi*, C. II, (Batı Cephesi, 3'ncü Kısım), s. 24.

Özellikle Fransızlarla 20 Ekim 1921’de imzalanan Ankara Antlaşması ile Mersin yolu açılmış, Anadolu’nun İstanbul ve Avrupa ile ulaşımı büyük ölçüde kolaylaşmıştır. Güney Cephesi’ni boşaltan Fransızlar cephe gerisindeki bazı malzemelerini Türkiye’ye devretmişlerdir.⁴⁵ Bu Antlaşma ile demiryolları idaresi, malzeme ve kömür getirme işinde büyük yararlar elde etmiştir.⁴⁶

I. Dünya Savaşı’nda ulaşımında çok fazla hissedilen demiryolları eksikliği Millî Mücadele’de de görülmüştür. Bu sebeple Millî Mücadele döneminde demiryolları, üzerinde çok durulan ve tartışmaları da beraberinde getiren önemli bir konu olmuştur.⁴⁷

3. Mütareke Dönemi Denizyolu Ulaşımı

Anadolu üç yanı denizlerle çevrili bir yarımadadır. Bu coğrafi durum nedeniyle denizcilik faaliyetleri ülke ekonomisi açısından büyük önem arz etmektedir. Ancak sahillerimizde suni ve tabii liman bulunmaması ülkemizde denizciliğin gelişmesine engel olmuştur. Osmanlı Devleti zamanında Akdeniz’in iç deniz haline gelmesine rağmen deniz ticareti alanında esaslı bir gelişme gerçekleştirilememiştir. XVI. yüzyılda Fransa ile imzalanan bir anlaşma gereğince kara sularımızda gemi işletme imtiyazı bu devlete verilmiş ve daha sonraki dönemlerde bu imtiyazdan diğer devletler de (Hollanda, Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya, Prusya) faydalanmıştır.⁴⁸ Yabancılar Osmanlı sahillerinde diledikleri gibi ulaşırma ve liman hizmetleri yapma hakkını elde etmişlerdir. Türk denizciliği, yabancı gemilerin karasularımızdaki haksız rekabetine uzun yıllar karşı koymaya çalışmış, fakat Batı Avrupa’da buharlı gemilerin ortaya çıkışı ve hızla gelişmesi, yelkenli gemilerini yenileyemeyen Osmanlı deniz ticaretine büyük bir darbe vurmuştur.⁴⁹

Osmanlı Devleti’ne ait vapurların nakliye işlerinde kullanılması XIX. yüzyıldan itibaren başlamıştır. 1827’de bir buharlı gemi satın alınarak deniz filosuna katılmış ve personel yetiştirilmesine başlanılmıştır.⁵⁰ Osmanlı Hükümeti 1844 yılında Gemlik, İzmit, Bandırma, Tekirdağ gibi İstanbul’un zahire iskeleleri olan yerlere tersaneye bağlı “*Mesir-i Bahri*” isimli bir vapuru, eşya ve yolcu nakli için tahsis etmiştir. Aynı tarihte Boğaziçi’nin meskûn yerlerini İstanbul’a bağlamak için de “*Eser-i Hayır*” isimli bir vapuru, eşya ve yolcu nakli için tahsis etmiştir. Bu vapur ihtiyacı karşılamadığından vapur adedi ikiye çıkarılmıştır. Fakat bu da yetmediğinden Boğaziçi sahillerine vapurlar işletmek üzere “*Şirket-i Hayriye*” kurulmuştur.⁵¹

1847’de Bahriye Nezareti tarafından Avrupa’dan getirtilen bir vapurla İstanbul-Gemlik-İzmit-Tekirdağ hattı tesis edilmiş ve bunun işletilmesi için adı geçen nezarete bağlı ayrı bir idare kurulmuştur. Üç gemi ile yolcu taşımacılığına başlayan bu idare yabancı devletlerin rekabetine dayanamamış ve imtiyazını bir Fransız şirketine devretmeye mecbur kalmıştır. Dolayısıyla XIX. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti, düzenli bir denizyolları politikasına geçememiştir.⁵² Ticarî eşya ve yolcu ulaşımı genellikle, Anadolu’nun İzmir, İskenderun ve Trabzon limanlarına yapılmış ve karayolu ile Anadolu içlerine, İran, Afganistan ve Hindistan’a ulaştırılmıştır.⁵³

45 Fransızlarla imzalanmış olan 20 Ekim 1921 tarihli Ankara Antlaşması’ndan sonra, Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti 3 Mayıs 1922 tarihli kararname ile Fransızlardan uçak, hangar, silah, araç ve gereç ile 219 baş hayvan satın almıştır. *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Yer No: 05.14.9 (3 Mayıs 1922 tarih ve 1553 No’lu Kararname).

46 Ziya Gürel, *a.g.e.*, s. 89.

47 İsmail Yıldırım, *a.g.e.*, s. 25.

48 Filiz Çolak, *a.g.m.*, s. 356-357.

49 Tevfik Çavdar, *a.g.e.*, s. 85.

50 Filiz Çolak, *a.g.m.*, s. 357.

51 Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri 1856- 1861*, C. VI, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1983, s. 265-266.

52 Filiz Çolak, *a.g.m.*, s. 357.

53 Erol Mütercimler, *a.g.e.*, s. 63.

Türk denizlerinde, yerli ve yabancı gemilerin işletilmekte olması deniz fenerleri işinin ele alınmasını gerektirmiştir. Özellikle Ruslarla yapılan Kırım Muharebesi esnasında Fransız ve İngilizlerin uyarıları üzerine, Osmanlı hükümeti tarafından Çanakkale Boğazı, Marmara ve Karadeniz kıyılarında gerekli yerlere 18 fener konulmuş, daha sonra bu sayı 110 çıkarılmıştır. 20 Ağustos 1860 tarihinde fenerleri işletmek ve yenilerini kurmak imtiyazı bir Fransız şirketine verilmiştir.⁵⁴

XX. yüzyıl başlarında, Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu 18 ve yukarı grostonluk gemi sayısı 45'i geçmiyordu. 1915 yılında bu sayı 73'e çıkarılmıştır. I. Dünya Savaşı'nda kapitülasyonların Osmanlı Devleti tarafından tek taraflı olarak kaldırması ile Türk denizciliği daha serbest bir saha bulmuştur. Fakat harp senelerinde mevcut vapurlardan birçoğu düşman tarafından tahrip edildiğinden Osmanlı ticaret filosu daha da küçülmüştür. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nin son günlerinde Türk deniz ticareti birkaç köhne geminin faaliyeti ile sınırlı kalmıştır. Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet Türkiye'sine işleyebilir vasa sahip ancak 35.000 tonluk bir filo miras kalabilmiştir.⁵⁵

Donanmanın deniz ulaşımını koruyacak güçte olmayışı; Yemen, Suriye ve Kafkasya gibi yerlere bile karayoluyla asker ve malzeme taşınmasını zorunlu kılmıştır. İstanbul'dan Tekirdağ'a, Çanakkale Cephesi'ne denizyoluyla yapılan asker ve malzeme ulaşımı, Marmara'ya sızan İngiliz ve Fransız denizaltılarının batırdıkları gemi sayısının iyice artması üzerine, yerini karayolu ulaşımına bırakmıştır. I. Dünya Savaşı sonunda, Türk denizciliği tamamen çöküntü içerisine girmiştir. İthalat ve ihracatta giriş-çıkış kapısı niteliğindeki İstanbul, İzmir, İskenderun, İzmit, Trabzon, Mersin, Samsun, Çanakkale, Sinop, Antalya gibi Anadolu limanları İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan işgali altına girmiştir. Ayrıca işgalci devletlerin donanmaları Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz'de hâkimiyet kurmuşlardır.⁵⁶ Mondros Mütarekesi'yle birlikte Osmanlı donanmasının tümü Haliç'te, İtilâf Devletleri tarafından enterne edilmiş durumdaydı.⁵⁷ Türk Donanması envanterinde bulunan, Turgutreis, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Muâvenet-i Milliye Muhribi, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleri ile diğer küçük tonajdaki gemiler, muharebe etkinliği ortadan kaldırılmış, duruş ve vuruş güçleri en aza indirilmiş olarak haliçte demirlemiştir. Donanma II. Komutanı Arif Paşa'nın forsu da 3 Kasım 1918 tarihinde Turgutreis zırhlısından indirilmiştir. İstanbul Boğazı'ndaki mayınların temizlenmesi çalışmaları 11 Kasım 1918 tarihinde tamamlanmış, 13 Kasım 1918 tarihinde, dördü Yunan gemisi olmak üzere elli beş parçalık İtilâf Donanması, İstanbul'da Dolmabahçe Sarayı önlerinde demirlemiştir.⁵⁸

İstanbul Boğazı'ndaki askerî mevkiiler 14-15 Kasım 1918 tarihlerinde İngiliz ve Fransızlar tarafından işgal edilmeye başlanmıştır. Deniz üsleri, tersaneler ve onarım tesisleri işgal güçlerinin kontrolüne geçmiş, Boğazlar bölgesindeki tâhkimat tahrip edilmiş ve deniz trafiğinin kontrolü bütünüyle İngilizlere devredilmiştir. İngiliz Amirali Calthrope tarafından, 14 Mayıs 1919 sabahı İzmir Valisi İzzet Bey ve 17. Kolordu Komutanı Nadir Paşa'ya İzmir istihkâmlarıyla stratejik noktaların, Mütareke'nin 7. Maddesi uyarınca İngiliz, Fransız ve Yunan kuvvetleri tarafından işgal edileceği ve bu durumun İstanbul'a bildirildiğine dair bir nota verilmiştir.⁵⁹ Boğazlar ve Marmara Denizi İngiliz ve Fransızların kontrolleri altında bulunduğu İstanbul'dan silâh, cephane ve diğer ikmâl maddelerinin ulaşımı, kaçak olarak, denizden gizli yollardan yapılabilmektedir.⁶⁰ Deniz ulaşımı; Trabzon, Samsun, Sinop, İnebolu, Ereğli, Akçakoca ve İstanbul limanlarından sağlanmaktaydı. Fakat Karadeniz'de

54 Enver Ziya Karal, *a.g.e.*, s.266.

55 Filiz Çolak, *a.g.m.*, s. 357.

56 Alptekin Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s. 91; Erol Mütercimler, *a.g.e.*, s. 67.

57 *Türk İstiklâl Harbi*, C. II, (Batı Cephesi, 3'ncü Kısım), s. 34.

58 *Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi (ATASE), İstiklâl Harbi Kataloğu (İSH)*, Kutu: 3, Gömlek: 47, Belge No: 1.

59 ATASE, İSH, Kutu: 19, Gömlek: 111, Belge No: 11 (1-3).

60 Figen Atabey, *Karadeniz'de Türk Donanması (Birinci Dünya Harbi ve Milli Mücadele)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006, s.58-59.

düşman faaliyeti gittikçe yoğunlaştığından, Sevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü, Anadolu'daki Kolordulara 10 Haziran 1921 tarihinde göndermiş olduğu şifre telgraf ile nakliyatın karadan yapılması konusunda uyarıda bulunmuştur.⁶¹

Millî Mücadele'nin başlangıç evresinde, denizcilerin büyük bir çoğunluğu gizli gruplara katılarak, İstanbul'daki depolarda bulunan cephane ve savaş malzemesinin çoğunu, yoğun Müttefik kontrolüne rağmen Anadolu'ya kaçırmayı başarmışlardır.⁶² Millî Mücadele sırasında kullanılan gemiler tonaj tutarına göre bir filo sayılmasa da başarıları bakımından adeta büyük bir donanmaya bedel olmuşlardır. Ankara'da Bahriye Dairesi kurulup, deniz teşkilatı genişlemeye başlayınca donanma 7.000-8.000 tona ulaşmıştır.⁶³

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin emrinde silâhlı denilebilecek hiçbir savaş gemisi bulunmadığı için, İşgal Kuvvetlerine ait deniz gücünü oluşturan gemilerin silâh ve niteliklerinin detaylı olarak belirtilmesi ve karşılaştırılması gerekli görülmemiştir. Bu üstün donanma karşısında Türklerde faal olarak, sadece Aydınreis ve Preveze gambotları ile 15 Eylül 1922 tarihinde ele geçirilen İntibah isimli mayın gemisi bulunmaktaydı. Bu gemilere ilave olarak Gazal, Alemdar, Şahin, Trabzon, Samsun, Batum, Mebrûke, Ayyıldız ve İnönü gibi römorkör ve motorlar da nakliye işlerinde kullanılmıştır. Ayrıca ihtiyaç duyulduğunda Karadeniz'de seyreden ticaret gemileri ve yolcu vapurlarından da faydalanılmıştır.⁶⁴

Sonuç

Osmanlı Devleti, XVIII. yüzyılın başlarından itibaren her alanda olduğu gibi sanayi ve ulaştırma alanında da Batılı devletlerin gerisinde kalmaya başlamıştır. Batılı devletlerin sürekli değişebilen ticarî, ekonomik ve teknolojik hamleleri karşısında Osmanlı ticaret ve ekonomik anlayışı durağan kalmış, o zamana kadar iyi işleyen ve yeterli olan Osmanlı ticarî ve ekonomik düzeni bozulmaya başlamıştır. Batılı devletlerin ele geçirmiş oldukları siyasi, askerî ve ekonomik üstünlük, XVIII. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan sanayi devrimiyle daha belirgin hale gelmiştir. 1838 yılında İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan ve daha sonra birçok batılı devlete tanınan ticaret antlaşmaları ve kapitülasyonların genişletilmesi, Osmanlı topraklarının hammadde ve pazar açısından Avrupa malları için cazip sömürge alanları olma sürecini hızlandırmıştır.

XIX yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryolu ulaşımı dünyanın birçok bölgesinde şehirleri ve kıtaları birbirlerine yaklaştıran önemli ve güçlü bir ulaşım aracı olmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti, sanayi devrimi ve kapitülasyonların da etkisiyle Avrupa'nın bir parçası olmuş ve bu gelişmelerin dışında kalamamıştır. Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu karayolu ağı önceleri kendi ihtiyacını karşılarken bu gelişmeler neticesinde mevcut yollar yetersiz kalmıştır.

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde karayolu ulaşım araçlarının ilkel ve yetersiz olduğu bir dönemde demiryolu yapımı gündeme gelmiştir. Osmanlı hükümeti ekonomik zorluklar, dış borçlar ve kapitülasyonların da etkisiyle demiryolu yapımı ve işletilmesi konusunda batılı devletlerin istediği şekilde onların siyasi ve ekonomik çıkarlarına uygun bir politika izlemek zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin uzun süren savaşlar, iç ve dış sorunlar nedeniyle yapım ve onarımıyla yeterince ilgilenemediği yollar, I. Dünya Savaşı ve

61 ATASE, İŞH, Kutu: 1118, Gömlek: 34, Belge No: 34-1.

62 İstanbul'da faaliyette bulunan gizli gruplar (Karakol Cemiyeti, Felâh Grubu, M. M. Grubu, Muâvenet-i Bahriye Heyeti vd.) Millî Mücadele'nin sonuna kadar mücadelesini sürdürerek, Anadolu'nun muhtaç olduğu silâh, cephane ve mühimmat temininde başarılı olmuşlardır. Geniş bilgi için bkz. Mesut Aydın, *Millî Mücadele Dönemi'nde TBMM Hükümeti Tarafından Kurulan Gizli Gruplar ve Faâliyetleri*, Boğaziçi İlmî Araştırmalar Serisi: 6, İstanbul, 1992, s. 41.

63 Millî Mücadele için gerekli olan deniz nakliyatını muhafaza etmek üzere 10 Temmuz 1920 tarihinde Umûr-ı Bahriye Müdürlüğü (Deniz İşleri Müdürlüğü) adıyla kurulmuştur. Figen Atabey, *a.g.e.*, s. 72.

64 Figen Atabey, *a.g.e.*, s. 72-73.

ardından Millî Mücadele döneminde tamamen bozulmuştur. Yabancı şirketler tarafından işletilen demiryolları da kendi emperyalist çıkarları doğrultusunda inşa edildiği için ülke ihtiyacını karşılamaktan uzak kalmıştır. Ayrıca, Devletin büyük fedakârlıklara katlanarak inşa ettirdiği demiryolları ve karayollarının büyük bir kısmı, önce Balkan Savaşları sonra da I. Dünya Savaşı yenilgilerinde kaybedilen topraklarda kalmıştır. Millî Mücadele sırasında ulaşım imkânlarının sınırlı ve bazı bölgelerin de işgal altında olması, en önde gelen problemlerden biri olmuştur. İstanbul ile Anadolu arasında ve kıyı bölgeleri ile iç bölgeler arasında ulaşım oldukça zor şartlar altında sağlanmıştır.

I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele dönemlerinde üretken nüfusun silâh altına alınması sanayi ve tarımsal üretimde büyük düşüslere neden olmuş ve bu durum vergi gelirlerini de olumsuz yönde etkilemiştir. Mondros Mütarekesi sonrası, Mustafa Kemal Atatürk'ün başlatmış olduğu Milli Mücadele boyunca başta ulaşım yetersizliği olmak üzere yaşanan bütün olumsuzluklara rağmen, TBMM Hükümetleri ve Türk Milleti ülke kalkınmasında büyük bir dayanışma örneği göstermiş, maddi-manevi bütün varlığını ortaya koyarak zorlukların üstesinden gelmeyi başarmıştır.

Kaynakça

1. Arşivler

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi

2. Araştırma ve İnceleme Eserler

Armaoğlu, Fahir, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1980)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 4. Baskı, Ankara, 1987.

Atabey, Figen, *Karadeniz'de Türk Donanması (Birinci Dünya Harbi ve Milli Mücadele)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006.

Avcı, Müşerref, "Atatürk Dönemi Demir Yolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54, (Bahar 2014), s. 39-58.

Aydın, Mesut, *Millî Mücadele Dönemi'nde TBMM Hükümeti Tarafından Kurulan Gizli Gruplar ve Faaliyetleri*, Boğaziçi İlmî Araştırmalar Serisi: 6, İstanbul, 1992.

Çavdar, Tevfik, *Millî Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1971.

Çolak, Filiz, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, 8/2, (Winter 2013), s. 345-364.

Durgun, Bülent, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımı ve İzmir Uygulamaları", *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 5/13, (2006), s.25-49.

Evsile, Mehmet, *Kurtuluş Savaşı'nda Askerî Nakliye Hizmetleri*, Cem Ofset Yayınları, Amasya, 1997.

Evsile, Mehmet, *Kurtuluş Savaşı'nda Genel Levazım Hizmetleri ve Tekâlif-i Milliye Uygulamaları*, Cem Ofset Yayınları, Amasya, 1998.

Ezer, Feyzullah, "Mütareke Dönemi Türkiye'de Tarım ve Sanayi", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 218, (Eylül-Ekim 2015), s. 133-142.

Ezer, Feyzullah, "Mütareke Dönemi Türkiye'nin Dış Ticaret Politikaları", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 224, (Eylül-Ekim 2016), s. 137-148.

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi

Gürel, Ziya, *Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989.

- İnce Erdal, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'de Kara Yolu Ulaşımına Genel Bir Bakış ve Köyde Ulaşım", *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 12/24, (Bahar 2012), s. 171-188.
- Karacan, Özcan, *Atatürk Döneminde Yapılan Kara Yolları Barajlar ve Limanlar (1923-1938)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2005.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri 1856- 1861*, C. VI, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1983.
- Milli Mücadele Dönemi Bütçeleri ve Mali Mevzuatı (1920-1923)*, Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, 1994/27, Ankara, 1994.
- Müderrişoğlu, Alptekin, *Kurtuluş Savaşı'nın Malî Kaynakları*, Maliye Bakanlığı Ellinci Yıl Yayınları, Ankara, 1974.
- Mütercimler, Erol, *Kurtuluş Savaşı'nda Denizden Gelen Destek*, Alfa Yayınları, İstanbul, 1997.
- Noviçev, A. D., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, (Çeviren: Nabi Dinçer), Onur Yayınları, Ankara, 1979.
- Özgün, Cihan, "Osmanlı Ekonomi Politikğine Kısa Bir Bakış (XVIII-XIX. Yüzyıllar)", *Tarih Okulu Dergisi*, I, (Sonbahar 2008), s. 5-17.
- Sürmeli, Serpil, *Milli Mücadele'de Tekâlif-i Milliye Emirleri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1998.
- TBMM Gizli Celse Zabıtları*, C. II, Ankara, 1985.
- Tezel, Yahya Sezai, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994.
- Tızlak, Fahrettin, "Milli Mücadele'nin Sosyal, Ekonomik ve Askerî Kaynakları Üzerine Bir Değerlendirme" *Türk Dünyası Tarih Dergisi*, 96, (Aralık 1994), s. 50-60.
- Tokgöz, Erdiç, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2007)*, İmaj Yayınevi, Ankara, 2007.
- Türk İstiklâl Harbi*, C. II, (Batı Cephesi, 3'ncü Kısım), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999.
- Yavuz, Bige Sükan, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 24, (Kasım 1999-2003), s. 527-561.
- Yavuz, Ünsal, *Atatürk İmparatorluktan Milli Devlete*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1990.
- Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları Ankara, 2001.
- Yıldırım, İsmail, "Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1839-1918)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11/2, (2001), s. 313-326.
- Yücel, M. Serhan - Taşar M. Murat, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", *Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1/1, (Mart 2016), s. 293-342.