Hacettepe Üniversitesi
Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

CUMHURİYET TARİHİ ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Yıl 10. Sayı 20. Güz 2014

Hacettepe University
The Atatürk Institute for
Modern Turkish History

JOURNAL of MODERN TURKISH HISTORY

Year 10. Issue 20. Fall 2014

YÖNETİM YERİ / CONTACT:

Hacettepe Üniversitesi
Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü
Beytepe/Ankara P.K 06800
Tel: (+90) 312 297 68 70 Fax: (+90) 312 299 20 76
Tel (ed.): (+90) 312 297 68 70/129
Web: www.ait.hacettepe.edu.tr
E-mail: ctad.editor@gmail.com

CUMHURİYET TARİHİ ARAŞTIRMALARI DERGİSİ
ISSN 1305-1458 E-ISSN 2147-1592
Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü'nce yılda iki kez yayınlanan yaygın süreli hakemli bir dergidir. Yayın dili Türkçe ve İngilizce'dir.

The Journal of Modern Turkish History is a peer-reviewed scholarly journal, published biannually by The Atatürk Institute for Modern Turkish History, Hacettepe University. The Journal consists of manuscripts in Turkish and English.

Basıldığı Yer: Hacettepe Üniversitesi Basımevi
06100 Sıhhıye/Ankara
Tel: 0312 310-97-90

Bu dergide yayınlanan yazılardaki fikirler yazarlarına aittir.

The board claims no responsibility for the arguments asserted in the published manuscripts.

CUMHURİYET TARİHİ ARAŞTIRMALARI DERGİSİ
Yıl 10. Sayı 20. GÜZ 2014

JOURNAL of MODERN TURKISH HISTORY
Year 10. Issue 20. FALL 2014

SAHİBİ / OWNER
Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü adına
Adnan SOFUOĞLU

EDİTÖR / EDITOR
İdris YÜCEL

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ / MANAGING EDITOR
Seyfi YILDIRIM

EDİTÖR YARDIMCISI /ASSOCIATE EDITOR
Emre SARAL

İNGİLİZCE DİL EDİTÖRÜ / ENGLISH EDITING
Arda BİLGEN

YAYIN KURULU / EDITORIAL BOARD
Fatma ACUN, Hacettepe Üniversitesi
Ayten Sezer ARIĞ, Hacettepe Üniversitesi
Sadık ERDAŞ, Hacettepe Üniversitesi
M. Derviş KILINÇKAYA, Hacettepe Üniversitesi
Mehmet ÖZDEN, Hacettepe Üniversitesi
Adnan SOFUOĞLU, Hacettepe Üniversitesi
Seyfi YILDIRIM, Hacettepe Üniversitesi
Mustafa YILMAZ, Hacettepe Üniversitesi
İdris YÜCEL, Hacettepe Üniversitesi

MİZANPAJ / STYLE
Safa Mustafa ÖZKAN

ULUSLARARASI HAKEM KURULU / INTERNATIONAL ADVISORY BOARD

AKBULUT Dursun Ali, **Ondokuz Mayıs Üniversitesi.**
ARI Kemal, **Dokuz Eylül Üniversitesi.**
BİLİCİ Faruk, **Institut National des Langues et Civilisations Orientales.**
ÇAKMAK Biray, **Uşak Üniversitesi.**
ÇETİNSAYA Gökhan, **T.C. Başbakanlık**.
DAYI S. Esin, **Atatürk Üniversitesi.**
EGAMBERDİYEV Mirzahan, **Al-Farabi Kazakh National University**.
ERTAN Temuçin Faik, **Ankara Üniversitesi.**
FORTNA Benjamin, **University of London.**
GÜNEŞ İhsan, **Anadolu Üniversitesi.**
GRASSI Fabio, **Roma "La Sapienza" University.**
HESENLİ Cemil, **Hazar University.**
HORNYÁK Árpád, **University of Pécs**
KÖSTÜKLÜ Nuri, **Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi.**
PHILLIOU Christine M., **Columbia University.**
SARINAY Yusuf, **TOBB ETÜ.**
SEYİTDANLIOĞLU Mehmet, **Hacettepe Üniversitesi.**
SABEV Orlin, **Institute of Balkan Studies.**
ŞAŞMAZ Musa, **Niğde Üniversitesi.**
TOLZ-ZILITINKEVIC Vera, **University of Manchester.**
TURAN Mustafa, **Gazi Üniversitesi.**
VIRIJEVIĆ Vladan, **Kosovska Mitrovica University.**

CUMHURİYET TARİHİ ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

YIL 10. SAYI 20. GÜZ 2014

JOURNAL of MODERN TURKISH HISTORY

YEAR 10. ISSUE 20. FALL 2014

İçindekiler/Contents

İdris YÜCEL, Sunuş

Makaleler

Elif Evrim ŞENCAN, Dört Mekân Bir Kadın: Osmanlı Döneminde Kıbrıs Adasında Yaşayan Müslüman Türk Kadınının Yaşam Alanının Mesafe Analizi Yoluyla İncelenmesi 195

F. Dilek HİMAM, Elif TEKCAN, Erken Cumhuriyet Dönemi Terzilik Kültürü ve Ulusal Maddi Kültürün İnşası 221

Gökhan AK, Ege'deki Hayalet: Türk-Yunan Deniz Sınırı, Durum ve Etkiler 255

Hadiye YILMAZ, Mustafa Kemal Paşa-Emir Faysal Anlaşması ve Milli Mücadele Döneminde Suriye ve Irak 289

Özlem ŞENDENİZ, Erken Cumhuriyet Dönemi Dil Politikaları: Güneş Dil Teorisi'nin Türk Basınında Yansımaları 307

Necdet AYSAL, Osmanlı ve Yunan Demiryollarının Karşılaştırmalı Bir Analizi 327

Pelin HELVACI, Türkiye'de Cumhuriyetçilik Anlayışı:1920-1930 Dönemine Bir Bakış 353

CTAD Yayın İlkeleri 370

Sunuş

İdris YÜCEL

Hacettepe Üniversitesi

Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi, onuncu yılında 20. Sayısı ile yakın dönem tarihimizin siyasi, sosyo-kültürel ve mali boyutuna ilişkin akademik çalışmalarla okuyucularıyla buluşmaya devam ediyor. Bu sayımızda, 19. Yüzyıl Osmanlı askeri tarihinden, Kıbrıs Türk kadınının günlük hayatındaki mekanlara, Cumhuriyet dönemi terzilik kültüründen Türk-Yunan deniz sınırına, yakın dönem tarihimizin farklı boyutlarına ışık tutacak türden toplam yedi çalışmaya yer verdik. Sayının ilk makalesinde, yazar Elif Evrim ŞENCAN, *Dört Mekân Bir Kadın: Osmanlı Döneminde Kıbrıs Adasında Yaşayan Müslüman Türk Kadınının Yaşam Alanının Mesafe Analizi Yoluyla İncelenmesi* başlıklı çalışmasıyla geleneksel toplum düzeninde kadının günlük hayatında kullandığı mekanlara ve bu mimarinin kadın ve toplum arasındaki iletişimi nasıl şekillendirdiğine yönelik değerli ipuçları sunuyor. Bu sayıda Osmanlı geçmişine dair yer verdiğimiz bir diğer çalışma, 19. Yüzyıl sonlarında Osmanlı demiryollarının askeri boyutuna odaklandı. Necdet AYSAL, *Osmanlı ve Yunan Demiryollarının Karşılaştırmalı Bir Analizi* başlıklı çalışmasında, 1898 yılında Kurmay Kıdemli Yüzbaşı Osman Senai Bey tarafından kaleme alınan, Osmanlı ve Yunan demiryollarına dair eser üzerinden her iki ülkenin demiryollarının karşılaştırmalı analizini gerçekleştirdi.

Erken Cumhuriyet döneminde kadınlara tanınan siyasi ve kültürel hakların uluslararası normların oldukça üzerinde bulunduğu göz önüne alınınca, Cumhuriyet Modernleşmesinin Türk kadınını merkez edindiğini söylemek mübalağa olmaz. Türk kadınının giyim-kuşam ve dış görünüşe dair yenileşmeci yaklaşımın temel kaygılarını da bu kapsamda değerlendirmek gerekir. Dilek HİMAM ve Elif TEKCAN, *Erken Cumhuriyet Dönemi Terzilik Kültürü ve Ulusal Maddi Kültürün İnşası* başlıklı makalelerinde, henüz hazır giyim kültürünün oluşmadığı erken cumhuriyet döneminde terzilerin ürettiği giysi nesnelerini referans almak suretiyle, cumhuriyet kadınının giyinme biçiminin ulusal kimlik inşasındaki rolüne dair analizlerde bulundu.

Kültür politikaları bağlamında yer verdiğimiz bir diğer çalışma da erken Cumhuriyet dönemindeki dil politikalarına odaklanmakta. Özlem ŞENDENİZ, *Erken Cumhuriyet Dönemi Dil Politikaları: Güneş Dil Teorisi'nin Türk Basınında Yansımaları* başlıklı çalışmasında, Güneş Dil teorisinin işlevsel rolüne dönem basını temelinde yaklaştı.

Bu sayıda yer alan bir diğer makalede, Gökhan AK, Türk dış politikasında gündemini daima muhafaza eden Türk-Yunan deniz sınırı meselesini hemen bütün boyutuyla masaya yatırdı. *Ege'deki Hayalet: Türk-Yunan Deniz Sınırı, Durum ve Etkiler* başlıklı çalışma, her iki ülke arasında bir belirsizlik alanı olan Türk-Yunan Ege deniz sınırına dair uyuşmazlıkları, Türkiye, İtalya ve Yunanistan üçgeninde geçmişten günümüze gelişen durumlar bağlamında ele aldı.

Milli Mücadele dönemi, kuzeyde Türklerin, güneyde ise Mekke Emiri Şerif Hüseyin'in İngilizlerle 1916 yılında yaptığı anlaşmanın *ihlaline* binaen hayal kırıklığına uğrayan Arap tebaanın kaderinin çizildiği çok kritik günlere sahne oldu. Bu çerçevede, Hadiye YILMAZ, *Mustafa Kemal Paşa-Emir Faysal Anlaşması ve Milli Mücadele Döneminde Suriye ve Irak* başlıklı çalışmasında Mustafa Kemal Paşa ve Emir Faysal arasında düzenlendiği iddia edilen antlaşma metnine odaklandı.

Pelin HELVACI'nın, *Türkiye'de Cumhuriyetçilik Anlayışı: 1920-1930 Dönemine Bir Bakış* başlıklı makalesi, 1923 yılında ilan edilen cumhuriyeti, özgürlük, egemenlik, ortak çıkar, rıza üretimi ve siyasal katılım üzerinden değerlendirdi. Çalışma, Antik Yunan ve Roma medeniyetiyle temellenen cumhuriyet kavramının 1920'li yıllara yansımasını teorik bir açıdan ele aldı.

Güz 2014 sayısına hakemlik yapmak suretiyle değerli katkılarda bulunan akademisyenlerimize ve sayının hazırlanmasında emeği geçen herkese içtenlikle teşekkür eder, keyifli okumalar dileriz..

20 Aralık 2014, Beytepe / Ankara

Osmanlı ve Yunan Demiryollarının Karşılaştırmalı Bir Analizi

Necdet AYSAL

Yrd.Doç.Dr., Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü.
E-mail: aysal@ankara.edu.tr

ÖZ

AYSAL, Necdet, **Osmanlı ve Yunan Demiryollarının Karşılaştırmalı Bir Analizi**, CTAD, Yıl 10, Sayı 20 (Güz 2014), s. 327-354.

Bir ülkenin gelişmişlik düzeyinin göstergelerinden birisi olan ulaşım, askerî, siyasi, sosyal, kültürel ve ekonomik hayatı etkileyen önemli bir unsurdur. Ekonomik kaynakların işletilmesi, tarım, ticaret ve sanayinin gelişmesi ancak düzenli bir ulaşım ağıyla mümkündür. Bu bağlamda ulaşım ağları içerisinde önemli bir konuma sahip olan demiryolları ise, XIX. Yüzyılın ortalarından itibaren dünyada hızlı bir şekilde yayılmaya başlamıştır. Güvenilir ve hızlı ulaşım araçlarından birisi olan demiryolları, Osmanlı Devleti için askerî, siyasi ve ekonomik yönlerden büyük önem taşımaktadır. Dış baskılarla şekillenmek zorunda kalan ve birbirinden kopuk bir yapıda inşa edilen demiryolları ile askerî birliklerin nakli hızlanmış, isyan ve savaşlarda Osmanlı Devleti'ne büyük kolaylıklar sağlamıştır.

1898 yılında Kurmay Kıdemli Yüzbaşı Osman Senaî (Erdemgil) Bey tarafından eski Türkçe (Osmanlıca) olarak kaleme alınan "1897 Osmanlı-Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi" isimli eser, savaş sanatının değişmez belirli kurallarını ve inceliklerini gözler önüne sermektedir. Eserin birinci cildinde "Osmanlı ve Yunan Demiryolları" başlıklı bir bölüme yer veren Osman Senaî Bey, bu bölümde güvenlik ve ülke savunmasında demiryollarının önemi üzerinde durmaktadır. Özellikle savaş sırasında askerî kıta ve malzemelerin savaş bölgelerine süratle ulaştırılmasında etkin olan Doğu Avrupa ve Rumeli Demiryolları hakkında çok ayrıntılı bilgiler verilen bu çalışmada, Osmanlı ve Yunan demiryollarının karşılaştırmalı bir analizi yapılmıştır. Yeni Türk harflerine çevirisi yapılarak değerlendirilen bu çalışmanın harp tarihi ve demiryolları konusundaki çalışmalara kaynak teşkil edebileceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı-Yunan Savaşı, Dömeke Meydan Muharebesi, Harp Tarihi, Osmanlı Demiryolları, Yunan Demiryolları, Osman Senaî.

ABSTRACT

AYSAL, Necdet, **A Comparative Analysis of Ottoman and Greek Railways**, CTAD, Year 10, Issue 20, (Fall 2014), p. 327-354.

Transportation as one of the indicators of a country's development level, is a crucial factor affecting, military, political, social, cultural as well as the economic life. Operatia of economic resources and development of agriculture, trade and industry are only possible with a regular transport network. In this context, railways which play an important role on transportation networks, began to spread quickly around the world from the mid-20th century. Railways as a reliable and fast transportation vehicles were of great importance with their political, military and economic aspects for the Ottoman Empire. Railways which were forced to shape with external pressures and seperately built from each other fostered the acceleration of the transportation of the troops and provided great convenience.

The study entitled as "1897 Osmanlı-Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi", written in Ottoman language by the chief Lieutenant Commander Osman Senaî (Erdemgil) in 1898 shows the certain rules and subtitles of the art of the war. Osman Senaî Bey mentions a section titled "Ottoman and Greek Railways" in the first volume of the book and he also focuses on the importance of railways on defence of the country. The study gives important details about the railways of Eastern Europe and Rumelia which are effective at delivery of military materials to the war zones. Moreover the study makes a comparative analysis between Ottoman and Greek railways. It is believed that by this transcription this referred book would make serious contribution to the topic of railways in studies on the military history.

Keywords: Ottoman-Greek War, Dömeke War, Military History, Ottoman Railways, Greek Railways, Osman Senaî.

Giriş

17. ve 18. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde yaşanan mali bunalımlara, üst üste kaybedilen ve toprak-itibar kaybına yol açan savaşların gerekli kıldığı yüksek askerî harcamalar da eklenince büyük bütçe açıkları oluşmuş ve bu durum giderek artan bir şekilde ekonomiyi sarsmaya başlamıştır.[1] XIX. Yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı Devleti gelirleri, zorunlu giderleri artık karşılayamaz hale gelmiş ve son derece bozuk olan bu mali durum 28 Ocak 1854'te Kırım Savaşı'nın başlamasıyla daha da bozulmuştur.[2] Savaşın gerektirdiği yeni harcamalar

[1] Kamu harcamalarının yapılabilmesi için gerekli paranın bulunamaması II. Beyazıt'ın saltanat yılları belirgin hale gelmiş ve devlet hazinesi para temin etmede zaman zaman zorluklarla karşılaşmıştır. Bkz., Ahmet Fazıl Özsoylu, *Türk Maliye Tarihi (Ders Notları)*, Çukurova Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Masaüstü Yayınları, Adana, 1999, s. 41.

[2] Osmanlı devlet sisteminde vergiler, Şer'i, Örfi, Avarız (Tekâlif-i Divaniyye) ve Hediyeler olmak üzere dört ana bölüme ayrılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz., Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin*

ve yarattığı büyük bütçe açığı, bu tarihten itibaren artık Osmanlı Devleti'nin Avrupa para piyasalarından borçlanma sürecini başlatacaktır.[3] İç kaynakların yetersizliği sonucu başvurulan dış borçlanma, Osmanlı ekonomisinin ve mali yapısının yeni bir sürece girmesine yol açmıştır.[4]

Demiryolu yapımı ile ilgili çalışmalar ilk olarak Kırım Savaşı'ndan sonra gündeme gelmiş, ancak büyük sermaye, teknik bilgi ve donanım gerektirdiği için bu iş bütünüyle yabancı şirketlere bırakılmıştır. Osmanlı devlet adamlarına göre demiryollarının en önemli işlevi, devlet otoritesinin ülkenin her tarafında hissettirilmesi, toprak bütünlüğünün güvence altına alınması ve ulaşım sorunlarının çözümü konusunda yönetime büyük kolaylıklar sağlayabilmesiydi. Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu 1837'de İngilizler tarafından Mısır'da İskenderiye-Kahire arasına döşenmiş ve bu hattın yapımı ancak 1854 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır.[5] Avrupa yakasında ilk demiryolu yapımı ise, yine bir İngiliz şirketine verilmiş ve Köstence-Cernovada (Boğazköy) hattının yapımına 1857 yılında başlanmıştır.[6] Anadolu yakasında ise yine bir İngiliz şirketine verilen ve yapımına aynı yıl başlanan İzmir-Aydın hattı ile demiryolu politikası hız kazanmıştır.[7] Demiryolu konusunda kapsamlı ve planlı ilk çalışmaların Abdül-

---

İktisadi ve İçtimai Tarihi, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2010, s. 361; Abdurrahman Vefik Sayın, *Tekâlif Kavaidi (Osmanlı Vergi Sistemi)*, Maliye Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999, s. 358-681; Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1990, s. 98.

[3] Rıdvan Karluk, *Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim ve Sosyal Değişim*, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 1996, s. 41; Sait Açba, *Devlet Borçlanması*, Adım Yayıncılık, Ankara, 1991, s. 146; Biltekin Özdemir, *Osmanlı Devleti Dış Borçları*, 2. B., Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yay., Ankara, 2010, s. 128; Hakkı Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1964, s. 114; Faruk Yılmaz, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Dış Borçlar*, Berikan Yayınları, Ankara, 2003, s. 193.

[4] Erdoğan Öner, *Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Döneminde Mali İdare,* T.C. Maliye Bakanlığı APK Başkanlığı Yayını, Ankara, 2005, s. 338.

[5] 1869'da Mısır demiryollarının uzunluğu 1.300 kilometreyi aşmıştır. Mısır, 1905 yılında ise 4.400 kilometrelik demiryolu hattı ile dünyanın en yoğun demiryolu hatlarından birine sahip olma unvanını ele geçirmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz., Reşat Yamaner, "Türkiye'de ilk Demiryolu İşletmesinin 100 üncü Yıldönümü" *Demiryolları Özel Sayısı*, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Dergi Müdürlüğü, Sayı: 34-37, Temmuz-Ekim 1954, s. 1; Ali Osman Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2010, s. 12-13.

[6] Mustafa Işıkcan, "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", *Demiryolları Mecmuası*, Sayı. 434-435, Mart-Nisan 1962, s. 9.

[7] 24 Eylül 1856 yılında 90 yıl süreyle, İngiliz sermayesiyle kurulan *İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi*'ne verilen ve 130 kilometreden oluşan bu hat, İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yönelik izlediği emperyalist politikanın bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. Bkz., Taha Atik, "Türkiye'de Demiryolu Politikaları", *Uluslararası Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı,* Ankara, 2006, s. 72; Yakup Kalgay, "Demiryollar Tarihinde Birkaç Yaprak", *Demiryollar Dergisi*, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Dergi Müdürlüğü, Cilt 21, Sayı 254, Aralık 1947, s. 3.

mecit döneminde (1839-1861) yapıldığı görülmektedir. Özellikle 1860 yılında nazırlardan Ali ve Fuat Paşaların hazırladığı demiryolu programına göre, Balkan yarımadasının tamamını içine alacak bir demiryolu hattı ile İstanbul-Tuna arasında ulaşım sağlanacak ve bu hat İstanbul'u, Viyana ve Paris'e bağlayacaktı. Ayrıca bu projeye göre İstanbul ile Bağdat arasına da yeni bir hattın döşenmesi öngörülüyordu.[8]

Osmanlı devlet adamları, son derece büyük sermaye ve teknik bilgi gerektiren bu projenin bir an önce hayata geçirilebilmesi için çeşitli ülkelerin mali çevreleriyle temasa geçmiştir. Bu konuda yapılan çalışmalar, 1865 yılında Nafia Nezareti'nin kuruluşu ile daha da hızlanmıştır.[9] Bu girişimlerin sonucunda 17 Nisan 1869'da banker Baron Maurice de Hirsch ile anlaşmaya varılmış ve yaklaşık 2.000 kilometreyi bulan Şark (Doğu Avrupa ve Rumeli) demiryollarının imtiyazı, adı geçen Baron'a 99 yıllığına verilmiştir.[10] Şark demiryolları, İstanbul'dan Viyana'ya kadar kuzey hattını, Viyana'dan Selanik'e kadar güney hattını, Üsküp-Niş ve Selanik-Dedeağaç-Edirne ara hatlarını kapsayacaktı. Demiryolu inşaatı 10 yılda bitirilecekti. Osmanlı Hükümeti, kilometre başına yıllık 22 bin franklık bir teminatı kabul ediyordu. Bu 22 bin franklık teminatın 14 bin frankı, 99 yıllık imtiyaz süresi boyunca Osmanlı Hükümeti tarafından, geriye kalan 8 bin frankı ise yine aynı süre boyunca, demiryolu şebekesinin işletilmesinden elde edilecek gelirle Baron Hirsch tarafından karşılanacaktı. Osmanlı Devleti'nin aleyhinde olan ve maliyeyi olumsuz yönde etkileyen bu mukavele 16 Ağustos 1869'da imzalanmıştır.[11]

Baron Hirsch, 1870'de "*Rumeli Osman-i Şirketi Şahanesi" ve "Avrupa-yi Osman-i Demiryolları İşletmesi"* adı ile iki şirket kurarak İstanbul-Edirne, Edirne-Dedeağaç, Benja Luka-Doberlin ve Selanik-Üsküp-Mitroviçe hattı ile Belova-Plovdiv-Vakarel hatlarının inşasına başlamıştır.[12] Yapım maliyeti dikkate alınarak düz

[8] Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953*, Millî Savunma Bakanlığı Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara, 1953, s. 16.

[9] Abdülaziz Döneminde (1861-1876) Sadrazam Ali Paşa, Osmanlı ile Avrupa ülkeleri arasındaki demiryolu bağlantısını sağlamak üzere harekete geçmiş ve Nafia Nazırı Davut Paşa'yı, çeşitli ülkelerin mali çevreleriyle temas sağlamak üzere Avrupa'ya göndermiştir. Bkz., İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryollarımızdaki Gelişmeler-1923-1950*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 1993, s. 19-20.

[10] Nafia Nazırı Davut Paşa, Rumeli demiryollarının yapımını sağlayacak sermayedar bulmak için Avrupa'ya seyahate çıkmıştır. Paris'te Yahudi kökenli bir Alman olan ve Belçika'da bankerlik yapan Baron Hirsch ile tanışmıştır. Bu tanışma, Osmanlıyı mali açılardan zor duruma düşürecek olan olayların başlangıcını teşkil edecektir. Bkz., Nazım Teoman, "Türk Demiryolu Tarihi ve Baron Hirş", *Demiryolu Dergisi*, Cilt 12, Sayı 135-136, Mayıs 1936, s. 43-44.

[11] Akalan, *agt.*, s. 18-19.

[12] "Rumeli Osman-i Şirketi Şahanesi" 5 Ocak 1870 ve "Avrupa-yi Osman-i Demiryolları İşletmesi" ise 7 Ocak 1870'de kurulmuşlardır. Dörtte biri tediye edilmiş ve 50 milyon frank sermayeli olarak kuruluşu gerçekleşen her iki şirketin başkanlığını da Baron Hirsch ve başkan yardımcı-

bölgelerden başlayan demiryolu inşası sırasında yürürlükte olan mukavele ve şartnamelerde zamanla bir takım değişikliklerin yapıldığı görülmektedir. Özellikle 1871'de Sadrazam Ali Paşa'nın ölümü ve yerine Mahmut Nedim Paşa'nın geçmesiyle birlikte 18 Mayıs 1872'de yeniden düzenlenen mukavele, Baron Hirsch'e mali açıdan daha uygun imkânlar sağlamıştır. Bu mukavele, inşa edilecek demiryollarının uzunluğunu 2.000 km'den 1274 kilometreye indirmektedir.[13] Baron Hirsch, yapımını üstlendiği hatları 1875 yılında tamamlamıştır.[14]

Bu dönem Osmanlı demiryolu politikasının en önemli özellikleri arasında demiryollarının inşa ve işletilmesinin yabancı şirketlere bir imtiyaz olarak verilmesi ve "*kilometre garantisi*" denilen sistemle şirketlerin kârlarının Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınması gelmektedir. Yabancı devlet ve şirketlere tanınan demiryolu imtiyazları bununla sınırlı kalmamış, hattın geçeceği devlet arazileri şirketlere bedelsiz devredilmiş ve şirketler hattın geçeceği alandaki devlet ormanlarını, taş ocaklarını ve madenleri hiç bir bedel ödemeden kullanma ve işletme hakkına sahip olmuşlardır. Ayrıca demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gerekli malzemeler gümrüksüz olarak ithal edilmiştir.[15]

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı, II. Abdülhamit döneminde "*Düyun-u Umumiye İdaresi*"nin kurulması ile daha da hızlanmıştır. Bu dönemde demiryolu politikası savunma politikalarıyla birlikte düşünülmüş ve yabancı şirketlere verilen çok geniş imtiyazlarla başta 1888'de Anadolu demiryolları olmak üzere 1889'da Bağdat demiryolu, 1889'da Yafa-Kudüs demiryolu, 1890'da Selanik-Manastır demiryolu, 1892'de Selanik-İstanbul demiryolunun yapımı tamamlan-

lığını ise Kont de Şanel üstlenmiştir. Bkz., "Avrupa Kısmı-Rumeli-Şark Demiryolları", Der. H.K., *Demiryol,* Demiryol Dergi Müdürlüğü, Sayı 62-63, Ankara, Kasım-Aralık 1956, s. 41; Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 52-60.

[13] Bu mukavele, yaklaşık 726 kilometrelik demiryolu hattının yapımını iptal etmiştir. İptal edilen bu uzunluk, yapılması planlanan hatların en engebeli ve en masraflı kısmını teşkil etmektedir. Bunun yanı sıra Baron Hirsch, yapımına başladığı hatların inşasına devam edecek ve kalan hatlar ise devlet tarafından yapılacaktır. Rumeli Demiryolları Şirket-i Osmaniyesi, inşa ettiği demiryollarının mülkiyetini devlete terk edecektir. Bkz., "Avrupa Kısmı-Rumeli-Şark Demiryolları", Der. H. K., *Demiryol,* Demiryol Dergi Müdürlüğü, Sayı 62-63, Kasım-Aralık 1956, s. 43.

[14] 22.000 Frank/kilometre garantisi ile yapımı tamamlanan demiryolu hatlarının kabul/teslimi sırasında taraflar arasında anlaşmazlık çıkmıştır. Bu anlaşmazlıkla ilgili tartışmalar ve hukuk mücadelesi uzun yıllar devam etmiştir. 1889 yılında Alman Hakem Gneist, Baron Hirsch'i Osmanlı Devleti'ne 27 milyon frank ödemeye mahkûm etmiş ve bu gelişme üzerine Hirsch, Rumeli demiryollarının bütün haklarını Almanlara devretmiştir. 1274 kilometre olarak gerçekleşen demiryolu hattı ile İstanbul'un Viyana ve Paris ile bağlantısı gerçekleşmiştir. Bkz. Paul İmpert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri*, Çev. Adnan Cemgil, Havass Yayınları, İstanbul, 1981, s. 69-71; "Şark Demiryolları Nasıl Satın Alındı?", *Demiryolları Dergisi*, Cilt 13, Sayı 147, Mayıs 1937, s. 24.

[15] İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1981, s. 101-102; Habip Germeyanlıgil, "Lozan ve Türk Demiryolculuğu", *Demiryollar Dergisi*, Cilt 19, Sayı 224-225-226, Aralık 1943, s. 55.

mış ve hizmete girmiştir.[16] Hizmete giren bu hatlardan Selanik-İstanbul ve Manastır-Selanik demiryolları, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda askerî kıta ve malzemelerin savaş bölgesine süratle ulaştırılmasında ve savaşın kazanılmasında son derece etkin rol oynamıştır.

Yunanistan, bağımsızlığını elde ettiği günden itibaren mevcut durumu ile yetinmeyen bir tavır sergilemiş ve "*Megâli idea*" adı verilen düşüncenin ışığı altında dış politikasını genişleme esası üzerine kurmuştur. Yunanistan'ın yayılmacı ve saldırgan bir politika takip etmesi XIX. yüzyılın sonlarına doğru yeniden iki ülkeyi karşı karşıya getirmiş ve 1897 Nisan'ında "*Osmanlı-Yunan Savaşı*" patlak vermiştir. Bu savaşın en son aşamasını ise "*Dömeke Meydan Muharebesi*" teşkil etmektedir. 17-20 Mayıs 1897 tarihleri arasında gerçekleşen bu muharebede Yunan ordusu ağır bir şekilde yenilgiye uğratılmış ve Atina yolu Osmanlı'ya açılmıştır.[17]

Bu savaş sırasında Yunan Hududu Genel Komutanlığı bünyesinde görev yapan Kıdemli Yüzbaşı Osman Senaî Bey, üzerinde çok sayıda tartışma ve eleştiri yapılan bu savaşı yakından görme ve takip etme fırsatını elde etmiştir. 1898 yılında kaleme aldığı "*1897 Osmanlı-Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi*" isimli eserinin[18] birinci cildinde "*Osmanlı ve Yunan Demiryolları*" başlıklı bir bölüme yer veren Osman Senaî Bey, burada güvenlik ve ülke savunmasında demiryollarının önemi üzerinde durmaktadır. Özellikle savaş sırasında askerî kıta ve malzemelerin savaş bölgelerine süratle ulaştırılmasında etkin rolü olan Doğu Avrupa ve Rumeli Demiryolları hakkında teknik ve ayrıntılı bilgiler verilen bu çalışmada, Osmanlı ve Yunan demiryollarının analizi de yapılmaktadır.

Osman Senaî (Erdemgil) (Kurmay Albay 1892-P.9)

Osman Senaî Bey, Fazlı Bey'in oğlu olup 1872'de Makedonya'nın Debre yakınlarındaki merkez Jupa'ya bağlı Kocacık köyünde doğmuştur. 1889'da girmiş olduğu Harp Okulundan 1892'de Teğmen rütbesiyle ve aynı yıl Harp Akademisine devam ederek buradan da 13 Mart 1895 tarihinde Kurmay Yüzbaşı olarak

[16] 1888-1993 yılları arasında şirketlere Rumeli'de 530 kilometrelik iki demiryolu imtiyazı ve Anadolu'da ise 5350 kilometrelik on dört demiryolu imtiyazı verilmiştir. Bu imtiyazlar sayesinde Anadolu'da demiryolu uzunluğu 2500 kilometreye ulaşmıştır. Bkz., M. Nazif Özcan, "Cumhuriyetimizin 34. Yıldönümünde Demiryol Tarihimize Bir Bakış", *Demiryol Mesleki Dergi*, Sayı 381, Ekim 1957, s. 9; Yıldırım, *agt.*, s. 21-23.

[17] Selim Sun, *1897 Osmanlı-Yunan Harbi,* Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Ankara, 1965*,* s. 168-209.

[18] Osman Senai, *Osmanlı Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi*, Cilt I, 10. Bölüm, (Asadoryan) Şirket-i Mürettibiye Matbaası, İstanbul, 1314 (1898); Bkz., EK-1.

mezun olmuştur.[19] 27 Temmuz 1895'te Topçu ve İstihkâm Harp Okulunda Kozmografya (Yıldız İlmi) dersi öğretmenliğine tayin edilen Osman Senaî Bey, yaklaşık iki yıl burada görev yapmış ve 26 Nisan 1897'de ise orduda görevlendirilmiştir. Bu arada 22 Mayıs 1897'de Yunan Hududu Genel Komutanlığı'na atanmıştır. 7 Temmuz 1897'de Kurmay Kıdemli Yüzbaşı, 15 Mayıs 1900'de Kurmay Binbaşı, 26 Kasım 1907'de Kurmay Yarbay olan Osman Senaî Bey, 10 Aralık 1907'de Mekteb-i Şahane'de tekrar Kozmografya dersi öğretmenliğine tayin edilmiştir. 12 Ocak 1909'da Mekteb-i Şahane'deki öğretmenlik görevinden Petersburg Ataşemiliterliği'ne atanmış ve 12 Mart 1909'da bu görevine başlamıştır.[20]

Çok çeşitli askerî görevlerde bulunan Osman Senaî Bey, 1914-1918 yılları arasında üç kez emekli olduysa da Birinci Dünya Savaşı sırasında tekrar göreve çağırılmıştır. 19 Mayıs 1903'te Yunan Hududu Genel Komutanlığı görevi sırasında Kurmay Binbaşı olarak gösterdiği üstün başarıdan dolayı dördüncü rütbeden Osmanî Nişanı ile de ödüllendirilen Osman Senaî Bey, 1934 yılında çıkarılan Soyadı Kanunu dolayısıyla "*Erdemgil*" soyadını almış ve 1938'e kadar Bursa Işıklar Askerî Lisesi'nde öğretmenlik yapmıştır. 1944'te İzmir'de vefat eden Kurmay Albay Osman Senaî Bey'in mezarı, İzmir'de Kokluca Mezarlığı'ndadır.[21]

---

[19] Hülya Toker, Gülhan Barlas, Nurcan Fidan, *Balkan Savaşı'na Katılan Komutanların Yaşam Öyküleri (Alay ve Daha Üst Birlik Komutanları)*, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2004, s. 148-149.

[20] 25 Temmuz 1909'da Atina Ataşemiliteri Binbaşı Selahattin Bey ile becayiş yaparak Atina Ataşemiliterliği'ne atanmıştır. 3 Eylül 1909'da Atina'da Kurmay Yarbay olarak görev yapmaya başlamış ve bu görevde iken 29 Eylül 1910'da Kurmay Albay olmuştur. 18 Aralık 1910'da Ataşemiliterlik görevinden alınmış ve 22 Ocak 1911'de yeni teşkilât gereğince 22nci Bağımsız Tümen 65nci Nizamiye Alayı Komutanlığı'na atanmıştır. Buradan 13 Haziran 1911'de Trabzon Jandarma Teftiş Heyeti Başkanlığı'na ve 12 Ekim 1912'de ise Kırcaali Tümeni Komutanlığı'na tayin edilmiştir. Bu görevi sırasında Birinci ve İkinci Balkan Savaşları'na katılmış ve 16 Ekim 1913'te Jandarma Genel Müfettişliği'nde görülen lüzum üzerine eski görevine dönmüştür. Bkz., Toker vd*, age.,* s. 149.

[21] 6 Ocak 1914'te 14ncü Tümen Komutanlığı'na atanan Kurmay Albay Osman Senaî Bey, 5 Şubat 1914'te emekli olmuştur. Emeklilik işlemleri devam ederken ihtiyaç üzerine 18 Haziran 1914'te Askerî Müze Müdür Muavinliği görevine ve 17 Ağustos 1915'te ise Samsun Divan-ı Harbi Örfî Başkanlığı'na atanmıştır. 26 Ocak 1916'da Dicle Menzil Hattı Komutanlığı'nda istihdam edilmek üzere Teftiş Menzil Müfettişliği refakatine gönderilen Kurmay Albay Osman Senaî Bey, burada rahatsızlanmış ve 5 Haziran 1916'da 3 aylık hava değişimi için İstanbul'a gönderilmiştir. 4 Aralık 1916'da hava değişimi bitince Anadolu Hat Komiserliği görevine getirilmiş ve 1 Mayıs 1918'de ise Mısır İnşaat Birliği Komutanlığı'na atanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz., Toker vd*, age.,* s. 149; M. Orhan Bayrak, *Osmanlı Tarihi Yazarları,* Milenyum Yayınları, İstanbul, 2002, s. 137; "*Resimli Genç Ünlü Kimseler*" isimli eser, Osman Senaî Erdemgil'e de geniş yer vermiştir. Osman Senaî Bey'in fotoğrafı için bkz., EK-2, *Musavver Nevsâl-ı Meşâhir*, İstanbul, 1314 (1898), s. 57.

Osmanlı-Yunan Savaşı Sırasında Demiryolların Durumu

Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli bölgesindeki demiryolları, özellikle Selanik-Manastır hattının yapılması ve Dedeağaç-Selanik hattının tamamlanarak İstanbul'a bağlanmasıyla seferberlik, yığınak ve ikmal nakliyatı açısından elverişli bir duruma gelmiştir. Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Selanik ve Manastır, harekât alanının toplanma merkezini teşkil etmiştir. Selanik-Manastır demiryolu ile bu demiryolu üzerinde bulunan Karaferye ve Soroviç istasyonlarından Serfiçe'ye giden iki kara yolu ile Selanik'ten Katerin üzerinden Alasonya'ya ve Manastır'dan Görice üzerinden Yanya'ya giden iki kara yolu toplanma merkezinin en önemli ikmal yollarıdır.[22]

Osmanlı-Yunan Savaşı öncesi ordunun hızlı bir şekilde harekât merkezinde toplanmasında en çok demiryollarının etkili olduğu söylenebilir. Bu bağlamda Osmanlı ve Yunan demiryolları hakkında Osman Senaî Bey, şu şekilde bir değerlendirme yapmaktadır:[23]

"… Ma'lûmdur ki hükûmet-i seniyye arazîsinde mevcut şimendiferler, muhtelif kumpanyaların idaresinde bulunurlar. Şark demiryolları idaresi mezkûr kumpanyaların en eski ve en meşhurudur. Dedeağaç-Selanik ve Selanik-Manastır hatlarından mâ'-adâ bütün Rumeli-i şâhâne demiryollarını bu kumpanya işlettiriyor. Şark demiryolları umûmiyetle tek hatlı ve meyl-i a'zâmisi hadd-i fennîsinden harice çıkmamak üzere yani vasatî bir hâlde tertip edilmiştir. Muratlı-Ferecik kısmındaki ancak 187 kilometrelik bir imtidâdı haizdir; meyl-i azâmi yani şimendifer hattının en çok dik olduğu yer, metre başına 17 mm.dir. Lâkin Ferecik ve Sofular beyninde çifte makine isti'mâl ederek Şark İdaresi, 50 ve belki bundan ziyâde vagondan mürekkeb trenler sevk edebilirdi."

Selanik-Dedeağaç yolunun, stratejik hatlar içerisinde çok fazla kullanılabileceği düşüncesiyle yapıldığını ileri süren Osman Senaî Bey, 38 kilometre uzunluğundaki Ferecik-Baduma hattının yapım gerekçesini de aynı düşünceye dayandırmaktadır. Söz konusu hat, savaş sırasında İstanbul-Selanik arasında güvenli asker sevkiyatının gerçekleştirilmesi için kullanılacaktır.[24] Osman Senaî Bey, askerî açıdan stratejik öneme sahip Ferecik, Dedeağaç ve Baduma hatlarının önemine değinmektedir. Özellikle Dedeağaç iskele ve istasyonunun kıyıya uzaklığının bazı riskler taşımakla birlikte, genel olarak Yunan savaş gemilerinin ateş gücünden rahatlıkla korunabilecek bir konumda olduğu tespitini yapmaktadır:[25]

"Baduma-Ferecik yolu inşa ettirilmemiş olsaydı, o zaman Dedeağaç'a uğramak gerekirdi. Hâlbuki denizlere hâkim olan büyük ve hünerli bir düşman donanması şüphe yok ki Dedeağaç iskele ve istasyonunu çok büyük tehlikelere uğratmış olacağı için sefer nakille-

[22] Sun, *age*., s. 247.

[23] Osman Senaî, *age*., s. 162; Bkz., EK-3.

[24] Osman Senaî, *age*., s. 163; Sun, *age*., s. 35.

[25] Osman Senaî, *age*., s. 163-164.

rinin Ferecik ve Baduma arasında kesilmiş bulunması çok doğaldı. Özellikle savaş ilanından önce Dedeağaç, iskele ve istasyonundan yararlanmamak, doğrusunu söylemek lâzım gelirse pek büyük bir hatadır. … Yunan donanması Dedeağaç limanına yanaşmış olsa bile yine en çok yedi buçuk kilometre kadar sahile yanaşabilirdi. Hâlbuki şimendiferin de yalnız ufacık bir kısmı müstesna tutulmak şartıyla sahile en yakın aksamı 5,7 kilometre uzakta bulunur. Binâen-aleyh, düşman sefineleri şimendifer hattından 15 kilometre uzak bir yerden ateş etmeye mecbur olacağı için şimendifer hattı üzerine düşecek mermilerin pek tesirleri bulunmayacağı tabiidir...

5-6 Mayıs 1897 tarihleri arasında Çatalca ve Velestin Muharebeleri'nde Yunan ordusu, asker ve mühimmat sevkiyatını Tesalya demiryolu şirketleri aracılığıyla gerçekleştirmiştir. Bu bağlamda Selanik-Dedeağaç birleşme yolu olan Selanik istasyonunun, şehirden üç buçuk kilometre dışarı da yapılmış olmasının temel nedeni de aynı stratejik düşünceden kaynaklanmaktadır. Osman Senaî Bey, bu bölgede mevcut hatlardan İstanbul-Selanik birleşme yolunun toplam uzunluğunun 510 kilometre olduğunu ifade etmektedir. Bu hattın doğu hatları gibi tek hatlı olduğu ve sefer nakliyatı esnasında ancak Ferecik ile Selanik arasında 473 kilometre yolun askerî sevkiyata uygun olduğu; geriye kalan demiryolu hatlarının ise eğim ve ray genişlikleri gibi teknik nedenlerden dolayı sevkiyata uygun olmadığı değerlendirmesinde bulunmaktadır:[26]

"…. Selanik ve Karaferye arasındaki kısmın iniş ve yokuşları pek az olduğu için lokomotifler genellikle 50 vagonluk trenlerle sevk ve hareket ettirilmiştir. Karaferye'den Soroviç istasyonuna kadar ve özellikle Vodina ve Ladova civarında hattın iniş ve yokuşları bir hayli artış göstermektedir. En yüksek eğim burada metre başına 25 milimetre olmak üzere kabul edilmiş ve düzenlenmiştir. Bundan başka adı geçen hattın eğrili kısımları genellikle küçük yarıçaplarla çizilmiş bulunduğu için o taraflarda ancak 20 ve en çok olsa olsa, 25 vagonluk trenlere geçit vermektedir. Soroviç'den öteye olan hat boyunca ise arazi evvelki kısmından daha ziyade kesik ve arızalı bulunması nedeniyle 15 vagondan fazla trenlerin sevk ve hareket ettirilmesi imkânsız görünmektedir.

Osmanlı Demiryolları

Osmanlı-Yunan Savaşı'nda askerî sevkiyat esnasında özellikle demiryollarından büyük ölçüde faydalanılmıştır. Osman Senaî Bey, bu dönemdeki demiryollarının stratejik önemi hakkında şu değerlendirmelerde bulunmaktadır: [27]

"… Tarihsel olarak bilinmektedir ki strateji kanunları, taktikte olduğu gibi zamanın ve yerin ortaya çıkardığı gelişme ilerlemelerinden pek de etkilenmez. Örneğin, dumansız barutun bulunması, seri ateşli topların ortaya çıkış ve yayılması gibi şeyler taktik bilimi için epeyce değişikliklere değer araç olabilir. Ancak, stratejinin aslî ve ebedî kanunları bu gibi değişimin geçerlilik ve etki dairesinden genellikle korunaklı kalır. Son yüzyılın tek-

[26] Osman Senaî, *age*., s. 164-166.

[27] Osman Senaî, *age*., s. 166-167.

nik buluşları içinde stratejice en çok etkisi görülmüş olan araçlar, demiryollarının ortaya çıkışı ve gelişimine ilişkindir…"

Geçmişte yapılan savaşlarda bir seyyar ordunun harekât üssü ile harekât hedefi arasında önce birçok konak yerleri, depolar, hastaneler ve ambarlar kurulduktan sonra; askerî harekâta başlanırdı. Bu durum askerî sevkiyat esnasında pek çok gecikme ve sıkıntıları beraberinde getirmekteydi. Nitekim Prusya Kralı Büyük Frederik'in (II. Friedrich-1712-1786) Yedi Sene Seferleri, bu gibi olumsuzluklar yüzünden pek çok gecikmelere uğramıştır. İşte demiryollarının askerî sevkiyatta kullanılması, strateji biliminin bu büyük sıkıntılarını ortadan kaldırmış ve savaş sanatının gerek taarruz ve gerek savunmaca geçerlilik ve etki alanını daha da genişletmeye araç olmuştur.[28]

Osmanlı Ordusunun Seferberlik Hazırlıkları ve Takviyesi

Askerî harekât esnasında ihtiyaç duyulan noktalara hızlı bir şekilde erzak, mühimmat ve yedek askerin sevk edilmesi, hastalar ve yaralıların geriye alınmasında demiryolu hatları aktif rol oynamıştır. Osmanlı Devleti'nde askerî nakliyat için demiryolu şirketine verilen ilk emir, 12 Şubat 1897 tarihine rastlamaktadır. Seferberliğin kısmen tamamlanmasından sonra Selanik'e doğru bir hareket başlamıştır. Bu hareketin öncüsü, Bursa Tümeni'nin Çekirge ve Bursa taburları olmuştur. Bundan sonra birbiri ardınca Kastamonu ve Ankara Tümeni ile Yozgat Tugayı, Konya Tümenin Antalya Tugayı ve Trabzon Tümeni hareket etmiştir. Bunların toplamı 80 taburdan oluşmaktaydı. Bu seksen taburun sevkiyatı 18 Mart 1897'ye kadar devam etmiş; demiryolu nakliyatının ilk dönemine değin sınır boylarına gönderilmişti. Deniz kıyılarına yakın olan yerleşim yerlerine askerî sevkiyat genellikle deniz yollarıyla, belli başlı iskeleler vasıtasıyla gerçekleşmiştir. Diğer taraftan Ankara, Kayseri ve Konya tümenleri genellikle demiryolları ile sevk edilmiştir. 3. 0rdu'nun Nizamiye Redif Taburlarının bir bölümü kara yolu ve bir bölümü de Selanik-Metroviça ve Selanik-Manastır hatlarından yararlanarak toplanma yerlerine ulaştırılmıştır.[29]

Yanya Kolordusunun bütün savaş malzemesi, nizamiye askerleri ve terhis olup ihtiyata geçen askerler Manastır, Görice, Leskovik ve Yanya yolunu izleyerek sevk edilmiştir. Alasonya Ordusu'nun askerî birlikleri ve savaş malzemeleri ise Soroviç ve Karaferye'den itibaren Serfiçe ve Alasonya'ya başlıca iki ulaşım hattı kullanılarak gönderilmiştir: [30]

"… Karaferye-Alasonya arası 85; Soroviç-Alasonya arası 95 kilometredir. Bu mesafeler dikkate alındığında menzil yollarından birincisinin 21,5 ve ikincisinin ise 24 saatlik bi-

[28] Osman Senaî, *age*., s. 167.

[29] Osman Senaî, *age*., s. 168-169.

[30] Osman Senaî, *age*., s. 169.

rer yol olduğu ortaya çıkmaktadır. Karaferye-Serfiçe yolu Soroviç-Serfiçe yolundan daha sarp ve daha inişli yokuşlu yerlerden geçmiş olmasına rağmen oradan genellikle hafif birlikler ve hafif yükler sevk edilirdi."

Askerî birliklerin doğu ve batı savaş alanlarına gitmek için izledikleri yürüyüşleri ele alan ve ayrıntılı bir şekilde değerlendiren Osman Senaî Bey, bu intikali beş ayrı dönemde incelemektedir. Birinci dönem, Anadolu içerilerindeki birliklerin Karadeniz ve Marmara denizi limanlarına gitmek üzere sevk edildikleri yollara aittir. Bu dönem zarfında alay ve taburlar, stratejik açıdan demiryolu merkezleri veya deniz limanlarıyla olan ilişkilerine göre kısmen demiryolları ve kısmen adî yollardan istifade etmişlerdir. İkinci dönem, Haydarpaşa, İzmit, Mudanya, Bandırma ve Karadeniz limanlarından Tekirdağ iskelesine yapılan deniz sevkiyatından oluşmaktadır. Üçüncü dönem, Tekirdağ iskelesinden İstanbul-Edirne demiryoluna yani Muratlı istasyonuna varmak için takip edilen menzil yolu harekâtıdır. Dördüncü dönem, demiryolu aracılığıyla Selanik'e kadar yapılan harekât ve askerî nakliyatın genelini kapsamaktadır. Beşinci dönem ise, Selanik'ten Alasonya ve Yanya ordularına katılmak üzere ikiye ayrılan birlikler, Karaferye, Soroviç ve Manastır'a kadar demiryoluyla, sonra Alasonya ve Yanya istikametlerinde izledikleri menzil hatları üzerindeki askerî sevkiyattan oluşmaktadır.[31]

Osman Senaî Bey, adı geçen eserinde bazı redif taburlarının ait oldukları iskele veya istasyonlara gidebilmek için uzun yürüyüşler takip ettikleri, özellikle Tosya taburunun İnebolu iskelesine kadar 120 ve Ermenek taburunun ise Konya istasyonuna varabilmek için 150 kilometrelik bir yol yürümeğe mecbur olduğunu vurgulamaktadır. Bunun yanı sıra Haydarpaşa, İzmit, Eskişehir, Ankara hattının 577 ve Eskişehir, Kütahya, Afyonkarahisar, Konya hattının ise 444 kilometre uzunluğunda olduğu belirtilmektedir. Özellikle Anadolu demiryolu hatlarının tek hatlı olması, büyük askerî trenlerinin geçişine engel teşkil edeceği değerlendirmesinde bulunmaktadır.[32] Öte yandan eserde Osmanlı-Yunan Savaşı sırasında Anadolu demiryolu hatlarının konumu ve uzunlukları hakkında verilen bilgilerin de son derece önemli ve dikkat çekici olduğu görülmektedir: [33]

"… Anadolu Demiryolu Şirketi'nin malzeme ve nakliye araçları genellikle güzel ve mükemmeldir. Öyle ki 485 kilometrelik bir mesafeden ibaret olan Ankara-İzmit hattı üzerindeki sevkiyat, ekseriya iki ve bazı kere üç gün sürerdi. 12. Redif Tümeniyle 22. Redif Tugayı böylece Aydın vilayeti içerisindeki demiryolu hatlarından istifade etmişlerdir. … Alaşehir ile Afyonkarahisar arasındaki mesafe 250 kilometredir. Taktiksel açıdan, eğer şu iki nokta da birbirine demiryoluyla bağlansa idi o zaman hiç şüphe yok ki, o civar birliklerinin seferberlikleri beş on gün daha evvel tamamlanmış bulunacaktı.

[31] Osman Senaî, *age*., s. 170.

[32] Osman Senaî, *age*., s. 171.

[33] Osman Senaî, *age*., s. 171-173.

Trabzon, Ordu, Samsun, İnebolu, İzmit, Mudanya ve Bandırma iskeleleriyle Tekirdağ arasındaki ulaşım özel idarenin 30 kadar vapuruyla ve bazı vapurlar tarafından yapılıyordu…"

Yukarıda anlatılan hazırlıklar neticesinde Anadolu'dan muharebe meydanına sevk edilen ilk taburlar, Şubatın 12. günü Tekirdağ limanına gelmiştir. Bu arada bazı askerî birliklerin güvenlik nedeniyle Tekirdağ limanı yerine Ereğli limanından karaya çıkarıldığı görülmektedir. 12 Şubat'ta başlayan sevkiyat 3 Mart'a kadar devam etmiş ve yirmi bir günlük bir zaman içerisinde 60 tabur asker karaya çıkarılmıştır. Bu askerî birliklerin Tekirdağ limanından Çorlu ve Muratlı istasyonlarına ulaşımı ise şu şekilde gerçekleşmiştir:[34]

"Askerî birlikler, Tekirdağ iskelesini terk edecekleri sırada yanlarına dört günlük asker ekmeği alırlar ve o şekilde yürüyüşe başlarlardı. İstanbul-Edirne hattına yani Muratlı veya Çorlu istasyonuna ulaşmak için 7-8 saatlik bir yol izlenirdi. Muratlı'dan evvel Çorlu istasyonu, menzil noktası olarak düşünülmüş idi. Ancak sonradan, stratejik nedenlerle burası değiştirildi. Tekirdağ iskelesinden Muratlı'ya 30 ve Çorlu'ya 34 kilometrelik bir mesafe vardır. Ferecik'ten Selanik'e 24-25 saatlik bir zaman içinde varılırdı. İlk sevkiyat esnasında Muratlı'dan Ferecik'e bir günde 8-9 tren hareket ediyordu. Hâlbuki Ferecik'den Selanik'e günde ancak 4,5 veyahut en çok 5 tren sevk olunabilirdi. Günlük trenlerde görülen şu dengesizlik sonradan Ferecik istasyonunda bir hayli asker ve savaş malzemelerinin yığılmasına yol açmıştır."

Savaş sırasında orduda kurmay yüzbaşı görevinde bulunan Osman Senaî Bey, askerî sevkiyat sırasında yaşanan olayları şu şekilde değerlendirmektedir:[35]

"… Elde olmayan gecikmeleri önlemek ve gerek Muratlı'dan Ferecik'e, gerek Ferecik'den Selanik'e asker ve savaş malzemeleri sevk etmek maksadıyla Bayındırlık Bakanlığı'nda görevli Erkân-ı Harbiye Binbaşılarından Halid Ziya Bey, Şubat'ın 26. günü Ferecik istasyonuna görevlendirildi. Adı geçen kişi, Fransa mekteplerinde demiryolu eğitimi görmüş ve o yolda yetişerek bir hayli tecrübeler elde etmişti. Halid Ziya Bey'den evvel Ferecik ve Muratlı istasyonlarında demiryolu nakliyatında pusula ve jurnal tertip etmekten başka strateji ve askerî nakliyatça hiç bir kişisel bilgileri olmayan ve 2. Ordudan gelen birer levazım ve idare memuru bulunuyordu. … Halid Ziya Bey'in, Ferecik'e memuriyetinden sonra işler bir dereceye kadar düzelmeye ve istasyonlarda evvelki gibi pek ziyade kalabalık olmamaya başladı. … Ferecik'den itibaren her tren çift lokomotif kullanmak şartıyla 22-25 vagondan oluşmaktadır. Genel olarak, üç tren ile yalnız iki piyade taburu sevk edilmektedir."

Sınır muharebeleri sırasında birliklerin takviyesi bakımından gerekli önlemler alınmış ve bu arada bir kısım Redif kıtaları seferber edilerek harekât alanına sevk

[34] Osman Senaî, *age*., s. 173.

[35] Osman Senaî, *age*., s. 173-175.

olunmuşlardır[36]. Bu arada demiryolu sevkiyatının ikinci devri, Karahisar tümenine verilen emirle birlikte başlamaktadır. Tümenin ilk taburu 3 Nisan tarihinde Ferecik'ten Selanik'e hareket etmiş ve adı geçen tümenin noksansız Selanik'e nakli 12 Nisan'a kadar uzamıştır. Bundan sonra 12 Nisan tarihiyle Bandırma tümeni nakledilmiştir ki, adı geçen tümenin genel sevkiyatı da ayın 26'sına kadar uzamıştır. Çünkü Bandırma tümeninin sevki sırasında bölgeye Edirne'den 16 nizamiye taburu gelmiştir. Özellikle bu tümen ve tabur sevkiyatlarının aynı tarihler arasında dönüşümlü olarak yapılması, genel sevkiyat süresinin uzamasına neden olmuştur.[37]

22 Nisan'da harekât alanındaki redif tabur mevcutlarının 1.000'e çıkarılması için Bursa, Kastamonu, Ankara, Trabzon, Manastır ve Üsküp Tümenleriyle Yozgat, Antalya ve Selanik Tugaylarının her taburundan muinli ve muinsiz rediflerle gerektiği takdirde müstahfızların en gençlerinden 250'şer erin gönderilmesi kararlaştırılmıştır.[38] 26 Nisan-11 Mayıs tarihleri arasında Selanik tümeninin Denizli tugayı ile İzmir tümen taburlarının sevklerinin tamamlandığı görülmektedir. 11-21 Mayıs tarihleri arasında ise Kayseri tümeninin Kayseri tugayı ve 21 Mayıs'tan 4 Haziran'a kadar askerî sevkiyatın en sonunu teşkil eden Konya tümeninin Konya tugayı hareket etmiştir. Askerî sevkiyat, 4-13 Haziran tarihleri arasında birinci ve ikinci derece, ailesine bakacak kimsesi olmayan askerlerin de gönderilmesiyle tamamlanmıştır.[39] Askerî sevkiyatın devam ettiği günlerde Yunan Hududu Komutanlığı'nda görev yapan Kurmay Yüzbaşı Osman Senaî Bey, demiryolu hatlarıyla gerçekleşen bu sevkiyat hakkında şu bilgileri vermektedir:[40]

> *"… Askerî sevkiyatın şu muhtelif devirleri esnasında gerek Rusya'dan ve gerek Anadolu içerilerinden satın alınan topçu ve süvari hayvanları, cephane, mühimmat, istihkâm ve telgraf araçları ve bir de Selanik istihkâmları için 42 adet büyük top nakledilmişti. Edirne nizamiye fırkasıyla birlikte dokuz cm.lik toplar ile donatılmış ve üç bataryadan oluşmak üzere ayrıca bir topçu taburu da gönderilmişti. 12 Şubat gününden 20 Haziran'a kadar devam eden genel demiryolu sevkiyatı sırasında Anadolu yakasıyla İkinci Ordu'nun Rumeli'deki merkezlerinden hudut boyuna gönderilen subaylar, erler, mühimmat ve askerî hayvanlar şunlardan ibarettir: 3,322 ümera ve zabitan; 153,129 nefer ve küçük zabit; 34,386 beygir; 9,716 ton eşya, malzeme ve mühimmat-ı seferiye; fişek, barut, gülle, kurşun vs."*

---

[36] Sun, *age*., s. 119.

[37] Osman Senaî, *age*., s. 175-176.

[38] Askere alındığı zaman evinde işlerine bakacak yardımcı kimsesi olanlara Muinli; yardımcı kimsesi olmayan erlere ise Muinsiz adı verilmektedir. Ancak evde bulunan ve henüz reşit olmayan erkekler yardımcı statüsünde değerlendirilmemektedir. Müstahfız ise lüzum görüldüğü takdirde askere çağrılanlara verilen isimdir. Ayrıntılı bilgi için bkz., Sun, *age*., s. 119-120.

[39] Osman Senaî, *age*., s. 176.

[40] Osman Senaî, *age*., s. 176-177.

Loros Vak'âsı üzerine demiryolu sevkiyatının daha fazla önem kazanmış olması nedeniyle Ferecik ve Selanik'te birer komisyon teşkil edilmiştir. Bundan başka Bayındırlık işleri, Başkomutanlık ve şirket memurlarından oluşan ayrıca büyük bir komisyon da Sirkeci'de toplanmıştır. 19 Nisan'da Ferecik istasyonunda gerçekleştirilen toplantıda aşağıdaki memurlar hazır bulunmuştur:[41]

"Reis, Birleşim Hattının İnşaat Kumpanyası Reisi İsviçreli Mösyö Ramber; Üye, Birleşim Hattı Meclis-i İdare Reisi Fransız Mösyö Re; Üye, İşletme Kumpanya Reisi Fransız Mösyö Tatan; Üye, Şark Hattı İşletme Müfettişi; Üye, Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar Müdür Muavini Margosyan Efendi; Üye, Bayındırlık Bakanlığı Mühendislerinden Erkân-ı Harbiye Binbaşısı Halid Ziya Bey; Üye, Erkân-ı Harbiye Umûmiye 3. Şubesine me'mûr Erkân-ı Harbiye Binbaşısı Ziya Bey, Kıdemli Yüzbaşı Hilmi Bey."

Başkan ve üyelerden oluşan Ferecik Olağanüstü Meclisi, telgraf haberleşme işlerinin genişletilmesi amacıyla toplanmıştır. O zamana kadar sıkıntılı bir şekilde yapılan günlük haberleşme, bu toplantıdan sonra bir dereceye kadar düzenli çalışmaya başlamıştır. Selanik'te toplanan komisyon üyeleri arasında ise Bayındırlık Bakanı Yardımcısı Cemal Bey, Demiryolları İdaresi Müdür Muavini Yusuf Bey ve Kara Harp Okulu kurmay sınıflarının demiryolu ve topografya öğretmeni Kurmay Yarbay Şevki Bey yer almaktadır.[42]

Anadolu'dan sevkiyatı gerçekleştiren birleşim hattının 29 lokomotifi vardır. Bunlar en son sistemde yapılmış ve büyük bir bölümü 73 tonluk makinelerden ibarettir. Sonradan iki makine daha dışarıdan getirilmiş ve manevra hatları için Doğu idaresinden de ayrıca üç lokomotif alınmıştır. Birleşim hattı ve özellikleri hakkında Osman Senaî Bey, eserinde şu bilgilere yer vermektedir: [43]

"Adı geçen hattın asker, hayvan ve mühimmat nakletmek için 850 kadar vagon ve arabası mevcut idi. Selanik-Manastır şirketlerinin barış zamanı nakliyatı için yalnız altı makinesi vardı. Bundan dolayı, askerî sevkiyatın o kısmında epeyce zorluk baş göstermişti. Doğu idaresinin savaş araçları ve nakliyesi diğer şirketlerin hepsinden daha fazladır. Örneğin adı geçen idarenin 160 araba ve 1428 vagonu olduğu gibi 65 tane kömür ve su arabalı, 20 tane kömür ve su arabasız makinesi vardır. İki istasyon arasındaki en çok uzaklık ancak 8.28 kilometredir ki bu mesafe yalnız bir saatlik bir zaman içinde yol alınır. İstanbul-Edirne hattının uzunluğu 318 kilometredir… Selanik'ten Metroviça'ya giden demiryolunun uzunluğu ise 360 kilometredir ki adı geçen hat, Selanik'ten itibaren 103 ncü kilometrede Demirkapı'ya, 193 ncü de Köprülü'ye, 300'de Kosova ovasına ulaşır. Bu hattın hareketli malzemesi 16 lokomotif, 44 vagon ve 355 kadar cinsleri çeşitli arabalardan meydana gelmektedir."

[41] Osman Senaî, *age*., s. 177-178.

[42] Osman Senaî, *age*., s. 178-179.

[43] Osman Senaî, *age*., s. 179-180.

Yunan Demiryolları

Yunan demiryollarının genel uzunluğu 1350 kilometreden ibarettir. Bununla beraber bu miktarın yalnız 938 kilometresi işletilmekte ve 410 kilometresi halen inşa halindedir. Yunanistan'da, Golos'tan Yenişehir'e ve diğeri ise Çatalca üzerinden Tırhala'ya uzanan iki hat mevcuttur. Bu hatlar Yunan birliklerinin güvenli olan Golos limanı üzerinden Tesalya'da istenilen bir yerde toplanma ve ikmal nakliyatı yapmasına elverişli durumdadır. [44] Osman Senaî Bey, Yunan demiryolları ve hatları hakkında şu bilgileri vermektedir: [45]

"… Bir kaç şirket idaresinde faaliyet gösteren Yunan demiryolları genel olarak 5 kısma ayrılmıştır. Birincisi, Pire'den Atina'ya giden yoldur. Bunun uzunluğu 8,5 kilometredir ve yalnız bir tane istasyonu vardır. Adı geçen hat boyunca Faler'den itibaren Atina'ya kadar bir de buharlı tramvay yolu vardır. İkincisi, Attika demiryolu hattıdır ki, Atina'dan Loryun mevkiine gider. Bunun uzunluğu 76 kilometredir ve 19 istasyon ile beraber Kalenderium'dan Kefsiya'da son bulmak üzere ayrıca bir şubesi vardır. Üçüncüsü, Pire, Atina, Peloponnez hattıdır. Bunun uzunluğu 354 kilometredir ve 79 tane istasyonu vardır. Adı geçen hat Atina'dan sonra deniz kenarını takip etmektedir. Evvela Megara şehrine uğramakta ve buradan Korent Körfezi'ni ve Mora'nın kuzey sahilini izleyerek Ekyün ve Patras mevkilerine gelmektedir. Daha sonra batı sahili boyunca giderek sonunda Pergos kasabasına kavuşmaktadır…. Dördüncüsü 25 kilometre uzunluğunda olan Misolonki-Ağrinon hattıdır ki bunun 62 kilometreye ulaştırılması düşünülmektedir. Beşincisi Golos, Yenişehir, Tırhala demiryollarıdır. Bu yollardan birisi doğrudan doğruya Yenişehir ile Golos mevkilerini birleştirmekte ve diğeri ise Velestin'den geçtikten sonra Çatalca-Tırhala istikametinde Kalabaka'ya ulaşmaktadır."

Tesalya demiryollarının uzunluğu 203 kilometre ve her iki hat üzerinde mevcut istasyonların sayısı ise 26 adettir. Stratejik açıdan Yunan demiryollarının Osmanlı demiryollarından daha korunaklı ve güvenli olduğunu dile getiren Osman Senaî Bey, Tesalya hatları hakkında ayrıntılı değerlendirmelerde bulunmaktadır:[46]

"… Bilinmektedir ki, Golos Limanından Yenişehir'e giden demiryolu kuzey sınırına dik ve sahilden epeyce uzak bulunduğu için gerek sevkiyat ve gerek askerî harekât esnasında pek o kadar tehdit edilmiş olamazlar. Golos, Çatalca, Tırhala demiryolları aslında hudut boyuna paralel tertip edilmiş ise de ara yerde bırakılan mesafenin çokluğu, onun da pek büyük bir tehlikeye düşmesine engel olabilir. İşte bu küçük değerlendirmemizden pek âlâ anlaşılıyor ki, Tesalya şimendiferleri adı geçen kıtada toplanacak olan bir Yunan ordusu için her zaman faydalı birer harekât çizgisi oluştururlar. Yunan sahillerinin bir hayli körfezler ve limanlarla çevrili olması, Yunan ordusunun bir an evvel toplanmasına tesir eyleyen sebeplerden birisidir."

---

[44] Sun, *age*., s. 35.

[45] Osman Senaî, *age*., s. 181-183; Bkz., EK-4-5-6.

[46] Osman Senaî, *age*., s. 183-184.

Demiryolları ve Taşınabilir Hatların Askerî harekâtlardaki Önemi

Geçmişte yapılan savaşlar incelendiğinde bütün stratejik noktaları kapsayan bir demiryolu şebekesinin savaş içerisinde son derece önemli bir konuma sahip olduğu bilinmektedir. Osman Senaî Bey, demiryollarının önemini, geçmişte yapılan bazı savaşları askerî açıdan inceleyerek değerlendirmiştir. Buna göre 1866 Avusturya Prusya Savaşı'nda Avusturya'nın Bohemya savaş alanına uzanan bir demiryolu mevcut iken, Prusyalıların aynı savaş alanı yönünde beş adet demiryolu vardı. Bunun için Prusya, 16 gün gibi kısa sayılabilecek bir sürede, 197.000 piyade, 55.000 süvari ve 503 kadar ateşli silah ve topu sınıra sevk etmeyi başarmıştı. Bu da Prusya'ya cephede büyük üstünlük kazandırmıştı. Yine demiryollarının önemi bakımından 1871-Prusya-Avusturya Savaşı'nı değerlendiren Osman Senaî Bey'e göre Fransızların 1871 Seferi'ndeki mağlubiyetinin asıl sebebini demiryollarının azlığına ve mevcut demiryollarının ise iyi bir şekilde kullanmamasına bağlamıştır. Nitekim Fransa'nın doğu savaş alanına giden yalnız üç stratejik hattı bulunmasına karşın Prusya'nın dokuz demiryolu hattı mevcuttu. Bu nedenle Fransızlar yalnızca on gün içinde 350.000 insan, 81.000 hayvan ve bir hayli ateşli silah ve topu sınır bölgelerine sevk edebilmişti.[47]

Gelecekte gerçekleşebilecek savaşlarda, devletlerin demiryolu şebekelerine daha fazla ihtiyacı olacağını ifade eden Osman Senaî Bey, 1870 Seferi'nden sonra Alman ve Fransız hükümetlerinin bu konuda yapmış oldukları faaliyetlere de değinmektedir. O'na göre Fransızlar, 1870 Seferi'nin mağlubiyetle sonuçlanmasının sebeplerinden birinin demiryollarının azlığı olduğunu anlayarak, bu eksikliği tamamlamak için demiryollarını Alman usulüne göre yeniden düzenlemişlerdi. Bu iş için ise 5 milyar frank gibi oldukça yüksek sayılabilecek bir bütçe ayırmışlardı. Savaşta galip gelen Almanların da demiryollarını iyileştirmek için çaba harcadığını belirten Osman Senaî Bey, onların da 2,5 milyon frank harcayarak ülkedeki bütün demiryollarını satın aldıkları bilgisini vermektedir.[48]

Strateji ve taktik açısından askerî harekâtın başarılı bir şekilde gerçekleşmesinde taşınabilir demiryolu istasyonlarının da büyük katkısı vardır. Kurmay Yüzbaşı Osman Senaî Bey, askerî harekât sırasında taşınabilir demiryollarının önemi hususunda ayrıntılı bilgi vermektedir.[49] Bir ordunun hızlı bir şekilde seferberli-

[47] Osman Senaî, *age*., s. 184-186.

[48] Osman Senaî, *age*., s. 186-188.

[49] Osman Senaî Bey bu hususta şu bilgileri vermektedir: *"… seferin cereyanı esnasında sevk-ül ceyş veya ta'biyece hissedilen bir maksada göre ale-l-âde şimendiferlerin istikametlerini değiştirmek mümkün olamaz. Olsa bile pek zor olur. Nitekim 70 seferine Almanlar Meç yakınlarından geçen şimendiferin tebdîl-i istikametiyle epeyce uğraşmışlar iken yine istenildiği gibi neticeler hâsıl olamamış idi. Binâen-aleyh, gerek muharebe meydanlarında ve gerek hücûm ve müdafaa-i kıla' esnasında istenilen yere zâhire, mühimmat ve ihtiyât-ı asker sevk etmek, birinci hatt ile depolar beyninde irtibat vücuda getirmek, hastalar ve yaralıları geriye almak gibi mühim işlerde kabil-ün-nakl şimendiferlere katiyen lüzum ve ihtiyaç vardır. İşte bundan dolayıdır ki, ekseri (birçok) büyük hükümetler, kendi ordularının malzeme-i seferiyesi yanında bir de kabil-ün-nakl şimendifer parkları vücuda*

ğini gerçekleştirmesi, askerin toplanması ve yığınakların sevki, uzak noktaların birbiriyle birleşmesi, malzeme ve sefer mühimmatının gerektiğinde yetiştirilmesi, yaralılar ve hastaların sevki, düşman esirlerinin başkentlere veya öteki korunaklı yerlere nakli, genellikle demiryolları sayesinde gerçekleşmekte ve emniyet altına alınmaktadır. Demiryollarının savaş sanatı üzerinde göstermiş olduğu bu değişmez etkiyi örneklerle açıklayan Kurmay Yüzbaşı Osman Senaî Bey, Osmanlı ülkesinde askerî sevkiyatın hızlandırılması için atılması gerekli adımları şu şekilde sıralamaktadır:[50]

"… Memâlik-i şâhânede sevkiyat-ı askeriyenin tesrî-i cereyanı için her şeyden evvel Haydarpaşa ve Sirkeci hatlarını ya bir köprü veyahut hiç olmazsa vapurlar ile birleştirmek ve ondan sonra da Rumeli cihetlerinde Manastır, Yanya, Preveze ve yine Manastır, Yanya ve İşkodra esas hatlarıyla daha bazı şubeler temdid eylemek lâzımdır. Anadolu cihetlerinde ise Ankara hattının Yozgat, Sivas, Erzincan ve Erzurum'a; İzmir hatlarının Afyonkarahisar'dan Kayseri, Malatya ve Diyarbakır istikametinden ve buradan bir kısmı Bitlis, Van diğer kısmı Musul ve Bağdat havalisine ve yine İzmir, Dinar hattının Konya, Adana, Maraş ve Halep'den Suriye arazisine uzatılması lâzım gelir. Bundan başka Rumeli ve Anadolu demiryollarının Çanakkale'de kezâlik yekdiğeriyle birleşmiş olmaları kât'iyen icab eyler. Rumeli'deki Osmanlı şimendiferleri bir defa daha söylediğimiz gibi Yunan demiryollarından ziyade tehlikeli bir vaziyette bulunurlar..."

Osmanlı Hükümeti, Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Rumeli demiryollarını o günün koşulları altında iyi idare ve himaye etmiştir. Ülkenin coğrafi durumu ve siyasi sınırları dikkate alındığında özellikle Anadolu ve Rumeli demiryollarının savaşın kazanılmasında son derece etkin bir rol oynadığı görülmektedir. Ancak, askerî sevkiyat ve geri çekilme esnasında yaşanan bir takım sıkıntılar, Osmanlı Devleti'nin Batılı ülkelerden daha çok, yeni demiryolu hatlarına muhtaç olduğu gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Anadolu ile Rumeli'nin yeni demiryolu hatlarıyla birbirine bağlanması gerektiğini ileri süren Kurmay Yüzbaşı Osman Senaî Bey, bu düşüncesini şu şekilde ifade etmektedir:[51]

---

getirmeye çalışmışlardır. Ez-cümle, beş, on sene evvel Berlin, (Hamburg) fabrikası Almanya hükümetine 400, Avusturya'ya 250, İtalya'ya 230 ve Rusya'ya 600 kilometrelik kabil-ül-nakl şimendifer edevâtı teslim eylemiş bulunuyordu. İnşallah biz de bu şimendiferlerden hissedar oluruz. Bu şimdiki Yunan seferinde Şubat ayından, Haziran'ın 6'sına kadar bizim nakliyat-ı askeriyemiz umûmen 386 tren ile sevk olunmuş ve yevmiye en çok 5 tren hareket ettirilmiştir. Hâlbuki Almanlar 1870 seferinde yalnız 10 gün içinde 1200 asker treni sevk etmiş bulunuyorlardı! Bu trenlerin hepsi 9 şimendifer hattıyla sevk edildiği için hat başına 133 tren düştüğü ve her gün umûmen 120 ve husûsen yani her hat boyunca 13-15 tren hareket edildiği zâhir olur. Maa-hazâ trenlerin her birisi 50-60 vagondan oluşuyordu. Almanlar 1866 seferinde 1870'deki nakliyatın ancak yarısını icrâ edebilmişlerdi. Bunun sebebi ise şimendifer hatlarının son seferde evvelkinin iki misli bir derecede tezâyüd eylemiş olmasıdır. 1866 seferinde günde 40 tren hareket eder ve bir kolordu ancak 8 günde sevk olunabilirdi. 1871'de bilâkis, şimdi söylediğimiz gibi her gün 120 tren hareket ettikten başka bir kolordu 3,5 ve ağırlıklarıyla birlikte yalnız 5,5 günde hudut boyuna sevk edilmişti." Bkz: Osman Senaî, *age*., s. 189-191.

[50] Osman Senaî, *age*., s. 192-193.

[51] Osman Senaî, *age*., s. 188-189.

"… Herkesçe bilinmektedir ki, Anadolu ve Rumeli'de hareket edecek olan iki Osmanlı ordusu, ne kadar bağımsız olursa olsun, yine birçok noktalar bakımından birbiriyle yakın bulunmaya mecburdurlar. Örneğin Küçük Asya'nın Erzurum ve Bitlis civarlarında askerî harekâtını izleyen bir ordu ile Balkan sıradağları boyunca ilerlemiş olan bir ordu arasında binlerce kilometrelik mesafe varken, iki ordu arasında arzu edildiği biçimde kesin bir ulaşım sağlamak olanaksızdır. Fakat bize bu olanağı verecek araç, her iki savaş alanı üzerinde ve en önemli strateji noktalarını birbiriyle birleştirecek geniş bir demiryolu hattından ibaret olabilir."

Sonuç

Tarihi olaylar hakkında doğru bilgi edinmek ancak o dönemden kalan ve olaya tanıklık edebilecek belge ve bulguların değerlendirilmesi ile mümkündür. Genel tarih yazımında herhangi bir olay veya konu hakkında sağlıklı ve tarafsız bir yargıya ulaşabilmek için olayların üzerinden belli bir sürenin geçmesi beklenirken, askerî tarihte olanaklar el veriyorsa olayın yaşanırken kaleme alınması idealdir. Aksi takdirde dokümanların kaybolması, düşman eline geçmesi, tahrip olması veya zaman aşımı dolayısıyla görgü tanıklarının ortadan kalkması gibi nedenler, gerçeklerin ortaya çıkmasına engel teşkil edecektir. Kurmay Yüzbaşı Osman Senai Bey, bu savaşı yakından görme ve takip etme fırsatını elde etmiş ve dönemin koşulları içerisinde savaşın kazanılmasında etkin rol oynayan demiryolların durumunu çok çeşitli yönleriyle incelemiştir.

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı, günümüze kadar çok çeşitli yönleriyle incelenmiş olup Osmanlı Devleti'nin kazanmış olduğu son askerî zaferi olarak bilinmektedir. Bu bağlamda ele alınan çalışmalarda Türk ordusunun 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda zedelenmiş olan saygınlığının bu savaşla kurtarıldığı ve halen savaşkanlık ruhunun devam ettiği yönündeki değerlendirmelere de sıkça rastlanılmaktadır.

Osmanlı-Yunan Savaşı'nın kazanılmasındaki faktörler arasında tecrübeli bir kurmaylar kurulu, askerî disiplin içinde yetişmiş bir ordu ve demiryolu şebekesi gösterilebilir. Burada demiryollarının salt bir ulaşım aracı olmadığı, askerî amaçlara da oldukça hizmet ettiği görülmektedir. Özellikle Selanik-İstanbul ve Manastır-Selanik demiryolları, savaş esnasında ihtiyaç duyulan noktalara hububat, yiyecek, mühimmat taşınması ve yedek askerin sevk edilmesi, hastalar ve yaralıların geriye alınmasında aktif rol oynamıştır. Fakat askerî sevkiyat esnasında yaşanan bazı sıkıntılar, demiryolu hatlarının savaş bölgesinde yeterli olmadığı gerçeğini ortaya koymuştur. Özellikle birbirlerinden ayrı kurulan, farklı idari rejimlere bağlı olan ve aralarında bağlantı olmayan demiryolu hatları, yaşanan bu sıkıntıların nedenleri arasında gösterilebilir. Özellikle Manastır, Yanya, Preveze ve İşkodra ana hatlarının yapılacak olan yeni ek hatlarla birbirine bağlanması, Haydarpaşa ve Sirkeci hatlarının bir köprü ile birleştirilmesiyle Anadolu'dan

Rumeli'ye yapılacak olan sevkiyatın daha da hızlanacağı görüşü ön plana çıkmıştır. Fakat ortaya konulan bu düşüncelerle ilgili olarak dönem içerisinde herhangi bir işlem yapılamamış ve Osmanlı Devleti bunun faturasını ağır ödemek zorunda kalmıştır. Devletin ulaştırma alt yapısının zayıf olması ve var olan yapı sistemini de kendi çıkarları doğrultusunda kullanamaması gibi nedenler, 20. Yüzyılın başlarında gerçekleşen savaşlarda büyük sıkıntılar yaşanmasına ve başta Balkanlar olmak üzere çok geniş toprakların kaybedilmesine yol açacaktır.

Kaynaklar

AÇBA Sait (1991) Devlet Borçlanması, Adım Yayıncılık, Ankara.

AKALAN Ali Osman (2010) Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

AKDAĞ Mustafa (2010) Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

AKTAR Yücel (1983) Askerî Tarihin Tanımı ve Metodolojisi, I. Askerî Tarih Semineri-Bildiriler I, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, s. 1-8.

ATİK Taha (2006) Türkiye'de Demiryolu Politikaları, Uluslararası Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Ankara.

Avrupa Kısmı-Rumeli-Şark Demiryolları (1956) Der. H. K., Demiryol Dergi Müdürlüğü, Demiryol, Sayı 62-63, Kasım-Aralık, s. 41-43.

BAYRAK M. Orhan (2002) Osmanlı Tarihi Yazarları, Milenyum Yayınları, İstanbul.

ÇANDARLIOĞLU Gülçin (2003) Tarih Metodu (Araştırma-Yazma), Türk Dünyası Araştırma Vakfı, İstanbul.

DEVELLİOĞLU Ferit (1984) Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara.

ENGİN Vahdettin (1993) Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık, İstanbul.

GERMEYANLIGİL Habip (1943) Lozan ve Türk Demiryolculuğu, Demiryollar Dergisi, Cilt 19, Sayı 224-225-226, Aralık, s. 53-58.

IŞIKCAN Mustafa (1962) Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar, Demiryolları Mecmuası, Sayı 434-435, Mart-Nisan, s. 7-11.

İMPERT Paul (1981) Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri, Çev. Adnan Cemgil, Havass Yayınları, İstanbul.

KALGAY Yakup (1947) Demiryollar Tarihinde Birkaç Yaprak, Demiryollar Dergisi, Cilt 21, Sayı 254, Aralık, s. 1-6.

KARLUK Rıdvan (1996) Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim ve Sosyal Değişim, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul.

MÜDERRİSOĞLU Alptekin (1990) Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.

ONUR Ahmet (1953) Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953, Millî Savunma Bakanlığı Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara.

ORTAYLI İlber (1981) Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.

OSMAN SENAÎ (1314/1898) Osmanlı Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi, Cilt I, (Asadoryan) Şirket-i Mürettibiye Matbaası, İstanbul.

ÖNER Erdoğan (2005) Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Döneminde Mali İdare, T.C. Maliye Bakanlığı APK Başkanlığı Yayınları, Ankara.

ÖZCAN M. Nazif (1957) Cumhuriyetimizin 34. Yıldönümünde Demiryol Tarihimize Bir Bakış, Demiryol Mesleki Dergi, Sayı 381, Ekim, s. 9-13.

ÖZDEMİR Biltekin (2010) Osmanlı Devleti Dış Borçları, 2. B., Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayınları, Ankara.

ÖZSOYLU Ahmet Fazıl (1999) Türk Maliye Tarihi (Ders Notları), Çukurova Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Masaüstü Yayınları, Adana.

SAKOĞLU Necdet (1985) Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Tarih Sözlüğü, İletişim Yayınları, İstanbul.

SAYIN Abdurrahman Vefik (1999) Tekâlif Kavaidi (Osmanlı Vergi Sistemi), Maliye Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı Yayınları, Ankara.

SEZEN Tahir (2006) Osmanlı Yer Adları (Alfabetik Sırayla), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.

SUN Selim (1965) 1897 Osmanlı-Yunan Harbi, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Ankara.

Şark Demiryolları Nasıl Satın Alındı? (1937) Demiryolları Dergisi, Cilt 13, Sayı 147, Mayıs, s. 23-26.

TEOMAN Nazım (1936) Türk Demiryolu Tarihi ve Baron Hirş, Demiryolu Dergisi, Cilt 12, Sayı 135-136, Mayıs, s. 43-46.

TOKER Hülya-Gülhan Barlas-Nurcan Fidan (2004) Balkan Savaşı'na Katılan Komutanların Yaşam Öyküleri (Alay ve Daha Üst Birlik Komutanları), Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara.

YAMANER Reşat (1954) Türkiye'de ilk Demiryolu İşletmesinin 100 üncü Yıldönümü, Demiryolları Özel Sayı, Sayı 34-37, Temmuz-Ekim, s. 1-3.

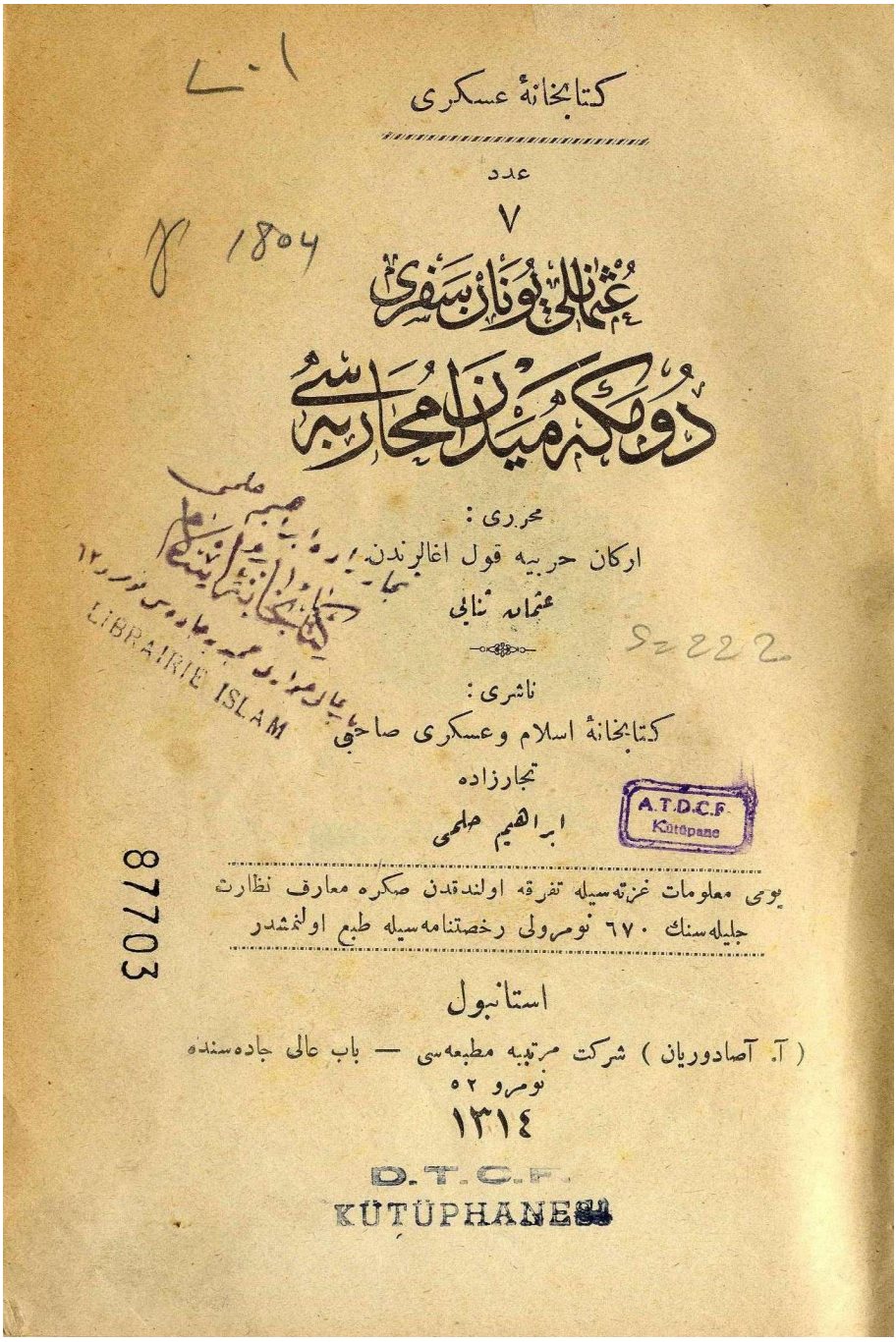
YENİAY Hakkı (1964) Yeni Osmanlı Borçları Tarihi, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

YILDIRIM İsmail (1993) Cumhuriyet Döneminde Demiryollarımızdaki Gelişmeler-1923-1950, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

YILMAZ Faruk (2003) Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Dış Borçlar, Berikan Yayınları, Ankara.

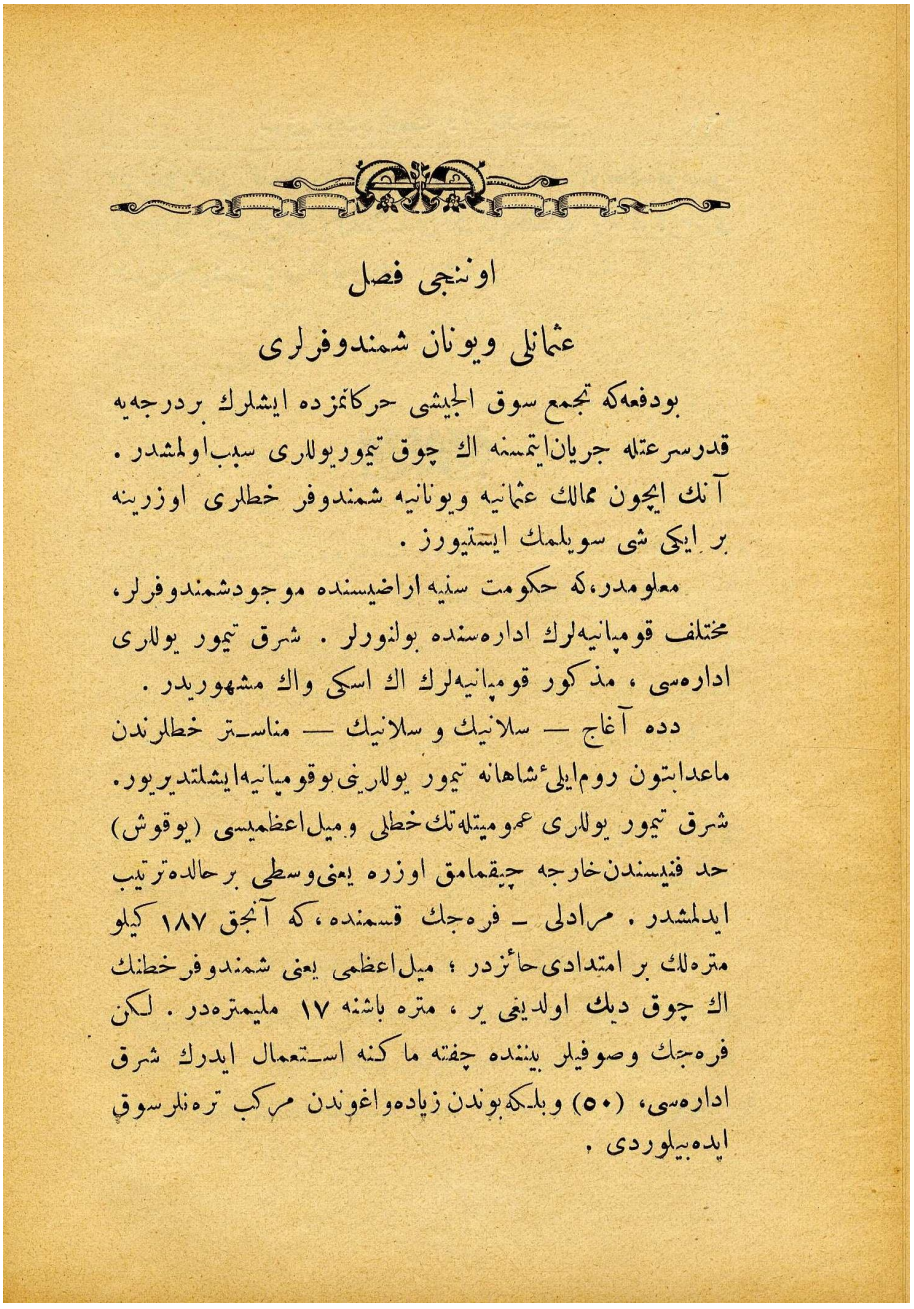
EKLER

Ek-1



Osman Senai, *Osmanlı Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi*, C. I, (Asadoryan) Şirket-i Mürettebiye Matbaası, İstanbul, 1314 (1898).

Ek-2



اونجی فصل

عثمانلی ویونان شمندوفرلری

بودفعه‌که تجمع سوق الجیشی حرکاتمزده ایشلرك بردرجه‌یه قدرسرعتله جریان‌ایتمسنه الك چوق تیموریوللری سبب‌اولمشدر . آنك ایچون ممالك عثمانیه ویونانیه شمندوفر خطلری اوزرینه بر ایکی شی سویلمك ایستیورز .

معلومدر، که حکومت سنیه اراضیسنده موجودشمندوفرلر، مختلف قومپانیه‌لرك اداره‌سنده بولنورلر . شرق تیمور یوللری اداره‌سی ، مذکور قومپانیه‌لرك الك اسکی والك مشهوریدر .

دده آغاج — سلانیك و سلانیك — مناستر خطلرندن ماعدابتون روم‌ایلی‌ٔ شاهانه تیمور یوللرینی بوقومپانیه‌ایشلتدیریور. شرق تیمور یوللری عمومیتله‌تك‌خطلی ومیل‌اعظمیسی (یوقوش) حد فنیسندن‌خارجه چیقمامق اوزره یعنی‌وسطی برحالده‌ترتیب ایدلمشدر . مرادلی ـ فره‌جك قسمنده ، که آنجق ۱۸۷ کیلو مترەلك بر امتدادی‌حائزدر ؛ میل‌اعظمی یعنی شمندوفرخطنك الك چوق دیك اولدیغی یر ، مترە باشنه ۱۷ ملیمترەدر . لکن فره‌جك وصوفیلر بینندە چفته ماکنه استعمال ایدرك شرق اداره‌سی، (۵۰) وبلکه‌بوندن زیاده‌واغوندن مرکب تره‌نلرسوق ایده‌بیلوردی .

Osman Senai, *Osmanlı Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi*, C. I, 10. Bölüm, (Asadoryan) Şirket-i Mürettebiye Matbaası, İstanbul, 1314 (1898), s. 162

Ek-3

کوپریسنه و ۲۸۲ ده قوله‌لی برغوسه تصادف ایدر. استانبول، ادرنه و یدی قله کبی بیوك استاسیونلرده مقاص طوللری (۸۰۰:۷۰۰) دیکرلرنده آنجق (٤۰۰) مترەدر.

قله‌لی برغوس — دده آغاج شعبه‌سی ۱۱۱ کیلومتره امتداد دنده‌در. کرك بو شعبه‌نك وکرك اصل آنا خطنك کنیشلکی (۱,٤۳) مترەدر.

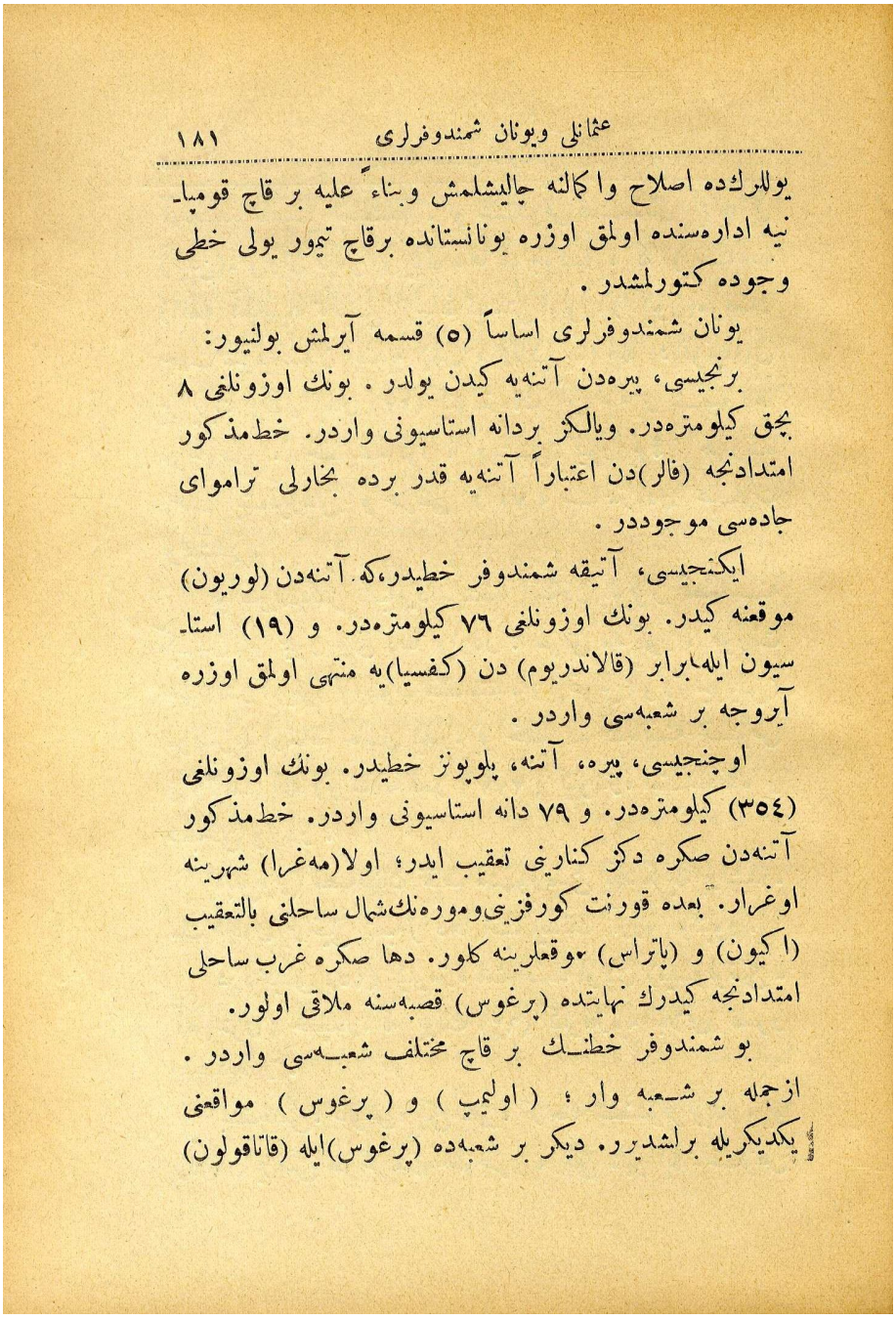
سلانیکدن مترویچه‌یه کیدن شمندوفرك اوزونلغی ایسه ۳٦۰ کیلومتره‌در، که خط مذکور سلانیکدن اعتباراً (۱۰۳) نجی کیلومتره‌ده تیمور قپویه، (۱۹۳) نجی ده کوپریلی یه، (۳۰۰) ده قوصوه اووه‌سنه داخل اولور. بو خطك مالزمهٔ متحرکه‌سی (۱٦) لوقوموتیف، ٤٤ واغون و (۳۵۵) قدر، جنسلری مختلف، عربه‌دن مرکبدر.

یونان شمندوفرلری

یونان شمندوفرلرینك امتداد عمومیسی (۱,۳۵۰) کیلومتره‌دن عبارتدر. مع هذا شو مقدارك یالکز (۹۳۸) کیلومتره‌سی ایشلدلمکده و (٤۱۰) کیلومتره‌سی هنوز تسویه وانشا ایدلمکده‌در. بوندن (۱۵) سنه اولنه کلنجه‌یه قدر یونان طوپراغنده یالکز (۸) کیلومتره‌لك بر خط موجود ایدی. لکن مؤخراً اجرا ایدیلان تنسیقاته کوره علی العموم یوللر وتیمور

Osman Senai, *Osmanlı Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi*, C. I, 10. Bölüm, (Asadoryan) Şirket-i Mürettebiye Matbaası, İstanbul, 1314 (1898), s. 180.

Ek-4



عثمانلی ویونان شمندوفرلری ۱۸۱

یوللرکده اصلاح واکمالنه چالیشلمش وبناءً علیه بر قاچ قومپانیه اداره‌سنده اولمق اوزره یونانستانده برقاچ تیمور یولی خطی وجوده کتورلمشدر.

یونان شمندوفرلری اساساً (۵) قسمه آیرلمش بولنیور:

برنجیسی، پیره‌دن آتنه‌یه کیدن یولدر. بونك اوزونلغی ۸ بچق کیلومتره‌در. ویالکز بردانه استاسیونی واردر. خطمذکور امتدادنجه (فالر)دن اعتباراً آتنه‌یه قدر برده بخارلی تراموای جاده‌سی موجوددر.

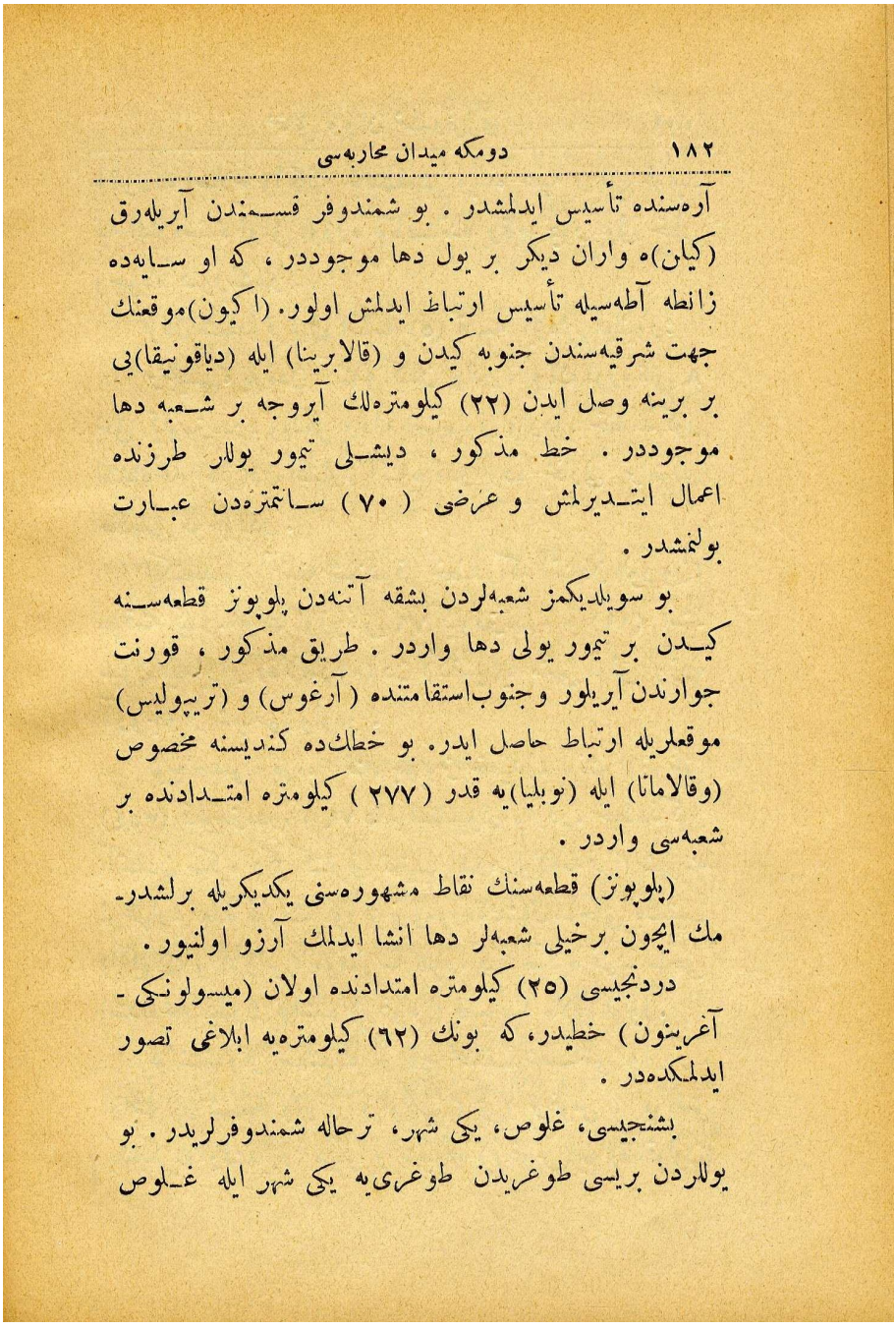
ایکنجیسی، آتیقه شمندوفر خطیدر، که آتنه‌دن (لوریون) موقعنه کیدر. بونك اوزونلغی ۷۶ کیلومتره‌در. و (۱۹) استاسیون ایله برابر (قالاندریوم) دن (کفسیا)یه منتهی اولمق اوزره آیروجه بر شعبه‌سی واردر.

اوچنجیسی، پیره، آتنه، پلوپونز خطیدر. بونك اوزونلغی (۳۵٤) کیلومتره‌در. و ۷۹ دانه استاسیونی واردر. خطمذکور آتنه‌دن صکره دکز کنارینی تعقیب ایدر؛ اولا (مه‌غرا) شهرینه اوغرار. بعده قورنت کورفزینی وموره‌نك شمال ساحلنی بالتعقیب (اکیون) و (پاتراس) موقعلرینه کلور. دها صکره غرب ساحلی امتدادنجه کیدرك نهایتده (پرغوس) قصبه‌سنه ملاقی اولور.

بو شمندوفر خطنك بر قاچ مختلف شعبه‌سی واردر. ازجمله بر شعبه وار؛ (اولیمپ) و (پرغوس) مواقعنی یکدیکریله برلشدیرر. دیکر بر شعبه‌ده (پرغوس)ایله (قاتاقولون)

Osman Senai, *Osmanlı Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi*, C. I, 10. Bölüm, (Asadoryan) Şirket-i Mürettebiye Matbaası, İstanbul, 1314 (1898), s. 181.

Ek-5



١٨٢ دومکه میدان محاربه‌سی

آره‌سنده تأسیس ایدلمشدر . بو شمندوفر قسمندن آیریله‌رق (کیان)ه واران دیکر بر یول دها موجوددر ، که او سایه‌ده زانطه آطه‌سیله تأسیس ارتباط ایدلمش اولور. (اکیون)موقعنك جهت شرقیه‌سندن جنوبه کیدن و (قالابرینا) ایله (دیاقونیقا)یی بر برینه وصل ایدن (٢٢) کیلومتره‌لك آیروجه بر شعبه دها موجوددر . خط مذکور ، دیشلی تیمور یولار طرزنده اعمال ایتدیرلمش و عرضی (٧٠) سانتمتره‌دن عبارت بولنمشدر .

بو سویلدیکمز شعبه‌لردن بشقه آتنه‌دن پلوپونز قطعه‌سنه کیدن بر تیمور یولی دها واردر . طریق مذکور ، قورنت جوارندن آیریلور وجنوب‌استقامتنده (آرغوس) و (تریپولیس) موقعلریله ارتباط حاصل ایدر. بو خطك‌ده کندیسنه مخصوص (وقالاماتا) ایله (نوبلیا)یه قدر (٢٧٧) کیلومتره امتدادنده بر شعبه‌سی واردر .

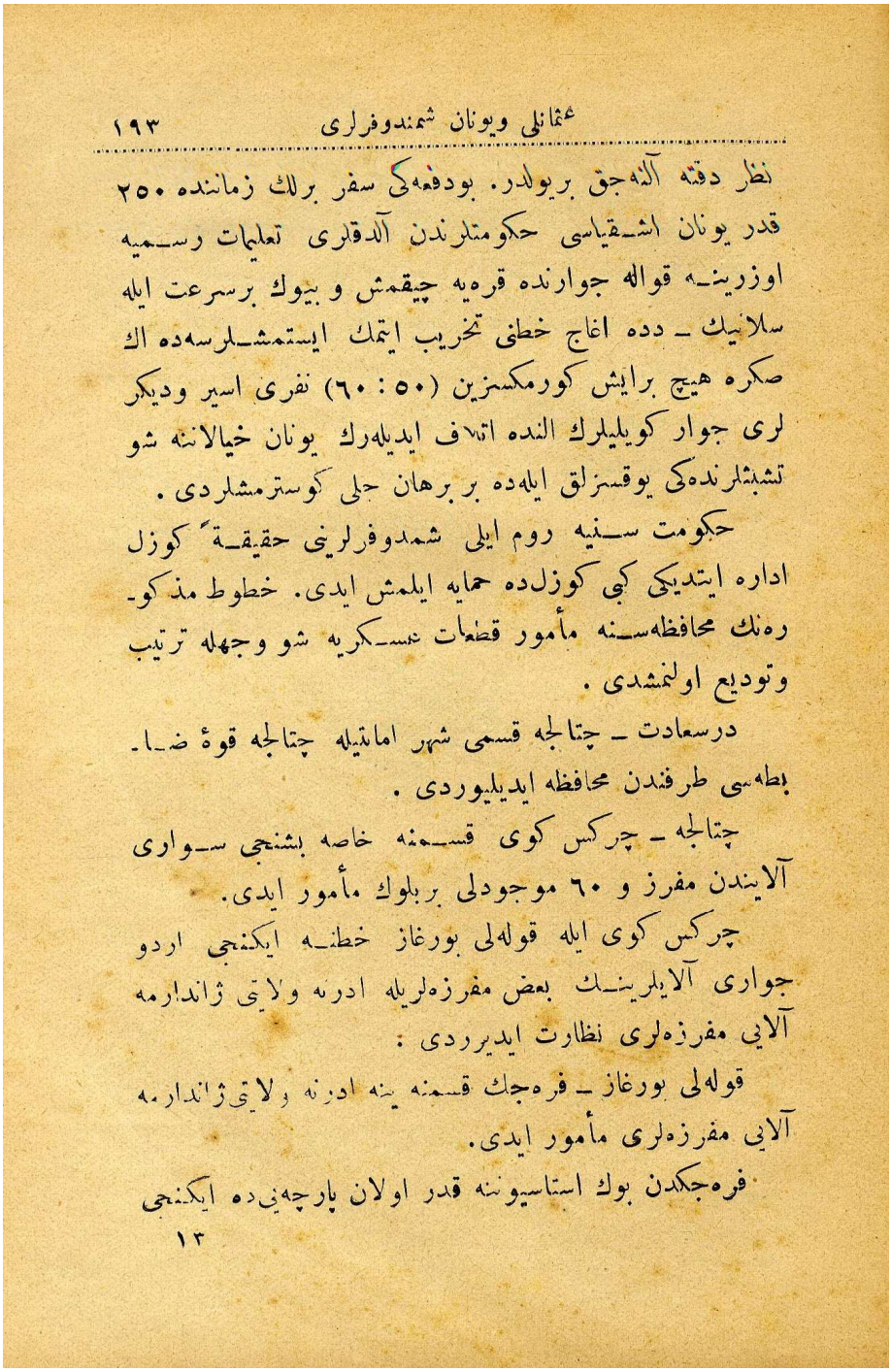
(پلوپونز) قطعه‌سنك نقاط مشهوره‌سنی یکدیکریله برلشدرمك ایچون برخیلی شعبه‌لر دها انشا ایدلمك آرزو اولنیور .

دردنجیسی (٢٥) کیلومتره امتدادنده اولان (میسولونکی - آغرینون) خطیدر، که بونك (٦٢) کیلومتره‌یه ابلاغی تصور ایدلمکده‌در .

بشنجیسی، غلوص، یکی شهر، ترحاله شمندوفرلریدر . بو یولاردن بریسی طوغریدن طوغری‌یه یکی شهر ایله غلوص

Osman Senai, *Osmanlı Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi*, C. I, 10. Bölüm, (Asadoryan) Şirket-i Mürettebiye Matbaası, İstanbul, 1314 (1898), s. 182.

Ek-6



١٩٣ عثمانلی ویونان شمندوفرلری

نظر دقته آلنه‌جق بریولدر. بودفعه‌کی سفر برلك زمانینده ٢٥٠ قدر یونان اشقیاسی حکومتلرندن آلدقلری تعلیمات رسمیه اوزرینه قواله جوارنده قره‌یه چیقمش و بیوك برسرعت ایله سلانیك ـ دده اغاج خطنی تخریب ایتمك ایستمشلرسه‌ده اك صکره هیچ برایش کورمکسزین (٥٠ : ٦٠) نفری اسیر ودیکر لری جوار کویلیلرك النده اتلاف ایدیله‌رك یونان خیالانه شو تشبثلرنده‌کی یوقسزلق ایله‌ده برهان جلی کوسترمشلردی.

حکومت سنیه روم ایلی شمندوفرلرینی حقیقةً کوزل اداره ایتدیکی کبی کوزلده حمایه ایلمش ایدی. خطوط مذکوره‌نك محافظه‌سنه مأمور قطعات عسکریه شو وجهله ترتیب وتودیع اولنمشدی.

درسعادت ـ چتالجه قسمی شهر امانتیله چتالجه قوهٔ ضابطه‌سی طرفندن محافظه ایدیلیوردی.

چتالجه ـ چرکس کوی قسمنه خاصه بشنجی سواری آلایندن مفرز و ٦٠ موجودلی بربلوك مأمور ایدی.

چرکس کوی ایله قوله‌لی بورغاز خطنه ایکنجی اردو جواری آلایلرینك بعض مفرزه‌لریله ادرنه ولایتی ژاندارمه آلایی مفرزه‌لری نظارت ایدیرردی:

قوله‌لی بورغاز ـ فره‌جك قسمنه ادرنه ولایتی ژاندارمه آلایی مفرزه‌لری مأمور ایدی.

فره‌جکدن بوك استاسیونه قدر اولان پارچه‌یی ده ایکنجی

١٣

Osman Senai, *Osmanlı Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi*, C. I, 10. Bölüm, (Asadoryan) Şirket-i Mürettebiye Matbaası, İstanbul, 1314 (1898), s. 193.