

15

**Millî Mücadele Dönemi'nde  
Batı Cephesi'nde  
Demiryolları İdaresinin  
Güvenliği Meselesi**

**The Issue of the Security  
of the Railways Administration  
on the Western Front During  
the National Struggle Period**

*İsmet Türkmen*



# Millî Mücadele Dönemi'nde Batı Cephesi'nde Demiryolları İdaresinin Güvenliği Meselesi

*İsmet Türkmen\**

## Özet

Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı demiryollarında gayrimüslimlerin aleyhteki faaliyetleri en üst seviyeye çıkmıştır. Savaşın sonunda Osmanlı Devleti'nin mağlup olması ile imzalanan Mondros Mütarekesi, devlet idaresine siyasî, askerî ve ekonomik anlamda sınırlandırmalar getirerek Osmanlı Devleti'ni fiilen sona erdirmiştir. Özellikle mütarekenin 10. ve 12. Maddeleri, hükûmet yazışmaları dışındaki telgraf ve telsiz haberleşmesinin denetlenmesini, Toros Tünellerinin İtilaf devletleri tarafından işgal edilmesini öngörmüştür. Hükûmet yazışmaları dışında telgraf ve telsiz haberleşmesinin denetlenmesinin İtilaf devletleri denetimine bırakılmış olması ülke istihbarat ağında birtakım olumsuzluklara sebebiyet vermiştir. İtilaf devletleri yurdun farklı bölgelerinde gerçekleşmesi muhtemel direniş hareketlerini engelleyerek Türk milletinin işgallere karşı tepki göstermesine mâni olmaya çalışmıştır. Özellikle Ermeni ve Rum zümrelerinin olumsuz faaliyetleri Türk milletinin ileride yaşayabileceği kötü günlerin habercisi niteliğindedir. Türk milletinin savaş esnasında yaşadığı önemli sorunlardan birisi de dil bilen ve aynı zamanda güvenilir eleman yokluğudur. Bu eksiklikten dolayı stratejik noktalarda özellikle demiryolları ağı özelinde sansür ve istihbarat işlerinde büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Bu tecrübeler neticesinde, Ankara'da 23 Nisan 1920 tarihinde TBMM'nin açılmasının ardından, teşkil edilen Vekiller Heyeti ve Nafia Vekâleti'nin ilk girişimi demiryollarının millileştirilmesi ve gayrimüslimlerin yerine Müslüman memurların görevlendirilmesi olmuştur. Makalenin esas olan ve "millî güvenlik unsuru", "sosyal ve iktisadi bir vasıta" gibi telakki edilen Batı Cephesi dahilindeki demiryolları, millî varlık ve emniyet açısından son derece önemli görülmüştür. Millî Mücadele'nin ilk dönemlerinden itibaren Mustafa Kemal Paşa liderliğindeki kadrolar, ülkenin batı sahasındaki demiryollarının kontrol altında tutulmasını ve yeni yolların özellikle Anadolu'nun doğusuna yönelmesini önemsemişlerdir. Bu gerçekliğin arkasında gerek bölgenin imarı gerekse bu sahada geçmişi yaklaşık bir asra dayanan asayişsizliğin ortadan kaldırılması yatmaktadır. Çalışmanın hazırlanması sırasında; Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, TBMM, Milli Savunma Bakanlığı ve Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi kayıtlarından, dönemin süreli yayınlarından, telif ve tetkik eserlerden yararlanılmıştır. Ayrıca demiryolları idaresinin millileştirilmesi meselesi, İngiltere'nin önde gelen yayın kuruluşlarından *The Times* gazetesindeki veriler üzerinden değerlendirilmiştir.

## **Anahtar Kelimeler**

*Batı Anadolu Demiryolları, Millileştirme, Nafia Vekâleti, Ankara, TBMM*

\* Prof. Dr., Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, iturkmentug[at]gmail.com, ORCID: 0000-0002-8198-5707

# The Issue of the Security of the Railways Administration on the Western Front During the National Struggle

## Abstract

During World War I, the activities of non-Muslims against the Ottoman railroads reached the highest level. At the end of the war, the Armistice of Mondros, signed after the defeat of the Ottoman Empire, effectively ended the Ottoman Empire by imposing political, military and economic restrictions on the state administration. In particular, Articles 10 and 12 of the Armistice set forth the monitoring of telegraph and radio communications other than government correspondence and the occupation of the Taurus Tunnels by the Entente states. The fact that the control of telegraph and radio communications other than government correspondence was left to the control of the Entente states caused some negativities in the country's intelligence network. The Entente states tried to prevent the Turkish nation from reacting against the occupations by preventing possible resistance movements in different parts of the country. Especially the negative activities of the Armenian and Greek communities were a precursor of the hard conditions that the Turkish nation might face in the future. One of the important problems that the Turkish nation faced during the war was the lack of linguistic and reliable personnel. Due to this shortage, great difficulties were experienced in censorship and intelligence work at strategic points, especially in the railroad network. As a result of these experiences, following the opening of the Grand National Assembly of Türkiye (TBMM) in Ankara on 23 April 1920, the first initiative of the Board of Deputies and the Ministry of Nafia (precursor to Ministry of Environment, Urbanisation and Climate Change) was to nationalize the railways and replace non-Muslims with Muslim civil servants. The railroads within the Western Front, which is the basis of this article and considered as "an element of national security" and "a social and economic means", were considered extremely important for national existence and security. From the early stages of the National Struggle, the staff led by Mustafa Kemal Pasha attached great importance to keeping the railroads in the western part of the country under control and directing new routes especially to the east of Anatolia. Behind this reality lies both the reconstruction of the region and the elimination of the insecurity in this area, which dates back nearly a century. During the preparation of this study, the records of the Presidency of the Republic of Türkiye State Archives, the Turkish Grand National Assembly of Türkiye, the Ministry of National Defense and the Turkish Revolution History Institute Archives, periodicals of the period, copyright and research works were used. In addition, the issue of the nationalization of the railway administration was evaluated through the data in The Times newspaper, one of the leading publications in England.

## Keywords

*Western Anatolian Railways, Nationalisation, Ministry of Transport, Ankara, TBMM*

## 1. Giriş

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryolu ulaşımının önemini idrak eden Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimi ve kapitülasyonların da etkisiyle Avrupa'nın açık pazarı hâline gelmiştir. Osmanlı yönetimi, imparatorluğun bu en zorlu yüzyılının ortalarında maruz kaldığı ekonomik zorluklar, dış borçlar ve kapitülasyonların da tesiriyle, demiryolu yapımı ve işletilmesi konularında Batılı emperyalist güçlerin çıkarlarına uygun bir politika izlemek zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı sonuçlandığında 4 bin 112 km uzunluğunda demiryolu ağına sahiptir. Bu demiryollarının 3 bin 756 km'si imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilmiş ve işletilmiştir. Kendi içerisinde kollara ayrılan genel demiryolu hatları şunlardır: Şark demiryolları, Aydın demiryolları, İzmir Kasaba ve uzantıları, Anadolu hatları, Bağdat hattı, Suriye hatları, Hicaz Demiryolu, Sarıkamış<sup>1</sup>-Erzurum Mamahatun dar hattı.<sup>2</sup>

**Tablo 1. Millî Mücadele Yıllarında Türkiye'deki Demiryolları<sup>3</sup>**

Hattın Adı	Genişliği (m)	Uzunluğu (km)
Anadolu Hattı	Normal (1.435)	1032
Bağdat Hattı	Normal (1.435)	966
Adana-Mersin Hattı	Normal (1.435)	68
İzmir-Kasaba Hattı	Normal (1.435)	703
İzmir-Aydın Hattı	Normal (1.435)	609
Şark Demiryolları	Normal (1.435)	337
Mudanya-Bursa Hattı	Dar (1.050)	41
Erzurum-Sarıkamış Hattı	Dar (0.750)	232
Sarıkamış-Sınır Hattı	Geniş (1.524)	124
<b>Toplam</b>		<b>4112</b>

<sup>1</sup> Bu hattın 1939 yılındaki durumu hakkında "Arpaçay- Sarıkamış ve havalisi demiryollarına" ayrılacak bütçe görüşmelerinde (8.3.1939 günü) Kars Milletvekili Cavid Bey, doğunun önemli bir hattı olan bu hattın dar hat olduğunu ve eğer tamir ettirilirse çok faydalı olabileceğini zira bu hattın traverslerinin söküldüğünü ve tahtalarının yerel halk tarafından sökülüp yakıldığını söylemiştir. Diğer birçok vekil de hatta sahip çıkılmasını istemiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 1, Cilt: 28, Ankara: 1961, s. 48-61.

<sup>2</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yay., 1994, s. 104.

<sup>3</sup> İsmail Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 12/35 (1996), s. 387-389.

Esasında, imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilen iç bölgelere uzanan bu demiryolları, Osmanlı Devleti çıkarlarından ziyade, emperyalist devletlerin menfaatlerine göre inşa edilmiştir.<sup>4</sup> Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu imtiyazı, 610 km uzunluğundaki İzmir-Aydın 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. Ayrıca, İngilizler Anadolu ticaretinin merkezi olan İzmir-Aydın Demiryolu hattını 1906 yılında tamamlayarak imtiyaz süresinin 1950 yılına kadar uzatılmasını sağlamışlardır.<sup>5</sup> İzmir-Kasaba Hattı, İzmir'den Afyon'a, şube hattıyla da Soma üzerinden Bandırma'ya ulaştırılırken; İzmir-Aydın hattı ise, Denizli ve Dinar üzerinden Eğirdir'e kadar ilerletilmiştir.<sup>6</sup> Batı Anadolu'da faaliyet gösteren Alaşehir ve Afyon demiryolu ile İzmir, Manisa, Soma ve Bandırma demiryolu, Ege Bölgesi'nin ürünlerinin İzmir limanına taşınmasını sağlarken; Bursa-Mudanya arasında yapılan demiryolu ile Bursa ve çevresi Marmara'ya bağlanmıştır.

İngiltere'nin demiryolu ağını sistematik bir mahiyette döşediği dönemde, Almanya; Berlin-Bağdat sloganı ile ortaya çıkarak, Orta Avrupa'yı Basra Körfezi'ne bağlamayı öngören demiryolu imtiyazını Osmanlı Hükûmeti'nden almıştır. Bu hat derhal, Deutsche Bank'ın projeleri arasına dâhil edilmiştir. Diğer taraftan İstanbul'dan başlayan demiryolu hattı İzmit, Bilecik ve Eskişehir üzerinden 1892 yılında Ankara'ya ulaşırken; demiryolunun Doğu Anadolu ve Karadeniz yönündeki en uç noktası Ankara olmuştur. Çünkü Ankara-Yozgat-Sivas-Erzincan-Erzurum hattı Rusya'nın tepkisi nedeniyle yapılamamıştır.<sup>7</sup> Bu bağlamda Millî Mücadele Dönemi'nde Mustafa Kemal Paşa

<sup>4</sup> A.D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, (Çeviren: Nabi Dinçer), Ankara: Onur Yayınları, 1979, s. 13-14.

<sup>5</sup> 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. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun..*, s. 15.

<sup>6</sup> Anadolu hattı ise, Eskişehir üzerinden Ankara ve Konya'ya ulaşıyordu. Konya'dan başlayan Bağdat hattı Ankara üzerinden Irak'a geçiyordu. Şark demiryolları da ülkenin Avrupa ile bağlantısını sağlıyordu. Ruslardan kalan Erzurum-Sarıkaş-Sınır demiryolu hattının haricinde Ankara'nın doğusunda demiryolu yoktu. *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 6, s. 255-256.

<sup>7</sup> İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2001, s. 15-16.; Ezer, Birinci Dünya Savaşı yıllarında Eskişehir-Ankara demiryolu hattının Ankara'da sona erdirilmesinin ve Doğu illerine ulaştırılmamasının doğurduğu zararları şu ifadeleri ile özetlemektedir: "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 yapım tekrar başlanarak, 1908'de Ereğli'ye varılmıştır. I. Dünya Savaşı başladığında demiryolu hattı Torosların eteğinde bulunan Pozanti'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 içerilere doğru yapılmıştır. İstanbul'dan gelen demiryolu ile bağlantısı düşünülmediği gibi, hatların genişliği de birbirine uymamıştır. Ayrıca İtalyanlara, Antalya'dan başlayıp içerilere doğru, Ruslara da Karadeniz kıyılarında demiryolu yapım imtiyazı verilmiş, fakat yapım çeşitli nedenlerle başlanamamıştır." Bkz. Feyzullah Ezer, "Mütareke Dönemi Türkiye'nin Ulaşım Durumu", *Belgi*, 13 (2017), s. 435. Demiryolu ağının tamamlayıcı unsurlarının 19 Mayıs 1919 tarihindeki Misak-ı Millî

liderliğindeki kadroların Osmanlı toprakları üzerindeki demiryolu ağından faydalanma imkânları son derece sınırlıdır. Özellikle Osmanlı Devleti'nin Balkanlara ve Avrupa'ya bağıni tesis eden Edirne-İstanbul hattı; İstanbul'un işgali sonrasında İngiliz, Fransız ve İtalyanların kontrolüne bırakılmıştır. Bu ana hattın Anadolu ile bağıni tesis eden İstanbul-İzmir-Eskişehir-Ankara hattının İzmit'e kadar olan kesimi ise İngilizlerin denetimine girmiştir. Millî Mücadele'nin üçüncü yılı içinde 1921 Haziran ayında başlayan Yunan kuvvetlerinin taarruzu ile Eskişehir'den itibaren Polatlı sahasına kadar olan demiryolu hattı da Yunanların kontrolüne terk edilmiştir.<sup>8</sup>

Bu sırada Mersin-Tarsus-Adana hattının da Fransız kuvvetlerinin kontrolü altına girmesi diğer ikmal noktalarının beslenmesini zora sokmuştur. Bu bağlamda sırasıyla; İzmir-Aydın, İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyon ve İzmir-Manisa-Soma-Bandırma hatlarının mihenk taşı kabul edilen İzmir de tamamen Yunan unsurların denetimine bırakılmıştır. Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a ulaştığı tarihte Yunan kuvvetlerinin mezalimi genişleyerek; Aydın, Manisa ve Ayvalık bu unsurların insafına terk edilmiştir. Yalnızca Ankara-İzzettin dekovil hattı, Millî Mücadele Dönemi boyunca saldırılardan uzak yegâne hat olarak TBMM denetiminde kalmıştır.<sup>9</sup>

Verilerden de anlaşılacağı üzere gerek Millî Mücadele öncesinde gerekse mücadelenin ilk yıllarında Misak-ı Millî hattı dâhilinde bulunan ve uzunluğu yaklaşık 4 bin km olan demiryolu ağının millî direnişe katkısı yok denecek kadar azdır. Millî Mücadele süresince, işaret edilen 4 bin km'lik demiryolunun sadece Konya-Afyon, Eskişehir-Ankara hattı düşman kuvvetlerinin tesirsiz hale getirilebildiği zamanlarda kullanılabilmiştir. Bu bağlamda Sakarya Muharebesi'nde hattın Polatlı-Ankara arasındaki 80 km'lik kısmından faydalanılmıştır. Esas itibariyle; Ankara-İzzettin arasındaki dekovil hattı dışında kalan hatlar işgalci güçlerin denetimlerinde kaldığından, Millî Mücadele aleyhine yönelik işletilmiştir.<sup>10</sup> 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. Özellikle Fransızlarla 20 Ekim 1921 tarihinde 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. Bu antlaşma ile demiryolları idaresi, malzeme ve kömür getirme işinde büyük yararlar elde etmiştir.

sınırları içinde durumu ise şöyle özetlenebilir: Bütün hatlardaki lokomotif sayısı 280, yolcu vagonu sayısı 720, yük vagonu sayısı ise 4 bin 500 civarındaydı. Bunların da en iyimser tahminlerle %25'i tamire muhtaç olup, eldeki imkânlarla ancak 100 lokomotifini sürekli olarak çalıştırmak mümkün olmaktadır.

<sup>8</sup> Kâzım Özalp, *Millî Mücadele 1919-1922*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1985, s. 141.

<sup>9</sup> Gotthard Jaeschke, *Kurtuluş Savaşı ile İlgili İngiliz Belgeleri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991, s. 218-219.

<sup>10</sup> Sonyel, Salâhi R., *Gizli Belgelerde Mustafa Kemal, Vahdettin ve Kurtuluş Savaşı*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2007, s. 151-154.

İşaret edilen bu gelişmelerden hareketle, “millî güvenlik” unsuru, “sosyal ve iktisadi bir vasıta” gibi düşünülen Batı Cephesi merkezli demiryolları, ülkenin iktisadi gelişmesi, vatanın geri kalmış bölgelerine ilim, irfan ve medeniyet ulaştırmak gibi gerçekler dahilinde millî varlık ve emniyet açısından bir zorunluluk olarak görülmüştür. Ayrıca yeni yolların özellikle Anadolu'nun doğusuna yönelmesi, gerek bölgenin imarı gerekse bu sahada kökleri yaklaşık bir asra dayanan asayişsizliğin kontrol altına alınması çerçevesinde değerlendirilebilir.

## 2. TBMM Hükûmeti'nin Kurulması ve Demiryolu Politikası

Son Osmanlı Mebusan Meclisi'nin feshi üzerine, Ankara'da 23 Nisan 1920'de ilk Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasından sonra, iç siyasî gelişmeler enine boyuna tartışılmış ve Meclis oturumlarında temel konu ülke güvenliği meselesi olmuştur. Meclis tutanakları incelendiğinde, siyasi partilerin mevcut olmadığı ilk yıllarda Meclis'te zaman zaman en sert eleştiri ve tartışmaların iç güvenlik meseleleri üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir.<sup>11</sup> İlk Meclis'in düşünce yapısını açık bir biçimde ortaya koyan *Zabıt Cerideleri* incelendiğinde, sorunların çözümünde kendi gücüne dayanmayı temel ilke edindiği, bununla birlikte kendine yardım edebilecek ülkelerle de iyi ilişkiler kurmanın yollarını aradığı görülür.<sup>12</sup>

Ülkeyi istiklâl taşıyacak olan TBMM Hükûmeti'nin programı 9 Mayıs'ta ilk celsede Maarif Vekili Rıza Nur Bey tarafından okunmuştur.<sup>13</sup> Ülkenin en önemli gündem maddesinin nafia işleri olarak belirlendiği programda, ülkede ekonomik açıdan gerekli olan ve yapımına henüz başlanmamış olan ana ulaşım yollarının, ilk yılda yapımı zorunlu bulunmuştur. Özellikle harap yol parçaları ile köprülerin onarımı, Ankara-Sivas demiryolunun yapımı ve Yahşi Han durağına kadar tamamlanıp işletilmesiyle ilgili önlemler alınmıştır.<sup>14</sup>

## 3. Nafia Vekâleti'nin Demiryolları İdaresi'ni Millîleştirme Faaliyetleri

Anadolu tarihi içerisinde önemli olayların ortaya çıkmasına yol açan Mondros Mütarekesi'nin imzalandığı süreçte, Yunanistan ve Batı Anadolu'da Rum nüfus kendi menfaatleri için uygun şartların sağlandığına inanmıştır. Bu inancın oluşmasındaki temel etken ise Osmanlı Devleti'nin savaştan mağlup ayrılması ve Rumların propaganda vesilesi olarak gördükleri tehciydi. Rumlar, savaş yıllarında tatbik edilen tehcirle birlikte nüfuslarının bilinçli azaltıldığı propagandasını mütareke yıllarında dünya kamuoyuna bildirme gayretine girişmişlerdi. Bu dönemde nüfus çoğunluğunu sağlayabilmek adına

<sup>11</sup> Birbirinden ayrı hayat tarzına, değerler sistemine, dünya görüşüne ve eğitim düzeyine sahip milletvekillerinin tutum ve davranışları tüm açıklığıyla Meclis'in açık ve gizli toplantılarında tutulan zabıtlarda kendini göstermektedir. Bkz. Semih Yalçın, *Atatürk'ün Millî Dış Siyaseti*, 2. Baskı, Ankara: Berikan Yay., 2010, s. 54-55.

<sup>12</sup> Gazi Mustafa Kemal, *Nutuk-Söylev*, (Yay. Haz. İsmail Arar, Uluğ İğdemir, Sami N. Özerdim), Ankara: TTK Yay., Cilt: 1, s. 562.; Rıdvan Akın, *TBMM Devleti (1920-1923) Birinci Meclis Döneminde Devlet Erkleri ve İdare*, İstanbul: İletişim Yay., 2001, s. 47.

<sup>13</sup> Beyannamenin aslı için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, s. 241-242.

<sup>14</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, s. 246.



adalar dâhil olmak üzere Batı Anadolu sahiline Rumları çıkarmaya çalışmışlardır. Bununla birlikte Osmanlı Hükûmeti de tehciye tâbi Rum ve Ermenilerin eski yerlerine dönmelerini kabul etmiş ve mallarını iade etmiştir.<sup>15</sup> Bu süreç Rum çetecileri cesaretlendirirken, Batı Anadolu'nun Rum nüfus oranı göz ardı edilmeyecek oranda artmıştır.

Bu bağlamda mütareke şartları, Osmanlı idaresine siyasî, askerî ve iktisadi manada sınırlandırmalar getirmiş, devletin egemenlik haklarını zedelemiştir. Esas itibariyle; mütarekenin ön plana çıkan 10. ve 12. Maddelerinden de hareketle, "hükûmet yazışmaları dışında telgraf ve telsiz haberleşmesinin denetlenmesinin İtilaf devletleri denetimine bırakılmış" olması Osmanlı resmî makamlarının kendi ülkesi dahilinde meydana gelen olumsuzluklarla ilgili çabuk ve doğru haber alabilmelerinin ve bu doğrultuda verebilecekleri muhtemel talimatları gönderebilmelerinin önünde önemli bir güçlük meydana getirmiştir.<sup>16</sup> Bu hususta Millî Mücadele Dönemi boyunca özellikle İngiliz idaresi, telgraf ve telsiz haberleşme kontrolünün sağlanması hususunda ciddi hassasiyet göstermiştir. İngiliz yönetiminin gayelerine ulaşması yönünde 28 Mart 1919 tarihinde, Lord Rathmore'un öncülüğünde tertip edilen görüşmelerde, Osmanlı demiryolunun, işgalci İngiliz askerî güçlerinin denetimi altında tutulmasından duyulan memnuniyet dile getirilmiştir.<sup>17</sup>

Millî Mücadele'nin ilk yıllarında Türk demiryollarının mevcut durumuna dair İngiltere Başbakanı David Lloyd George, 27 Mart 1920 tarihli *The Times*'a verdiği beyanında özetle şu ifadelerle yer vermiştir: "Savaştan önce, demiryolu şirketi gerçekten çok iyi gidiyordu ve hâlâ iyisini yapıyor. Sonra savaş patlak verdi. Türkler hattı ele geçirdi ve beş yıl boyunca ondan hiçbir şey almadık ve hiçbir şey yapamadık. Ateşkes (Mondros) sırasında bize geri verildi. İçeriden taşınacak pek çok şey olduğunu gördük ve bunu bir süre boyunca oldukça tatmin edici bir şekilde yaptık. Sonra Müttefik Kuvvetler Smyrna'nın (İzmir) Yunan kuvvetleri tarafından işgal edilmesine karar verdi. Yunanlıların buraya çıkmasından sonra, Küçük Asya'nın iç kesimlerinde milliyetçi Türkler yükselişe geçti. Hattımızın üçte ikisinin kapsadığı ülkeyi ele geçirdiler ve o zamandan beri toprakların büyük bir kısmı tekrar elimizden çıktı. Şu anda hattın sadece üçte birine, Smyrna yakınlarındaki ana hattın küçük bir kısmına ve ayrıca iki şubeye sahip olduk. -Tire ve Ödemiş- Hatta tuttuğumuz sahada, çalışma şartları kolay olmaktan uzak. Birincisi, personel savaş sırasında durumlarından muzdarip... iâşe yetersiz ve sıtma çok yaygın. Hatta baskınlar yapıldı, hasar verildi, köprüler havaya uçtu, bir tren raydan çıktı ve bu

<sup>15</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Mustafa Turan, *Yunan Mezalimi (İzmir, Manisa, Denizli 1919-1923)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yay., 1999, s. 49.

<sup>16</sup> *The Times*'ın 22 Mart 1920 tarihli "Osmanlı demiryolları sorunu" başlıklı haberinde şu bilgiler verilir: "Ateşkesin sonunda, demiryolları, Osmanlı Hükûmeti tarafından devredilmiş ve Müttefik Askeri Komisyonu'nun emri altında çalıştırılmıştır... Mayıs'ta Yunan ordusunun İzmir'e, komşu ülkeye yönelik işgali sonrasında yayımlanan demiryolları şirket raporunda, hattın yaklaşık üçte birinin hala şirket personeli tarafından işletildiği..." Bkz. "Ottoman Railway Troubles", *The Times*, (March 22, 1919), s. 23. Mütareke'nin tahlili için bkz. Tevfik Bıyıklıoğlu vd., *Türk İstiklal Harbi I, Mondros Mütarekesi ve Tatbikati*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1962, s. 44-46.

<sup>17</sup> "Ottoman Railway Position", *The Times*, (March 29, 1919), s. 19.

olaylar sırasında kendi personelimizin 24 üyesi öldürüldü. Şu anda elimizde olan bölge, Yunanlılar tarafından kontrol altında, üretim yok ve umutlar tükenmek üzere... Öte yandan, Türkler tarafındaki arazinin bir bölümünde iyi ürün alındığını ve hava şartlarının iyi olduğunu duyuyoruz. Eğer durum buysa, çizgiyi tekrar ele geçirdiğimizde taşıyacağımız çok şey olacağını tahmin edebiliriz.”<sup>18</sup>

Özellikle mütarekenin imzası sonrasında Batı Anadolu’da zuhur eden olaylar ve bölgedeki komuta kademesinin talimat ve mesajlarının iletimine, Rum ve Ermeni telgraf memurlarınca mâni olunması bu gerçekliğin en önemli kanıtıdır.<sup>19</sup> Esasında bu problemin tarihî arka planında şu hakikat fark edilmektedir: Osmanlı idaresi, demiryollarının idaresi konusunda, özellikle iktisadi durumun da etkisi altında ciddi bir müşkülata karşı karşıya kalmıştır. Osmanlı’nın elini kolunu bağlayan daha birçok konuda olduğu gibi, bir iç mesele olması lâzım gelen demiryolu siyaseti, bu bunalımlı süreçte uluslararası bir mesele hâlini almıştır.<sup>20</sup> Bu durum Osmanlı yönetiminin Batı Anadolu sahasında yer alan demiryolu ağının fevkalade öneme haiz olan hatlarını gerek kendisinin yapamamış olması gerekse gerekli personel ihtiyacını belirleyememiş olmasından ileri gelmiştir. İtilaf devletleri bu doğrultuda Anadolu sathında yaşanması muhtemel direniş hareketlerini ve örgütlenmeleri engelleyerek Türk milletinin işgallere karşı tepki göstermesine mâni olmaya çalışmışlardır. Keleşyılmaz’a göre, “mütareke sonrasında meydana gelen yabancı işgal müdahaleleri, Ermeniler ve Rumlar gibi zümrelerin olumsuz faaliyetleri Türk milletinin ileride yaşayabileceği kötü günlerin habercisi niteliğindedir. Bu doğrultuda devletin savaş esnasında yaşadığı önemli sorunlardan birisi de dil bilen ve aynı zamanda güvenebilir elemanın eksikliğidir. Bu eksiklikten ötürü stratejik faaliyetlerde sansür ve istihbarat işlerinde”<sup>21</sup> büyük sıkıntılar yaşanmıştır.

Bu durum Millî Mücadele sırasında başta Batı Anadolu cephe hattı olmak üzere var olan kısıtlı imkânlarla, milletimize bağımsızlığını kazandıracak kadronun işini daha da zorlaştırmıştır. Birinci TBMM Hükûmeti tarafından önemle üzerinde durulan

<sup>18</sup> “Ottoman Railway From Smyrna To Aidin”, *The Times*, (March 27, 1920), s. 20.

<sup>19</sup> Vahdet Keleşyılmaz, “Belgelerle Anadolu Kongreleri Öncesi Türkiye’den Bir Kesit”, *Erzurum ve Sivas Kongreleri Sempozyumu (27-29 Mayıs 2002)*, Ankara: Gazi Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, 2003, s. 114-115.

<sup>20</sup> Birinci Dünya Savaşı öncesinde İngiltere’nin Osmanlı demiryolu imtiyazının elinden alınarak Almanlara devredilmiş olması, başta İngiliz hükûmetini telaşlandırmış, “garantili kâr” kapsamındaki demiryolu projesi, siyasi, iktisadi ve askeri hedefli olduğundan İngiliz idaresi üzerinde endişe yaratmıştır. İngiltere’nin 19. yüzyıl boyunca dış politika konusundaki en önemli hassası Hindistan’ı elde tutmak için bu ülkeye giden yolları güvenlik altına almaktır. “İngiltere’den Hindistan’a giden iki yol vardı: Birincisi, Güney Afrika’dan Ümit Burnu yolu. İkincisi, Akdeniz’den Basra Körfezi ve Kızıl Deniz yolu.” Bu nedenle, Fransızların Süveyş Kanalı inşaatı da İngilizlerin muhalefetine maruz kalmıştı. İngilizler, Fransızların doğuya daha kestirme bir deniz yolu açmış olmalarını, Uzakdoğu’daki İngiliz hâkimiyetine karşı büyük bir tehdit olarak gördüğünden, Mezopotamya’da inşa edilecek bir demiryolu hattı ile Akdeniz’i Basra Körfezi’ne bağlama plânları daha fazla önem kazanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Durdu Mehmet Burak, “İttihat ve Terakki Partisi’nin Demiryollarını Millîleştirme politikası ve 1917 Tarihli John Robert Pilling’in Şikâyeti ve Mahkeme Tutanakları”, *Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi*, 5/1 (2004), s. 71-89.

<sup>21</sup> Ayrıntılı bilgi için Bkz. Vahdet Keleşyılmaz, “Birinci Dünya Savaşı’nda Ulusal Güvenlik ve Dil Bilir Eleman İhtiyacı”, *Askeri Tarih Bülteni*, 25/48 (2000), s. 143.

problemlerden biri de gayrimüslim unsurların özellikle de birer Osmanlı memuru olan Rum telgraf memurlarının Millî Mücadele Hareketi'ne yönelik zararlı eylemleridir. Dönemin Nafia Vekili İsmail Fâzıl Paşa bu durumu Meclis Kurulu'nda sunduğu bir takririnde şöyle ifade etmiştir: “Demiryollarının hüsn-i idaresi memleketin her türlü menafine muvafık olduğu halde Hıristiyan ve Yunan tebaasından olan memurların bi-hasebî'l-örf (usulünce) şimdiye kadar istihdamlarında zaruret var ise de Müslüman unsurların, Hıristiyanlardan gördükleri birçok zarar ve felaketten dolayı asabiyetleri gün be gün tezayüt ederek bunların istihdamlarını bir iktizâ-yı mebnî olduğu iddiasını rivayet etmektedirler.”<sup>22</sup>

Aleyhte giderek yoğunlaşmakta olan işaret edilen olumsuzluklara yönelik siyasî ve askeri önlemler almak gayretiyle hareket eden İsmail Fâzıl Paşa, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'ne gönderdiği bilgi notunda, “demiryollarında gayrimüslimlerin yerine Müslümanların görevlendirilmesi ve haberleşme dilinin Fransızcadan Türkçeye çevrilmesinin”<sup>23</sup> daha uygun olacağını belirtmiştir. Diğer taraftan bürokratlar demiryollarında görevli Hristiyan unsurların, özellikle de Yunanlı memurların vazifelerine devam ettirilmelerinin Müslümanlar nezdinde yarattığı incitici durum ve olumsuz havaya birçok kez işaret etmişlerdir. Nafia Vekili İsmail Fâzıl Paşa da hazırladığı raporda demiryolu ağında görevli Ermeni ve Rum memurların yerlerine Müslüman görevlilerin istihdamı üzerinde hassasiyetle durmuştur.<sup>24</sup> İsmail Fâzıl Paşa'nın yukarıda bahsettiğimiz önlemleri almasında etkili olan olumsuz gelişme, Konya Valisi Haydar Bey'in Anadolu Demiryolları<sup>25</sup> Müdürü Behiç Bey'e gönderdiği yazısında da doğrulanmaktadır. Bu yazıda demiryolları telgraf memurlarının bütün harekâtı, içerideki Rum ve Ermenilere aktardıkları çok açık bir şekilde vurgulanmıştır.<sup>26</sup> Aleyhteki bu faaliyetlere karşı alınan önlemlerin ne derece önemli olduğunu da İsmail Fâzıl Paşa, TBMM'ye verdiği takrirde ortaya koymuştur.<sup>27</sup> Felaket senelerinin yaşandığı ve uçurumun kenarına geldiği dönemde yeni devletin kurucuları, dışarıda emperyalist güçlere karşı mücadele verirken içeride de bu güçlerin kışkırttığı azınlıklara karşı mücadele vermek zorunda kalmışlardır.

İfadelerden de anlaşıldığı üzere; Millî Mücadele Hareketi'nin ilk safhalarından başlamak suretiyle ülke topraklarının istikbali açısından fevkalade mühim olan demiryollarına gereken önem verilmiştir. Alınan tedbirlerin başında gelen demiryolları idaresini

<sup>22</sup> *Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü (TİTE) Arşivi*, K.176, B.8, T. 11.12.1336. (K: kutu, B. belge, T. tarih anlamında kullanılacaktır.) Konya Valisi Haydar Bey'in Anadolu Şimendiferler Müdür-i Umumisi Behiç Bey'e gönderdiği, Yunanlı şimendifer telgraf memurlarının bütün harekâtı içerideki Rum ve Ermenilere aktardıklarının anlaşıldığını ve bunlara karşı alınacak önlemleri belirtir yazısı için bkz. *TİTE Arşivi*, K.177, B.16, T. 01.09.1336.

<sup>23</sup> *TİTE Arşivi*, K.177, B.14, T. 05.09.1336.

<sup>24</sup> *TİTE Arşivi*, K. 176, B. 8, T. 11.12.1336.

<sup>25</sup> Millî Mücadele Dönemi'nde Anadolu Demiryolları ile kastedilen sahayı İsmail Fâzıl Paşa, şu şekilde izah etmiştir: “Eskişehir'den Konya'ya kadar ve İzmit'ten Haydarpaşa'ya mümted (uzayan) kısım ve Alayund'dan Kütahya'ya giden şubeden oluşmaktadır.” Bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 3, s. 349.

<sup>26</sup> *TİTE Arşivi*, K. 177, B. 6, T. 01.09.1336.

<sup>27</sup> *TİTE Arşivi*, K. 176, B. 8, T.11.12.1336.

millîleştirme hareketi millî güvenlik açısından olağanüstü önemlidir.<sup>28</sup> İsmail Fâzıl Paşa'dan sonra görevi devralan Ömer Lütfi (Yasan) Bey<sup>29</sup> gibi devlet görevlileri, ülkenin imarında öncelikle demir ve kara yollarının inşası için gerekli çalışmaları yapmışlar, demiryollarının yabancı şirketlerden alınıp millîleştirilmesi için büyük gayretler göstermişlerdir.<sup>30</sup>

#### 4. Sonuç

Meclis-i Mebûsan'ın feshi üzerine Ankara'da açılan TBMM bünyesinde 3 Mayıs 1920'de oluşturulan Nafia Vekâleti, İttihat ve Terakki hükûmetlerinin demiryolları inşası ve bu yolların millîleştirilmesi duyarlılığını sürdürmüştür. Bu doğrultuda yapımına Birinci Dünya Savaşı yıllarında başlanan ve 80 km'si yapılan Ankara-Sivas hattının inşasına devam edilmiş, 127. km'deki İzzettin istasyonuna kadar dar bir demiryolu yapılabilmektedir. Diğer taraftan Millî Mücadele yıllarının hemen başlarında demiryollarında görevli gayrimüslimlerin aleyhteki faaliyetlerinden rahatsızlık artmıştır.

Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından hemen sonra işgal kuvvetlerince başlatılan gasp, zulüm ve yağmalara gayrimüslim gruplar da kurdukları teşkilatlarla katılmışlardır. İşgalci güçler bu doğrultuda; Türk milletinin işgallere tepki göstermesini engellemeye yönelik çalışmalarını özellikle demiryolu ve haberleşme ağı üzerinde yoğunlaştırmıştır. Tüm bu girişimlere karşı mukavemet ise başlarda kısıtlı imkânlar dâhilinde yapılmıştır. Millî Mücadele Dönemi'nde Batı Cephesi'ndeki demiryollarının millî kuvvetlere geçmesi ve yeniden teşkilatlandırılması ve gayrimüslimlerin yerine Müslüman memurların görevlendirilmesi doğrultusunda girişimlerde bulunulmuştur. Demiryollarında millîleştirme siyaseti ilk kez hayata geçirilmiştir. Ayrıca TBMM Hükûmeti tarafından da aleyhte hareket eden Yunanlı telgraf memurlarının yerlerine Müslüman unsurların görevlendirilmesi ve haberleşme dilinin Fransızcadan Türkçeye çevrilmesi hususunda Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti nezdinde girişimlerde bulunulmuştur. Ülkenin topyekûn kalkınmasını hedefleyen Mustafa Kemal Paşa liderliğindeki kadrolar, kalkınma seferberliğinin vasıtalarından birisinin de ulaştırma alt yapısı ve millî güvenlik olduğu görüşünden hareketle, başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için çalışmışlardır.

<sup>28</sup> Demiryolları idaresinde takip edilen millîleştirme hareketi, İsmail Fâzıl Paşa'nın Nafia Vekilliği'nden 25 Aralık 1920 tarihinde ayrılmasına kadar devam etmekle birlikte, 29 Aralık 1920'de Nafia Vekilliği'ne seçilen Ömer Lütfi Bey'in döneminden sonra da devam ettirilmiştir. Bkz. *TİTE Arşivi*, K. 179, B. 18, T.03.02.1337.

<sup>29</sup> 1879 yılında Merzifon'da hayata gözlerini açmış olan Ömer Lütfi Bey sırasıyla; Erkân-ı Harp Miralayı, Kuleli Askerî İdadisi ve Ders Nazırlığı, Erzurum III. Ordu Menzil Müfettişliği, Yıldırım Orduları Grubu İdare Başkanlığı, Harp Kömür Şubesi Müdürlüğü görevlerinde bulunmuştur. Son Osmanlı Mebûsan Meclisi'nde IV. Dönem Amasya Mebusu ve Meclis-i Mebûsan İdare Memurluğu görevini de yürütmüştür. İlk TBMM Dönemi'nde yine Amasya milletvekilliği sırasında Millî Müdafaa Vekâleti Askerî Levâzım Umûmiye Reisi, Nâfia Encümeni Reisi olmuştur. Ömer Lütfi Bey, 12 Mart 1956 hayata gözlerini kapatmıştır. Bkz. *TBMM Albümü (1920-2010)*, (Editörler: Sema Yıldırım, Behçet Kemal Zeynel), 2. Baskı, Ankara: TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yay., 2010, s. 36.

<sup>30</sup> İsmet Türkmen, *İsmail Fâzıl Paşa Askerî-Siyasî Hayatı ve Fikirleri (1856-1921)*, Ankara: Altınpost Yay., 2015, s. 124-129.

## Kaynaklar / References

### Arşiv Belgeleri

*Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü (TİTE) Arşivi, K.176, B.8, T. 11.12.1336.; TİTE Arşivi, K.177, B.16, T. 01.09.1336.; TİTE Arşivi, K.177, B.14, T. 05.09.1336.; TİTE Arşivi, K.176, B.8, T.11.12.1336.; TİTE Arşivi, K.177, B. 6, T. 01.09.1336.; TİTE Arşivi, K.179, B.18, T.03.02.1337.*

### Makaleler ve Kitaplar

“Ottoman Railway From Smyrna To Aidin”, *The Times*, (March 27, 1920), s. 20.

“Ottoman Railway Troubles”, *The Times*, (March 22, 1919): 23.

“Ottoman Railway Position”, *The Times*, (March 29, 1919): 19.

Akın, Rıdvan. *TBMM Devleti (1920-1923) Birinci Meclis Döneminde Devlet Erkleri ve İdare*. İstanbul: İletişim Yay., 2001.

*Askerî Tarih Belgeleri Dergisi*. 49/109 (2000).

Atatürk, Mustafa Kemal. *Nutuk-Söylev (1919-1920)*. Yay. Haz. İsmail Arar, Uluğ İğdemir, Sami N. Özerdim. C.I-III, Ankara: TTK Yay., 1999.

Atatürk, Mustafa Kemal. *Söylev ve Demeçler*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yay., 1997.

Bıyıklıoğlu, Tevfik vd. *Türk İstiklal Harbi I, Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı*. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1962.

Çoker, Fahri. *Türk Parlamento Tarihi*. C.III. Ankara: TBMM Vakfı Yay., 1995.

Ezer, Feyzullah. “Mütareke Dönemi Türkiye'nin Ulaşım Durumu”. *Belgi*. 13 (2017): 430-441.

Gotthard, Jaeschke. *Türk Kurtuluş Savaşı ile İlgili İngiliz Belgeleri*. Çev. Cemal Köprülü. Ankara: TTK Yay., 1971.

Güneş, İhsan. “Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti'nden Halk Fırkasına Geçiş”. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. III/8 (1987): 427-442.

Jaeschke, Gotthard. *Kurtuluş Savaşı ile İlgili İngiliz Belgeleri*. Çev. Cemal Köprülü. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991.

Keleşyılmaz, Vahdet. “Belgelerle Anadolu Kongreleri Öncesi Türkiye'den Bir Kesit”. *Erzurum ve Sivas Kongreleri Sempozyumu (27-29 Mayıs 2002)*. Ankara: Gazi Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, 2003.

Keleşyılmaz, Vahdet. “Birinci Dünya Savaşı'nda Ulusal Güvenlik ve Dil Bilir Eleman İhtiyacı”. *Askerî Tarih Bülteni*. 25/48 (2000): 143-147.

Mustafa Turan, *Yunan Mezalimi (İzmir, Manisa, Denizli 1919-1923)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yay., 1999.

Noviçev, A.D. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*. Çev. Nabi Dinçer. Ankara: Onur Yayınları, 1979.

Özalp, Kâzım. *Millî Mücadele 1919-1922*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1985.

Sonyel, Salâhi R. *Gizli Belgelerde Mustafa Kemal, Vahdettin ve Kurtuluş Savaşı*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2007.

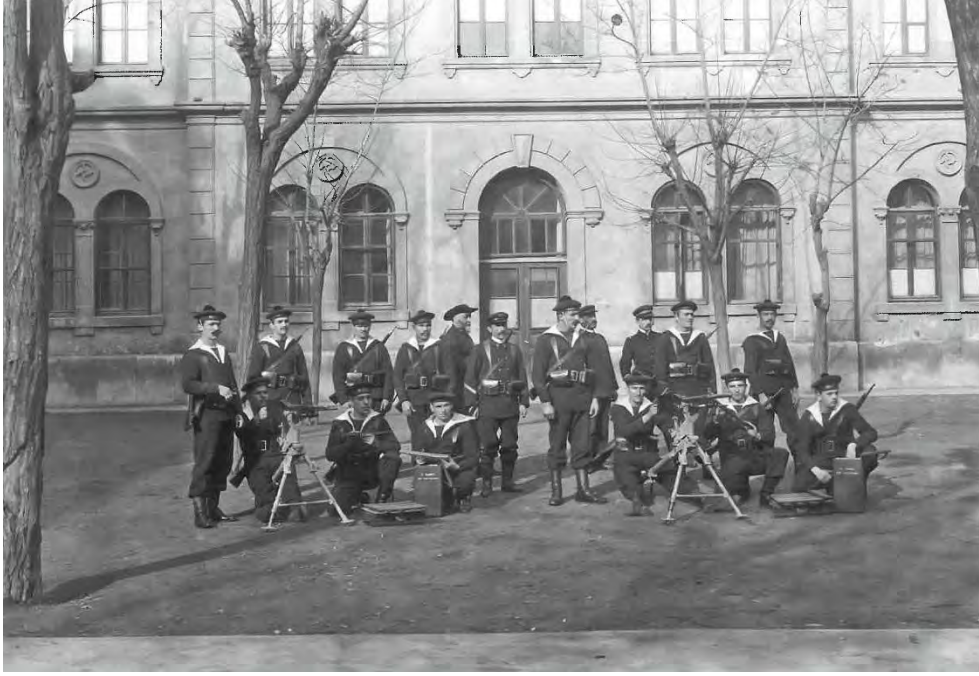
*TBMM Gizli Celse Zabıtları*. C. I-III, Ankara: 1985.

*TBMM Zabıt Ceridesi*. D.I, C. I-VII.

Türkmen, İsmet, *İsmail Fâzıl Paşa Askerî-Siyasî Hayatı ve Fikirleri (1856-1921)*, Ankara: Altınpost Yayınları, 2015.

Yıldırım, İsmail. "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. 12/35 (1996): 387-405.

**EK 1.** Eskişehir Tren İstasyonunda İngiliz İşgal Birlikleri (Kaynak: Fotoğraflarla Kurtuluş Savaşı)



**EK 2.** İşgalden Sonra Afyonkarahisar İstasyonu (Kaynak: Fotoğraflarla Kurtuluş Savaşı)



## Yazar Hakkında / About Author

**Prof. Dr. İsmet TÜRKMEN | Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi |  
iturkmentug[at]gmail.com | ORCID: 0000-0002-8198-5707**

1980 yılında Ankara'da dünyaya gelen İsmet Türkmen, ilk ve orta öğrenimini bu şehirde tamamladı. 2002 yılında Gazi Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden mezun oldu. 2005 yılında Prof. Dr. Mustafa TURAN danışmanlığında Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalında hazırladığı *İsmail Fâzıl Paşa'nın (Cebesoy) Hayatı, Askeri ve Siyasi Faaliyetleri* başlıklı tezi ile yüksek lisansını tamamladı. 2010 yılında Prof. Dr. E. Semih YALÇIN danışmanlığında hazırladığı *Cumhuriyet Hükûmetleri Döneminde Güneydoğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Yatırımları (1960-1995)* adlı teziyle doktorasını tamamladı. 2006 yılında Gazi Üniversitesi Kastamonu Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde Araştırma Görevlisi olarak çalışan İsmet Türkmen, 2006-2010 yılları arasında Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Bölümünde Okutman olarak görev yaptı. 2010 yılında Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalına Yard. Doç. Dr. olarak atandı. 2015 yılında Doçent, 2020 yılında ise Profesör unvanlarını alan İsmet Türkmen, Cumhuriyet Dönemi Türk Eğitim Tarihi, Yakın Dönem Harp Tarihi ve Türk Demokrasi Tarihi alanlarında çalışmalarını sürdürmektedir.

**Prof. Dr. İsmet TÜRKMEN | Tokat Gaziosmanpaşa University |  
iturkmentug[at]gmail.com | ORCID: 0000-0002-8198-5707**

Born in 1980 in Ankara, İsmet Türkmen completed his primary and secondary education in this city. In 2002, he graduated from Gazi University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History. In 2005, under the supervision of Prof. Dr. Mustafa TURAN, he completed his master's degree with his thesis titled "Life, Military and Political Activities of İsmail Fâzıl Pasha (Cebesoy)" in Gazi University Institute of Social Sciences, Department of History of the Republic of Türkiye. In 2010, he completed his doctorate with the thesis titled "Public Exclusions and Investments in the Southeastern Anatolia (Gaziantep-Mardin-Urfa) in the Republic Period", prepared under the supervision of Prof. Dr. E. Semih YALÇIN. In 2006, İsmet Türkmen worked as a Research Assistant at Gazi University Kastamonu Faculty of Arts and Sciences, Department of History, and between 2006-2010 he worked as a Lecturer at Tokat Gaziosmanpaşa University Atatürk's Principles and History of Revolution Department. In 2010, Gaziosmanpaşa University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History, Department of History of the Republic of Türkiye. He was appointed as Assoc. In 2015, he was appointed as Associate Professor and in 2020 as Professor. İsmet Türkmen continues his studies in the fields of History of Turkish Education in the Republican Era, History of Warfare in the Recent Period and History of Turkish Democracy.